

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

94. JAHRGANG



1976

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

94. JAHRGANG



1976

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

REDAKTION

Aufsatzteil: Prof. Dr. Klaus Friedland, Kiel

Umschau: Prof. Dr. Rolf Sprandel, Würzburg

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Prof. Dr. Klaus Friedland, 23 Kiel, Schloß; Besprechungsexemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau ab sofort nur noch an Herrn Prof. Dr. Franz Irsigler, Universität Bielefeld, Fakultät für Geschichtswissenschaft, Postfach 8640, 48 Bielefeld 1.

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

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

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

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

Druck der Ashendorffschen Buchdruckerei, Münster (Westf.)

ISSN 0073-0327

INHALT

Aufsätze

- Hansische Westpolitik im frühen 14. Jahrhundert. Von Heinz Stoob (Münster) 1
- Die Landgebietspolitik nordwestdeutscher Hansestädte. Von Hans-Joachim Behr (Münster) 17
- Studien zur oldenburgischen Seeschifffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Von Stefan Hartmann (Oldenburg, Oldb.) 38

Miszellen

- Two Hanseatic houses in the Shetlands. By J. W. Tonkin (Leominster, Herefordshire) 81
- Bürgertum — Handelskapital — Städtebünde. Bericht und Bemerkungen über einen neuen Band „Hansische Studien“. Von Jürgen Ellermeyer (Hamburg) 83

Hansische Umschau

- In Verbindung mit Norbert Angermann, Elisabeth Harder-Gersdorff, Erich Hoffmann, Pierre Jeannin, Martin Last, George D. Ramsay, Herbert Schwarzwälder, Hugo Weczerka und anderen bearbeitet von Rolf Sprandel
- Allgemeines 96
- Vorhansische Zeit 121
- Zur Geschichte der einzelnen Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften 135
- Westeuropa 167
- Skandinavien 185
- Osteuropa 200
- Für die Hanseforschung wichtige Zeitschriften 213
(Abkürzungsverzeichnis)
- Autorenregister für die Umschau 217
- Mitarbeiterverzeichnis für die Umschau 219

Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein

- Jahresbericht 1975 220

HANSISCHE WESTPOLITIK IM FRÜHEN 14. JAHRHUNDERT*

von
HEINZ STOOB

Am 14. November des Jahres 1309 beurkunden *burchmeesters, scepenen, raed ende alle de ghemeentucht van der steide van Brueghe* feierlich ein Abkommen mit *allen den coepmannen van den Roemschen rike ... comende ... ende daer houdende den stapel van wulle, van wasse, van werke, van copere, van coerne ende van alrande andren goede*¹. Damit wird ein fast zweijähriger Auszug der „Osterlinge“ aus ihrem Brügger Kontor beendet, ähnlich dem ersten der Jahre 1280/82, beide vorgenommen im Einvernehmen mit dem flämischen Grafen nach dessen Stützpunkt Ardenburg unweit der Swinbucht an der Westerschelde-Mündung. Graf Robert III. hatte den *Romani imperii mercatores ... de quacunq̄ue terra, opido, civitate, portu seu loco* am Vorabende des Auszugs den wertvollen Freibrief vom 1. Dezember 1307 gegeben, der ihnen Freihandel, 40 Tage Handelsschutz im Kriegsfall bei weiteren 40 Tagen Geleitschutz, autonomes Versammlungs- und Satzungsrecht, verstärkten Schutz im Rechtsgange sowie gegen Strandraub vor gräflichen Gerichten zusagte und somit wichtige Fortschritte für den hansischen Fernhandel bedeutete². Dabei waren der Dortmunder Johan Neuenhof und der Lübecker Arnold Wasmod noch Sprecher der Osterlinge gewesen; jetzt dagegen, im Jahre 1309, hatten Sendboten aus Braunschweig, Goslar und Magdeburg die bemerkenswert günstigen Bedingungen der Rückkehr mit der Stadtführung von Brügge ausgehandelt³. Sie betrafen teils lange erstrebte Sicherungen des Marktbetriebs an Waage und Maßen, des Mieterschutzes und Warenlagers der Handelsgäste, der städtisch-hansischen, also gemeinsamen Aufsicht über Zöllner, Makler, Wechsler und Hosteliere, und sie übernahmen dabei die zuvor für Ardenburg erteilten Vorrechte, namentlich aber die *ghe-*

* Vortrag, gehalten am 20. März 1975 auf der Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Bremen.

¹ K. Höhlbaum (Hg.), *Hansisches Urkundenbuch* (HansUB), Halle II/1879, Nr. 154, S. 65ff. zu 1309 Nov. 14; vgl. Nr. 155, S. 69f. zu 1309 Nov. 15. Zur Lage: K. Koppmann (Hg.), *Hanserecesse*, I. Abt. (HR I), Leipzig, 1/1870, 44ff.; 3, 215ff.; W. Stein, *Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu Brügge in Flandern*, Diss. Berlin 1889, 11ff.; K. Bahr, *Handel und Verkehr der deutschen Hanse in Flandern während des 14. Jh.*, Leipzig 1911, 6ff. u. ö.; J. Beuken, *De Hanze en Vlaanderen*, Maastricht 1950, 60ff.

² HansUB II, Nr. 121 zu 1307 Dez. 1; vgl. Ardenburgs Angebot, HR I 1, Nr. 84 zu 1307 Nov. 16.

³ Dazu vgl. HansUB II, Nr. 56f. zu 1309 Nov. 20.

mene vergaderinghe der Kaufleute, wie es nun hieß, mit freiem Satzungs- und Gerichtsrecht *na harre ordenanche*. Was Brügge lange verweigert hatte, mußte es unter dem Druck der Wirtschaftslage nun zusagen und so den Osterlingen einen weiteren, auf Jahrhunderte wirksamen Ausbau des freien Gasthandels gestatten. So wichtig war der Stadt die Heimholung der Osterlinge, daß sie zuvor den Grafensohn mit einer hohen Summe von 8000 Pfund veranlaßt hatte, den Marktbetrieb in Ardenburg für die Handelsgäste ungünstiger zu machen ⁴.

Fast gleichzeitig findet nun aber auch eine Neuregelung der Londoner Waageordnung statt, und obwohl seit der 1303 verbrieften, großen ‚carta mercatoria‘ des englischen Königs Edward I. die wendischen Städte zunehmend am Englandhandel teilgenommen hatten, fehlt bei den Londoner Vereinbarungen, die von Dortmunder und Kölner Sendboten ausgehandelt werden, ebenfalls ein lübischer Vertreter ⁵.

Zur Begründung des Fehlens der wendischen Städte bei den Westverhandlungen um 1309 hat die bisherige Forschung mehrfach auf Lübecks ernste Behinderung im Ringen mit dem dänischen König Erik VI. Menved hingewiesen ⁶. Das allein befriedigt nicht voll, zumal andererseits die hansischen Erfolge dieses Jahrzehnts in England und Flandern mit Recht betont wurden; vor allem gilt das für das flämische Abkommen, weil es erstmals mit Brügge selbst geschlossen wurde, während sich der Graf, bisher stets Ausfertiger der Privilegien, mit einer nachträglichen Bestätigung begnügen mußte ⁷. Zu besserer Begründung wollen wir die Machtverhältnisse am Kanal sowie die Großwirtschaftslage in ihrem Wandel zu Beginn des 14. Jahrhunderts umreißen und zur Politik der wendischen Städtegruppe in Beziehung setzen.

König Philipp der Schöne von Frankreich hatte seine lange gegen England und den Römischen König Adolf von Nassau verfolgte Politik mit den zwei Heiraten seiner jungen Halbschwestern auf neue Wege gelenkt: Margarethe nahm 1299 König Edward I., Blanka 1300 Herzog Rudolf III. zum Mann, den Ältesten des eben zur Krone gelangten Habsburgers Albrechts I. Seither hörte der Franzose auf, die Schotten

⁴ HR I 3, Nr. 221: Stadtrechnung Brügges zu 1309—10, § 1: *Item min here Lodewike, omne dat hi ons ghehulpich was jeghen die van Ardenburch ende de Oesterlinge van onsen pondere, 8000 M*; HansUB II, Nr. 152 zu 1309 Sept. 27.

⁵ HansUB II, Nr. 51 zu 1303 Febr. 1; über Lübeck dort Nr. 40 zu 1303 Aug. 15, 80 zu 1305 Okt. 5, 128 zu 1308 Juli 20; K. Kunze (Hg.), *Hanseakten aus England 1275—1412* (HansGQ 6), Halle 1891, Nr. 34 zu 1305 Okt. 21 (Arnold Wasmod), Nr. 39 zu 1309 Febr. 16 (Nik. Fisch, Tidemann Clipping, Dortmund/Lübeck), Nr. 40 zu 1309 Juli 2—9 (Heinr. Jungeling). HansUB II, Nr. 153 zu 1309 Nov. 10 (Waageordnung).

⁶ D. Schäfer, *Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark*, Jena 1879, 106f.; Stein, 1889, 12f.; Bahr, 8; Ph. Dollinger, *Die Hanse*, Stuttgart 1966, 74 nimmt zutreffender allgemein „zeitweilige Unstimmigkeiten“ auf hansischer Seite an.

⁷ HansUB II, Nr. 160 zu 1309 Nov. 24 (transsumiert Nr. 154, s. Anm. 1); vgl. Nr. 161—163 zu 1309 Nov. 24—25.

zu unterstützen, wie der Engländer sein Bündnis mit Flandern löste; er kam damit seinem Schwiegersohn, Herzog Johann II. von Brabant entgegen, dessen Tante, die Königinwitwe Maria von Frankreich, auch die Mutter der beiden Bräute war⁸.

Die Einkreisung Flanderns gelangte damit gegen Ende der Herrschaft des Grafen Guido aus dem Hause Dampierre auf einen Höhepunkt, denn 1299 war auch sein Enkel, Graf Johann von Holland, erbenlos verstorben, und weder dem deutschen König Albrecht noch dem flämischen Grafen Guido war es gelungen, das Erbe dessen Halbneffen, dem Grafen Johann von Hennegau aus dem Hause Avesnes, streitig zu machen. Die Feindschaft der Häuser Avesnes und Dampierre, Abkömmlinge beider Ehen der flämischen Gräfin Margarethe, verschärfte sich noch, als Johann von Hennegau-Holland Philippine von Luxemburg im Jahre 1300 heiratete, die jüngere Schwester von Graf Guidos 1298 verstorbener zweiter Frau Isabella, mit der die Grafschaft Namur an Flandern gelangt war. Isabella und Philippine waren Tanten des damaligen Grafen, späteren Kaisers Heinrich VII. von Luxemburg. Dessen Vettern, Robert III. von Flandern und Wilhelm III. von Holland erbten mit dem Tode ihrer Vorgänger Guido und Johann im selben Jahre 1304 den alten erbitterten Gegensatz. Ihr luxemburgischer Verwandter hatte mit seiner brabantischen Heirat lange vor der Königswahl eine führende Stellung an der Westgrenze des Reichs gewonnen und sprang zusammen mit seinem 1307 auf den Trierer Erzstuhl gebrachten Bruder Baldwin den Grenzbistümern, vor allem Cambrai, energisch bei⁹. Der Brabanter war seinerseits mit dem Engländer verschwägert, und so hatte er mit dem Luxemburger zusammen, kurz vor dessen Königswahl, in Westminster der Hochzeit Edwards II. mit Isabella von Frankreich beigewohnt, einer Tochter Philipps des Schönen. Den weiteren Aufstieg Heinrichs von Luxemburg zum König und Kaiser hat deshalb die englische Chronistik bis zu seinem frühen Ende in Italien aufmerksam verfolgt¹⁰.

So von Gegnern umgeben, hatte der tüchtige flämische Graf Robert 1305 dennoch einen glimpflichen Frieden erlangt; er dankte ihn dem zumeist seiner und des Vaters Gefangenschaft von den Flamen errungenen Abwehrsieg vor Kortrijk 1302, jener legendären „Göldensporenschlacht“, die unter solchen Umständen zur Grundlage der Autonomie

⁸ Philipp erzwang die Auflösung einer vorherigen Verlobung Edwards mit Philippa von Flandern, Tochter Graf Guidos aus zweiter Ehe, vgl. K. Koppmann (Hg.), *Die Chroniken der deutschen Städte*, Leipzig, 19/1884 (Lübeck 1), (Lüb. Chron.) III, Nr. 392 zu 1297 mit Fußnote. Siehe Verwandtschaftstafel I!

⁹ F. Kern, *Die Anfänge der französischen Ausdehnungspolitik bis 1308*, Tübingen, 1910; E. Stengel, *Baldewin von Luxemburg*, in: *Abh.en und Unters.en zur ma. Gesch.*, Köln 1960, 180ff.; L. Hüttebräuker, *Cambrai, Deutschland und Frankreich 1308—78*, in: *ZSRG GA 59/1939*, 88ff., bes. 92ff. Siehe Verwandtschaftstafel II!

¹⁰ Dazu F. Trautz, *Die Könige von England und das Reich 1272—1377*, Heidelberg 1961, 187 mit Belegen.

des flandrischen Städtekreises gegenüber dem Grafen geworden ist¹¹. Gegen seine Wiedereinsetzung mußte Robert zwar auf das restliche Wallonisch-Flandern mit Douai und Lille verzichten, brachte nun aber das französische Vordringen zum Stehen. Einst hatte die flämische Südgrenze an der Canche gelegen und das Artois mit umfaßt, seit den Tagen Philipp-Augusts aber waren St. Omer und Arras wieder verloren gegangen; 1279 war andererseits die Grafschaft Ponthieu als französische Mitgift an England gelangt. Da sich der flämische Graf gegen seinen Frankreich zuneigenden Adel auf das mit wichtigen Freibriefen geförderte Bürgertum stützte, lag es für seinen holländischen Rivalen Wilhelm nahe, zur Krone Frankreich Verbindung aufzunehmen: im flämischen Friedensjahre 1305 heiratete er Philipps Nichte Johanna von Valois.

Der entscheidende politische Erfolg des flämischen Bürgertums fand nun seinen Rückhalt im Übergang der westeuropäischen Wirtschaftsmittelpunkte von den seit Heimfall der Champagne an den Kapetinger 1284 unaufhaltsam niedergehenden dortigen Messen nach Flandern¹². Die rasch volkreicher werdenden Städte Flanderns wurden mit ihrem nun voll entfaltetem Tuchexportgewerbe und den vorzüglichen Schifffahrtsverbindungen zur neuen Drehscheibe des Fernhandels; Spanier, Provenzalen und Italiener stellten sich auf die Reise bis zur Scheldemündung um, wo sie unmittelbare Verbindung zum hansischen Fernverkehrsraum aufnehmen konnten. Für den Umfang der nun erst richtig beginnenden flämischen Hochkonjunktur möge hier das Beispiel Brügge zeugen: hatte schon sein erster Steinbering um 1100 ansehnliche 70 ha umfaßt, so baute es um 1300 eine riesige neue Mauer um die Fläche von 434 ha, also ein Vierfaches von Lübeck. Gent ist im 13. Jahrhundert sogar von 80 auf 644 ha Fläche angewachsen, zur absolut flächengrößten Stadt des mittelalterlichen Abendlandes, und von den benachbarten Städten haben Tournai sowie die brabantischen Vororte Löwen und Brüssel im 14. Jahrhundert auch noch in etwa die Fläche Kölns erreicht, während sich eine ganze Reihe weiterer flämischer Städte mit 100—200 ha immer noch über den Größen der meisten führenden Hansestädte bewegt hat¹³.

¹¹ Hauptquelle zu 1297—1310: *Annales Gandenses*, hg. von J. Lappenberg, MGSS XVI, Nr. 555ff.

¹² H. Ammann, Deutschland und die Messen der Champagne, in: DALV 3/1939, 306ff.; Ders., Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter, in: HGBll. 1954, 71ff.; F. Rörig, Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum, in: HZ 159/1939, 265ff.; Ders., Die europäische Stadt, 2. Aufl. Göttingen 1955, 55ff.; E. Ennen, Die europäische Stadt des Mittelalters, Göttingen 1972, 139f.

¹³ Allg.: H. Pirenne, Geschichte Belgiens, Gotha, II/1902, 33ff.; zu Brügge: L. Warnkönig, Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis zum Jahre 1305, Tübingen 1835—43, I, 311ff. mit UB, 27ff.; II, 100ff. mit UB, 83ff.; A. Verhulst, Les origines et l'histoire ancienne de la ville de Bruges, in: Le

Sie alle waren aber in einem Raum gehäuft, der weitaus kleiner war als etwa die Lombardei, jene andere führende Städtelandschaft des westlichen Kontinents. Damit ist zugleich das Leistungspotential wie das Versorgungsbedürfnis Flanderns gekennzeichnet; beides war der gegebene Partneransatz für die hansischen Osterlinge. Anders als in England waren sie hier gegenüber Köln und seinem rheinfränkisch-westfälischen Städtekreis in Vorhand: Flandern brauchte weniger Tuche, Metallwaren und Wein, als eben jene in unserer Urkunde von 1309 aufgezählten, typisch hansischen Massengüter des Nordostens: Wachs und Flachs, Kupfer und Korn, dazu noch die im Texte nicht genannten Fisch, Salz und Bier. Je reichlicher das alles von den der Tonnage nach stetig wachsenden Breitschiffen der Osterlinge angeliefert wurde, desto bequemer konnten sich die flämischen Großbürger vom riskanten Eigenhandel über See ganz auf das Verlagsgeschäft mit der immensen Tuchproduktion der Städte und ihres Umlandes, weiter aber auf die Maklerei und Wechslerei am Orte selbst zurückziehen. Das alles zeigt der Vertrag von 1309, dessen politische und wirtschaftliche Hintergründe damit umrissen sind.

Ein ergänzendes Wort ist allerdings noch zur Zwischenposition der Nordseestädte Hamburg, Stade, Bremen und Groningen zu sagen. Von ihnen war nur Hamburg mit seinem weiten, alt- und kurmärkischen Getreidehinterlande in einer Lübeck vergleichbaren Lage, und zudem politisch auf nahe Zusammenarbeit mit der Travestadt angewiesen. Für die Binnenfahrt durch Zuidersee und Rheindelta zur Scheldemündung besaß es bereits seit 1243/44 Geleitbriefe des Bischofs von Utrecht und des Grafen von Holland; 1252 hatte Hamburg Ratsnotar Jordan von Boizenburg neben Lübecks Bürgermeister das Wort des „gemeinen Kaufmanns von Gotland“ bei Gräfin Margarethe von Flandern geführt, doch dann trennten sich zeitweilig die Wege. Wie Münster und Bremen 1254/55 die von Lübeck verweigerte Gegenurkunde ausfertigten, auf der Margarethe bestand, um den wechselseitigen Freihandel auch für die Flamen durchzusetzen, so hat auch Hamburg einen in diesem Sinne 1268 durch sie gefällten Schiedsspruch anerkannt¹⁴. Bremen und Stade gewannen 1252 ebenfalls eigene holländische Geleitsprivilegien *per Hollandiam et Zelandiam*, ja Bremen führte noch 1256 vor Stade und Hamburg die sächsischen Städte an bei einer Beschwerde in Gent wegen Geleitschäden¹⁵.

Hören wir danach über 1309 hinaus nichts mehr von Bremen bei den Verhandlungen in Flandern, so zeigt das nur, wie Bremen — und ver-

Moyen-Age 66/1960, 37ff.; E. Strubbe, Van de eerste naar de tweede omwalling van Brugge, in: Ann. Brügge 100/1963, 271ff.

¹⁴ J. Lappenberg (Hg.), Hamburger Urkundenbuch (HambUB) I/1842, Nr. 528f. zu 1243 Aug. 16 und 24; Nr. 566ff. zu 1252 April—Mai; Nr. 727 zu 1268 Juli 23; R. Ehmck / W. v. Bippen, Bremisches Urkundenbuch (BremUB) I/1873, Nr. 264 zu 1255 März 17 mit Fußnote zu 1254 März 24.

¹⁵ BremUB I, Nr. 253ff. zu 1252 Juni 12 und Aug. 19; Nr. 275 zu „um 1256“.

mutlich auch das 1275 erneut mit ihm verbündete Stade¹⁶ —, anders als das nach 1282 wieder auf den lübischen Kurs einschwenkende Hamburg, unverändert eine selbständige Westpolitik verfolgten. An einer Fortsetzung auch der bremischen Flandernfahrt ist um so weniger zu zweifeln, als über sie wie über die bremische Englandfahrt für das ausgehende 13. Jahrhundert immerhin einige Zeugnisse vorliegen¹⁷. Ferner ist zu bedenken, daß 1283 schwere Zerwürfnisse über den bremischen Bergenhandel, wohl die wichtigste Seeverbindung der Weserstadt, zwischen ihr und den Wendischen entstanden, die anscheinend bis über 1294 hinaus anhielten. Sie gehören hier zwar nicht zum Thema, doch muß immerhin angemerkt werden, daß Hamburg sich dabei neutral verhielt, also mindestens Verständnis für die Lage Bremens bewiesen hat¹⁸. Wichtig ist daran soviel, daß auch in Bergen die bremischen Interessen, wie übrigens gleichermaßen die englischen, gegenüber den mit der Hochkonjunktur bei ihrer damals glänzenden Position unwiderstehlich vordringenden Wendischen ähnlich ins Hintertreffen gerieten wie in Flandern. Schwarzwälder dürfte abschließend gegen die ältere Hanseforschung nachgewiesen haben, daß diese Vorgänge nicht unmittelbar mit denen um die Mitte des 14. Jahrhunderts zusammenhängen, deren Abschluß Bremens ausdrückliche Wiedereingliederung in den hansischen Kreis auf der lübischen Tagfahrt von 1358 gewesen ist¹⁹. Auch sie stehen mit unserem Rahmen lediglich insofern in Zusammenhang, als die für Bremens Wirtschaft zweifellos ungünstige Entwicklung seit Ausgang des 13. Jahrhunderts sowohl in Flandern wie auch in Norwegen logischerweise die Beziehungen zu den in Vorhand gelangenden Konkurrenten belasten mußte. Jedenfalls hat Bremen auch im frühen 14. Jahrhundert Anteil an der Westfahrt und erst recht an der Norwegenfahrt behalten, wie sich aus einer ganzen Reihe eigens für die Weserstadt ausgefertigter Privilegien des norwegischen Königs über 1294 hinaus beweisen läßt²⁰.

Lübeck Haltung stieß aber nicht nur bei den Nordseestädten in der Zeit kurz vor 1300 auf Widerspruch: hier ist an den Streit um die

¹⁶ BremUB I, Nr. 366 zu 1275 Okt. 28.

¹⁷ BremUB I, Nr. 389ff. zu (1279) Juni 10 mit Fußnote über den Londoner Aufstand von 1265; vgl. J. Lappenberg, Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London, Hamburg 1851, 17. An den flämischen Verhandlungen 1280/82 unter Lübecks Führung, vgl. HR I 1, 8ff., sind Hamburg, Stade und Bremen nicht beteiligt.

¹⁸ Zur Norwegen-Krise: Lüb. Chron. III, Nr. 362 zu 1284 (nach Ann. Lub., SS XVI, 415); HR I 3, Nr. 1 zu 1283, 1, Nr. 34 zu ca. 1285; BremUB I, Nr. 422 zu 1284, Nr. 427 zu 1285, Nr. 480 zu 1292 Juli 15, Nr. 484 zu 1293 Febr. 24, Nr. 488 zu 1293 Juni 12, Nr. 500 zu 1294 März 7 (= LübUB II, Nr. 88), Nr. 502 zu 1294 Juli 6; zusammenfassend Dollinger, 72ff., 570 (Schrifttum). HR I 1, 139—145 zu 1358 Aug. 3.

¹⁹ H. Schwarzwälder, Bremens Aufnahme in die Hanse 1358 in neuer Sicht, in: HGbl. 1961, 58ff. mit Schrifttum.

²⁰ BremUB I, Nr. 531 zu 1299 Aug. 23 (Hakon V. bestätigt das inserierte Privileg von 1294 Juli 21 = Nr. 503 S. 537f.), II, Nr. 217 zu 1321 Juli 22, Nr. 568 zu 1348 Jan. 13 (Magnus II. bestätigt freien Zugang *ad portus nostras Bergis*).

Appellation vom Nowgoroder Handelshof nach Wisby zu erinnern, deren Verlegung nach Lübeck beispielsweise von den führenden westfälischen Städten entschieden bekämpft wurde²¹. Auch dahinter stecken grundlegende Veränderungen der Fernhandelslage, in deren Folge sich eine allmähliche Schwerpunktverlagerung des westfälischen Interesses vom Nordost- auf das Westgeschäft vollzogen hat. Es gab also schon um 1300, wie nur zu natürlich, jene Gruppenbildungen im hansischen Zusammenhang, deren wechselnde Konstellation die Gemeinschaft immer wieder auszubalancieren hatte, aus der sie aber auch Elastizität bei der Vertretung ihrer Interessen gewann, wie sich gerade am Hervortreten der sächsischen Gruppe bei den Verhandlungen um die Rückkehr des Brügger Kontors 1309 zeigt.

Die Vorgänge in Flandern wurden jedenfalls an der Trave genau verfolgt, wie die bis 1324 reichenden lübischen Annalen des ab 1284 als Ratsschreiber tätigen, 1318 zum Ratmann aufgestiegenen Alexander Hune belegen²². Philipp der Schöne, dieser *homo magnae staturae et astutus*, wird dabei so kritisch gesehen wie seine Parteigänger im flämisches Honoratiorientum, *inclinati magis ad ipsum regem, quam ad hereditarios suos dominos, comites Flandriae . . . quos idem rex vocatos dolose . . . captivaverat*; endlich habe der *populus in Brucgis motus furore contra potentiores* einen *capitaneus* erhoben und *praecipue illi de Brucgis, circumquaque hostibus conclusi*, hätten in der Schlacht bei Kortrijk *potiti incredibili victoria*²³. Lübeck trat also, das bezeugt sein Chronist, für Guido und Robert ein, denen es die von Margarethe noch verweigerten, wichtigen Freibriefe der Jahre 1298 und 1300 verdankte. Dennoch hatte es aber schon 1294 und 1297 auch bei Philipp vertraglich für eine etwaige französische Vorherrschaft am Kanal vorgesorgt²⁴.

Nun fällt auf, daß ab 1303 die bis dahin recht eingehenden Berichte des Chronisten über Flandern bis 1315 abbrechen, während die Kämpfe mit den Lübeck benachbarten Landesherren, der innere Streit mit Bischof Burkhard von Serkem sowie die dänische Politik Erik Menveds gegen die wendischen Städte ganz in die Mitte rücken²⁵. Dabei hat Hune

²¹ Dollinger, S. 76f.; H. Seeger, Westfalens Handel und Gewerbe vom 9. bis 14. Jh., Berlin 1926, 157ff.; L. v. Winterfeld, Das westf. Hansequartier, in: Der Raum Westf. II, 1/1955, hier 283; H. Schoppmeyer, Paderborn als Hansestadt, in: Westf. Zs. 120/1970, 313ff., bes. 348ff.

²² Zur lübschen Chronistik: F. Bruns, Der Verfasser der Lübecker Annalen, Lüb. Fsch. 1921, 255ff.; Ders., Der Verfasser der lübischen Stades-Chronik, in: ZLübG 26/1932, 247ff.; Ders., Reimar Kock . . ., in: ZLübG 35/1955, 85ff.; K. Koppmann, wie Anm. 8, Lübeck 1, Einleitung S. XIff., 2, Einl. S. Xff. und 285ff.

²³ Annales Lubicenses, hg. von J. Lappenberg, in: MGSS XVI/1859, 415 (zu 1280!), 418 (zu 1301f.).

²⁴ HambUB I, Nr. 878 zu 1284 April 14; HansUB I, Nr. 1237 und Nr. 1248 zu 1297 März. Vgl. LübUB I, Nr. 617 zu 1294 März 3, Nr. 619 zu 1294 März 21.

²⁵ Dazu W. Mohrmann, Der Landfrieden im Ostseeraum während des späten Mittelalters (Diss. Regensburg 1970), Kallmünz 1972, 88ff.; H. Steinbach, Die

seinen Horizont keineswegs verengt, wie die fortlaufenden Angaben über Päpste und Kaiser (Mord an Albrecht, Wahl und Romzug Heinrichs VII.) zeigen. Auch sein Fortsetzer Johan Rode, seit 1307 Stadtschreiber und Verfasser der später vom Franziskaner Detmar fast vollständig ausgeschriebenen, stellenweise auch ergänzten „Stades-Chronik“ bis 1346, schweigt nach der Güldensporenschlacht über Flandern bis 1310. Zu diesem Jahre wird eine Kornsteuerung in Flandern und England verzeichnet: *des quemen vele coplude in dat lant to Wenden, dar coften se korn unde makent dar oc dure*. Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald hätten gegen lübische Kornaufkäufer ein gemeinsames Ausfuhrverbot erlassen, zugleich aber einen Bund gegen Erik Menved geschlossen *unde leten de van Lubeke dare butene*²⁶. In Wahrheit verhielt es sich anders, aber hier kommt es auf die Nachricht über eine dem lübischen Getreidehandel günstige Hungersnot an; sie wird bestätigt durch zwei weitere der Annalen zu 1315 und 1317. Das *magna fuit fames in mundo* zu 1315 wird zwar vor allem auf Preußen-Livland bezogen, durch die *Annales Egmundani* aber auch für die Niederlande belegt, und es paßt dazu, daß Graf Robert von Flandern gerade zur Erntezeit 1315 an Lübeck schreibt, die *mercatores de civitate vestra et de partibus circumvicinis* genossen auch im neu entflammten Kriege mit Frankreich Handelsschutz; zu 1317 schreibt Hune eindeutig: *intollerabilis . . . fames in Francia, Flandria, Hollandia, in partibus Reni, Westvaliae, Frisiae, Saxoniae* und ergänzt, die Teuerung habe vor- und nachher insgesamt etwa 15 Jahre angehalten, viele Orte seien wüst gefallen und nirgends sei die Zeit erträglicher gewesen *quam in civitate Lubicensi*²⁷. Die damit verbundene, tiefgreifende soziale Umschichtung betont Hune von der einen Seite: *depauptati sunt multi divites et potentes*, während von Brandts Untersuchung des lübischen Rentenmarktes umgekehrt zu fassen erlaubt, daß infolge einer solchen Kette von Notjahren gerade zahlreiche neue Vermögen emporgestiegen sind²⁸.

Reichsgewalt und Niederdeutschland in nachstaufischer Zeit (1247—1308), Stuttgart 1968, 136f.; J. Reetz, Bistum und Stadt Lübeck um 1300 (Diss. Hamburg 1952), Lübeck 1955, bes. 150ff.; J. Andersen, Erik Menved och Venden . . . 1300—1319, Lund 1954, bes. 78ff.

²⁶ Lüb. Chron. III, Nr. 456f. zu 1310; Hune (SS XVI, 421 zu 1310) berichtet nur von der Zwietracht der Wendischen.

²⁷ SS XVI, 424 zu 1315; dazu Ann. Egmundani, dort 479, zu 1315: *Annum transactum die post verbum caro factum / Quum fame plere pecus ac homines periere / Post Noe non vere clades talesque fuere* und HansUB II, Nr. 261 zu 1315 Aug. 13; Lüb. Chron. III, Nr. 484f. zu 1315, Nr. 499 zu 1317. F. Curschmann, Hungersnöte im Mittelalter, Leipzig 1900, S. 208ff.; K. Richter, Untersuchungen zur Hamburger Wirtschafts- und Sozialgeschichte um 1300 (Btrr. z. G. Hbgs. 6), Hamburg 1971, 79ff.; H. Lucas, The great European famine of 1315, 1316 and 1317, in: *Speculum* 5/1930, 343ff.; H. Schmitz, Faktoren der Preisbildung . . . 800 bis 1350, QF zur Agr. G. 20/1968, 103ff.

²⁸ A. v. Brandt, Der Lübecker Rentenmarkt 1320—50 (Diss. Kiel 1935), bes. 6ff.: „gewaltige Steigerung des Kapitalangebots“, „der Handel die Grundlage des Rentenmarktes“; die Kurven dort 40ff. Ergänzend: H. Haberland, Der Lü-

Doch nicht nur deshalb war dieses zweite Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts für Lübeck wirtschaftlich im Endergebnis günstig: die Beruhigung der Lage in Flandern nach dem Tode Philipps des Schönen 1314 sowie dem rasch folgenden des ältesten seiner Söhne, Ludwigs X., 1316 kam ebenso hinzu, wie die gleichzeitige Entspannung im westlichen Ostseebecken: Erik Menved scheiterte vor Stralsund und starb drei Jahre später 1319, im gleichen Jahre aber folgte als neuer König für Schweden und Norwegen zusammen der erst dreijährige Folkunger Magnus II. Smek, erlitt der bedeutendste Schauenburger Gerhard III. in Dithmarschen eine empfindliche Niederlage, neigte sich mit dem Tode Markgraf Waldemars auch das oft den hansischen Küstenstädten gefährliche askanische Haus dem Erlöschen zu²⁹. Die Sperrtürme der Fürsten an den Mündungen von Trave und Warnow, jene zu Beginn des Jahrhunderts entstandenen Wahrzeichen für eine gefährliche Bedrängnis der wendischen Städtegruppe, fielen in den folgenden Jahren der Zerstörung durch Lübeck und Rostock anheim³⁰.

In Brügge war schon 1313, als der englische Wollstapel dorthin verlegt wurde, der weitere Aufstieg des heimgekehrten Kontors eingeleitet worden; mit Ludwigs nachfolgendem, ausgleichsbereiten Bruder Philipp V. schloß Graf Robert 1320 endgültig Frieden und besiegelte ihn durch die Hochzeit zwischen seinem Enkel Ludwig II. und Philipps Tochter Margarethe. Rasch blühte das Brügger Handelsleben auf; 1318 bestätigte die Stadt den Osterlingen ausdrücklich ihr Waagerecht, 1320 befinden sich lübisch-hamburgische Gesandte in Brügge, und auch bremische Flandernfahrer lassen sich in diesen Jahren nachweisen. Als Graf Ludwig I. und sein Vater Robert dann kurz nacheinander 1322 starben, griff Brügge sofort zu, zerstörte Sluis an der Swinmündung und erzwang damit gegen den jungen Erben, Graf Ludwig II., die volle Bewegungsfreiheit³¹.

Die gleichen Jahre brachten jedoch auch in England weiter steigende Gewinne: hatte sich etwa in Boston der zuvor unbedeutende hansische

becker Renten- und Immobilienmarkt ... 1285—1315 (Diss. Hamburg 1973) 1974.

²⁹ Allgem.: Dollinger, 78ff.; Mohrmann, wie Anm. 25, 94ff.; Schäfer, wie Anm. 6, 108ff. Bf. Burchard starb 1317: Ann. Lub., SS XVI, 426; dort 427 zum Sturz Birgers v. Schweden und zum Tode Hakons v. Norwegen, Mgf. Waldemars, Erik Menveds sowie zum Siege der Dithmarscher bei Wöhrden über Gerhard III. von Schauenburg.

³⁰ Ann. Lub., SS XVI, 428 zu 1321: *Lubicenses funditus destruxerunt fortissimam turrin in Travemunde*, 429 zu 1323: *fortissimum castrum Warnemunde, quod Ericus ... aedificaverat, a civibus Rostockiensibus dirutum est, permittente Hinrico domino Magnopolensi, inducto ad hoc per eosdem cives magno munere pecuniarum*.

³¹ HansUB II, Nr. 327, Nr. 329 zu 1318 Aug. 14 und vor Aug. 29, Nr. 330 zu 1318 Dez. 14; L. Gilliodts-van Severen, Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges I/1904, 214 zu 1320; LübUB II, 390, 340f. zu 1320 Mai 26; Ann. Lub., SS XVI, 429 zu 1323: *Flamingi de Brugis populosum oppidum Sluse funditus diruerunt, multis inibi occisis*; HansUB II, Nr. 401 zu 1323 April 4.

Anteil am Wollexport auf 33⁰/₀ im Jahre 1303 und gar 54⁰/₀ 1310—11 erhöht, war umgekehrt schon 1309 der Wachsimport nach London geradezu ein hansisches Monopol geworden, so häufen sich in den folgenden Jahren Belege für lübisch-wendische und preußisch-baltische Fernhändler neben den Dortmundern und Kölnern in England. 1318 wurde den Osterlingen auch ausdrücklich der Schutz des Londoner Mauerbereichs um das Bishopgate bestätigt³².

Im Jahrzehnt nach 1314 verschlechterte sich nun aber das Verhältnis Edwards II. zu seiner Frau und deren drei in Frankreich einander folgenden Brüdern gründlich; als die Königin Isabella 1325 zu einem Vermittlungsversuch nach Paris ging, hatte sie zuvor erreicht, daß Edward dem nun 13jährigen Prince of Wales die französischen Besitzungen übertrug; damit war zwar das Huldigungsproblem insoweit gelöst, daß jetzt nicht der englische König, sondern nur der Thronfolger seinem Oheim Karl IV. von Frankreich schwor und im September 1325 zu Vincennes dafür die Lehen Aquitanien und Ponthieu empfing, aber nun dachten Isabella und Edward III. nicht mehr an die Heimkehr, sondern an den Sturz des Gatten und Vaters³³. Dabei verschoben sich alle Fronten: während sich der Graf von Flandern jetzt ganz auf Seiten des französischen Schwagers und Lehnsherren hielt, also den Abstand zu seinem Lande und namentlich den übermächtigen Großstädten vergrößerte, leitete Wilhelm III. von Holland durch seinen Bruder Johann von Hennegau Verhandlungen mit Isabella in Cambrai und Valenciennes ein. Damit wurde der alte Plan erneuert, Edward III. mit einer Tochter des Holländers zu verheiraten. Die früher ins Auge gefaßte Margarethe freilich war inzwischen 1324 die zweite Frau des deutschen Königs Ludwigs des Baiern geworden; so wurde ihre jüngere Schwester Philippa mit Edward verlobt, ohne daß der König in England selbst überhaupt gefragt worden wäre.

Wenig später gingen die Königin und der Thronfolger von Dordrecht aus auf holländischen Schiffen und mit hansischer Finanzhilfe nach London; Edward II. flüchtete, wurde Ende 1326 in Wales gefangen, abgesetzt und im September 1327 umgebracht³⁴. Der neue König erreichte nun den seinerzeit verweigerten päpstlichen Dispens für die Heirat mit einer Base 2. Grades, jetzt der Philippa, und war damit zugleich Schwager Ludwigs des Baiern. Noch im gleichen Jahre 1328 schloß er Frieden mit Schottland und ging, als mit dem Tode Karls IV.

³² HansUB II, Nr. 316 zu 1318 April 6, vgl. Nr. 333, 334 zu 1318; Kunze, wie Anm. 5, Nr. 49ff.; allem.: Dollinger, 81ff.; F. Schulz, Die Hanse und England von Edwards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit, Berlin 1911, 6f. zu den Freibriefen von 1311 und 1317.

³³ Trautz, wie Anm. 10, S. 188ff. mit Belegen.

³⁴ K. Vickers, England in the Later Middle-Ages, 7. Aufl. London 1950, 133ff.; M. McKisack, The Fourteenth Century 1307—99, Oxford 1959 (OHE, Bd. V), S. 88ff. Vgl. Tafel I!

die kapetingische Hauptlinie der französischen Könige erlosch, gegen dessen unter Mitwirkung des luxemburgischen Böhmenkönigs Johann in Reims gekrönten Vetter Philipp VI. Valois unverzüglich zu Vorbereitungen der eigenen Erbfolge in Frankreich über. Wilhelm III., dem es nach der flämischen Erbfolge gelungen war, angesichts der Auseinandersetzungen zwischen Graf Ludwig II. und Brügge 1323 die so lange zwischen Flandern und Holland umkämpfte Grafschaft Seeland endgültig seinem Hause zu sichern, rückte damit in die Mitte der von England bis zum Wittelsbacher gehenden Koalition. Umgekehrt stand schon dadurch die Parteinahme der Luxemburger für ihre französischen Verwandten fest. 1322 hatte die Schwester Maria Johanna von Böhmen den letzten Kapetinger Karl IV. geheiratet; sein bei der Tante und nach deren Tode beim königlichen Oheim in Paris erzogener Sohn Wenzel nahm dort dessen Namen an, es war der spätere Kaiser Karl IV.³⁵ Bald nach 1328 wurde auch noch dessen Schwester Jutta mit dem Dauphin Johann Valois verlobt, und bereits im Jahre 1328 zog nun der französische König seinem flämischen Verwandten Ludwig gegen den alsbald in Brügge und Ypern ausbrechenden Aufstand zu Hilfe.

In dieser Lage entschied sich auch, und höchst bezeichnend, Wilhelm von Holland, seinem französischen Schwager gegen das aufständische flämische Bürgertum beizuspringen. Er stellte damit die Legitimität des verfeindeten Hauses Dampierre, dem Graf Ludwig II. zugehörte, über den alten Gegensatz des eigenen Hauses Avesnes zum flämischen Grafenhouse. Wilhelms Aufgebot war es, das die schwere Niederlage der von ihrem Grafen abgefallenen Flamen bei Cassel 1328 entschied und anschließend für die Entfestigung der Städte Brügge und Ypern sorgte. Wilhelms Verbindungen nach beiden Seiten bewirkten auch, daß sich Eduard III. auf diese Vorgänge hin entschloß, nun doch dem Valois die geforderte Huldigung für seinen französischen Besitz zu leisten und vorläufig seine Ansprüche auf die Nachfolge zurückzustellen³⁶.

Betrachten wir daraufhin erneut die Verhältnisse am lübischen Rentenmarkt, die vom Ergebnis einer neuen Hamburger Dissertation von Haberland bestätigt werden²⁸, so zeigen sie nach dem ersten Maximum während der letzten Herrschaftsjahre Graf Roberts III. bald nach dessen Tode zwischen 1323 und 1327 eine plötzliche, scharfe Kapitalverknappung. Der Verdacht ist kaum von der Hand zu weisen, daß dieser empfindliche Anzeiger für die allgemeine Wirtschaftslage hier alsbald auf die Vorgänge beiderseits des Kanals reagierte. Indirekt würde damit erwiesen, wie maßgeblich das Westgeschäft gerade im frühen 14. Jahr-

³⁵ A. Huber (Hg.), *Regesta Imperii VIII*, Innsbruck 1877, S. 1 zu 1323 April 4, 1330. Vgl. Tafel II!

³⁶ *Ann. Lub.*, SS XVI, 424, 428f. zu 1314—1324; *Lüb. Chron.* III, Nr. 558 zu 1328; Trautz, wie Anm. 10, 200 zur Huldigung Edwards in Amiens (unter den Zeugen Johann von Böhmen!). Zum flämischen Bürgerkriege: Pirenne, wie Anm. 13, I, 99ff.

hundert die lübische Vermögenskurve beeinflusste; es hatte den Vorrang des Ostseeraumes während des 13. Jahrhunderts nun überholt! Dieser trat gleichwohl keineswegs in ähnlicher Weise für die wendische Städtegruppe zurück, wie für die westfälische, von deren unternehmerischer Schwerpunktverlagerung schon die Rede war.

Unser Ergebnis wird nun auch von der lübischen Chronistik bestätigt: der Annalist verfolgt den Thronstreit zwischen Wittelsbach und Habsburg³⁷ zurückhaltend; er berichtet zwar von der Kölner Hochzeit Ludwigs mit der Holländerin freundlich, schließt aber dann recht kritisch über den König, der auf die *odiosa sententia* des Papstes *multas hereses et vituperaria contra ipsum in appellatione* verfaßt habe. Die ein Menschenalter jüngere Stadtchronik Rodes jedoch nimmt offen für Ludwig und scharf gegen die Luxemburger Partei³⁸.

Die lübische Politik sah sich eben sowohl im Westen als auch im niederdeutschen Raume und gegenüber Skandinavien auf einer Linie mit dem Wittelsbacher; dabei spielte Lübecks großer Freund, Graf Berthold VII. von Henneberg, bis zu seinem Todesjahre 1340 eine entscheidende Rolle³⁹. Das spätere, sehr vorsichtig abwartende Verhalten der hansischen Führung namentlich gegenüber den Anfängen Karls IV. ging also auf eine lange Vorgeschichte zurück; es war vornehmlich in den Problemen beiderseits des Kanals begründet, von wo sich im zweiten Viertel des 14. Jahrhunderts eine der bedeutendsten Konjunkturperioden des hansischen Fernhandels überhaupt entfaltet hatte.

Sie wird in der lübischen Rentenkurve wiederum festgehalten, wie man vermuten muß: mit einem überragenden, nur 1330/31 nochmals kurz unterbrochenen Maximum der Kapitalbildung spannt sie genau von 1328 bis 1340 einen besonderen Konjunkturbogen. Dieser dritten Übereinstimmung von Rentenkurve und Wirtschaftsaufschwung mit der politischen Lage entspricht das Verhalten der zur Hanse Kontakt suchenden Herrscher: wie sich Edward III. von Beginn seiner Regierung an in ständig wachsenden finanziellen Verpflichtungen gegenüber Osterlinger und vor allem Dortmunder Kaufleuten befand⁴⁰, so erneuerte Wilhelm

³⁷ Dazu jetzt: H. Homann, Kurkolleg und Königtum im Thronstreit von 1314—1330 (Diss. Münster 1970), München 1974 (Misc. Bav. Monac. H. 56).

³⁸ Lüb. Chron. III, Nr. 504 zu 1318: Huldigung lübischer Vertreter vor Ludwig, Nr. 539 zu 1325: Friedrich *let von deme rike*, Nr. 551ff. zu Romfahrt und Kaiserkrönung Ludwigs, der ab Nr. 556 *keisere* heißt, Nr. 569 zu 1331.

³⁹ Lüb. Chron. III, Nr. 605 (zu Bertholds Tod): *de manighe jare by koning Rodolphes tiden unde jo seder weldich was in des rikes rade und vorderde dicke de van Lubeke, der vormunder he was, unde warf en in sinen lesten daghen van deme keiser Lodewighe hantvestunghe . . .* (zur Guldenprägung). Vgl. H. Stoob, Kaiser Karl IV. und der Ostseeraum, in: HGBll. 1970, 168 mit Schrifttum.

⁴⁰ Lüb II, Nr. 479 zu 1327 März 14; K. Rübel (Hg.), Dortmunder Urkundenbuch (DortmUB) I/1881, Nr. 595; HansUB II, Nr. 477 zu 1328 Okt. 25, Nr. 506 zu 1331 Nov. 17 u. ö. K. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England, in: HGBll. 1889, 147ff.; J. Hansen, Der englische Staatskredit unter

von Holland 1327 ausführlich und mit umfangreichen Warenangaben die älteren Freibriefe lübischer Fernhändler⁴¹. Ludwig der Baier aber schaltete sich wiederholt und zunehmend zugunsten des hansischen Westhandels ein⁴².

Erst gegen Ende der 30er Jahre kam es zu einem gewissen Wandel, als Edward III. sich erneut zum festländischen Eingreifen entschloß⁴³. Dabei zog er, wie 1333/36 gegen Schottland, niederländisch-deutsche Soldritter in Scharen heran; seit dem Winter 1336/37 war der Valois wegen seines Vordringens gegen Aquitanien, die Niederlande und die Reichsromania bei Edward, Wilhelm und Ludwig mißliebig genug; verstärkt erneuerte sich die Koalition gegen Frankreich. Für die Hanse drohte damit neuer Krieg, der ihre guten Geschäfte in den englischen Handelshöfen wie in Flandern treffen mußte.

Entsprechend reagierten die Flamen und — nach dem Zeugnis der Stadeschronik — die Lübecker: als Edward kurz nach dem Tode Wilhelms von Holland *mit wol dren hondert groten schepen* auf Kadsand in der Scheldemündung landete, gilt Rodes Mitgefühl den ihm entgetretenden Flamen, *der worden dar vele slaghen, de besten des landes mit deme menen volke*. Also standen jetzt, anders als bei Kortrijk und Cassel, alle Flamen zusammen hinter ihrem Grafen. Der lübische Chronist bleibt gleichwohl dem Engländer geneigt, der 1338 *de vorsten unde de heren in Dudeschen landen to helpe* gewann mit seinen Subsidienvträgen, der am Rhein mit großem Pomp das Bündnis mit dem Wittelsbacher unterstrich und dem doch — so der Chronist — der Franzose *dat rike . . . , dat van rechte eme* (sc. Edward!) *anestorven was, vor unthelt*⁴⁴.

Da Graf Ludwig II. bereits 1336 in Flandern alle englischen Kaufleute festgenommen und Edward darauf sofort mit einem Wollembargo reagiert hatte, indem er zugleich die Osterlinge von der Flandernfahrt abzuziehen versuchte⁴⁵, brach über die flämischen Städte rasch eine schlimme Wirtschaftskrise herein. Als der Graf sich nicht zum Einlenken

König Eduard III. und die hansischen Kaufleute, in: HGbll. 1910, 323ff.; Dollinger, 83ff.; Trautz, wie Anm. 10, 269, 314f.; E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse, Berlin I/1905, 11f.

⁴¹ LübUB II, Nr. 485 zu 1327 Sept. 1 (Rückverweise auf Vorurkunden), ferner Nr. 511 zu 1329 Aug. 20; HansUB II, Nr. 539f. zu 1333 Sept. 25 und Okt. 18, Nr. 555 zu 1335 Febr. 7.

⁴² Vgl. bes. HansUB II, Nr. 527 zu 1332 Aug. 25 an Ludwig II. von Flandern zur Unterstützung von Dortmunder Gesandten für *mercatores Alemanie et specialiter sacro Romano imperio pertinentes*.

⁴³ Zum Folgenden ausführlich Trautz, wie Anm. 10, 204ff., bes. 226ff.

⁴⁴ Lüb. Chron. III, Nr. 593 zu 1337, vgl. auch Nr. 597 zu 1338 (falsch datiert!): *Wente de keiser unde de koning unde de van Guleke hadden de sustere des junghen greven van Hollande* (Wilhelm IV.), *die sunt sustere dochter des koninghes Karolus, de nu is koning to Vrancriken* (Karl V., recte: Töchter der Schwester Johanna seines Großvaters Philipp VI.); *unde de van Ghelren hadde des koninghes suster van Enghelande*. Vgl. Tafel II!

⁴⁵ HansUB II, Nr. 600 zu 1337 Jan. 20; dazu Bahr, wie Anm. 1, 12f.

bewegen ließ, kam es Ende 1337 unter Führung Jakobs von Artevelde zum großen Genter Aufstand, für den eben keineswegs allein die soziale Lage in der Verlagsweberei als Ausgangspunkt gedient hat, so gut das auch in zeitfremde Hypothesen passen mag. Gent wuchs nun endgültig anstelle von Brügge zur führenden Kraft auf — auch diese alte Rivalität spielte bei den Vorgängen eine große Rolle —, und als Ludwig seinerseits durch die bis dahin trotz Bemühungen auch des Kaisers wiederholt verweigerte Bestätigung der hansischen Privilegien das Blatt zu wenden und wieder den wirtschaftlichen Aufschwung zu bewirken suchte, war es politisch für ihn zu spät: Anfang 1340 anerkannten die drei Städte Gent, Brügge und Ypern dennoch Edward III. als rechtmäßigen französischen König, das hieß als Lehnsherren ihres Grafen⁴⁶.

Die folgenden Kämpfe vom englischen Seesiege bei Sluis 1340 über die Belagerung von Tournai bis zur großen Schlachtentscheidung von Crécy 1346 und zum Fall von Calais 1347 erwähnen wir am Rande; bei Crécy fielen auf der Valois-Seite Johann von Böhmen und Ludwig II. von Flandern, während der eben erhobene deutsche Gegenkönig Karl IV. verwundet entkam⁴⁷. Das Kriegsgeschehen verlagerte sich zunächst zwar aus Flandern fort, doch folgten dort 1348/49 noch die blutigen Kämpfe, in denen sich der junge Graf Ludwig III. über die englische Partei im Lande wieder durchzusetzen vermochte.

Wieder aber fixiert die lübische Rentenkurve das Kriegsjahrzehnt mit einem Steilabfall der Kapitalanlage; auch das hansische Lager muß also die Erschütterung des flämischen Marktgefüges nach dem englischen Wollembargo mit schweren Verlusten bezahlt haben. Viel folgenreicher sollte es noch sein, daß damit die Eigenproduktion englischer Tuche stark angeregt wurde, doch das führt über unseren Gedankengang hinaus. Andererseits bot die Schwächung Flanderns Gelegenheit zu jener grundlegenden Neuordnung des Kontorlebens im Jahre 1347, deren Ergebnisse dann 1356 von den Ratssendeboten der Städte bei gleichzeitiger Unterstellung des Kontors unter die gemeine Tagfahrt festgehalten worden sind⁴⁸. Ebenso konnte 1340 in England sowie in Holland, 1344 auch in Frankreich der Privilegienstand erneut günstig abgesichert werden⁴⁹.

Die hansische Politik, so fassen wir zusammen, hat damit im Westen

⁴⁶ HansUB II, Nr. 616f. zu 1338 Mai 22 und 24; Lüb. Chron. III, Nr. 597 zu 1339: *do quam Jacob van Artevelde mit groten volke to Brucghe unde sloch up de mekeler; der bleven 18 dot, unde vele ghuder lude wurden vorbannen.* Vgl. Bahr (wie Anm. 1), 13 zu 1340 Jan. 26.

⁴⁷ Lüb. Chron. III, Nr. 609f. zu 1440, Nr. 648 zu Crécy, Nr. 650 zur Belagerung und Nr. 661 zum Fall von Calais.

⁴⁸ HR I 1, Nr. 143 zu 1347 Okt. 28, Brügge (= HansUB II, Nr. 113ff.), Nr. 200f. zu 1356 um Juni 12 (= HansUB II, Nr. 359 und III, 344ff.). Zur Sache: Stein, wie Anm. 1, passim; Daenell I, 17ff.; Dollinger, 75, 89ff., 139ff., 513ff.

⁴⁹ Hans UB II, Nr. 653 zu 1340 Mai 3 (London), Nr. 658 zu 1340 Mai 22 (Brüssel), III, Nr. 32 sowie Nr. 658 zu 1344 Juli (Chateau—Thierry), wichtige Fußnote!; vgl. HansUB III, Nr. 152 zu 1349 Aug. 6 (Bestätigung).

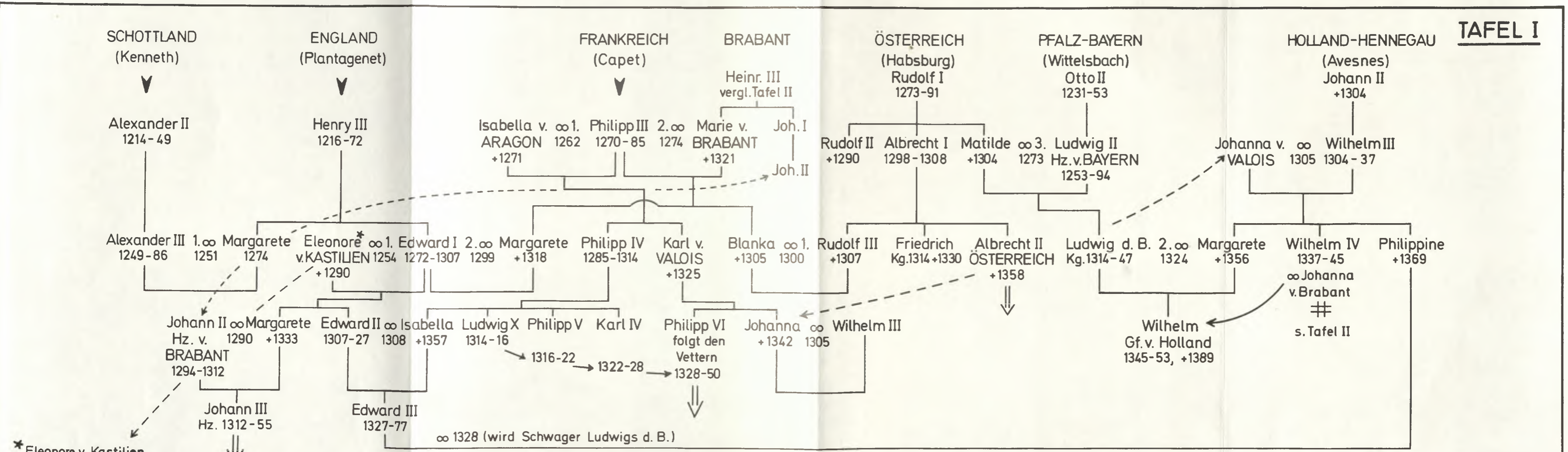
während des frühen 14. Jahrhunderts zwar wiederholt ernste Schwierigkeiten zu überwinden gehabt, die sich aus den Gruppierungen, Wandlungen und offenen Konflikten der dortigen politischen Kräfte ebenso ergaben wie aus der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in den Zielgebieten des hansischen Fernhandels beiderseits des Kanals. Sie vermochte aber zugleich in geschickter Anpassung eben aus den politischen und wirtschaftlichen Krisen ihre wichtigsten Verhandlungserfolge zu erzielen; dabei kam ihr das elastische Gefüge der hansischen Gemeinschaft zustatten, weil es Ablösungen in der Verhandlungsführung ermöglichte, ohne dabei die Generallinie der Freihandelspolitik aufzugeben. Der Spielraum, den Städtegruppen und Einzelstädte innerhalb des erst nach der Jahrhundertmitte klarer umrissenen Interessenverbandes behielten, erlaubte es wiederholt, ihre keineswegs überall kongruenten Wirtschaftsziele wo nicht aufeinander abzustimmen, so doch nebeneinander zu ertragen. Die mit Abstufungen allen Gliedern günstige Konjunktur der Zielgebiete im Westen, deren wiederholte Schwankungen sich in der umgehenden Rückspiegelung des lübischen Kapitalmarktes fassen ließen und alsbald treffsicher angesetzte hansische Gegenmaßnahmen veranlaßten, gestattete eine Bewältigung innerer Spannungen zwischen den Gruppen; die im Vergleich zu den Wendischen, sobald diese gegen 1320 ihrer drängenden politischen Probleme Herr geworden waren, weniger günstige Lage der Nordseestädte hat deren weitere Entfaltung im frühen 14. Jahrhundert deutlich behindert; das gilt namentlich für Stade, aber auch für Bremen und mit Abstand Hamburg⁵⁰. Dennoch behaupteten sie sich im hansischen ‚Geleitzug‘ oder gewannen doch ihre Position darin zurück, und zwar mit der sicheren Aussicht auf spätere, für sie weit günstiger heraufkommende Zeiten.

Zuletzt mag unser Gedankengang ein Wort zu gegenwärtigen Aufgaben der Hanseforschung erlauben: sie hat mit guten Gründen stets betont, wie schwierig eine Darstellung hansischer Geschichte zu disponieren sei. Daraus ergab sich bei allen Gesamtbeschreibungen von Rang eine mehr systematische als chronologische Ordnung. Das hat namentlich im letzten Halbjahrhundert reichen Ertrag vor allem zu wirtschaftlichen und sozialgeschichtlichen Problemen erbracht. Es muß aber nicht nur allseitig aufgeheilt und an der Verflochtenheit sämtlicher Bereiche öffentlichen und privaten Lebens orientiert werden, es bedarf auch der festen Verknüpfung mit dem Ereignisablauf politischer Entwicklungen. Von ihnen her hat dieser Beitrag versucht, neues Licht auf Bedingungen und Zusammenhänge der hansischen Westpolitik im frühen 14. Jahrhundert

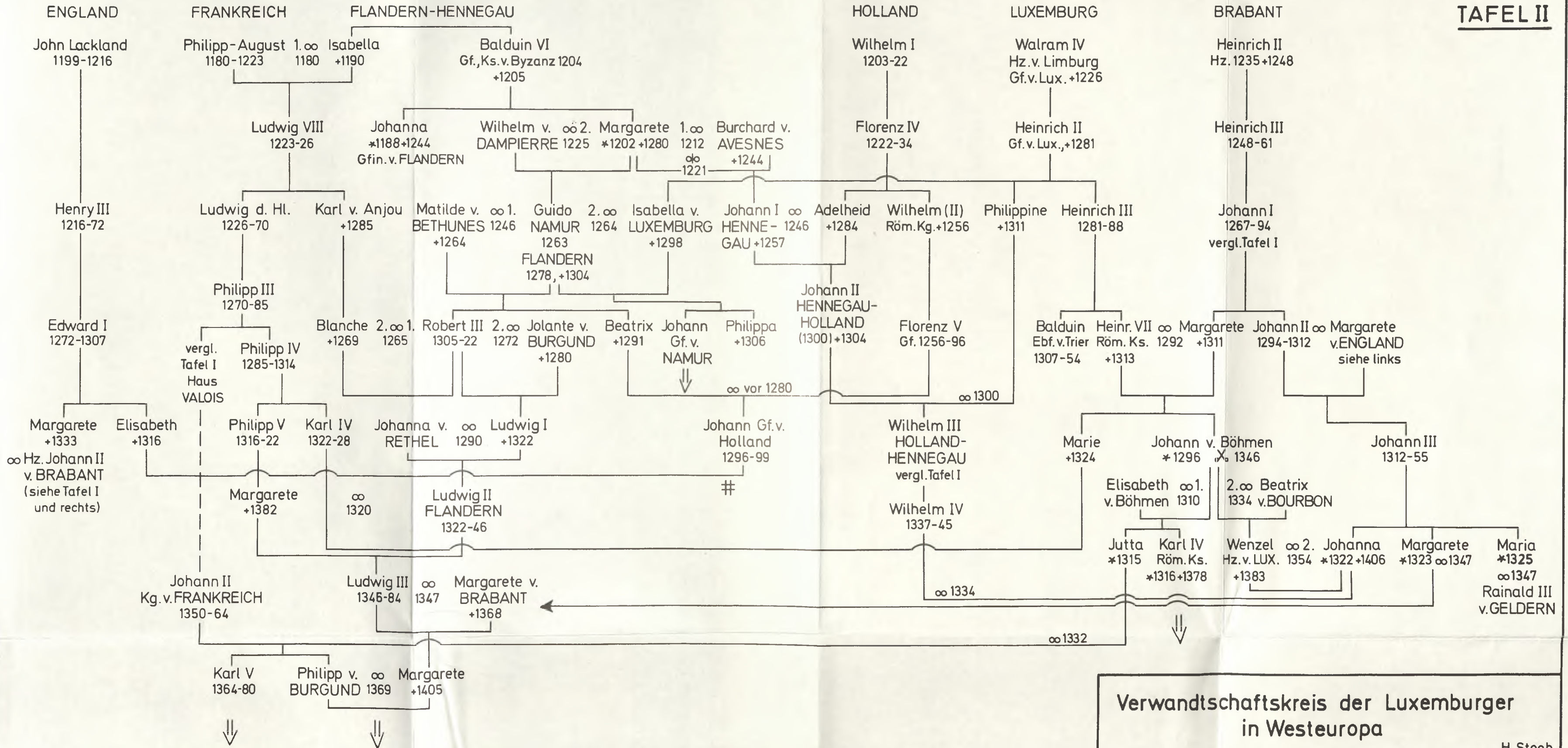
⁵⁰ Die von Richter (wie Anm. 27) 61ff. (vgl. dazu seine Diagramme, bes. Tab. 7b, 8b, 13b) für Hamburg skizzierten Phasen der Expansion 1291—1303, Strukturwandlung ab 1304, des Kriseneinbruchs 1314ff. und seiner Nachwirkungen 1320—30 entsprechen dem, sind aber in Relation sowohl zur Entwicklung in Lübeck als auch zu der in Flandern zu setzen.

zu werfen. Von ihnen her bedarf auch ein so schwieriges Problem wie das der flämischen Verfassungs- und Sozialentwicklung im Zeitalter der Artevelde erneuter, eindringender Bemühung. Dazu sei die junge, nachrückende Generation der hansischen Forschung aufgerufen!

TAFEL I



Verwandtschaften westeuropäischer Fürsten mit deutschen Königen im frühen 14. Jh. H. Stob



Verwandtschaftskreis der Luxemburger in Westeuropa
H. Stoob

DIE LANDGEBIETSPOLITIK NORDWESTDEUTSCHER HANSESTÄDTE*

von
HANS-JOACHIM BEHR

Bis ins 19. Jahrhundert ist das Bild der politischen Landkarte Deutschlands im Süden wesentlich mehr von den reichsstädtischen Stadtstaaten mitbestimmt worden als im Norden, wo die Städte neben den fürstlichen Gewalten kaum eine Rolle in der Territorienbildung gespielt haben. Die Hoheitsgebiete der Immediatstädte in Norddeutschland waren gegen Ende des alten Reiches in ihrem Umfang bescheiden: die Herrschaft Goslars beschränkte sich auf die unmittelbare Umgebung, das Territorium Dortmunds umfaßte 14 Bauerschaften, um einiges größer waren die Gebiete der drei letzten Hansestädte, hielten aber bei weitem keinem Vergleich mit den Territorien Ulms oder Nürnbergs stand.

Zwar haben im späten Mittelalter auch manche nordwestdeutschen Städte — Reichsstädte wie landesherrliche Städte — nicht nur ihre Weichbilder und Bannmeilen ausgedehnt, sondern darüber hinaus zeitweilig beachtliche Landgebiete unter ihre Kontrolle und Abhängigkeit gebracht. Es ist ihnen jedoch in der Regel nicht gelungen, hieraus eine volle Territorialhoheit zu entwickeln.

In die Stadtgeschichten ist diese städtische Expansion, deren Höhepunkt etwa zwischen 1350 und 1450 liegt, eingegangen als eine Episode in den Auseinandersetzungen um Bürgerfreiheit gegen Fürstenmacht.

Für die hansischen Hauptorte und wichtigsten Mittelstädte liegen inzwischen besondere Untersuchungen zu dem Thema vor¹. Häufig wird

* Veränderte Fassung eines Vortrags, gehalten am 21. Mai 1975 auf der 91. Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins in Bremen.

¹ C. Allmers, Geschichte der bremischen Herrschaft Bederkesa (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen 10), Bremen 1933. — G. Bartel, Der ländliche Besitz der Stadt Göttingen (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 52), Hildesheim 1952. — H.-J. Behr, Die Pfandschloßpolitik der Stadt Lüneburg, Lüneburg 1965. — K. Diekmann, Die Herrschaft der Stadt Soest über ihre Börde, in: Westfälische Zeitschrift 115, 1965. — A. Düker, Lübecks Territorialpolitik im Mittelalter, Diss. phil. Hamburg 1932. — G. Fink, Lübecks Stadtgebiet, in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte, Gedächtnisschrift für F. Rörig, Lübeck 1953. — H. Germer, Die Landgebietspolitik der Stadt Braunschweig (Studien und Vorarbeiten zum historischen Atlas Niedersachsens 16), Göttingen 1937. — D. Kausche, Harburg unter der Pfandherrschaft der Stadt Lüneburg, in: Lüneburger Blätter 10, 1959. — H. Kellinghusen, Das Amt Bergedorf, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 13, 1908. — I. Köster, Die Soester Börde, das Territorium der Stadt Soest 1281—1809, in: Zeitschrift des Vereins für die Geschichte von Soest und der Börde 47, 1933. — H. Reincke, Hamburgische Territorialpolitik, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte

dabei von Territorialpolitik oder städtischen Territorien gesprochen². Die Übertragung des für den institutionellen Flächenstaat der Reichsfürstentümer geprägten Begriffs Territorium auf die von den mittelalterlichen Städten zumeist nur mit Vorbehalten erworbenen verschiedenen Gerechtsame im umgebenden Landgebiet erscheint allerdings nicht unbedenklich. Ganz abgesehen davon, daß das „territorium clausum“ als Idealtyp im Mittelalter niemals verwirklicht worden ist, erweckt der Begriff Territorialpolitik falsche Zielvorstellungen von der städtischen Politik³. Er unterstellt ihr eine antilandesherrliche, auf Erwerbung der Reichsunmittelbarkeit gerichtete Tendenz, die für keine nordwestdeutsche Hansestadt während des fraglichen Zeitraumes nachzuweisen ist. Städte wie Braunschweig, Bremen, Hamburg, Lüneburg unterschieden sich im 14./15. Jahrhundert zwar faktisch nicht wesentlich von Reichsstädten, und mehr als einmal ist die eine oder andere von ihnen von der kaiserlichen Kanzlei irrtümlich als Reichsstadt angesprochen worden. Rechtlich aber blieben sie Landstädte. Sie nahmen an den territorialen Landtagen teil, und es gibt keine unter ihnen, die bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts das Ziel formeller Reichsunmittelbarkeit energisch angestrebt hätte. Danach war es für die meisten zu spät. Mit der Reichsunmittelbarkeit aber fehlte es an der wichtigsten Voraussetzung zur Ausbildung einer Territorialhoheit. Daß dem auch noch andere Hindernisse entgegenstanden, wird sich im weiteren Verlauf der Ausführungen zeigen. Wir sprechen deshalb besser von städtischer Landgebiets- oder Stützpunktpolitik als von Territorialpolitik.

Deutlich heben sich zwei Phasen der städtischen Expansion voneinander ab: die Bildung eines unmittelbaren Herrschaftsbereiches vor den Toren der Stadt und eines mit bürgerlichem Besitz durchsetzten wirtschaftlichen Einflußbereiches einerseits und die Erwerbung staatlicher Hoheitsrechte in den Vogteien des eigenen Landesherrn und der benachbarten Fürsten andererseits.

Die erste Phase, deren Motive allgemein die Sicherung der städtischen Selbstversorgung und bürgerliche Kapitalinvestitionen in Grund und Boden zu sein scheinen, ist bei den meisten Städten erkennbar. Sie

(ZVHG) 38, 1939. — E. Schulze, Das Herzogtum Sachsen-Lauenburg und die lübische Territorialpolitik (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins 33), Neumünster 1957. — M. Wilmanns, Die Landgebietspolitik der Stadt Bremen um 1400 (Veröffentlichungen des Instituts für historische Landesforschung der Universität Göttingen 6), Hildesheim 1973.

Einen Vergleich mit süddeutschen Verhältnissen versucht eine Hamburger Dissertation aus der Schule von Otto Brunner: E. Raiser, Städtische Territorialpolitik im Mittelalter, eine vergleichende Untersuchung ihrer verschiedenen Formen am Beispiel Lübecks und Zürichs, Diss. phil. Hamburg 1969.

² Düker, Schulze und Reincke z. B. sprechen von lübeckischer bzw. hamburgischer Territorialpolitik. Ida Köster bezeichnet die Soester Börde direkt als „das Territorium der Stadt Soest“.

³ S. dazu auch Wilmanns 21f.

beginnt bald nach der Konsolidierung im Innern mit einer Ausweitung der Stadtflur und ihrer Sicherung durch Landwehranlagen. Rat und Bürger von Lübeck erwerben von 1163 bis 1250 fünfzehn Dörfer teils als Gemeinbesitz, teils als privates Eigentum. Die so erweiterte Feldmark wird zwischen 1303 und 1316 mit einer Grenzbefestigung umgeben. Hamburg erhält 1258 vom Grafen von Schaumburg ein erweitertes Weichbild. Die Stadt schuf sich ein Glacis, ließ sechs Dörfer niederlegen, zwei davon an anderer Stelle wiederaufbauen und umgab das Gebiet kurz vor 1350 ebenfalls mit einer Landwehr. Göttingen erwarb zwischen 1371 und 1380 drei Dörfer, weiter Ländereien und Waldungen in den Leinedörfern. Braunschweig besaß um 1400 vier „Pfhaldörper“ innerhalb seiner Landwehr.

Die weitere Erwerbung von Grundbesitz außerhalb der Stadtflur durch Stadtstifte, Korporationen und vor allem durch einzelne Bürger kam zwar den Städten nicht unmittelbar zugute, ist aber ihrem Einfluß außerordentlich förderlich gewesen. Wohl wurde dem Handel dadurch Kapital entzogen, doch es diente der Durchdringung eines weiteren Umlandes und schuf vielfache neue Bindungen. Lübecker Bürger erwarben Güter in Lauenburg und an der Grenze von Stormarn, ihre Besitzungen durchdrangen nach Norden das bischöfliche Territorium und erstreckten sich bis Fehmarn. Fast 100 Dörfer in Stormarn gelangten zwischen 1250 und 1350 in die Hände Hamburger Bürger und Klöster. Hamburgs älteste und reichste Ratsfamilie v. d. Berge erwarb zu ihrem Besitz innerhalb der Stadtmauern im Norden und Osten vor der Stadt einen geschlossenen Komplex von 15 Dörfern als Eigen- und Lehengut. Nicht weniger eindrucksvoll sind die mittelalterlichen Landerwerbungen Bremer Bürger⁴.

Sicherlich hat bei diesen privaten Landerwerbungen zumeist die Absicht im Vordergrund gestanden, Kapital zinsgünstig anzulegen. Es gab aber auch noch andere Aspekte. So haben die ersten Familien der Stadt Lübeck nach und nach die halbe Insel Poel bei Wismar aufgekauft, um von dort her Getreide für die Stadt heranzuführen⁵. Nicht viel anders ist es in Hamburg. Die Lüneburger Patrizierfamilie v. d. Molen übernahm 1332 die Mühlen an der oberen Ilmenau für 500 Mark von den Herzögen⁶. Die vielen ländlichen Hufen, die Mühlen, die mitgekauft wurden, die Kornrenten aus dem Lande förderten den Getreidehandel und sicherten die Versorgung der Städte. Auch der Ertrag von den Erwerbungen der geistlichen Stiftungen, die selbstverständlich zunächst vor allem der unmittelbaren Selbstversorgung dienten, ging über die

⁴ S. die betr. Abschnitte bei Reincke und Fink und Geschichtliches Ortslexikon des Landes Bremen (Veröffentlichungen der historischen Kommission für Niedersachsen XXX), Hildesheim 1964.

⁵ Düker, 19f.

⁶ W. Reinecke, Geschichte der Stadt Lüneburg 1, Lüneburg 1933, 307. Über Landbesitz Lüneburger Bürger s. ebd. 356f.

eigenen Bedürfnisse hinaus und kam teilweise dem städtischen Markt zugute.

Hoheitsrechte waren mit diesen privaten Erwerbungen außerhalb der städtischen Feldmark selten verbunden. Mochte man auch wie der Lübecker Rat den Standpunkt vertreten, daß wie jeder Bürger städtischer Rechtsprechung, sein Grundbesitz städtischer Hoheit unterstand. Realisierbar war ein solcher Anspruch nicht ⁷.

Diese städtische Ausdehnung aus Gründen der Selbstversorgung und des kaufmännischen Investitionsinteresses hält auch weiterhin an. Doch daneben beginnt um die Mitte des 14. Jahrhunderts eine städtische Landgebietspolitik von grundsätzlich anderem Charakter, die zur Bildung größerer Herrschaftsgebiete führt. In Westfalen erwirbt Dortmund 1320 die Hälfte der Grafschaft und wird 1504 von Kaiser Maximilian kollektiv mit der ganzen Grafschaft belehnt. Münster kauft die Gerichtsbarkeit in mehreren stadtnahen Bezirken. Soest erwirbt seit 1328 Zug um Zug das „merum atque mixtum imperium“ in der Soester Börde ⁸. In großem Stil wird diese Landgebietspolitik in Nordwestdeutschland von den Küstenstädten Lübeck, Hamburg und Bremen betrieben. Ihnen folgen mit einigem Abstand die binnenländischen Städte Braunschweig und Lüneburg. Im Folgenden sollen Gemeinsamkeiten und Grundzüge aufgezeigt werden, die dabei zutage treten.

Die fünf Städte waren in erster Linie Handelsstädte. Daraus ergibt sich eine bestimmte Motivation für ihre gesamte Außenpolitik: Schutz des Kaufmanns und Sicherung des Friedens auf den Straßen. Im Vordergrund ihrer Landfriedenspolitik steht nicht die unmittelbare Herrschaft über Land und Leute, sondern der Besitz strategisch wichtiger Punkte zur Beherrschung der Verkehrswege zu Land und Wasser. Ihre Rechtfertigung findet diese Politik in der Unordnung der öffentlichen Verhältnisse, nachdem das Königtum seine im Interregnum ausgehöhlte Friedensgewalt 1323 praktisch völlig an die Territorialherren überlassen hatte, die aber vorerst noch weit davon entfernt waren, eine territoriale Friedensordnung durchzusetzen ⁹. Beeinflußt wird sie nicht zuletzt durch die geographische Lage und die Struktur der Beziehungen zum eigenen Landesherrn und benachbarten Territorien. Sie war abhängig von der jeweiligen politischen und wirtschaftlichen Situation in den Städten

⁷ Nur die sog. „lübischen Güter“ in Holstein nehmen eine Sonderstellung ein. Ihre Besitzer erhielten von den Grafen von Schaumburg in der Übertragungs-urkunde die Berechtigung verbrieft, ihre Güter nach lübischem Recht zu verwalten wie die Dörfer innerhalb der städtischen Feldmark. — C. Wehrmann, Die lübeckischen Landgüter, in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde (ZVLG) 7, 1898, 151ff.

⁸ L. v. Winterfeld, Geschichte der freien Reichs- und Hansestadt Dortmund, Dortmund³ 1957, S. 109ff. — J. O. Plaßmann, Geschichte der Stadt Münster, Münster o. J. (1925), 46f. — Diekmann, Köster.

⁹ H. Angermeier, Königtum und Landfriede im deutschen Spätmittelalter, München 1966, 101ff., 144ff., 301.

und den Territorien. Für Hamburg und Bremen waren die unklaren oder zumindest labilen Herrschaftsverhältnisse im Stromspaltungsgebiet der Elbe, in den Gohren an der mittleren Weser und in den Marschenländern zusammen mit der territorialen Randlage auf jeden Fall von nicht geringer Bedeutung. Dauernder extremer Schwäche und Unzulänglichkeit unterlag — strukturell bedingt und durch Erbteilungen noch gefördert — auch die askanische Landesherrschaft im Herzogtum Sachsen-Lauenburg, Gelegenheit und zugleich Herausforderung für die Reichsstadt Lübeck, als Ordnungsfaktor aufzutreten.

Etwas anders war die Ausgangslage für Braunschweig und Lüneburg. Die beiden Städte waren weder Reichsstädte, noch hatten sie unmittelbaren Zugang zur offenen See. Inmitten welfischen Territoriums gelegen, dessen Residenzen sie bis 1283 bzw. 1370 waren, liefen ihre Verbindungswege ausnahmslos zu einem guten Teil durch das Gebiet der eigenen Landesherrn. Aber während sich die Städte zu wirtschaftlichen Zentren entwickeln, beginnt für die Herzogsmacht mit der Teilung der welfischen Lande unter die Söhne Herzog Ottos des Kindes 1267 eine Periode anhaltender Zersplitterung und politischer wie wirtschaftlicher Schwäche.

Die städtische Landgebietspolitik war eine natürliche Folge der mangelnden Landbefriedung durch Reichs- und Territorialgewalten. Man hatte zunächst geglaubt, Handel und Schifffahrt auch mit anderen Mitteln wirksam schützen zu können, durch zweiseitige Friedens- und Freundschaftsverträge, wie sie Bremen wiederholt mit den Rüstringern zwischen 1220 und 1348 und mit den Wursthiesen zwischen 1269 und 1335, Hamburg mit Hadeln und Wursten 1335/36 abschloß, durch kollektive Landfriedensbündnisse, Hilfsbündnisse gegen Seeräuberei und durch gelegentliche gezielte militärische Aktionen, wie sie z. B. Lübeck gemeinschaftlich mit den Herzögen im zweiten Viertel des 14. Jahrhunderts gegen Ritterfesten im Lauenburgischen durchführte. Erst nachdem sich gezeigt hatte, daß diese Wege nicht zum Ziel führten, begann die eigene Landgebietspolitik, in der Wille und reale Macht der großen Hansestädte sichtbar zum Ausdruck kamen. Lüneburgs Pfandschloßpolitik setzt erst nach dem Scheitern der Landfriedenssate von 1392 ein. Bereits vorher hatte die Stadt mehrere herzogliche Schlösser und Vogteien vorübergehend als Pfand übernommen. Gegen eine, wie es schien, dauerhafte Landfriedenssicherung war sie indes bereit, diese Stützpunkte wieder aufzugeben. Der Versuch, die vielgestaltigen Interessen von Städten, Adel und Landesherrschaft durch eine Verfassungskonstruktion zu vereinen und die Landfriedensidee zum Rahmen aller ständischen und fürstlichen Rechte zu machen, erwies sich jedoch als undurchführbar¹⁰.

¹⁰ S. K. Friedland, Die Sate der braunschweig-lüneburgischen Landstände von 1392, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 91, 1954, 110ff.

Aus der Sate entwickelte sich ein neuer Konflikt zwischen den Herzögen und der von den wendischen Städten unterstützten Stadt Lüneburg, in dessen Folge diese daran ging, auf dem Wege der Schloßpfändungen planmäßig ein eigenes Machtsystem zu begründen. Auch Lübecks Erwerbungen in Lauenburg gehen 1328, 1334, 1345 und 1349 erfolglose Landfriedensbündnisse mit den Herzögen voraus. Gewissermaßen Höhepunkt dieser Anstrengungen ist das Abkommen zwischen der Stadt und den Lauenburger Fürsten von 1350 über die gemeinsame Errichtung einer Landwehr zwischen Möllner und Ratzeburger See. Dieses Gebiet hatte für den Lübecker Verkehr besondere Bedeutung, weil sich dort mehrere wichtige Handelsstraßen vereinigten. Das Interesse der Stadt braucht kaum hervorgehoben zu werden, als Geldverlegenheiten der Herzöge ihr gerade hier 1359 die erste größere Erwerbung in Lauenburg ermöglichten. Von welcher Seite der erste Anstoß kam, ist nicht bekannt. Jedenfalls übertrugen die von den bisherigen Pfandinhabern, den Grafen von Holstein, zur Auslösung gedrängten Herzöge Schloß und Vogtei Mölln als Pfandschaft an Lübeck. Bereits früher hatte Lübeck 1342 gegen einen namhaften Geldbetrag die Vogtei Segeberg in Holstein als Pfand erworben. War jedoch diese erste Pfandnahme noch „mehr zufällig aus einer konkreten Kriegssituation heraus“ geschehen¹¹, so war es mit der Anpfändung Möllns etwas anderes. Ausdrücklich wird als Grund für die Veräußerung der Stadt und Vogtei die Rücksicht auf die Verteidigung des Landes und der gemeinen Königsstraße angegeben. Daß es sich hier um mehr als eine Finanzaktion handelte, zeigt auch die Art und Weise, wie sich die Stadt ihre Erwerbung möglichst dauerhaft zu sichern suchte. Zwar wurde den Herzögen von Bergedorf-Mölln das Recht zur Wiedereinlösung im Vertrag ausdrücklich eingeräumt, doch mit der Einschränkung, daß dabei ein Nutzen oder Gewinn Dritter ausgeschlossen sein sollte. Würde also diese Lauenburger Seitenlinie aussterben, was damals zu erwarten war, konnte Mölln somit nur an Lübeck fallen¹². Mit der Erwerbung Möllns hatte die Stadt die Südgrenze erreicht, die das Barbarossaprivileg einst für ihre Nutzungsrechte anerkannt hatte. Doch die in diesen Jahrzehnten dem Höhepunkt ihrer politischen Macht zustrebende Hansestadt blieb hier nicht stehen. Unter Einsatz ihrer überlegenen Kapitalkraft versuchte sie, während die verstärkte Durchdringung mit lübischem Privatkapital die Vogtei Mölln immer enger an ihre neue Vorstadt band, 1370 in einem zweiten Vorstoß ihre Hoheit bis an die Elbe vorzuschieben. Im Jahr des Stralsunder Friedens übertrug Herzog Erich III. für den Todesfall sein restliches Territorium — Bergedorf, den Sachsenwald und das Land Hadeln — an Lübeck. Auf der gleichen politischen Linie lag die Pfanderwerbung des Landes Stormarn 1375 mit

¹¹ Düker, 21.

¹² Schulze, 77ff.

den die Straßen zwischen Lübeck und Hamburg beherrschenden Plätzen Trittau und Oldesloe. Im Gegensatz zu Mölln wurde diese Pfandschaft allerdings schon nach kurzer Frist 1377/86 wieder von den Holsteiner Grafen eingelöst. Ohne sonderliche Bedeutung blieb auch die kurzfristige treuhänderische Überlassung von Ratzeburg durch die andere lauenburgische Herzogslinie an Lübeck 1370.

Das Abkommen über Bergedorf wurde nie realisiert. Als der Anfall 1401 eintreten sollte, widersetzte sich die jüngere Linie der Herzöge mit Gewalt. Aber 1420 eroberten Lübeck und Hamburg in einem Feldzug, den sie an der Seite Brandenburgs gegen die Lauenburger führten, gemeinsam die Herrschaft Bergedorf, die ihnen im Friedensvertrag von Perleberg zur gesamten Hand übereignet wurde¹³. Die nächste größere Erwerbung war wieder eine Pfandschaft. 1473 verpfändete Graf Adolf VIII. die Insel Fehmarn an Lübeck für die ihm im Krieg um Schleswig von der Stadt geleistete Unterstützung. Der Wert auch dieses Objekts für die Stadt ergibt sich aus der Verkehrslage.

Den freien Weg zur See hatte sich die Stadt Lübeck bereits 1329 durch einen Vertrag mit Graf Johann III. von Holstein gesichert, der ihr die Travemündung fest in die Hand gab, mochten auch Streitigkeiten um Rechte an diesem Fluß noch jahrhundertlang immer wieder aufleben.

Die neue Landgebietspolitik richtet sich als Verkehrssicherungspolitik auf die strategisch wichtigen Punkte längs der Handelsverbindungen. Sind das für Lübeck vornehmlich die Land- und Wasserwege durch das Lauenburgische sowie Trave und Wakenitz, so gilt das Hauptinteresse Hamburgs der Elbe, das Bremens der Weser. Erstes Ziel der Landgebietspolitik beider Städte ist die Kontrolle über diese Flüsse bis zur Mündung, die auf die Dauer ohne Stützpunkte auf dem festen Land nicht aufrechtzuerhalten ist.

Wie Lübeck in Travemünde setzt auch Hamburg sich zuerst schon 1299/1300 an der Elbmündung auf der Nigen-O fest und errichtet dort das Neue Werk¹⁴. Es soll nach den Urkunden zu Nutz und Frommen der Kaufleute nicht nur als Bake dienen, sondern zugleich gegen Angreifer und Friedensbrecher Schutz gewähren. Von Neuwerk aus baut Hamburg dann in der Folgezeit seinen Einfluß weiter aus, greift auf das Festland über, erwirbt 1374/79 die Kirchspiele Altenwalde und Groden zu Wiederkaufsrecht, 1394 Ritzebüttel als Erbkauf und 1407 den Rest des Haderler Sietlandes als Pfand. Auf dem nördlichen Elbufer wird 1465 von Holstein das Amt Steinburg angepfändet. Noch im 14. Jahrhundert bringt Hamburg in kurzer Frist die Süderelbe mit beiden Ufern unter seine Gewalt und sichert sie 1390 durch die Moorburg. Etwas länger braucht es für die Norderelbe. Im Norden der Stadt in Oststormarn geht die städti-

¹³ Fink, 275f.

¹⁴ Reincke, 61.

sche Ausdehnung weniger auf den Besitz landesherrlicher Vogteien als grundherrlicher Rechte aus, doch ist auch hier der Rat beteiligt.

Bremen hat seit der Zerstörung der erzbischöflichen Burg bei Rehum 1221¹⁵ mit allen Mitteln den Bau fester Häuser an der Weser verhindert und sich in zahlreichen Verträgen die Zusicherung geben lassen, daß ohne seine Zustimmung keine Burg zwischen Hoya und der „salzen See“ errichtet werden dürfe. Um 1350 beschreitet die Stadt dann mit der mehr zufälligen Beteiligung an der Pfandschaft Stotel den gleichen Weg wie ihre Schwesterstädte, bringt neben anderen Pfandschlössern 1408 das Amt Lehe, 1384/1411 die Herrschaft Bederkesa und gutsherrliche Rechte im Land Wursten zu sich, nimmt 1408 das Land Würden in Pfandbesitz und richtet 1420 sogar eine kurzfristige vom Kaiser sanktionierte Herrschaft in Butjadingen auf.

Für Lüneburg und Braunschweig lassen sich nicht so eindeutige Zielrichtungen der Landgebietspolitik feststellen. Ilmenau und Oker sind als Wasserstraßen mit Elbe und Weser nicht zu vergleichen und spielen im verkehrspolitischen Konzept gegenüber den Landverbindungen zwar eine größere, doch nicht dominierende Rolle. Beide Städte erstreben eine möglichst weitgehende Sicherung der Handelswege zu Lande und Wasser in ihrer engeren und weiteren Umgebung.

Alle Schlösser, die Braunschweig in den 43 Jahren bis zur Schicht von 1374 in Pfandbesitz nimmt, liegen an den großen Handelsstraßen: Gifhorn an der Straße nach Lüneburg, Campen, Fallersleben, Vorsfelde und Neuhaus an der Straße nach der Altmark, Königslutter, Esbeck und Schöningen an den beiden Straßen nach Magdeburg usw. Von den Burgen, die nach den Unruhen neu oder wieder erworben werden, schützt Vechelde die Straßen nach Hannover und Hildesheim, Neubrück die Oker und die Landstraße nach Celle, während Asseburg und Campen die Verbindungen nach Südosten und Nordosten sichern. Fast noch deutlicher wird der strategische Zweck bei den Pfandschlössern Lüneburgs. Alle beherrschen irgendwelche wichtigen Handelsverbindungen. Harburg und Bleckede sichern der Stadt die Kontrolle der Elbschiffahrt. Von Rethem aus kann der Verkehr auf der Aller und notfalls auch auf der Weser geschützt oder zugunsten Lüneburgs behindert werden. Lüdershausen und Artlenburg sichern die lebenswichtige Verbindung mit Lübeck bis zur Elbe. Darüber hinaus gibt es zeitweilig um die Mitte des 15. Jahrhunderts wenigstens im nördlichen Teil des Fürstentums Lüneburg keine Handelsstraße, die nicht im Bereich einer stadtlüneburgischen Pfandburg lag.

¹⁵ Das Vorgehen der Stadt gegen die erzbischöfliche Burg darf nicht aus einem grundsätzlichen Gegensatz zum Landesherrn verstanden werden. Es ging Bremen lediglich darum, die Schifffahrt auf der Weser von neuen Zöllen freizuhalten. — Vgl. Wilmanns, 11f.; W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen 1, Bremen 1892, 128f.

Ein besonderes Kapitel bilden Hamburgs Aktivitäten in Ostfriesland¹⁶. Auch sie sind anfänglich reine Verkehrssicherungspolitik und keineswegs mit der Absicht verbunden, sich territorial festzusetzen. Nachdem 1398 zunächst Bremen mit hamburgischer Hilfe im Jeverland, dann zwei Jahre später Hamburg und Lübeck bis nach Emden einen Kriegszug gegen die von ihren Stützpunkten zwischen Weser und Ems aus die hansische See-Verbindung nach Flandern bedrohenden Vitalienbrüder durchgeführt hatten, glaubte man die Gefahr gebannt. Man verließ sich auf Zusagen der einheimischen Gewalthaber, die diese weder einhalten konnten noch wollten. Erst ein weiteres militärisches Unternehmen Hamburgs — von Lübeck und den anderen Hansestädten geldlich unterstützt — brachte 1434 den gewünschten Erfolg. Jetzt setzte Hamburg sich in Emden fest. Mit Recht hat man die Frage gestellt, ob die Stadt sich dadurch nicht ohne zwingenden Grund auf einen Weg begeben hat, der nicht nur ihre Mittel weit überstieg, sondern auch den Grundsätzen ihrer Landgebietspolitik widersprach¹⁷. Die Hanse setzte sich denn auch, als die Seeräuber-gefahr beseitigt war, entschieden von dem Unternehmen ab, das Hamburg in der Folge in innerfriesische Querelen verstrickte und nach 20 Jahren unter erheblichen finanziellen Verlusten endete.

Auf der Karte geben die mancherlei Gebietsteile, welche die Städte an sich zogen, allein kein organisches Bild. Erst im Zusammenhang mit dem Verkehrsnetz wird deutlich, daß es nur selten Zufälligkeiten waren, weshalb gerade das eine oder andere Stück an eine Stadt kam. Ob sie räumlich zusammenhingen, war dabei völlig gleichgültig. Es kam den Fernhandelsstädten ja nicht so sehr darauf an, selber Herrschaft über das flache Land auszuüben, sondern auf Gebiete, durch welche wichtige Handelswege führten und auf feste Plätze, von denen aus man die Straßen bewachen konnte. Bei all ihren Erwerbungen machte sich die Dominanz des Handels geltend, dessen Gedeihen wesentlich von der Wahrung des Friedens auf den Straßen abhängig war.

Düker sieht in der Landgebietspolitik der Städte Lübeck, Lüneburg, Hamburg und Bremen sogar so etwas wie eine bewußte Arbeitsteilung¹⁸. Auch Reincke hebt das Gesamthansische sehr stark hervor¹⁹. Es liegt in dem Zweck dieser Politik, daß sich eine ganze Reihe von Beispielen für die Zusammenarbeit mehrerer Städte finden läßt. Im Satekrieg treten Lübeck und Hamburg der Stadt Lüneburg gegen die welfischen Herzöge helfend zur Seite. Gemeinschaftlich nehmen die Städte 1397 die Schlösser Harburg, Bleckede und Lüdershausen zum Pfand²⁰. Das erzbischöfliche

¹⁶ Reincke, 74ff.

¹⁷ Ebd., 79.

¹⁸ Düker, 2f. u. a.

¹⁹ Reincke, 60f.

²⁰ Gemeinsame Pfandschaften mehrerer Städte sind nicht selten. 1362 bis 1366 war Öland den vereinigten Städten verpfändet, 1368 bis 1370 Wittenburg an Lübeck und Wismar. Am bekanntesten ist die Verpfändung der dänischen

Schloß Langwedel wurde 1435 vom Bremer Rat an Lüneburg weitergegeben. Rostock und Wismar unterstützten Lüneburg 1427 bei der Anpfändung von Schloß und Stadt Boizenburg. Offensichtlich ist das gemeinsame Interesse Lüneburgs und Lübecks an Salzstraße und Stecknitzkanal. Beide Städte erwarben Stützpunkte an dieser für sie wichtigen Nord-Süd-Verbindung. Ähnlich ist es mit Lübeck und Hamburg in Stormarn, wo Hamburg sich u. a. 1375 finanziell an der Pfandnahme der Vogteien Trittau und Oldesloe durch Lübeck beteiligt²¹. Hamburg und Bremen wirken zeitweilig in Ostfriesland zusammen, und Hamburgs Hadelers Politik hat von Anfang an immer wieder politische und finanzielle Unterstützung durch Lübeck und die gesamte Hanse erfahren²².

Aber man darf das Zusammenwirken nicht überschätzen. Im Vordergrund stand letzten Endes doch das Einzelinteresse. Konkurrenzbedingte Spannungen zwischen den Städten waren das gewöhnliche und wurden durch die Mitgliedschaft in dem hansischen Interessenverband kaum gemildert. Elbzoll und Umfahrt boten Reibungsflächen zwischen Hamburg und Lübeck auf der einen und Lüneburg auf der anderen Seite. Boizenburg wurde 1427 von Lüneburg nur deshalb erworben, weil es den südlichen Endpunkt einer geplanten zweiten, vom Stecknitzkanal unabhängigen Verbindung zur Ostsee bilden sollte. Wegen der Schiffbarmachung der Oker durch Braunschweig kam es zwischen 1439 und 1444 zwischen den beiden welfischen Städten fast zum Krieg. Hamburg konkurrierte mit Bremen im Küstengebiet zwischen Elb- und Wesermündung und unternahm 1444 sogar den Versuch, Bremen aus Hadeln und Bederkesa zu verdrängen²³.

Der häufigste Erwerbstitel in der städtischen Landgebietspolitik ist das Pfand. Daneben gibt es den Kauf, meistens mit Rückkaufsrecht, und ganz selten Eroberung durch Waffengewalt. Die umfangreichen Gebietsabtretungen der Herzöge von Sachsen-Lauenburg im Jahre 1420 an Lübeck und Hamburg bilden eine Ausnahme. In der Regel wird auch die durch militärischen Einsatz erzwungene Gebietsabtretung nachträglich noch in die Form eines Kaufs oder einer Pfandschaft gekleidet. Als Hamburg die Burg Ritzebüttel eingenommen und die Machtstellung der Herren von Lappe zerschlagen hat, schließt es mit ihnen 1394 einen Ver-

Schlösser in Schonen an die wendischen Städte nach dem Frieden von Stralsund. — Düker, 26ff.; Behr, 42ff., 101, 119.

²¹ Fink, 275ff.

²² Reincke, 73.

²³ Man kann vermuten, daß Hamburger Geld im Spiel war, als der Herzog von Sachsen-Lauenburg Bremen 1444 die Pfandschaften aufkündigte. Zur gleichen Zeit wurden die Hamburger Pfandschaften in Hadeln um 30 Jahre verlängert. In den Vertrag wurde schon eine Vereinbarung über die künftige Verpfändung von Schloß und Vogtei Bederkesa an Hamburg aufgenommen. Bremen lehnte jedoch die wiederholt angebotene Ablösung mit Argumenten ab, die man nicht entkräften konnte, und so mußte Hamburg sich schließlich zufrieden geben. — Reincke, 72f.

trag, durch den ihr Allodialbesitz mit der Burg für 2000 Mark in einem Erbkauf an die Stadt übergeht. Von der Kaufsumme wird der größte Teil in Jahresraten ausgezahlt, die bei feindlichem Verhalten der Lappes einbehalten werden sollen. Die Vogtei Harburg haben die Städte den welfischen Herzögen bereits in offener Fehde abgenommen, als diese sie 1397 Lübeck, Lüneburg, Hamburg und Hannover gemeinsam als Pfand übertragen.

Reincke vermutet hinter solchem Vorgehen besondere Überlegungen. „Erwerb durch Waffengewalt gewährt zwar unbeschränkte Verfügungsgewalt“, schreibt er in seiner Studie über die Landgebietspolitik Hamburgs, „bringt aber die Gefahr mit sich, das Gewonnene wieder durch Waffengewalt zu verlieren. Kauf legalisiert den Erwerb“²⁴. Wird dabei aber dem Verkäufer ein Wiederkaufsrecht eingeräumt, wie es üblicherweise der Fall ist, so handelt es sich in der besitzrechtlichen Praxis letzten Endes doch auch nur um ein Pfand, und der Besitz ist dem Käufer nur so lange sicher, als der Verkäufer nicht willens oder nicht in der Lage ist, von seinem Recht Gebrauch zu machen. Wenn man zudem bedenkt, daß diese Wiederkaufs- oder Pfandgeschäfte von den Landesherren nicht selten in einer finanziellen Zwangslage getätigt wurden, so ist nicht einzusehen, weshalb der angekaufte oder angepfändete Besitz sicherer sein sollte als der eroberte. Es war im Grunde nach den Motiven und Zielsetzungen ihrer Politik doch wohl nur konsequent, daß sich die Handelsstädte nach Möglichkeit friedlicher Mittel bedienten, um ihre Ziele zu erreichen.

Die Verpfändung von Gebiet und Hoheitsrechten ist während des ganzen Mittelalters bis in die Neuzeit hinein nicht nur ein gebräuchliches Mittel fürstlicher Finanzwirtschaft gewesen, sondern auch die vorherrschende Form der lokalen Regierung und Verwaltung²⁵. Ein Mittel fürstlicher Territorialpolitik war sie dagegen nur selten, hier standen andere rechtliche Möglichkeiten und Ansatzpunkte offen, die für die Städte allerdings ausschieden. Die fünf nordwestdeutschen Städte hatten auch nicht die Möglichkeit, sich wie Nürnberg oder Dortmund verfallenes Reichsgut anzueignen. Sie waren in ihrer Landgebietspolitik, wenn sie den Handel störende Kriege vermeiden wollten, auf pfandrechtliche Erwerbungen angewiesen, und sie haben das Pfandrecht unter Einsatz ihrer relativ hohen Finanzkraft in einer Weise genutzt, daß man von einer regelrechten Pfandpolitik sprechen kann. Das Landgebiet Lüneburgs und Braunschweigs hat fast ausschließlich, das der anderen drei Städte wenigstens zum größten Teil aus Pfandschaften bestanden. Im Vertrauen auf die Zahlungsunfähigkeit der Schuldner konnte man sich

²⁴ Reincke, 50.

²⁵ M. Krieg, Die Entstehung und Entwicklung der Amtsbezirke im ehemaligen Fürstentum Lüneburg (Studien und Vorarbeiten zum historischen Atlas Niedersachsens 6), Göttingen 1922, 104.

auf eine Dauerherrschaft einrichten. Notfalls wurde die Pfandsumme erhöht. Von den Pfandsetzungen des 14. Jahrhunderts hat Braunschweig vier (Schloß Vechelde, Dorf Schandelah, Amleben, die Asseburg) über 200 Jahre im Besitz gehabt, je eine 140 (Schloß Campen) und 81 Jahre (Neubrück)²⁶, Lüneburg ein Schloß (Lüdershausen) über 200 Jahre, drei Schlösser (Bleckede, Rethem, Harburg) zwischen 118 und 193 Jahre²⁷. Bremen besaß Bederkesa 270 Jahre, das 1408 angepfändete Amt Lehe 246 Jahre und die im selben Jahr erworbene Pfandschaft Würden 103 Jahre. Mölln schließlich war 325 Jahre in der Hand Lübecks.

Ein weiteres beliebtes Mittel hansestädtischer Machtpolitik soll hier wenigstens erwähnt werden. Es ist das zumeist befristet vereinbarte Öffnungsrecht an festen Häusern und Burgen. In Zeiten akuter Gefahr, zur Vorbereitung einer militärischen Aktion oder zur Abwehr einer Bedrohung wurden mit den Eigentümern Abkommen geschlossen, nach denen diese gegen ein Entgelt ihre Festungen für Vögte und Diener der Stadt offenzuhalten hatten. Diese fremden Burgen erfüllten damit zeitweilig dieselben Aufgaben wie die anderen städtischen Stützpunkte²⁸.

Will man die Gebietsherrschaft der Hansestädte in ihren Möglichkeiten und Verfehlungen richtig beurteilen, so muß man die Herrschaftsstruktur ihrer Landgebiete betrachten. Die gekauften oder angepfändeten Burgen wurden fast immer mit allem „Zubehör“ oder allen „Pertinenzien“ erworben. Sie waren jeweils rechtliches und militärisches Zentrum eines bestimmten Bezirks. Jeder Burg war ein Vogteibezirk zugeordnet, der das landesherrliche Kammergut umfaßte, aber auch die geistlichen und adligen Herrschaften mehr oder weniger locker einbezog. Der Befehlshaber der Burg, der Vogt oder Amtmann, hatte die gesamte Lokalverwaltung einschließlich der Domonialverwaltung inne, dazu den Vorsitz im alten Go- oder Landgericht²⁹. Er erhob die Gerichtsgefälle, die Beden und sonstigen landesherrlichen Abgaben sowie die dem Landesherrn als Grundherrn zustehenden Leistungen. Er war in der Regel Vorsitzender des Deichgerichts und, soweit der Landesherr als oberster Erbe und Holzherr galt, auch des Holtings. Als Hilfsorgane dienten ihm Unter-

²⁶ Germer, 64f.

²⁷ Behr, 225.

²⁸ Lübeck schloß 1391 solche Verträge mit den Herren v. Lützwow über Grabow und Wittenburg. Lübeck und Hamburg gemeinsam ließen sich im selben Jahr Schloß und Stadt Boizenburg öffnen. In den Jahren 1402—1404 erwarb Lübeck während einer Fehde mit den Dynasten von Werle an sechs Plätzen in Brandenburg das Öffnungsrecht. Lüneburg sicherte sich 1440 während der Auseinandersetzungen mit Braunschweig um die Okerschiffahrt auf diese Weise das an der Mündung der Oker in die Aller gelegene Schloß Dieckhorst für die Kriegsführung. — Fink, 276f.; Behr, 138.

²⁹ Dazu kamen gelegentlich für die Städte interessante Sondergerichtsbarkeiten wie die mit der Burg Langwedel verbundene ausgedehnte Gerichtsbarkeit über die öffentlichen Heerstraßen, insbesondere über die Straße von Langwedel nach Bremen. — E. v. Lehe, Grenzen und Ämter im Herzogtum Bremen (Studien und Vorarbeiten zum historischen Atlas Niedersachsens 8), Göttingen 1926, 131.

vögte, Gografen oder Veestherren, die ihr Amt durch Bestallung oder Wahl erhielten und oft über mehrere Generationen vererbten.

Bei der Verpfändung — oder dem Kauf mit Wiederkaufsrecht — gingen, soweit nicht im Einzelfall besondere Abmachungen getroffen wurden, alle Rechte und Pflichten des Pfandgebers gegenüber dem Pfandobjekt — einschließlich der Bestallung des Amtmanns und seiner Unterorgane — an den Pfandnehmer über³⁰. Lediglich das Kirchenpatronat und der amtsansässige Adel, die sogenannten geistlichen und weltlichen Lehen, sind regelmäßig, Militär- und Steuerhoheit häufig von der Verpfändung ausgenommen³¹. Die Ritter — auch die Burgmannen — blieben lehnrechtlich stets dem Lehnherrn verbunden und durch ihren Vasalleneid allein ihm zur Heerfolge verpflichtet. Es war deshalb keine Selbstverständlichkeit, daß der Adel, wie in der Vogtei Mölln der Stadt Lübeck, dem Pfandnehmer gegenüber eine Gehorsamserklärung abgibt und sich verpflichtet, niemals ohne seine ausdrückliche Einwilligung eine Fehde oder einen Krieg zu führen³². Bei Veräußerung von Lehn- gut bedurfte es des lehnherrlichen Konsenses. Die Pfandherrschaft erstreckte sich aber nicht nur auf die der Grundherrschaft des Landesherrn unterstehenden Amtsbauern. Auch die Klosterbauern im Bereich der Vogtei hatten ihre Abgaben für Schutz und Schirm an den Pfandinhaber zu entrichten, und die Weichbilder unterstanden seiner Vogteigewalt³³.

Das Öffnungsrecht an den Burgen behielten sich die Landesherrn nach Möglichkeit vor, die welfischen Herzöge bei den Verpfändungen an Lüneburg und Braunschweig grundsätzlich. Sie konnten also zur Landesverteidigung auch die versetzten Schlösser jederzeit in Anspruch nehmen. Ihre Pfandverträge mit Lüneburg enthalten außerdem durchweg einen Passus, durch den die Vergabe an Fürsten, Herren und Städte ausdrücklich von der Erlaubnis zur Weiterverpfändung ausgeschlossen wurde. Man war sich demnach über die Gefahr einer Entfremdung durchaus im klaren, hielt sie aber bei einer Landstadt wie Lüneburg wohl nicht für erheblich.

Umstritten waren gelegentlich Aufgebotsrecht und Steuerpflicht zur allgemeinen Landbede³⁴. In Bederkesa hat der Bremer Rat die Militärhoheit zu Ende des 16. Jahrhunderts praktisch, wenn auch nicht recht-

³⁰ Braunschweig war um die Mitte des 14. Jahrhunderts bei der Erwerbung einiger Schlösser mit noch intaktem Burgmannensystem gezwungen, den landesherrlichen Vogt zu übernehmen. — Germer, 50.

³¹ Bei den im Fürstentum Lüneburg häufigen Ämterverpfändungen an Adlige haben sich die Herzöge außer dem Öffnungsrecht meistens auch die Erhebung außerordentlicher Schatzleistungen und das Landesaufgebot ausdrücklich vorbehalten. — Krieg, 104.

³² Schulze, 78f.

³³ S. E. Thurich, Die Geschichte des Lüneburger Stadtrechts im Mittelalter, Lüneburg 1960, 142ff., 150ff., 159ff.

³⁴ S. u. a. Behr, 190ff.; Germer, 55f.; Krieg, 91ff.; H.-G. Krause, Pfandherrschaften als verfassungsgeschichtliches Problem, in: Der Staat 9, 4/1970, 520.

lich ausgeübt³⁵. Anders war es in den Vogteien Bergedorf und Ripenburg, die — mit allen Hoheitsrechten erworben — unter den städtischen Landgebieten eine Sonderstellung einnahmen. Hier wurde die alte Pflicht zur Landwehr von Hamburg und Lübeck legal gefordert³⁶. In ihren als Pfand erworbenen Vogteien jedoch haben die Städte in der Regel weder die Militär- noch die Steuerhoheit durchgesetzt³⁷. Kriege wurden mit Hilfe bezahlter Söldner geführt, und auf die Einnahmen aus den Landgebieten scheint es den Städten nicht angekommen zu sein. Beim Erwerb Möllns z. B. verpflichtete Lübeck sich, nicht mehr als 940 Mark jährlich von der Stadt und Vogtei zu erheben. Obwohl bereits eine Rechnung aus dem Jahre 1407 zeigt, daß diese Einnahme die Kosten bei weitem nicht deckte, hat Lübeck bis ins 17. Jahrhundert keinen Versuch gemacht, die Steuern und Abgaben in der Vogtei zu erhöhen³⁸. Andernorts war es nicht besser. Durchweg haben die Kosten für die Verwaltung des Landgebietes die von dort in die städtischen Kassen fließenden Einnahmen überstiegen. Offenbar haben die Hansestädte es auch gar nicht versucht, ihr weiteres Landgebiet unmittelbar wirtschaftlich zu nutzen. Wichtig waren ihnen allein der Ausbau und die Bemannung der straßenbeherrschenden Burgen, für die sie keine Ausgaben scheuten.

Das geringe wirtschaftliche Interesse, welches die norddeutschen Handelsstädte ihren meisten Landgebieten entgegenbrachten, beweist auch die Art ihrer Verwaltung. Die Burgen wurden auf Burghut oder zu Schloßglauben ausgegeben, verpachtet oder weiterverpfändet. Im ersten Fall zahlte der Rat eine Entschädigung, im zweiten nicht³⁹. Die übliche Form der Verwaltung war ab der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts jedoch die Verpachtung oder Weiterverpfändung. Lüneburg hat seine Pfandschlösser fast immer als Afterpfandschaften weitergegeben. Von den 100 Schloßhauptleuten, die namentlich faßbar sind, waren nur sechs im Rat besoldete Amtleute. Bei den Braunschweiger Schlössern sind Afterverpfändungen und eigene Verwaltung etwa gleich häufig anzutreffen. Auch Hamburg, Lübeck und Bremen haben sich dieser Verwaltungsform bedient. So sind die Ämter der Herrschaft Bergedorf, die Vogtei Blumenthal und die Herrschaft Bederkesa bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts regelmäßig weiterverpfändet gewesen. Nur den Eislinger Zoll in der Vogtei Bergedorf hat Hamburg bereits seit 1446 direkt für die städtische Kasse erhoben⁴⁰.

Einen guten Einblick in das Wesen der Afterpfandschaft geben die zahlreichen Verträge über die Weiterverpfändung städtischer Pfand-

³⁵ Allmers, 36f.

³⁶ Kellinghusen, 321.

³⁷ Vgl. Raiser, 101.

³⁸ Lübeckisches UB V, Nr. 184.

³⁹ S. Germer, 41f.; W. v. Brünneck, *Der Schloßglaube*, in: *Zeitschrift für Rechtsgeschichte*, Germ. Abt. 28, 1907.

⁴⁰ v. Bippen, 330; Wilmanns, 132; Allmers, 62ff.; Kellinghusen, 365.

schlösser im Stadtarchiv Lüneburg. Die Afterpfandnehmer waren meistens landsässige Adlige, aber auch Ratsmitglieder. Sie stellten der Stadt eine Summe zur Verfügung, die regelmäßig unter dem lag, was diese selber für die Pfandschaft aufgebracht hatte. Dafür wurden ihnen Burg und Vogtei mit allen Einkünften zur Nutzung überlassen. Die Afterpfandnehmer standen sich nicht schlecht bei diesem Geschäft, konnten sie doch mit einer Verzinsung ihres Kapitels von 11—20% rechnen. Sie waren jedoch durch ihren Pfandbrief der städtischen Wirtschafts- und Handelspolitik verpflichtet und zum Teil weisungsgebunden. Weitere Abhängigkeit vom Afterpfandgeber ergab sich durch die Einschränkung ihres Fehderechts. Sie mußten sich zuerst an den Rat um Rechtshilfe wenden und durften erst nach vier Wochen zur Selbsthilfe schreiten. Für die militärische und bauliche Ausrüstung, für die der Rat aufkam, waren sie ihm genehmigungs- und rechnungspflichtig. Außerdem behielt sich die Stadt die Ausübung der Gerichtsbarkeit und selbstverständlich auch das Öffnungsrecht an den Burgen vor.

Rudolf Gmür hat in einem bisher nicht veröffentlichten Vortrag über „Städte als Landesherrn im 16. und 17. Jahrhundert“⁴¹ ausgeführt, daß die städtischen Untertanen rechtlich, sozial und wirtschaftlich besser gestellt gewesen seien als die fürstlichen. Als Grund nannte er „das geringe Interesse der Städte an dem Territorium, auf das sie wirtschaftlich weniger angewiesen waren als die übrigen Landesherrn, dazu den demokratischen (korporativen), auf strenge Rechtlichkeit gerichteten Geist der Stadtverwaltungen“. Die Arbeiten von Allmers und Kellinghusen scheinen dieses für das Landgebiet der drei Hansestädte vom 17. Jahrhundert an zu bestätigen. Für die frühere Zeit fehlt es vielfach an Quellen für solche Fragestellung. Vermutlich sah das Bild etwas anders aus. Die Bauernaufstände 1456/58 in Hadeln, 1470/71 und wieder 1480 in der Kremper- und Wilstermarsch gegen die Hamburger Herrschaft sprechen nicht gerade für ein mildes Regiment. Die Stadt Krempe klagt 1478, man habe den Hamburgern als Herren gehuldigt und finde sie als Feinde. Der Hamburger Rat war es auch, der nach der Niederwerfung des Aufstandes im Amt Steinburg das Hollersche Recht mit seiner gesteigerten Selbstverwaltung aufhob⁴². Schon in der Form der Verwaltung lag eine gewisse Gefahr für die Amtseinwohner. Machte die Weiterverpfändung das Gebiet doch zu einem Ausbeutungsobjekt für den Afterpfandnehmer, dem an einer möglichst hohen Verzinsung seines eingebrachten Kapitals gelegen sein mußte. Wenn gleichwohl nur wenige Klagen der Landbevölkerung überliefert sind, so mag das wenigstens zum Teil auf die

⁴¹ Zeitschrift für Rechtsgeschichte, Germ. Abt. 78, 1961, 512: Bericht von E. Kaufmann.

⁴² Reincke, 83. — Für die Weichbilder in den Pfandgebieten hat das Abhängigkeitsverhältnis eine weitergehende Ausbildung städtischer Formen behindert; Thurich, 142ff., 150ff., 159ff.

schlechte Quellenlage zurückzuführen sein. Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß die Verwaltung des Landgebietes in der Regel ein Zuschußgeschäft war und die Städte mehr kostete, als sie aus den Vogteien einnahmen. Besonders kraß war das Mißverhältnis zwischen Einkünften und Ausgaben bei dem System der Afterverpfändungen.

Verschiedentlich hat eine zu groß angelegte Landgebietspolitik die städtische Finanzkraft überfordert, zu erheblicher Verschuldung und in deren Folge zu inneren Unruhen und Umwälzungen geführt⁴³. In Braunschweig hat, wie Germer zeigt, die Pfandschloßpolitik des Geschlechterrates in sehr hohem Maße zum Ausbruch der Schicht von 1374 beigetragen⁴⁴. Beträchtlich muß das Defizit gewesen sein, das Braunschweig bei der Verwaltung seiner sechzehn Schlösser machte, wenn die „Heimliche Rechenschaft“ alle Städte mit ernsten Worten mahnt, *dat se sek hoeden vor der herschop sloten*⁴⁵. Mehrere dieser Schlösser sind der Stadt gleich nach dem Aufstand ohne irgend eine Entschädigung verlorengegangen. Die übrigen wurden nach langem Zögern 1392 abgestoßen. Ihre Auslösung brachte zwar nur einen Bruchteil der tatsächlichen Forderungen ein, half aber die finanzielle Notlage der Stadt zu überwinden. Ein neuer, bescheidenerer Abschnitt braunschweigischer Landgebietspolitik begann, indem man sich auf wenige Schlösser an den strategisch wichtigsten Punkten beschränkte, das Zubehör erweiterte und diesen Besitz möglichst festzuhalten suchte. Auch in Lüneburg haben die hohen Aufwendungen für die Pfandburgen zum Bankrott der Stadt in der Mitte des 15. Jahrhunderts beigetragen. Ein Fünftel der Verschuldung, wahrscheinlich aber noch mehr, ist auf die kostspielige Landgebietspolitik zurückzuführen. Unter zum Teil erheblichen finanziellen Einbußen mußten in den Jahren 1453 bis 1459 mehrere Stützpunkte abgestoßen werden. Da indessen auch der revolutionäre neue Rat die Verkehrssicherungspolitik seiner Vorgänger grundsätzlich nicht in Frage stellte, schrumpfte der städtische Machtbereich zwar auf das Gebiet des eigenen Landesherrn zurück, doch der Kern des Burgensystems blieb erhalten. Neue Stützpunkte allerdings wurden in Zukunft nicht mehr erworben. Zur gleichen Zeit gelangte Hamburg infolge des ostfriesischen Abenteurers finanziell auf einen Tiefpunkt. Als man die öffentliche Verschuldung durch neue Steuerbelastungen beseitigen wollte, brachen 1458 in der Stadt Bürgerunruhen aus. Hamburg konnte sein Landgebiet aber bis auf die ostfriesischen Außenposten ungeschmälert über die Krise hinwegretten. In Lübeck waren schon ein halbes Jahrhundert vorher Stimmen laut geworden, welche die territoriale Ausdehnung wegen der dadurch verursachten „Beschwerung“ ablehnten. Sie machten sich nach

⁴³ S. F. Binge, *Städteaufstände im Mittelalter und ihr Zusammenhang mit der Außenpolitik*, Diss. phil. Berlin 1923.

⁴⁴ Germer, 18ff.

⁴⁵ Ebd., 26.

der Beteiligung der Gewerke am Stadtreghiment seit 1408 auch im Rat bemerkbar und führten dazu, daß Lübeck im Jahr darauf zugunsten der lauenburgischen Herzöge auf das wichtige Recht der Friedenssicherung in der Vogtei Mölln verzichtete. Die negative Haltung der Handwerker gegenüber der Landgebietspolitik ist verständlich, wenn man bedenkt, daß diese hauptsächlich den Interessen der Kaufmannschaft diene. Von dem wirtschaftlichen Nutzen des Straßenschutzes spürten die Gewerbetreibenden unmittelbar kaum etwas, um so mehr aber von den Kosten, die solche Politik verursachte. Mit der Rückkehr des alten Rates 1416 jedoch wurde die alte Linie der lübeckischen Landgebietspolitik wieder aufgenommen. Auch in Bremen scheinen sich Stimmen gegen die Landgebietspolitik des Rates erhoben zu haben⁴⁶.

Die Landgebiete der fünf Städte waren Herrschaftsgebiete auf Abruf. Außer den 1420 im Frieden von Perleberg Hamburg und Lübeck zugesprochenen Gebieten gab es keine Vogtei, in der sie legal volle landesherrliche Rechte ausübten. Alle anderen wirklich bedeutenden Besitztümer besaßen die Städte aufgrund von Pfandverträgen. Wohl konnte auch eine Pfandherrschaft unter Umständen zur echten Landesherrschaft werden. Da das weitere Landgebiet aber immer nur zweitrangige Bedeutung besaß neben den primären Handelsinteressen, denen es dienen sollte und von deren Wahrung allein Stellung und Macht der Städte abhingen, haben sie ihre Herrschaft in den Vogteien kaum ausgebaut. Man begnügte sich mit der faktischen Herrschaft über die Stützpunkte und scheute offensichtlich eine konsequente, auf Territorienbildung zielende Politik.

Enger war naturgemäß die Integration der stadtnahen Gebiete. Hier stärkte bürgerlicher Grundbesitz den Einfluß des Rates, der seinerseits die Entwicklung förderte, durch gesetzliche Maßnahmen einer Entfremdung der einmal in Bürgerhänden befindlichen Grundstücke vorbeugte und selber Güterkäufe der öffentlichen Hand betrieb⁴⁷.

Bei der territorialpolitischen Zurückhaltung der Städte hat es sicher auch eine Rolle gespielt, daß ihnen, von Lübeck abgesehen, die eigene Unabhängigkeit fehlte. Allerdings war Hamburgs Stellung schon zwiespältig. Die Stadt hat spätestens seit 1261 keine Erbhuldigung mehr geleistet, sondern landesherrlichen Ansprüchen der Holsteiner Grafen nurmehr in der besonderen Form der „Annehmung“ Genüge getan. Sie ist nach 1460 auch nicht mehr als Landstand, sondern wie Lübeck als interessierte Macht auf den Landtagen erschienen. Als Hamburg jedoch 1510 vom Augsburger Reichstag für reichsunmittelbar erklärt wurde, erhob

⁴⁶ Behr, 141ff.; Reincke 79f.; Schulze, 101; F. Bertheau, Die Politik Lübecks zur Sicherung der Handelswege durch Lauenburg im 14. und 15. Jahrhundert, in: ZVLG 15, 1913, S. 51; Wilmanns, S. 20.

⁴⁷ v. Bippen, 243f.; Schulze, 86ff., 125ff.; E. Dünzelmann, Zur Geschichte des Bremischen Landgebietes, in: Bremisches Jahrbuch 15, 1889.

nicht nur Holstein-Dänemark, sondern auch die Stadt selber. Braunschweig, Lüneburg und Bremen aber sahen sich trotz weitgehender Autonomie rechtlich als Glieder eines Territoriums. Lüneburg und Braunschweig haben stets die Landtage der welfischen Fürstentümer beschickt. Bremen stellte zwar bereits 1530 seinen ersten Antrag auf Reichsunmittelbarkeit, nahm aber ebenfalls bis ins 17. Jahrhundert an den Landtagsverhandlungen der Stiftsstände teil und trug zum Reichssteueranteil des Erzstifts bei⁴⁸.

Wie wenig diese ganze mittelalterliche Landgebietspolitik der Städte gegen den Landesherrn gerichtet war, zeigt wieder das Beispiel Lüneburgs, das sich 1417 seinen gesamten Pfandbesitz vom König unter ausdrücklichem Vorbehalt der herzoglichen Rechte bestätigen ließ⁴⁹. Die Landtagsfähigkeit des amtssässigen Adels in den Pfandschaften wurde ebensowenig in Frage gestellt wie seine lehnrechtlichen Bindungen. In Mölln fand 1584 sogar eine Versammlung der lauenburgischen Stände statt⁵⁰. Erst unter dem Eindruck des drohenden Verlustes der städtischen Privilegien und Freiheiten erhält die Landgebietspolitik eine Spitze gegen die Landesherrschaft.

Inmitten des erstarkenden Landesfürstentums wurde es für die Handelsstädte immer schwieriger, ihren Besitz zu behaupten. Zwar fanden bis ins 18. Jahrhundert hinein noch zum Teil beachtliche Darlehensgeschäfte statt, bei denen Fürsten Landgebiete an Städte verpfändeten⁵¹. Aber diese Geschäfte waren doch reine Finanzaktionen, und die Schuldner, deren Politik jetzt weniger von fiskalischen als territorialwirtschaftlichen Erwägungen bestimmt war, bemühten sich stets um eine möglichst baldige Auslösung. Wenn die Städte natürlich auch nach wie vor darauf achteten, daß die Auswahl der Pfänder ihren Interessen entgegenkam, für eine städtische Machtpolitik ließen sie sich nurmehr bedingt nutzen.

Bereits in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts hat die Landgebietspolitik der Städte in Nordwestdeutschland ihren Höhepunkt überschritten. Die Machtverhältnisse kehren sich um. Durch Verwaltungs-

⁴⁸ H. Reincke, Hamburgs Aufstieg zur Reichsfreiheit, in: ZVHG 47, 1961; R. Bülck, Die politischen Beziehungen Hamburgs zu Schleswig-Holstein, in: Nordelbingen 8, 1930/31; K. H. Schleif, Regierung und Verwaltung des Erzstifts Bremen am Beginn der Neuzeit (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes Stade 1), Hamburg 1972, bes. 24, 62ff., 77 u. a.

⁴⁹ Behr, 50. — Ein Einzelfall war es, daß 1438 für die Anpfändung der lauenburgischen Vogtei Artlenburg eine Genehmigung durch Kaiser und Reich eingeholt wurde, ebd., 109.

⁵⁰ A. v. Reden, Landständische Verfassung und fürstliches Regiment in Sachsen-Lauenburg (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 41), Göttingen 1974, 189.

⁵¹ So kamen zwischen 1469 und 1473 Kiel, Flensburg, Neustadt, Heiligenhafen und Großenbrode, 1504 Trittau und 1525 Bornholm an Lübeck, 1545 der Flecken Ottersberg an Bremen, 1569 das Schloß Wendhausen an Braunschweig, 1724 und 1750 mehrere Enklaven an der Elbe und größere geschlossene Gebiete im Norden und Osten der Stadt an Hamburg.

und Steuerreformen gelangen die Territorien zur konzentrierteren besseren Ausnutzung ihrer Mittel. Sie können sich aus der finanziellen Abhängigkeit von den Städten befreien und die Rückkaufgelder für die versetzten Hoheitsrechte, Burgen und Landgebiete aufbringen. Notfalls wird die Rückforderung durch Drohung mit Waffengewalt unterstützt. Die Initiative liegt nun ausschließlich bei den Fürsten. Koalitionen gegen die Städte bahnen sich an. Der Markgraf von Brandenburg zwingt seine Städte, sich aus der Hanse zurückzuziehen. Im Westen bemächtigt sich 1466 der Herzog von Geldern Arnheims. Dem Erzbischof von Köln dagegen gelingt es trotz beträchtlicher Anstrengungen nicht, Soest in seine Gewalt zu bekommen. Auch Rostock und Braunschweig können 1489 und 1493 ihre Selbständigkeit noch einmal bewahren. Doch muß Braunschweig den welfischen Herzögen die von ihnen eroberten Schlösser Campen und Neubrück mit wesentlichen Teilen seines auswärtigen Besitzes überlassen. In knapp zwölf Jahren — 1481 bis 1493 — muß Hamburg fast zwei Drittel seiner Besitzungen herausgeben⁵². 1491 setzen die Herzöge von Holstein mit der Einlösung der Insel Fehmarn zur Rückgewinnung ihres an Lübeck verpfändeten Gebietes an. Gegen Lüneburg betreiben die welfischen Herzöge seit 1482 energisch die Rückgabe der Pfandschlösser mit ihrem Zubehör. Soweit sie die Pfänder noch nicht einlösen können, versuchen sie die Vogteien wenigstens wieder enger an das Territorium zu binden. Ansatzpunkt ist die Militär- und Steuerhoheit. Die Stadt wehrt sich mit der Behauptung, ihre Herrschaft über die Pfandschlösser lasse sich nicht mit der adliger Pfandinhaber gleichsetzen, die folge- und bedepflichtig seien, und die Leute in den städtischen Pfandgebieten seien als ihre Untertanen der Landesherrschaft in keiner Weise verpflichtet. Dennoch kann der Herzog 1517 seinen Anspruch auf Folge und Bede in den an die Stadt verpfändeten Vogteien durchsetzen. Die Einlösung der Schlösser suchte Lüneburg unter anderem dadurch zu erschweren, daß es die Kosten für die Instandhaltung, die der Pfandsumme zugeschlagen wurden, absichtlich hoch hielt. Worauf die herzoglichen Räte eine Gegenrechnung präsentierten, in der sie den Nutzungswert in Anrechnung brachten. Der Streit nahm zeitweilig so bedrohliche Formen an, daß Lüneburg sich ein kaiserliches Schutzmandat gegen den Herzog verschaffte. Bis 1560 jedoch haben die Welfen ihr Ziel erreicht und den städtischen Machtbereich praktisch auf den Raum innerhalb der Stadtmauern beschränkt. Es ist lediglich ein jederzeit widerrufbarer fürstlicher Gnadenakt, daß die kleine Vogtei Lüdershausen noch für vier Jahrzehnte im Pfandbesitz Lüneburgs bleibt. 1639/40 wird schließlich der Rest von Selbständigkeit und Vorrangstellung beseitigt und Lüneburg zur herzoglichen Landstadt. Dem Landgebiet Braunschweigs wird

⁵² 1481 das Land Hadeln, 1484 das Amt Steinburg, 1485 den Griesenwerder und die anderen Elbinseln, 1486 halb Hoisbüttel, 1493 endgültig Emden und Ostfriesland.

durch die Eroberung der Stadt 1671 ein Ende gemacht. Die letzten auswärtigen Besitzungen gehen ohne Entschädigung verloren. Bremen muß nach dem Dreißigjährigen Krieg fast sein gesamtes Landgebiet preisgeben, um wenigstens die Unabhängigkeit zu retten. In dem Rechtsstreit um die Reichsunmittelbarkeit hatte die Stadt unter anderem behauptet, daß sie ein eigenes Landgebiet besitze, über das sie anerkanntermaßen die Territorialhoheit ausübe. Das Linzer Diplom von 1646 hatte ihr deshalb auch die reichsstädtische Hoheit über ihr Landgebiet zugesprochen. Tatsächlich aber war es Bremen nicht einmal gelungen, den Erzbischof in den stadtnahen Gohen von der Ausübung hoheitlicher Rechte auszuschließen. Im Hollerland, Werderland, Blockland und Vieland übte Bremen zwar die Gerichtshoheit aus, im Vieland auch die Militärhoheit. Doch fehlte überall die Finanzhoheit⁵³. In Bederkesa hatte die Stadt wohl Sachsen-Lauenburg völlig verdrängt, aber nicht den Erzbischof, als dessen Nachfolger die Krone Schweden jetzt energisch ihre Ansprüche geltend machte. 1654 gehen Bederkesa und Lehe nach militärischer Eroberung an Schweden, dazu die Oberhoheit über Blumenthal und Neuenkirchen. Beide Ämter müssen endgültig mit weiteren neun Dörfern des Werderlandes und des Blocklandes 1741 an Hannover abgetreten werden. Mehrere Prozesse um Rückgabe fürstlicher Rechte und Gebiete sind seit dem Ende des 16. Jahrhunderts bei den Reichsgerichten anhängig. Die Lauenburger Herzöge verlangen sogar die Rückgabe der Herrschaft Bergedorf, weil sie ihnen in unrechtmäßiger Fehde abgenommen sei. Diese Klage wird allerdings 1672 vom Reichshofrat abgewiesen. Ein anderer Prozeß um Ritzebüttel schläft 1689 ein. In dem 1579 beim Reichskammergericht eröffneten Verfahren um Stadt und Vogtei Mölln gelingt es ihnen, 1683 durch eine gerichtliche Entscheidung die Stadt zurückzugewinnen. Der Prozeß wird nach dem Aussterben der Askanier von den hannoverschen Kurfürsten weitergeführt und endet erst 1747 mit einem Vergleich.

Nur Hamburg und Lübeck können nennenswerte Teile ihres mittelalterlichen Pfandbesitzes für dauernd dem städtischen Territorium eingliedern⁵⁴. Außerdem bleibt Hamburg das Amt Ritzebüttel und beiden Städten gemeinsam die Herrschaft Bergedorf.

Die Auflösung des Herrschaftsgebietes der fünf Städte lag in der Motivation ihrer Erwerbung begründet. Städtische Landgebietspolitik zum Zwecke der Verkehrssicherung hatte in dem Moment weitgehend

⁵³ S. Dünzelmann.

⁵⁴ Der Vergleich von 1747 beläßt knapp die Hälfte der Vogtei Mölln unter Lübecker Herrschaft. Hamburg behält die Elbinseln und einige Enklaven, als 1768 durch den Gottorper Vergleich alle Streitigkeiten mit Dänemark-Holstein beigelegt werden und dieses nunmehr die Tatsache anerkennt, daß die Stadt sich endgültig aus dem Territorium gelöst hat. Ein letzter Versuch Dänemarks, 1782 die verpfändeten Walddörfer wieder einzulösen, scheitert am Widerspruch der Zarin als Mitunterzeichnerin des Gottorper Vertrages.

ihre Rechtfertigung verloren, in welchem die Territorialstaaten das Landfriedensproblem auf eine neue Art durch organisierte Verwaltung mit wirksamem Gerichts- und Exekutionswesen gelöst hatten⁵⁵. Als die Fürsten im 15./16. Jahrhundert die territorialpolitische Initiative ergriffen, war das Ende der macht- und rechtmäßig kaum abgesicherten städtischen Landgebiets Herrschaft abzusehen.

⁵⁵ S. Angermeier, 448ff.

STUDIEN
ZUR OLDENBURGISCHEN SEESCHIFFFAHRT
IN DER MITTE DES 19. JAHRHUNDERTS

von
STEFAN HARTMANN

I. Einleitung

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde, bedingt durch die Industrialisierung der westeuropäischen Nationen, vor allem Großbritanniens, die Nachfrage dieser Staaten nach Rohstoffen und Agrarprodukten immer größer. Der Austausch von maschinell gefertigten Erzeugnissen und landwirtschaftlichen Gütern wuchs ständig an, eine Entwicklung, die die Verwendung größerer und schneller segelnder Handelsschiffe bedingte. Auch auf das Großherzogtum Oldenburg wirkte sich dieser Vorgang aus, da hier an der Nordseeküste, dem Weser-, Jade- und Emsgebiet schon seit dem Mittelalter Schiffahrt betrieben wurde, die einen wichtigen Berufszweig für die dort ansässige Bevölkerung darstellte¹. In früherer Zeit lag im Oldenburger Gebiet der Schwerpunkt auf der Küsten- und Flußschiffahrt, während in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Hochseeschiffahrt mehr und mehr in den Vordergrund trat. Über ihren Aufschwung in diesem Zeitraum gibt im Staatsarchiv Oldenburg verwahrtes, umfangreiches Material Aufschluß, das in der vorliegenden Untersuchung herangezogen wurde. Hierbei handelt es sich um folgende Archivbestände: 31 „Kabinettsregistratur Oldenburg“, wo u. a. sämtliche Handels- und Schiffahrtsberichte der oldenburgischen Auslandskonsuln ausgewertet wurden; 70 „Regierung Oldenburg 1814—1867, Abt. XII Schiffahrts- und Lotsenwesen“; 76—4 „Oldenburgisches Amt Brake“; 76—7 „Oldenburgisches Amt Elsfleth“; 192 „Schiffahrtskommission Brake“; 193 „Wasserschout Brake“; 278—1 „Oldenburger Gewerbe- und Handelsverein“.

Daneben wurden gedruckte Quellen berücksichtigt, vor allem die „Statistischen Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg“ für die Jahre 1856 bis 1865 und das „Oldenburgische Schiffahrts-Handbuch für Schiffer, Rheder, Consuln, Schiffsmäkler u. a. m.“ von 1860.

Diese reichhaltige Überlieferung ermöglicht eine genauere Betrachtung der Entwicklung der oldenburgischen Seeschiffahrt in der Mitte des

¹ G. Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit (Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Bl. II), Leipzig 1906, 1f., 36f.

19. Jahrhunderts, wobei statistische Angaben nach Möglichkeit in Tabellen zusammengestellt wurden.

II. Organisation und Entwicklung der Oldenburgischen Seeschifffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts

In der Mitte des 19. Jahrhunderts lag die Oberaufsicht über die Seeschifffahrt im Großherzogtum Oldenburg beim Staats- und Kabinettsministerium, das seinerseits dem Landesherrn verantwortlich war. Hier wurden die Schiffahrtsgesetze ausgearbeitet, wozu meist Berichte der herzoglichen Regierung zu Oldenburg als nachgeordneter, sogenannter Mittelbehörde eingeholt wurden. Bei der Regierung befaßte sich eine Abteilung mit dem Schiffahrts- und Lotsenwesen, der verschiedene untere Instanzen verantwortlich waren. Von diesen war die Schiffahrtskommission in Brake die wichtigste. Nach der landesherrlichen Verordnung vom 7. April 1842 hatte sie unter Aufsicht der Regierung die Einhaltung der Schiffahrtsbestimmungen zu überwachen, die Interessen der Schiffahrt und der ihr verwandten Erwerbszweige zu vertreten und über Gegenstände der Schiffahrt offizielle Erklärungen, Gutachten und Bescheinigungen auszustellen. Der Schiffahrtskommission gehörten sieben Mitglieder an: die Amtmänner von Brake, Elsfleth und Berne (sämtlich an der Unterweser zwischen Bremerhaven und Bremen), der Braker Wasserschout und drei sachkundige Männer aus dem Stande der Schiffer, Schiffsreeder oder Kaufleute². Ihre Tätigkeit war kein Ehrenamt, sondern wurde besoldet. Für die einzelne Sitzung erhielt jedes Mitglied zwei Reichstaler (Rt.) in Gold; auch Reise- und Fuhrkosten wurden vergütet³.

Ein wichtiges Amt hatte auch der Wasserschout zu Brake inne⁴. Nach seiner Instruktion vom 3. Oktober 1836 führte er die Aufsicht über die Schiffahrt auf dem oldenburgischen Gebiet der Weser und über alle von der oldenburgischen Küste absegelnden Schiffe, Kapitäne und Mannschaften, sorgte für die Anwendung der Oldenburger Schiffahrts-, Ordnungs- und Sicherheitsbestimmungen auf der Weser und schlichtete Streitigkeiten zwischen einheimischen und fremden Schiffern. Er mußte darauf achten, daß niemand Ware von Bord eines Schiffes an Land brachte, ohne dabei einen Steuermannszettel vorweisen zu können. Da-

² F. A. Strackerjan, Oldenburgisches Schiffahrts-Handbuch, Oldenburg 1860, 313; Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg (künftig StA Old.), Best. 31—13—73—62a (Kabinettsregistratur Oldenburg), Ber. von 1852 u. 1856.

³ StA Old., 31—13—73—62a, Ber. von 1856.

⁴ Strackerjan, 305; StA Old., 31—13—73—169, Instruktion für den Wasserschout zu Brake v. 3. 10. 1836.

neben kontrollierte er die Schiffspapiere und war den Kapitänen bei der Auswahl ihres Personals behilflich. Eine wichtige Aufgabe war auch die Führung von Musterrollen aller von der Weser absegelnden Schiffsmannschaften, die in alphabetischer Reihenfolge Schiffer, Schiffsoffiziere, Matrosen und Schiffsjungen aufführen mußten. Dabei hatte er zu verhindern, daß Landeskinder, die ihrer Wehrpflichtigkeit nicht genügt hatten oder keinen Reisepaß besaßen, ausreisten⁵.

Auch die Funktion der Lotsenvorsteher der oldenburgischen Weserhäfen war genau umrissen. Ihnen schrieb die Lotsenordnung vom 15. August 1803, die auch noch in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts Geltung hatte, das Tragen einer Dienstuniform mit einem silbernen Lotsenschild vor. Sie waren verpflichtet, alles zu tun, um Schiff und Ladung sicher und unbeschädigt auf den Ankerplatz oder in See zu bringen, wobei ihnen bei nachlässig oder vorsätzlich verursachten Schäden Entlassung, Zuchthaus und in besonders schweren Fällen sogar die Todesstrafe drohte⁶.

Erwähnenswert ist auch die Schifffahrts- und Hafenpolizei, die aus einem neunköpfigen Kollegium unter Vorsitz des Weserstromrichters bestand und für Sicherheit und Ordnung in den Häfen des Großherzogtums verantwortlich war⁷.

Der Schiffs- und Warenmäkler in dem Freihafen Brake⁸ war gleichfalls ein landesherrlicher Beamter und hatte für Verladung und Umschlag der Schiffsfrachten zu sorgen⁹. Überliefert ist das Gesuch des Schiffsmäklergehilfen Johann Krohne aus Bremen um Erteilung der Konzession als Schiffsmakler in Brake vom 20. November 1857, die ihm unter der Voraussetzung gewährt wurde, daß er ein Grundkapital von 2000 Reichstalern (Rt.) vorweisen konnte¹⁰.

Wichtig für die oldenburgische Seeschifffahrt war auch die Einrichtung von Auslandskonsulaten, deren Zahl im Jahre 1865 154 betrug. Nach der Instruktion von 1823 bestanden die Aufgaben eines oldenburgischen Konsuls in der Vermittlung von Auslandsaufträgen für die Oldenburger Reeder, der Schlichtung von Streitigkeiten zwischen oldenburgischen Untertanen und Nichtoldenburgern, der Erhebung der Konsulatsgebühren und der Erteilung von Visa und Pässen. Die in den Häfen seines Konsulatsbezirkes ankommenden oldenburgischen Schiffsmannschaften mußten ihm Pässe und Schiffsrollen zur Kontrolle vorlegen und jede Veränderung in den Schiffspapieren durch ihn beglaubigen lassen.

⁵ Ebd., 31—13—73—169.

⁶ Strackerjan, 277.

⁷ Strackerjan, 376f.

⁸ Strackerjan, 322, Verordnung v. 28. 11. 1834; Handelsberichte des Braker Freihafens, in: Braker Anzeiger, Jg. 1858f.

⁹ Strackerjan, 377.

¹⁰ StA Old., Best. 70—7203 (Regierung Oldenburg, Abt. Schifffahrts- und Lotswesen), Nr. 5, Gesuch Krohnes v. 20. 11. 1857.

Außerdem war er verpflichtet, jeweils am Jahresende einen Hauptbericht über alle im Laufe eines Jahres in den Häfen seines Amtssprengels ein- und ausgelaufenen Schiffe unter großherzoglicher Flagge an das Kabinettsministerium in Oldenburg zu senden, dem „eine generelle Übersicht der Schifffahrt und Handlung in den Häfen“ des Konsulatsbezirks und ein Verzeichnis „aller daselbst ein- und ausgelaufenen Schiffe nach den verschiedenen Nationen und Flaggen geordnet“ beigefügt werden mußte¹¹.

Die Seeschifffahrt war im Großherzogtum Oldenburg in der Mitte des 19. Jahrhunderts durch genaue Bestimmungen geregelt, von denen die wichtigsten hier genannt werden sollen. In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts war eine Revision vieler Gesetze notwendig geworden, da der Wegfall zahlreicher Zollschränken und Handelssperren, u. a. des Elsflether Weserzolls und Bremer Stapelrechts durch die Weserschiffahrts-Akte vom 10. September 1823, eine freizügigere Handelsschifffahrt ermöglichte. Im März 1849 regte der Deutsche Reichsminister für Handel und Gewerbe Duckwitz die Gründung einer „Commission von Sachverständigen aus den Seestaaten Deutschlands in Hamburg“ an, die eine einheitliche Vermessungsmethode für alle deutschen Seeschiffe erarbeiten sollte¹². Hierzu kam es jedoch durch das Scheitern der Frankfurter Nationalversammlung zunächst nicht; 1856 wurden in Oldenburg die Bremer Schiffsvermessungsbestimmungen übernommen, was — wie vieles noch zu Erörternde — den Einfluß der Hansestadt Bremen auf die Schifffahrt des Großherzogtums dokumentiert. Danach wurde die Länge auf dem Verdeck zwischen den beiden Steven gemessen, während die Schiffsbreite aus drei Querschnitten, der obersten, mittelsten und untersten Breite ermittelt wurde. Die Tiefe ergab sich aus einer Richtschnur vom Verdeckbalken bis auf die Binnenbordsbekleidung neben der Füllungsplanke. Die Schiffsgröße wurde in Schiffs- oder Kommerzlasten angegeben, wobei drei Schiffs- oder Roggenlasten zwei Kommerzlasten entsprachen¹³. Nach dem Gesetz vom August 1856 mußten alle oldenburgischen Schiffe in ein von der Regierung geführtes Schiffsregister eingetragen werden, wofür die Schiffsreeder den Eigentumsnachweis für das Schiff sowie seine Beschreibung, den Bielbrief, und die Vermessungs-urkunde vorlegen mußten. Erst dann wurde der Registerbrief ausgestellt, der neben dem gewöhnlich zwei Jahre gültigen Seepaß und der Musterrolle auf allen Seereisen mitgeführt werden mußte¹⁴. Im Jahre 1857

¹¹ StA Old., 31—13—16 I, Instruktion für die oldenburgischen Konsuln v. 24. 3. 1823.

¹² 31—13—73—138, Schreiben des Reichsministers für Handel und Gewerbe, Duckwitz, v. 12. 3. 1849.

¹³ Strackerjan, 124f., Erlaß von Großherzog Nikolaus Friedrich Peter v. 18. 8. 1856.

¹⁴ 31—13—73—13, Verordnungen betr. Schifffahrtspapiere; Strackerjan, 124f.

wurde die Registrierung der oldenburgischen Seeschiffe in der Mercantile Navy List verbindlich¹⁵.

Hier wurde an eine Denkschrift des Bremer Bürgermeisters Smidt von 1842 angeknüpft, der eine deutsche Navigationsakte ähnlich der britischen gefordert hatte, damit aber kein Gehör gefunden hatte¹⁶.

Auch die Erfordernisse für die Steuerleute und Führer eines oldenburgischen Seeschiffs wurden 1856 gesetzlich festgelegt. Als Untersteuermann wurde nur zugelassen, wer mindestens vier Jahre zur See und darunter mindestens zwei Jahre als Vollmatrose gefahren war und die Steuermannsprüfung bestanden hatte; wer Obersteuermann werden wollte, mußte wenigstens ein Jahr als geprüfter Untersteuermann zur See gefahren sein und die Obersteuermannsprüfung bestanden haben. Zusätzliche Bedingungen waren von Steuerleuten zu erbringen, die außereuropäische Gewässer befahren wollten. Sie mußten mindestens 25 Jahre alt sein und sieben Fahrjahre nachweisen können¹⁷. Zur Ausbildung der Oldenburger Seeleute war die Elsflether Navigationsschule vorgesehen, die aus einer Unter- und einer Obersteuermannklasse bestand und ihren Schülern die nötigen Kenntnisse für den Dienst auf Segelschiffen vermittelte. 1861 waren hier 29 Teilnehmer registriert, darunter 22 Oldenburger¹⁸. Der Stundenplan wies folgende Fächer auf: Nautik (einschl. Arithmetik, Geometrie, Trigonometrie, Astronomie), Deutsch, Englisch, Geschichte, Handels- und Seerecht, kaufmännisches Rechnen, Assekuranz- und Havariwesen, Medizin, Beobachtungen¹⁹.

Im April 1857 wurden Schiffsdienstbücher für alle Oldenburger Seeleute verbindlich, die auf einem Fahrzeug von mindestens fünf Schiffslasten Größe Dienst taten. In ihnen mußten sämtliche durchgeführten Reisen, An- und Abmusterung und sonstige Personalangaben vermerkt sein²⁰.

Im Folgejahr wurde verfügt, daß jedes oldenburgische Seeschiff von mehr als 60 Schiffslasten wenigstens einen Schiffsjungen unter seiner Mannschaft haben mußte, während für Segler mit über 150 Schiffslasten mindestens zwei und solche mit mehr als 300 Schiffslasten drei Schiffsjungen vorgeschrieben waren²¹. Die Bedingungen für die oldenburgischen Schiffsmannschaften an Bord eines Seeschiffes waren in den Musterrollen genau umrissen. In der des Fregattschiffs „China“ aus dem Jahre 1858 verpflichtete sich die Mannschaft, während der Winterlage mit

¹⁵ 31—13—73—249, Eintragung der oldenburgischen Schiffe in die Mercantile Navy List 1857.

¹⁶ 31—13—73—265. Denkschrift Smidts v. 1. 6. 1842 betr. deutsche Navigationsakte.

¹⁷ Strackerjan, 164f., Gesetz v. 21. 8. 1856.

¹⁸ Statistische Nachrichten (abgek. Stat. N.) über das Großherzogthum Oldenburg, Heft 10, Oldenburg 1868, 37.

¹⁹ Ebd., 37.

²⁰ Strackerjan, 174f., Gesetz v. 14. 4. 1857.

²¹ Strackerjan, 179f., Gesetz v. 5. 6. 1858.

der halben Gage zufrieden zu sein, den Befehlen des Kapitäns und der Schiffsoffiziere zu Wasser und zu Lande gehorsam Folge zu leisten, sich während der ganzen Reise nüchtern, ordentlich und friedfertig zu betragen, Schiff und Gut gegen feindliche Angriffe zu verteidigen und bei Seegefahr Schiff und Schiffer nicht eigenmächtig zu verlassen. Außerdem hatten sie sich mit ihrer wöchentlichen Ration, die aus 4 Pf. Fleisch, 1 Pf. geräucherten oder 1½ Pf. gesalzenen Speck, 1 Pf. Butter, 6 Pf. Brot und ausreichend Gemüse bestand, zu begnügen²². Mit ihrer Verpflegung waren die oldenburgischen Seeleute jedoch nicht immer zufrieden, wie ein Schreiben des Oldenburger Generalkonsuls Kestner zu Le Havre vom März 1862 an das Staats- und Kabinettsministerium beweist. Kestner setzte sich darin für die Verbesserung der Wochenrationen ein und verwies dabei auf Bremer Schiffe, wo die Matrosen pro Kopf 1 Pf. Rindfleisch, ½ Pf. gesalzenes Schweinefleisch, 2 Lot Tee, 10 Lot Kaffee, 8 Lot Zucker und ¼ Flasche Essig zusätzlich erhielten. Dies wurde jedoch von der Braker Schifffahrtskommission im Hinblick auf die höheren Kosten abgelehnt²³.

Sehr zur Förderung der Seeschifffahrt trugen die zahlreichen Schifffahrts- und Handelsverträge bei, die das Großherzogtum in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit verschiedenen europäischen und außer-europäischen Staaten abschloß. Hierdurch wurden die oldenburgischen Schiffe bezüglich der Schiffsabgaben mit denen der Vertragspartner gleichgestellt. In den 1850er Jahren bestanden derartige Abkommen mit 27 Ländern, u. a. mit Argentinien, Brasilien, Mexico und Persien. Erwähnenswert ist, daß sogar mit der Republik Texas 1844 eine solche Übereinkunft getroffen wurde, die allerdings schon im Folgejahr bei der Aufnahme von Texas in die USA hinfällig wurde²⁴. 1856 trat das Großherzogtum der auf dem Pariser Kongreß beschlossenen Seerechtskonvention bei, deren wichtigsten Punkte die Abschaffung der Kaperei und die Sicherheitsgarantien für Neutrale in Seekriegen waren²⁵.

Auch das Flaggenwesen war gesetzlich geregelt. Nur solche Schiffe durften unter der Flagge des Großherzogtums segeln, die alleiniges Eigentum seiner Landeskinder waren. 1848 hatte die Frankfurter Nationalversammlung die Einführung einer deutschen Kriegs- und Handelsflagge beschlossen. Hierbei kam es jedoch in Oldenburg, wo diese Sache nur als „Zwischenakt“ angesehen wurde, zu gewissen Vorbehalten. Die gespannte Situation beleuchtet ein Vorfall, der sich am 21. September 1848 in Elsfleth (Unterweser) abspielte. An diesem Tage wurde eine zur Feier der Anwesenheit des Großherzogs „inmitten Oldenburgischer

²² StA Old., Best. 193 (Wasserschout Brake), Nr. 63, Musterrollen oldenburgischer Schiffe v. 1858.

²³ 70—7047, Verpflegung oldenburgischer Schiffsmannschaften.

²⁴ Strackerjan, 1—222; 31—13—73—266, Vertrag mit der Republik Texas v. 1844.

²⁵ Strackerjan, 122; 31—13—73—230.

Flaggen von Mitgliedern der dortigen Bürgerwehr aufgehängte Deutsche Fahne durch einen Trupp Menschen, unter welchen einige Schiffscapitains und Lootsen in Uniform gesehen“ wurden, heruntergerissen und zerfetzt²⁶. Der großherzoglichen Regierung war dieser Zwischenfall peinlich, und sie wies daher den Bundestagsgesandten in Frankfurt an, Darstellungen, die die Bedeutung des Elsflether Vorfalles übertrieben, entgegenzuwirken²⁷. In Oldenburg hatte man die Hoffnung, daß der Vorfall wegen der großen Anzahl gleicher und ähnlicher Ordnungswidrigkeiten, „welche sich in den letzten Monaten in Deutschland zum größten Theil wohl ungerügt ereignet haben, wahrscheinlich von niemandem weiter bemerkt wird“²⁸. Dies scheint tatsächlich der Fall gewesen zu sein, da irgendeine Resonanz auf diese Angelegenheit in den Quellen nicht erwähnt wird. Nach der Einführung der Verfassung des Norddeutschen Bundes mußten die oldenburgischen Handelsschiffe wie die der anderen Mitgliedstaaten die schwarz-weiß-rote Flagge führen²⁹; bei festlichen Anlässen konnte jedoch neben der norddeutschen Bundesflagge die Oldenburger Landesflagge geführt werden³⁰.

Die unter großherzoglicher Flagge fahrenden Schiffe waren nach Bauart, Takelung und Größe sehr unterschiedlich. An der Spitze der Größenordnung stand in der Mitte des vorigen Jahrhunderts das Voll- oder Fregattschiff, das mindestens drei vollgetakelte Masten haben mußte. Es verkörpert den Höhepunkt der Schiffbaukunst jener Zeit und ist gelegentlich in der Oldenburger Handelsflotte bezeugt. Der nächstgrößere Schiffstyp ist die Bark, die unter den oldenburgischen Seglern in den 1850er Jahren häufiger vertreten war; sie besitzt gleichfalls drei Masten, von denen Fock- und Großmast Rahetakelung und der hintere, sogen. Besanmast Gaffeltakelung aufweisen³¹. Die gleichfalls des öfteren verwendete Brigg ist ein Zweimaster, dessen Masten beide vollgetakelt sind, während die beiden Masten des Schoners nur ein Gaffelsegel führen. Auch die Mischformen verschiedener Schiffstypen wie Schonerbark, Schonerbrigg und Schonergaliole kommen unter den Oldenburger Handelsschiffen vor, während die Kuff mit stark abgerundetem Hinterteil und voll gebautem Bug und die einmastige Tjalk und Smack zumeist in der Küstenschiffahrt verwendet wurden³².

²⁶ 31—13—73—145, Einführung der Deutschen Handelsflagge 1848—1849.

²⁷ Ebd.

²⁸ Ebd.

²⁹ Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes, Berlin 1867, Art. 55.

³⁰ 70—7148, Nr. 10, Gebrauch der Oldenburger Landesflagge nach Einführung der Norddeutschen Bundesflagge.

³¹ Zu den Typen der Seeschiffe vgl. O. Höver, Von der Galiole zum Fünfmaste — Unsere Segelschiffe in der Weltschiffahrt 1780—1930, Bremen 1930, 32ff., B. Landström, Segelschiffe, Gütersloh 1970, 170ff. und F. E. Giese, Kleine Geschichte des deutschen Schiffbaus, Berlin 1970, 36.

³² Vgl. Höver, 55f., 79f.

Die oldenburgische Handelsflotte erlebte in der Mitte des 19. Jahrhunderts einen Aufschwung, der durch nachstehende Zahlen belegt wird³³:

Jahr	Zahl der Schiffe	Größe der Handelsflotte insgesamt (in Last)	Durchschnittsgröße eines Seeschiffs (in Last)
1846	137	7529	55,0
1848	148	8666	58,6
1852	169	11440	67,7
1854	193	14678	76,1
1856	215	20720	96,4
1858	254	29242	115,1
1860	252	29064	115,8
1862	235	27403	116,6
1864	226	26440	117,0

Aus dieser Aufstellung ergibt sich, daß sich die Zahl der Seeschiffe unter Oldenburger Flagge bis zur zweiten Hälfte der 1850er Jahre laufend vermehrte; dann machten sich jedoch die Folgen der Wirtschaftskrise von 1857 für die Reeder im Großherzogtum nachteilig bemerkbar, während in den 60er Jahren vor allem der Amerikanische Bürgerkrieg und der Krieg gegen Dänemark Oldenburgs Seeschiffahrt nachteilig beeinflussten³⁴. Im Gegensatz zu dieser Entwicklung nahm die Durchschnittsgröße der Seeschiffe auch nach der Wirtschaftskrise von 1857 weiter zu, woraus zu entnehmen ist, daß immer größere Schiffstypen, die auch für das Befahren außereuropäischer Gewässer geeignet waren, von den Schiffseignern des Großherzogtums eingesetzt wurden. Während 1829 nur 0,5 v. H. der Oldenburger Seeschiffe über 100 Last groß waren, betrug dieser Anteil 1846 3,8, 1851 6,6, 1856 17,8 und 1861 34,4 v. H. In den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts bestand die oldenburgische Handelsflotte nahezu ausschließlich aus Küstenfahrzeugen holländischer Prägung wie Kuffschiffen, Tjalken und Smacken. Ihr Fahrbereich beschränkte sich im wesentlichen auf den Nord- und Ostseeraum, wo sie dank ihrer flachen Bauart gute Ankerplätze fanden³⁵. 1846 fuhren jedoch bereits neben zahlreichen Kleinfahrzeugen 3 Barken, 7 Briggs, 2 Schonerbriggs, 8 Schoner und 16 Schonergalieten unter Oldenburger Flagge³⁶. In der Folgezeit wurde die Zahl der größeren Segelschiffstypen erheblich erhöht. Die Zusammensetzung der oldenburgischen Handelsflotte sah folgendermaßen aus³⁷:

³³ Stat. N., H. 10, Bl. IV; 1 (Schiffs)Last = 40 Zentner = 4000 Pf.

³⁴ Stat. N., H. 10, 25f.

³⁵ 193, Nr. 13, Liste ausgehender Schiffe 1819—1822. Am häufigsten wurden in diesem Zeitraum die Häfen Amsterdam, London und St. Petersburg angelaufen.

³⁶ Stat. N., H. 10, Bl. VII.

³⁷ Stat. N., H. 5, Oldenburg 1862, 26; Stat. N., H. 10, 10f.

- 1856 1 Dampfschiff, 2 Fregattschiffe, 23 Barkschiffe, 1 Schonerbark, 15 Briggs, 16 Schonerbriggs, 18 Schoner, 65 Schonergalieten, 2 Schonerkuffs, 24 Galieten, 37 Kuffs, 1 Kufftjalk, 7 Tjalken, 2 Ever, 1 Kutter
- 1866 3 Voll- oder Fregattschiffe, 14 Barken, 1 Schonerbark, 29 Briggs, 45 Schonerbriggs, 34 Schoner, 51 Schonergalieten, 16 Galieten, 11 Kuffschiffe, 2 Kufftjalken

Hieraus ergibt sich eine Verschiebung zugunsten der für transatlantische und sonstige außereuropäische Fahrten geeigneten Schnellsegler, während die unter holländischem Einfluß stehenden Kleinschiffstypen immer mehr zurücktraten. Hier machen sich in zunehmendem Maße amerikanische Vorbilder bemerkbar, die in der Mitte des vorigen Jahrhunderts einen vollständigen Wandel der Schiffstypen an der Unterweser hervorgerufen³⁸. Durch diesen allmählichen Umschwung wurden die Typen der Klein- und Küstenschiffahrt zugunsten der hochseefähigen Großfahrzeuge in den Hintergrund verdrängt. Nicht nur im Hinblick auf die Takelung, auch bezüglich des Rumpfes änderte sich das Erscheinungsbild der Seeschiffe unter Oldenburger Flagge in diesen Jahrzehnten. Beherrschend wurde das scharf gebaute Langschiff, das als Handels- und Frachtfahrzeug diente und sich deutlich von dem breiten, gedrungenen und runden Format der bislang überwiegenden Frachtschiffe abhob. Der beliebteste Oldenburger Typ war in der Jahrhundertmitte die Schonergaliete, eine Galiete, die durch „die Takelage eines Schoners größere Eleganz und bessere Segelfertigkeit“ erhielt³⁹. Da zu ihrer Bedienung im allgemeinen nur fünf bis sieben Personen erforderlich waren, empfahl sich ihre Verwendung vor allem aus finanziellen Gründen. In den 60er Jahren machte sich eine bevorzugte Verwendung von Schonerbriggs bemerkbar, die im Gegensatz zu den Briggs nur einen vollgetakelten und einen gaffelgetakelten Mast aufwies. Hier wird eine Tendenz deutlich, die auch in anderen Handelsflotten jener Zeit beobachtet werden kann. Die Brigg erforderte zahlreiche Mannschaft und wurde zu kostspielig für den Reeder. Viele Briggs wurden daher in Schonerbriggs umgewandelt⁴⁰.

Die Seeschiffahrt wurde in Oldenburg in den 1850er Jahren von drei Bezirken aus betrieben: dem Weser-, Jade- und Emsgebiet. Absolut dominierend war der Bereich der Unterweser, während von der Jade und Ems nur wenige Schiffe absegelten. 1856 nahmen 79 v. H. der Seeschiffe unter Oldenburger Flagge von der Weser aus Kurs auf das offene Meer, während es im Jadegebiet nur 13,5 und auf der Ems nur 7,5 v. H.

³⁸ Höver, 32f.

³⁹ Vgl. Blätter für Stadt und Land — Beiblatt zur Oldenburger Zeitung v. 5. 10. 1851 (31—13—73—118).

⁴⁰ Höver, 104; 31—13—73—118, Nachrichten des Bestandes der unter oldenburgischer Flagge fahrenden Handelsfahrzeuge 1845—1856.

waren⁴¹. 1859 betragen die Vergleichszahlen 82,9 für das Weser-, 9,5 für das Jade- und 7,6 v. H. für das Emsgebiet, was eine noch stärkere Konzentration der Oldenburger Seeschifffahrt in den Unterweserhäfen sichtbar macht⁴². Die Seeschiffe des Wesergebiets waren in dieser Zeit etwa dreimal so groß wie die von Jade und Ems. Während von der Weser aus weitere Reisen unternommen wurden, standen im Bereich der Jade Küstenfahrten und in dem der Ems Flußfahrten im Vordergrund.

Vergleicht man die Schiffe unter Oldenburger Flagge mit den Bremer und hannoverschen Schiffen, so waren die Weserschiffe des Großherzogtums von denen der gesamten Weserflotte am kleinsten. Unter den Weseruferstaaten stellte Bremen am 1. Januar 1856 sämtliche Schiffe von mehr als 500 Last Größe; 1861 waren alle Schiffe dieses Gebiets über 700 Last bremische. Während in diesem Zeitraum die Zahl der Bremer Schiffe vermindert wurde, erhöhte sich ihre Tragfähigkeit. Hier zeigt sich eine Entwicklung, die in schwächerer Form auch in Oldenburg sichtbar wird: die Seeschiffe höherer Gattung wie Fregattschiffe, Barken und Briggs wurden durchschnittlich größer, während diejenigen niedriger Gattung wie Galioten und Kuffschiffe durchschnittlich kleiner geworden sind⁴³. Im Durchschnitt betrug die Tragfähigkeit eines Oldenburger Seeschiffs $\frac{2}{5}$ eines bremischen, während die hannoverschen Segler nur wenig größer als die Oldenburger waren. Dennoch war die Seeschifffahrt des Großherzogtums beachtlich, wenn man bedenkt, daß ihr Anteil an der gesamten Reederei des Wesergebiets, der 1846 noch 28,4 v. H. betrug, 15 Jahre später auf 40,4 v. H. gestiegen war⁴⁴. 1860 hatten die Seehandelsflotten des deutschen Nordseeküstengebiets folgende Größe⁴⁵: Hannover 822, Oldenburg 244, Bremen 257, Hamburg 486, Holstein 276 Schiffe. Während — wie schon erwähnt — in Oldenburg die Schoner-galioten und Schonerbriggs überwogen, fuhren unter Bremer Flagge hauptsächlich Vollschniffe, Barken und Briggs (z. B. 1855: 62 Vollschniffe, 96 Barken, 57 Briggs)⁴⁶.

Wie die Unterlagen ausweisen, spielte die Dampfschifffahrt in Oldenburg um 1850 nur eine untergeordnete Rolle. Das erste unter oldenburgischer Flagge fahrende Dampfboot war die „Graf Cancrin“, die 1833 von dem Handelshaus Georg u. Co. zu Rüstringersiel (b. Wilhelmshaven) in Dienst genommen wurde und, später in „Großherzogin Caecilie“ umbenannt, Passagiere und Fracht von der Weser nach London transportierte⁴⁷. Mitte der 50er Jahre wurde das eiserne Schraubendampfschiff

⁴¹ Vgl. Stat. N., H. 5, 25.

⁴² Ebd.

⁴³ 31—13—73—118; Stat. N., H. 5, 36.

⁴⁴ Stat. N., H. 5, 40.

⁴⁵ Ebd., 33.

⁴⁶ 31—13—73—118, Verzeichnis der Bremer Seeschiffe v. 1855.

⁴⁷ 70—7091, Nr. 5; Kaufpreis der „Graf Cancrin“ = 10 000 fl.

„Butjadingen“ fertiggestellt, das jedoch schon bei einer seiner ersten Fahrten unterging⁴⁸.

Über die Größe, den Bau und die Herstellungskosten Oldenburger Seeschiffe liegt im Staatsarchiv Oldenburg umfangreiches Material vor. Anfang 1861 waren die Schiffsgrößen folgendermaßen verteilt⁴⁹:

1 Fregattschiff	über	600 Last
1 Fregattschiff, 1 Bark		501—600
2 Fregattschiffe, 4 Barken		401—500
8 Barken		301—400
2 Barken		251—300
8 Barken		201—250
1 Dampfschiff, 7 Barken, 3 Briggs		151—200
9 Briggs, 3 Schonerbriggs		126—150
6 Briggs, 26 Schonerbriggs, 14 Schoner, 15 Schoner- galioten		101—125
4 Schonerbriggs, 16 Schoner, 27 Schonergalioten, 1 Galiote		76—100
4 Schoner, 19 Schonergalioten, 1 Schonerkuff, 10 Galioten, 1 Kuff		51—75
1 Schoner, 6 Schonergalioten, 1 Schonerkuff, 10 Galioten, 1 Kuffgaliote, 6 Kuffschiffe, 4 Ever		36—50
2 Galioten, 1 Kuffgaliote, 14 Kuffschiffe, 3 Tjalken, 1 Kutter		21—35

Diese Aufstellung verdeutlicht, daß oldenburgische Fregattschiffe gewöhnlich 400—600 Last groß waren, während Barken im allgemeinen 150—500 Last umfaßten, also in ihrer Größe sehr variieren konnten. Die folgende Kategorie stellten die Briggs dar, die sich zwischen 100 und 200 Last bewegten; zur nächsten Größenordnung gehörten die häufig durch langgestreckte und scharfe Linien gekennzeichneten Schonerbriggs von 75—150 Last, gefolgt von den Schonern und Schonergalioten, die gleichfalls stark unterschiedliche Größen von 36—125 Last haben konnten. Der nächstkleinere Schiffstyp war die Galiote, die selten über 75 Last hinausging und in ihrem Umfang dem Kuffschiff vergleichbar ist. Die kleinsten Schiffe waren die Tjalken, Ever und Kutter, die nur selten die Größe von 50 Last erreichten und zumeist in der Küstenschiffahrt eingesetzt waren.

Aus den Bielbriefen der Oldenburger Seeschiffe sind häufiger neben dem Lastengehalt der Fahrzeuge auch ihre Vermessungsdaten zu entnehmen. Wie bereits erwähnt, wurde in Oldenburg die Schiffsvermessung nach Bremer Maßstab vorgenommen, wobei die Länge, Breite und

⁴⁸ 70—7121; Größe der „Butjadingen“ = 283 Last.

⁴⁹ Stat. N., H. 10, 11.

Tiefe des Schiffskörpers in Rheinländischen Fuß angegeben wurden⁵⁰. Danach war nach der im Mai 1842 durchgeführten Vermessung das Schonerschiff „Adler“ 87 Fuß, 8 Zoll lang, 21 Fuß, 11 Zoll breit und 12 Fuß tief, was einen Umfang von 48 Kommerzlasten ergab⁵¹. Das 1832 gebaute und zehn Jahre später an den Kaufmann Borgstede zu Elsfleth (Unterweser) verkaufte Schonergaliotschiff „Friederike“ maß dagegen in der Länge 69, in der Breite 18 und in der Tiefe 9 Fuß⁵². Eines der größten oldenburgischen Seeschiffe mit einem Umfang von rund 500 Last war das 1856 gebaute Barkschiff „von Berg“. Es hatte die schon recht beachtliche Länge von 135,2 Fuß und maß in der Breite 31 und in der Tiefe 19 Fuß. Auch die Bark „Sadowa“ ist hierzu zu rechnen, die 138 Fuß lang, 26 Fuß breit und 15 Fuß tief war⁵³.

Die meisten unter großherzoglicher Flagge fahrenden Segler wurden auf den oldenburgischen Werften, die überwiegend im Unterwesergebiet angesiedelt waren, in oft mehrjähriger Arbeit gebaut. Ein Höhepunkt der Schiffsproduktion wurde 1856 kurz vor Ausbruch der internationalen Wirtschaftskrise erreicht, als auf den 44 Werften des Landes 80 Schiffe fertiggestellt wurden, von denen 41 an Oldenburger und 39 nach auswärts gingen; 1859 hatte sich die Zahl der Werften zwar auf 50 erhöht, gebaut wurden dagegen nur 67 Schiffe, und zwar 32 für Oldenburger und 35 für Auswärtige⁵⁴. In diesem Jahr wurden auf den Werften 743 Arbeiter beschäftigt, von denen 683 In- und 60 Ausländer waren. Der Verdienst eines Arbeiters lag bei 14 Groten (1 Rt. = 72 Grote) pro Tag⁵⁵. Die Schiffe wurden in dieser Zeit noch fast ausschließlich aus Holz gebaut; nur langsam nahm die Zahl der eisenfesten und mit Zink beschlagenen Fahrzeuge zu. Zu Kielschweinen und Steven wurde schweres Eichenholz verwendet, während man aus Buchen- und Eichenkrummholz die untersten Bauchplanken herstellte. Tannenholz und Nadelholz dienten dagegen zur Fertigung des Decks und zum Ausbau der Kajüten. Die Bezugsorte des Eichen- und Buchenholzes waren die Oldenburger Geest und das Oberwesergebiet, während das Nadelholz von der Ostsee und Oberelbe kam⁵⁶. Eine der bedeutendsten Werften im Oldenburger Land war die Firma Brand in Edeweicht (b. Oldenburg), die im Jahre 1856 eine Brigg von 340 Tonnen im Bau hatte⁵⁷.

Die meisten oldenburgischen Seeschiffe hatten ein Verdeck ohne festes Zwischendeck mit festem Zwischendecksbalken, ein Volkslogis über Deck

⁵⁰ 31—13—73—138 Vermessung der Seeschiffe; 1 Rheinländ. Fuß = 12 Zoll = ca. 0,314 m.

⁵¹ StA Old., Best. 76—7 (Amt Elsfleth), Nr. 131, Bielbrief v. 26. 5. 1842.

⁵² Ebd., Bielbrief v. 9. 8. 1842.

⁵³ 70—7100, Barkschiff „von Berg“; 193, Nr. 2, Register der oldenburgischen Schiffe 1856—1876, Bark „Sadowa“.

⁵⁴ Stat. N., H. 5, 59.

⁵⁵ Ebd.

⁵⁶ Stat. N., H. 10, Bl. X.

⁵⁷ Richard Bremer, Brands Helgen, die Geschichte einer Werft, Oldenburg 1950, 8.

und Binnenbordsbekleidung. Barkschiffe wie die zum Passagiertransport bestimmte „von Berg“ hatten dagegen ein festes Zwischendeck, in dem minderbemittelte Fahrgäste reisen konnten⁵⁸. Wie ein Dampfschiff damals beschaffen war, ergibt sich aus der Beschreibung des Schraubendampfers „Butjadingen“. Er war aus Eisen und Tannenholz erbaut und besaß ein Verdeck mit festem Zwischendeck, Zwischendecksbalken und ein Volkslogis unter Deck mit Binnenbordsbekleidung⁵⁹.

Die Baukosten richteten sich nach dem Umfang des Schiffs; so wurde ein Segler in den Jahren 1856 und 1857 mit etwa 105 bis 110 Rt. pro Last bezahlt⁶⁰. Von einigen Seeschiffen unter großherzoglicher Flagge ließ sich der Herstellungs- bzw. Kaufpreis genau ermitteln. Er betrug für das 1856 gebaute Briggschiff „Active“ 10 000 Rt.; für die erheblich kleinere Schonergaliote „Concordia“ mußten 3154 Rt. aufgebracht werden. Die Schonerbrigg „Industrie“ wurde im Oktober 1865 für 7500 Rt. verkauft. Erheblich höher lag der Kaufpreis für Barken oder Fregattschiffe, die außereuropäische Gewässer befuhren. So kostete die Bark „Schlosser“, die 240 Kommerzlast groß war, 20500 Rt.⁶¹.

Die Besetzung richtete sich nach der Größe der Seeschiffe und ihrer Takelung. Vollgetakelte Schiffe brauchten mehr Bedienungspersonal als halbgetakelte, so daß sich für die Oldenburger Segler recht unterschiedliche Zahlen ergeben. Schonergalieten kamen in der Regel mit einer fünf- bis siebenköpfigen Besatzung aus, während für Schonerbriggs mindestens 8—10 und für Barken 10—15 Mann erforderlich waren. Vollschiffe hatten gewöhnlich eine Besatzung von 15—20 Personen. 1856 hatten die 215 Oldenburger Seeschiffe einen Mannschaftsbestand von 1693 Mann, was durchschnittlich für den einzelnen Segler 7,9 ausmacht⁶². Zwei Jahre später zählte die Besatzung der 254 Seeschiffe 2177 Personen, im Durchschnitt 8,6 je Schiff. Von 1837—1860 erhielten 333 Schiffer in der Oldenburger Handelsflotte ihr Kapitänspatent; in den folgenden acht Jahren wurden 117 Kapitänspatente ausgestellt, und zwar 81 für sämtliche, 30 für europäische Gewässer und die restlichen sechs für bestimmte Routen. So wurde dem Kapitän Gerhard Lange nur das Befahren der Grönland-Route gestattet⁶³. Die Kapitäne erhielten ihr

⁵⁸ 70—7100, Barkschiff „von Berg“.

⁵⁹ 70—7121, Schraubendampfschiff „Butjadingen“; zur Dampfschiffahrt vgl. H. Szymanski, Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen, Hannover 1958.

⁶⁰ Stat. N., H. 5, 56.

⁶¹ 70—7113, Briggschiff „Active“; 76—7, Nr. 135, Bielbrief v. 18. 2. 1847, Schonergaliote „Concordia“; 76—4 (Amt Brake), Nr. 146, Bielbrief v. 4. 10. 1865, Schonerbrigg „Industrie“; 70—7107, Bark „Schlosser“.

⁶² Stat. N., H. 5, 25f.

⁶³ 193, Nr. 20, Verzeichnis der See- und Küstenschiffahrt betreibenden Oldenburger Unterthanen 1837—1860; 193, Nr. 21, Verzeichnis der Seeleute des Großherzogthums Oldenburg 1861—1886.

Patent im allgemeinen im Alter von 30—35 Jahren, einige jedoch schon mit 25 Jahren⁶⁴. Sie stammten zumeist aus dem Unterwesergebiet; nur sehr selten sind hier Nichtoldenburger, vor allem aus Ostfriesland (Emden, Wittmund u. a.), belegt⁶⁵. Von 1861—1868 wurden auf Oldenburger Schiffen 465 Schiffsoffiziere eingestellt, die gleichfalls überwiegend Landeskinder waren; nur einige Auswärtige sind belegt, von denen einer sogar aus Königsberg kam. Es handelte sich hierbei um Zimmerleute, Ober- und Untersteuermänner, Segelmacher, Köche, Maschinisten, Bootsmänner und Heizer, was verdeutlicht, daß auf Oldenburger Seeschiffen alle mit besonderen Aufgaben betrauten Personen zu den Schiffsoffizieren gerechnet wurden⁶⁶. Für die Walfangschiffe ergab sich ein abweichendes Bild, das an anderer Stelle betrachtet werden soll. Die Steuerleute erhielten meist im Alter von 25—30 Jahren ihr Patent; daneben kamen jedoch Ausnahmen vor, wie die Bestallung eines 53jährigen zum Steuermann beweist.

Im gleichen Zeitraum betrug die Zahl der angemusterten Matrosen 746. Sie mußten erst zwei Jahre als Leichtmatrosen zur See gefahren sein und waren durchschnittlich 20—25 Jahre alt⁶⁷. Die Zahl der Schiffsjungen lag mit 658 nur etwas darunter; sie waren gewöhnlich 14—16 Jahre alt⁶⁸. Wie die Quellen verdeutlichen, wurde die größte Zunahme des Schiffspersonals kurz vor der Wirtschaftskrise im Jahre 1854 verzeichnet. Damals erhöhte sich der Mannschaftsbestand um 20 Kapitäne, 88 Schiffsoffiziere, 186 Matrosen und 115 Schiffsjungen⁶⁹.

Häufig waren die verwandtschaftlichen Beziehungen innerhalb der Oldenburger Schiffsbesatzungen sehr eng. Das zeigen die Musterrollen von 1845, die auf der „Catharina“ einen Steuermann, Matrosen und Leichtmatrosen mit Namen Janssen nennen. Auf der „Frau Gretje“ dienten drei Matrosen namens Schweers, auf der „Mercur“ hießen der Kapitän, Steuermann und Kajütjunge Braue, und auf der „Friederike“ gab es einen Kapitän, Steuermann und Matrosen mit Namen Schmidt⁷⁰. Dies macht klar, daß der Personenkreis der unter großherzoglicher Flagge fahrenden Seeleute verhältnismäßig begrenzt war; sie gehörten häufig Familien an, die im Unterwesergebiet oder an der Nordseeküste ansässig waren. Bedingt durch die Blüte der Oldenburger Seeschifffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts war jedoch der Bedarf an Schiffspersonal so gewachsen, daß weitere Bevölkerungskreise miteinbezogen wurden, die in der Seeschifffahrt ihren Lebensunterhalt finden konnten. Dies gilt vor

⁶⁴ Ebd., 1861—1868.

⁶⁵ Ebd.

⁶⁶ Ebd.

⁶⁷ Ebd.

⁶⁸ Ebd.

⁶⁹ 193, Nr. 20, 1854.

⁷⁰ 193, Nr. 50, Musterrollen v. 1845.

allem für die Matrosen aus der Köter- und Heuerlingsschicht des Marschgebiets, deren Zahl in dieser Zeit erheblich zunahm ⁷¹.

Auch über die Gagen der Seeleute finden sich aus dieser Zeit Angaben. Sie richteten sich nach dem Wert der Fracht, der Reisedauer und den entsprechenden Verrichtungen an Bord. Die Löhnung konnte entweder jährlich oder monatlich erfolgen. Auch ein Entgelt für die einzelne Fahrt war möglich. Ein Teil wurde gewöhnlich als Handgeld vor Antritt der Reise gezahlt; den Rest empfangen sie erst bei Rückkehr in den Heimat- oder bei ihrer Abmusterung in einem fremden Hafen. 1858 wurden einem Kapitän monatlich durchschnittlich 24—26 Rt. gezahlt; ein Steuermann bekam im gleichen Zeitraum 15—18, ein Matrose 8—10, ein Leichtmatrose 6—7 und ein Schiffsjunge 2—3 Rt.⁷². Im selben Jahr betrug die Heuer für den Steuermann auf dem Schiff „Philipp“ von Antwerpen nach Havanna und zurück 40 Rt.; der Zimmermann erhielt 30, ein Matrose oder Koch 20, ein Leichtmatrose 16 und der Schiffsjunge 8 Rt.⁷³. Nach der Musterrolle des Fregattschiffs „China“, das 1858 von der Unterweser nach New Orleans segelte, wurden folgende Gagen bezahlt ⁷⁴:

1. Steuermann	24 Rt.	Segelmacher	13 Rt.
1. Zimmermann	17	Matrose	12—12 ¹ / ₂
Koch	17	2. Zimmermann	10
2. Steuermann	16	Leichtmatrose	8—10
Bootsmann	15	Junge	3—4

Eine höhere Heuer wurde im Jahre 1859 für die Hin- und Rückfahrt Antwerpen—Rio de Janeiro bezahlt. Der Steuermann bekam hierfür 80, ein Matrose 50, ein Koch 44 und ein Leichtmatrose 40 Rt.⁷⁵. Trotz ihrer bisweilen ganz beachtlichen Gage waren die Vermögensverhältnisse der Oldenburger Matrosen oft nicht rosig. Als Beispiel sei hier der Anfang 1853 vor Turku (Finnland) verstorbene Matrose Dickmann genannt, dessen gesamter Nachlaß aus 2 Pf. Sterling, 18 Shilling und 11 Pence bestand. Bei dem 1854 an der norwegischen Küste tödlich verunglückten Schiffskoch Freudenthal wurden als Nachlaß nur ein paar abgelegte Kleidungsstücke registriert. Direkt als wohlhabend konnte dagegen der Matrose Johann Baner aus Schlüte (Wesermarsch) gelten, der eine Barschaft von 53 Talern hinterließ. Bei dem 1859 auf der Fahrt von Südamerika nach New York über Bord gefallenen Matrosen Gerhard Christian Wilms fand sich folgende Hinterlassenschaft ⁷⁶: 4 blaue

⁷¹ 70—7284, Nachlaßsachen Oldenburger Schiffsleute.

⁷² Stat. N., H. 5, 19; 193, Nr. 63, Musterrollen v. 1858.

⁷³ 31—13—73—33, Jahresbericht des oldenburgischen Konsuls zu Antwerpen für 1858.

⁷⁴ 193, Nr. 63, Musterrolle des Fregattschiffs „China“.

⁷⁵ 31—15—11—22, Jahresber. des Konsuls zu Antwerpen für 1859.

⁷⁶ 70—7284, Nachlaßsachen Oldenburger Schiffsleute.

Wollhemden, 1 weißes Wollhemd, 3 weiße Baumwollhemden, 1 Ölhoose, 3 Leinenhosen, 3 englische Lederhosen, 1 Futterhemd, 3 wollene Unterhosen, 1 Coating Jacke, 1 Duffeljacke, 1 Tuchjacke, 1 blauseidenes und 2 Baumwoll-Halstücher, 1 Paar Baumwollgardinen, 4 Mützen, 2 Haarbürsten, 1 Kleiderbürste, 1 Schnittmesser, 1 Rasiermesser, 1 Paar Hosen-träger, 1 Päckchen Tabak, 2 Bund Zigarren, 1 gefüllter Nähkasten, diverse Kleinigkeiten. Diese Aufstellung zeigt, mit welchen Kleidungsstücken und Utensilien ein oldenburgischer Matrose vor mehr als 100 Jahren versehen war. In Not geratene Seeleute konnten sich an die Schiffsahrts-Armenkasse in Brake wenden, die bei ihrer Gründung im Jahre 1849 über ein Grundkapital von ca. 3000 Rt. verfügte⁷⁷.

Was die Schiffsnamen anbelangt, so war man in Oldenburg sehr vielseitig. Die Auswertung des Verzeichnisses der oldenburgischen Seeschiffe vom 1. Januar 1846 ergab, daß Frauennamen am beliebtesten waren. Mehrmals kommen „Alida“, „Catharina“, „Friederike“, „Gesine“, „Elise“, „Margarethe“, „Maria Dorothea“, „Sophia“ und „Sophia Catharina“ vor, wobei oft zusammengesetzten Namen der Vorzug gegeben wurde. An zweiter Stelle folgten abstrakte Bezeichnungen wie „Harmonie“, „Industrie“, „Vertrauen“, „Patriot“, „Vorwärts“, während die männlichen Vornamen den dritten Platz einnahmen. Von ihnen sind „Emanuel“, „Johann“, „Friedrich“ und „Leo“ häufiger belegt. Dann folgen in der Beliebtheitskala die Begriffe aus Mythologie und Astronomie wie „Aeolus“, „Diana“, „Orion“, „Nordstern“ und „Mercur“ sowie Tiernamen, z. B. „Adler“, „Delphin“ und Sachbezeichnungen wie „Telegraph“⁷⁸. Aus den Schiffslisten der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts ergibt sich gleichfalls ein deutliches Übergewicht der weiblichen Vornamen, wobei zusammengesetzte oder zweiteilige Namen besonders gern verwendet wurden⁷⁹.

In Oldenburg herrschte in dieser Zeit die Partenreederei vor, da es wegen der wachsenden Größe und der damit verbundenen Zunahme der Baukosten der Seeschiffe nur selten für einen einzelnen möglich war, ein solches Fahrzeug anzuschaffen und auszurüsten. Die Zahl der Partner war je nach Umfang des Schiffs verschieden. So waren bei der Bark „Pacific“ 30 Eigentümer verzeichnet, die über Anteile von 3—14 v. H. verfügten⁸⁰. Für das Schonerschiff „Azaria“ werden 1857 folgende Mitreeder genannt⁸¹: Köter Diedrich Horstmann, Anteil $\frac{5}{8}$; Heuermann Hinrich Bunje $\frac{1}{8}$; Schiffskapitän Arnd Horstmann $\frac{1}{8}$; Heinrich Horstmann $\frac{1}{8}$. Dies zeigt, daß im Großherzogtum nicht nur wohlhabende Kaufleute, sondern auch Heuerleute und Köter an Seeschiffen beteiligt

⁷⁷ 31—13—73—153, Schiffsahrts-Armenkasse zu Brake 1849—1858.

⁷⁸ 31—13—73—118, Verzeichnis der oldenburgischen Seeschiffe v. 1. 1. 1846.

⁷⁹ Ebd., Schiffslisten v. 1846—1856.

⁸⁰ 193, Nr. 2, Reg. der oldenburgischen Schiffe 1856—1876, Bark „Pacific“.

⁸¹ 70—7121, Schonerschiff „Azaria“.

sein konnten. Die Aufstellung nennt gleichfalls den Kapitän als Anteilseigner des von ihm geführten Seeschiffs, was bei zahlreichen Seglern in jener Zeit nachweisbar ist. Hierdurch wurde ein größerer Einsatz des Schiffsführers gewährleistet, der als Mitreeder persönlich an einem guten Verlauf der Reise interessiert sein mußte.

Aufschlußreich ist auch das Reedereiverzeichnis für das Briggschiff „Uranus“, das 1865 im Unterweserhafen Brake vom Stapel lief. Als Anteilseigner werden folgende meist in Brake ansässigen Personen genannt⁸²: Wasserschout Reinhard Christian Schumacher $\frac{1}{8}$; Schiffbau- meister Franz Friedrich Nicolai $\frac{1}{16}$; Hafenmeister Heinrich Christian Ponsilius $\frac{1}{16}$; Kaufmann Julius Becker $\frac{1}{16}$; Schiffsreeder Bernd Hinrich Steenken $\frac{1}{16}$; Küper Johann Christopher Bruns $\frac{1}{16}$; Kaufmann Friedrich Hinrich Wied $\frac{1}{16}$; Dr. med. Carl Eduard Groninger $\frac{1}{16}$; Wasserschoutsgehilfe Diedrich Wendt $\frac{1}{16}$; Klempner Friedrich Hermann Mennig $\frac{1}{16}$; Kaufmann Johann Conrad Kunst $\frac{1}{16}$; Goldarbeiter Wilhelm Bardewyck $\frac{1}{16}$; Kaufmann Bernhard Friedrich Müller $\frac{1}{16}$; Schiffskapitän Reinhard Schumacher $\frac{1}{16}$; Lehrer Anton Wilhelm Eilers $\frac{1}{16}$.

Hierdurch wird veranschaulicht, wie groß der Kreis der Berufsgruppen war, die an der Reederei beteiligt waren. Die oldenburgische Reederei war in jenen Tagen ein Erwerbszweig, an dem neben Schiffern und Kaufleuten auch Ärzte, Lehrer und Handwerker Anteil hatten, die häufig eine Investition in einen Segler als gute Kapitalanlage betrachteten.

Neben der Partenreederei spielten die Aktiengesellschaften für die oldenburgische Seeschifffahrt eine wichtige Rolle. Die älteste ist die „Stedinger-Kompanie“, die im Oktober 1842 in Berne (b. Elsfluth-Unterweser) gegründet wurde⁸³. Ihre Leitung lag in den Händen eines sechsköpfigen Ausschusses, der von den Mitgliedern der Generalversammlung gewählt wurde. Das Grundkapital der Gesellschaft betrug 27500 Rt. in Gold und verteilte sich auf 275 Aktien zu je 100 Rt. Die Aktionäre waren größtenteils Kaufleute und Unternehmer, aber auch Kapitäne und Beamte waren darunter. Die „Stedinger-Kompanie“ unterstand wie alle oldenburgischen Aktiengesellschaften der Aufsicht der Braker Schifffahrtskommission, die vor allem bei Rechts- und Kompetenzstreitigkeiten zwischen einzelnen Mitgliedern häufig eingriff. Als erstes Schiff wurde 1843 eine Galiote von 67 Last unter dem Namen „Pauline“ in Dienst genommen. Bei ihrer ersten Fahrt in die arktischen Gewässer wurden insgesamt 2225 Robben gefangen⁸⁴. 1844 kaufte die Gesellschaft als zweiten Segler die Bremer Bark „Julius und Eduard“ von 168 Last, die

⁸² 76—4, Nr. 143, Bielbrief v. 4. 10. 1865.

⁸³ 70—7131, Nr. 10 Stedinger-Kompanie; Die Stedinger Compagnie zur Ausrüstung von Schiffen auf die grönländische Fischerei, in: Magazin für die Staats- und Gemeindeverwaltung im Großherzogthum Oldenburg, Bd. 4, 1863, 27ff.

⁸⁴ Ebd., 28.

im gleichen Jahr unter dem Namen „August“ mit 50 Mann Kurs auf das Nordmeer nahm und einen Walfisch und 300 Robben nach Hause brachte. Hinzu kam im folgenden Jahr die Brigg „Alliance“, die eine 46köpfige Besatzung an Bord hatte. Auch dieses Schiff war für den Wal- und Robbenfang bestimmt und segelte im Frühjahr 1845 in Richtung Grönland ab. Nach der Musterrolle mußte sich die Mannschaft verpflichten, rechtzeitig vor Fahrtantritt auf dem Schiff zu sein, die Anordnungen des Kapitäns ohne Widerrede zu befolgen, nicht ohne Erlaubnis des Kapitäns von Bord zu gehen, mit „der Chaloupe auf der Brandwache“ zu liegen, an den Andachtsübungen teilzunehmen und allen Handel an Bord während der Reise zu unterlassen. An Rationen wurden wöchentlich jedem Mann geliefert: 4 Pf. Fleisch, 1 Pf. geräucherten oder 1½ Pf. gesalzenen Speck, 1 Pf. Butter und 6 Pf. Brot⁸⁵. Wer den Bestimmungen der Musterrolle nicht nachkam, hatte mit empfindlichen Strafen zu rechnen. So drohte allen, die bei Schiffbruch den Befehlen des Kapitäns nicht Folge leisteten, der Gesamtentzug ihrer Monatsgage und in schweren Fällen sogar die Todesstrafe⁸⁶.

Auf Oldenburger Wal- und Robbenfängern erhielt die Mannschaft ihre Vergütung in Geld und als Anteil des Fangertrags, der auf der „Alliance“ aus zwei Bremer Tonnen „rein ausgebrannten Thrans“ pro Kopf bestand. Für die Berechnung der Gage war die Dauer der Reise maßgebend, die mit dem Passieren der Außentonne auf der Weser begann und mit der Rückkehr in den Heimathafen endete⁸⁷.

Wie die Musterrolle ausweist, bekam der Steuermann der „Alliance“ Handgeld und Monatsgeld von insgesamt 37½ Rt.; Speckschneider und Harpunier erhielten 35 bzw. 30 Rt. und der erste Küper gleichfalls 30 Rt. Hieraus ergibt sich, daß die für den Walfang erforderlichen Spezialisten fast so gut wie ein Steuermann bezahlt wurden. Sie stammten häufig von den nordfriesischen Inseln Amrum und Föhr, wo der Walfang schon auf eine lange Tradition zurückblicken konnte⁸⁸. Die Löhnung der Zimmerleute fiel dagegen deutlich ab; sie bezogen nur 18 Rt., während der einzige Analphabet an Bord, der Schiffskoch, im ganzen 26 Rt. empfing. Die Gage des Schiffsarztes mit 22 Talern lag darunter, was gemessen an heutigen Verhältnissen verwunderlich ist. Daß es sich bei den „Doctoren“ auf Oldenburger Walfängern nicht um ausgebildete Mediziner handelte, verdeutlicht ein Bericht des Amtes Berne an die oldenburgische Regierung aus dem Jahre 1844. Darin heißt es⁸⁹: „Wirkliche Ärzte oder Chirurgen lassen sich auf ein solches Engagement nicht ein, und es werden in der Regel fremde Quacksalber genommen . . .

⁸⁵ 193, Nr. 50, Musterrollen v. 1845, Brigg „Alliance“.

⁸⁶ Ebd., Musterrolle der Brigg „Alliance“.

⁸⁷ Ebd., Brigg „Alliance“.

⁸⁸ Ebd., Brigg „Alliance“; vgl. Wanda Oesau, Die deutsche Südseefischerei auf Wale im 19. Jahrhundert, Glückstadt—Hamburg—New York 1939, 102ff.

⁸⁹ 70—7282, Nr. 63; Bericht des Amtes Berne an Reg. zu Oldenburg v. 23. 2. 1844.

Im Frühjahr 1843 wurde z. B. von der Stedinger Compagnie für das Schiff ‚Pauline‘ ein Mensch als Schiffsarzt engagiert, der später von Bremen aus als Quacksalber verfolgt worden ist“. Das Amt schlug daher vor, „subalternen Militärärzten und Chirurgen vom Großherzoglichen Militärkommando Urlaub zu solchen Reisen zu bewilligen, wozu einige sich vielleicht entschließen würden“⁹⁰. Matrosen auf der „Alliance“ erhielten 20 Rt., von denen 15 als Handgeld und 5 als monatliche Löhnung gezahlt wurden, Leichtmatrosen 13 und die Schiffs- oder Kajütungen 5 Rt.⁹¹.

Die Walfangschiffe der „Stedinger-Kompanie“ blieben oft längere Zeit ihrem Heimathafen fern und kehrten bisweilen erst nach zwei bis drei Jahren an die Unterweser zurück. 1850 wurde die „August“ mehrere Wochen vom Packeis eingeschlossen; nachdem das Eis seinen Griff gelockert hatte, brachen die Blätter an Bord aus, wodurch 25 Mann dienstunfähig wurden⁹².

Von 1843—1861 betrug der Erlös der Kompanie für Tran, Felle und Barten 273 844 Rt. Da jedoch für Ausrüstung, Proviant, Feuerung, Löhnung, Assekuranzen und Unterhaltung der Schiffe 255 260 Rt. aufgewendet wurden, war der Reingewinn mit 18 584 Rt. gering.

Es verwundert daher nicht, daß die „Stedinger-Kompanie“ im Jahre 1862 ihre Auflösung bekanntgeben mußte⁹³. Auch der 1846 gegründeten „Jeverländischen Aktiengesellschaft“ ging es nicht besser, die ein Schiff für 4000 Rt., die „Skandinavia“, ankaufte, jedoch über bescheidene Anfänge nicht hinauskam⁹⁴.

Bedeutender war die 1856 gegründete „Visurgis-Aktiengesellschaft“ für Reederei und Schiffbau, die ihren Sitz in Oldenburg hatte. Ihr Grundkapital belief sich auf eine Million Taler in Gold und war auf 5000 Aktien zu 200 Rt. verteilt. Der Direktion der „Visurgis“ gehörten sieben Personen aus Handel und Schifffahrt an; die Geschäftsführung wurde von einem Bevollmächtigten ausgeübt, der mindestens 125 Aktien oder 25 000 Rt. aufweisen mußte. In den Jahren 1858—1860 vermehrte die „Visurgis“ die Zahl ihrer Schiffe von 7 auf 12, die zwischen Europa und Amerika, Europa und Süd- bzw. Ostasien, in den amerikanischen und chinesischen Gewässern und in der „Südsee“ verkehrten⁹⁵. Den wichtigsten Rang nahm hierbei die „Südseefischerei“ ein, womit man „den gesamten Walfang-Betrieb im Großen oder Stillen Ozean, selbst den in den nördlichen Gewässern, im Ochotskischen, Berings- und Eismeer“

⁹⁰ Ebd., 23. 2. u. 7. 3. 1844.

⁹¹ 193, Nr. 50, Musterrolle der Brigg „Alliance“.

⁹² Magazin für die Staats- und Gemeindeverwaltung im Großherzogthum Oldenburg, 4, 31.

⁹³ Ebd., 39; Stat. N., H. 10, 23.

⁹⁴ 70—7131, Nr. 7, Jeverländische Aktiengesellschaft.

⁹⁵ 70—7131, Nr. 12, Visurgis-Aktiengesellschaft; Stat. N., H. 5, 35.

bezeichnete⁹⁶. „Die Walfänger des 19. Jahrhunderts jagten in der ‚Südsee‘, einerlei, ob sie im hohen Norden oder in den Tropen ihrem Gewerbe nachgingen“⁹⁷. Da die grönländischen Gewässer fast völlig von Walen entblößt waren, was hauptsächlich zum Konkurs der Stedinger-Kompanie führte, mußten die Schiffe der „Visurgis“, wenn die Gesellschaft weiter bestehen wollte, andere Breiten aufsuchen.

Die Erlegung des Wals war damals eine sehr gefährliche Sache. In offenen Ruderbooten fuhr man an den auftauchenden Wal heran und „rückte ihm buchstäblich auf den Leib. Hochaufgerichtet, die Harpune in der Hand, stand der Harpunier vorne im Boot und warf die Handharpune aus größtmöglicher Nähe in den Wal“, dabei konnte das Boot leicht zum Kentern gebracht werden. Dann wurde der „Fisch“ mit Handlanzen getötet. „Den toten Wal bugsierte man längsseits vom Mutterschiff und speckte ihn ab“⁹⁸. 1859 führten die Oldenburger Südseefahrer Harpunenkanonen zum Gebrauch in größeren Entfernungen ein, die die Wurfharpunen allmählich verdrängten⁹⁹. Der wichtigste Ankerplatz der Walfänger war Honolulu auf Hawaii, wo sie ihre Ausrüstung ergänzen und neue Mannschaft anmustern konnten. Auch Oldenburger Schiffe liefen häufiger Honolulu an, um Proviant aufzunehmen und Reparaturen durchzuführen. Dies war wegen der oft langwierigen Reise erforderlich, da „man den Wal während des nordischen Sommers im nördlichen Gebiet des Stillen Ozeans und in den arktischen Gewässern und während des nordischen Winters im Südpazifik“ jagte¹⁰⁰. Ein Beispiel hierfür bietet der unter großherzoglicher Flagge segelnde Walfänger „Kanal“, der am 27. April 1858 in Honolulu eintraf, dort seine Ausrüstung komplettierte und Mitte Mai Kurs auf das Ochotskische Meer nahm, wo viele Wale zu finden waren. Ein halbes Jahr später lief die Brigg mit 500 Tonnen Tran wieder den Hafen von Honolulu an und löschte ihre Fracht, die von dort auf einem anderen Schiff nach Bremen transportiert wurde. Die „Kanal“ wurde in Honolulu „auf einen neuen Kreuzzug für 11 Monate wieder ausgerüstet“, verließ Mitte Dezember 1858 Hawaii in Richtung der Salomonen und Neuen Hebriden und segelte von dort im Frühling des folgenden Jahres ins Japanische und Ochotskische Meer, von wo sie im November wieder nach Hawaii zurücksegelte¹⁰¹.

Die größten Oldenburger Walfangschiffe waren die Bark „German“ und das Vollschiß „Julian“. Über die Fahrt der „German“ sind wir durch die Aufzeichnungen des Steuermanns Paul Friedrich August Hege-

⁹⁶ Oesau, Südseefischerei, 16.

⁹⁷ Ebd., 16.

⁹⁸ Ebd., 20.

⁹⁹ Ebd., 20.

¹⁰⁰ Ebd., 26.

¹⁰¹ 31—13—73—259, Jahresber. des oldenburgischen Konsuls zu Honolulu für 1858.

mann aus Hooksiel (b. Jever) unterrichtet ¹⁰²: „Unsere erste Reise 1860 ging, mit Rücksicht auf die weit vorgerückte Jahreszeit, in der wir von Bremen in Honolulu anlangten, direkt nach dem Norden. Ende April wurde Honolulu verlassen und ein nordwestlicher Kurs gesteuert. Mitte Mai sichteten wir an einem schönen Morgen die steile schneebedeckte Küste von Kamtschatka. Wir waren so unglücklich, bei einer Fahrt von 5 Knoten auf einen großen, schweren und harten Eisblock zu stoßen, wodurch dem Schiffe im Bug ein Leck beigebracht wurde. In den nächsten Tagen versuchten wir, tiefer in den Pack einzudringen, bis wir uns von mächtigen Eisfeldern fest umschlossen sahen. Hier machten wir Anstalten, den Leck im Bug zu dichten. Zu diesem Zweck wurden zunächst, um denselben über Wasser zu bekommen, die beiden Buganker auf das Eis gefiert, die Ankerketten und eine Anzahl gefüllte Wasserfässer auf das Hinterdeck gestaut, was denn auch den gewünschten Erfolg hatte. Nunmehr konnte die gebrochene eingedrückte Stelle durch ein angepaßtes Stück Eichenholz mit einer Unterlage von getheertem Segeltuch und einem Beschlag von Kupfer und Plattloth gedichtet werden . . . Die so hergerichtete Reparatur erwies sich auf die Dauer als vollständig ausreichend und genügte, ohne irgendwelche Besorgnis aufkommen zu lassen. Der Pack hielt uns noch längere Zeit gefangen, und es kostete ziemliche Mühe, denselben zu durchbrechen. Gegen den 25. September wurde das Polarmeer mit einem guten Durchschnittsfang wieder verlassen.“

Wie eintönig die Kost auf Oldenburger Walfängern war, zeigt die Proviantliste eines mit 38 Mann nach der Südsee segelnden Schiffs. Danach waren als Verpflegung vorgesehen: 22 750 Pf. geräuchertes Fleisch, 9000 Pf. Schweinefleisch, 23 000 Cakes, 2000 Pf. Roggenbrot, 6500 Pf. Mehl, 1500 Pf. Reis, 40 Viertel gelbe Erbsen, 20 Viertel grüne Erbsen, 1400 Pf. Sauerkraut, 4000 Pf. Sirup, 150 Pf. Hafergrütze, 250 Pf. Stockfisch, 8 Viertel feines Salz, 20 Viertel grobes Salz. Hinzu kamen in kleineren Mengen Zucker, Käse und Rosinen und als Getränke Rum, Rotwein, Genever und Branntwein ¹⁰³.

Da die Mannschaft am Fang beteiligt war, war sie an einem guten Ergebnis interessiert. Bei erfolgreicher Jagd konnte der Verdienst der Besatzung zwischen 25 000 und 30 000 Rt. betragen, wovon allerdings der Kapitän den Löwenanteil von rund 6000 Talern kassierte ¹⁰⁴. Für die Ausrüstung eines Oldenburger Walfängers mittlerer Größe wurden durchschnittlich rund 30 000 Rt. veranschlagt, die sich folgendermaßen verteilten ¹⁰⁵:

¹⁰² Oesau, 99.

¹⁰³ 70—7129, Errichtung von Südseefischerei-Kompanien.

¹⁰⁴ Ebd.

¹⁰⁵ Ebd.

Zimmerarbeit, Segel- und Tauwerk, Reservegut	7000 Rt.
Proviand	8000
Fässer	5000
Schuhe, Strümpfe, Kleidungsstücke	5000
Kaffee, Tabak, Zigarren	4000
Schauerlohn, Unkosten	1000

Im selben Jahr wie die „Visurgis“ wurde die „Oldenburgisch-Ostindische Reederei“ gegründet. An der Spitze dieser Gesellschaft mit Sitz in Brake stand die Direktion, der drei ehrenamtliche Mitglieder angehörten. Das Grundkapital belief sich auf 250 000 Rt. Die „Oldenburgisch-Ostindische Reederei“ verfügte über fünf Schiffe, die sämtlich in den chinesischen und ostindischen Gewässern verkehrten. Es handelte sich hierbei um die Brigg- bzw. Barkschiffe „Anna“, „Helvetia“, „Darmstädter Bank“, „Wilhelm Kirchner“ und „Caroline“. Die „Anna“ unternahm 1859 sechs Fahrten in den chinesischen Gewässern, wobei sie zwischen Shanghai und Hongkong kreuzte und verschiedene Häfen an der südchinesischen Küste, u. a. Ningpo und Whampoa, anlief. Der Reingewinn dieser Fahrten lag bei etwa 2200 Talern. Auch die „Caroline“ führte in jenem Jahr sechs Fahrten zwischen Shanghai, Hongkong und Singapore durch und erzielte damit einen Gewinn von fast 5000 Rt. Hierbei ist jedoch hervorzuheben, was für die gesamte oldenburgische Seeschifffahrt dieser Zeit gilt: die Schiffe unter der großherzoglichen Flagge transportierten keine heimischen Exportgüter, sondern machten ihre Fahrten für fremde, meist Bremer und Hamburger Rechnung. Was Oldenburg zufiel, war der Reedereigewinn¹⁰⁶. Die Oldenburger Schiffe transportierten häufig Zucker, Mehl, Manufakturwaren, Kohlen und Arzneien nach China und exportierten aus dem Reich der Mitte Seidenwaren, Baumwolle, Porzellan und chinesischen Branntwein. Obwohl in China der Reisanbau vorherrschte, war das Land wegen zahlreicher Hungersnöte auf die Einfuhr von Reis angewiesen. Auch oldenburgische Fahrzeuge waren Ende der 1850er Jahre am Reisimport beteiligt. Daneben beförderten die Schiffe der „Oldenburgisch-Ostindischen Reederei“ wie auch einige der „Visurgis“ Kulis von China nach Amerika, vor allem nach Havanna auf Kuba, wo sie auf Zuckerplantagen Verwendung fanden¹⁰⁷. Oldenburger Segler waren jedoch keineswegs die einzigen, die solche Kuli-transporte durchführten. Auch zahlreiche andere Staaten, vor allem Frankreich und Spanien, waren an diesem Frachtgeschäft beteiligt. Dabei stießen die dort angewendeten Praktiken zunehmend auf internationale Proteste. Um den ständigen Bedarf an billigen Arbeitskräften in West-

¹⁰⁶ 70—7132, Nr. 14, Oldenburgisch-Ostindische Reederei, Statuten v. 28. 11. 1856; vgl. Sello, Oldenburgs Seeschifffahrt, 42f.

¹⁰⁷ 31—15—11—190b, Berichte des oldenburgischen Konsuls zu Shanghai für 1859—1861; 1 Schiffslast = $4\frac{1}{4}$ m³ = $1\frac{1}{2}$ Reg.-T.

indien zu befriedigen, fingen die chinesischen „Lieferanten“ häufig Personen in den Straßen Shanghais und anderer chinesischer Städte und schafften sie gefesselt und geknebelt an Bord der Schiffe. Auf Fahrzeugen unter Oldenburger Flagge wurde ein Kuli pro 1½ Reg.-T. gerechnet, diese Quote jedoch bisweilen unterschritten. Als Taxe berechnete man 55 Dollar pro Kopf für die Überfahrt, was bei den zahlreichen Fahrgästen einen lohnenden Verdienst abwarf.

Als im Jahre 1860 die unter Oldenburger Flagge fahrende Bark „Fanny Kirchner“ den Hafen von Kanton mit 325 Kulis in Richtung Havanna verlassen wollte, kam es indes zu einem Eklat. Der Gouverneur von Kanton verweigerte die Ausreise des überladenen Schiffs, und die Londoner Times erhob den Vorwurf, die Oldenburger Flagge sei dem „verabscheuungswürdigsten Sklavenhandel“ preisgegeben¹⁰⁸. Dieser Vorfall wurde dem Staatsministerium zur Kenntnis gebracht, das sich in aller Form von derartigen Praktiken distanzierte¹⁰⁹. Die verstärkte Aufsicht der oldenburgischen Behörden scheint erfolgreich gewesen zu sein, da in der Folgezeit nicht mehr von Kulitransporten berichtet wird.

Eine weitere Aktiengesellschaft war die gleichfalls 1856 in Brake gegründete „Oldenburgische Reedereigesellschaft“, deren 11 Schiffe den weitesten Aktionsradius hatten, da sie nicht nur in süd- und ostasiatischen Gewässern kreuzten, sondern auch australische Häfen anliefen. Ihre Segler waren meist Fregattschiffe und Barken, unter denen die „O. Thyen“, „Mimi“, „Ammerland“ und „Oldenburg“ zu den stattlichsten zählten¹¹⁰. Auch diese Gesellschaft wurde von der Wirtschaftskrise des Jahres 1857 in Mitleidenschaft gezogen, blieb jedoch vor dem Konkurs bewahrt, da sie sich auf gewinnbringende Langfahrten in entfernte Breiten verlegte.

Von geringem Nutzen war die oldenburgische Heringsfischerei, die zumeist in der Nähe der schottischen Küste und der Shetland-Inseln betrieben wurde. Erwähnt wird das Heringsfangschiff „Vorwärts“, das vier Mann an Bord hatte und Anfang der 1860er Jahre seine Fahrten einstellte¹¹¹.

Anhand der Schiffspapiere läßt sich in einigen Fällen die Route oldenburgischer Segler über mehrere Jahre hinweg feststellen. So liegen Angaben über die 344 Last große, 1855 gebaute Bark „Solon“ vor, die am 18. Dezember 1858 mit 15 Mann Besatzung Bremerhaven mit Kurs auf Südaustralien verließ. Das Schiff stand unter dem Kommando Kapitän Rohdes, der an die Stelle Kapitän Langes aus Brake getreten war. Dieser war wegen der langen Reisedauer nicht zur Übernahme

¹⁰⁸ 31—15—11—47b, Jahresber. des Konsuls zu Kanton für 1859.

¹⁰⁹ Ebd., Korrespondenz des Konsuls zu Kanton mit dem Staatsministerium zu Oldenburg 1859; 70—7046, Verwendung der Bark „Fanny Kirchner“ zum Transport chinesischer Kulis 1860—1864.

¹¹⁰ 31—13—73—231; 70—7132, Nr. 13, Oldenburgische Reedereigesellschaft.

¹¹¹ Braker Anzeiger v. 21. 7. 1858 und 25. 9. 1861; Stat. N., H. 10, Bl. IX.

seiner Kapitänspflichten bereit gewesen¹¹². Die „Solon“ erreichte im März 1859 Kapstadt, wo der Schiffsjunge Darndorff heimlich von Bord ging, und lief nach einer weiteren fast fünfmonatigen Fahrt im August Sydney an. Dort wurde die Mannschaft durch das Ehepaar Robert und Mary Ann Procter ergänzt, die sich verpflichteten, als Steward bzw. Stewardess für 6 Pf. Sterling monatlich „auf genanntem Schiffe treulich zu dienen“ und sich allen Bestimmungen der Musterrolle zu unterwerfen¹¹³. Hier ist die Anmusterung einer Frau besonders erwähnenswert, was für Oldenburger Schiffe in jener Zeit sonst nicht belegt ist. Die nächste Station der „Solon“ war Manila, wo sie am 7. Dezember 1859 eintraf. Im April 1860 finden wir sie erneut in Sydney, das sie kurz darauf in Richtung Heimat verließ; leider strandete sie jedoch auf der Rückfahrt¹¹⁴.

Die Schonergaliote „Speculant“ verließ Brake am 22. November 1858 und traf im Mai 1859 in Buenos Aires ein; von dort nahm sie Kurs auf den ostpreußischen Hafen Pillau, den sie Anfang Oktober 1859 erreichte. Nach kurzem Aufenthalt segelte sie nach dem Hafen Sta. Cruz auf Teneriffa, den sie am Jahresende 1859 anlief. Am 19. Juni des Folgejahres finden wir die „Speculant“ wieder in Brake; von dort nahm sie Kurs auf Memel, das sie Ende August 1860 erreichte. Von diesem Ostseehafen segelte sie nach Brake zurück, wo sie knapp einen Monat später registriert wurde. Die nächste Station war der italienische Hafen Livorno, den sie am 24. Januar 1861 anlief. Von dort ging es weiter nach Amsterdam, das Mitte April 1861 erreicht wurde¹¹⁵. Hier brechen die Nachrichten über den weiteren Fahrtverlauf ab. Diese Angaben verdeutlichen, welche weiten Strecken ein verhältnismäßig kleines Schiff in kurzer Zeit zurücklegte. Die große Zahl der angelaufenen Häfen zeigt, daß die Oldenburger Segler häufig neue Frachten aufnehmen mußten, um ihren Reedern ausreichenden Verdienst zu verschaffen.

Auch die Route der bereits erwähnten „Anna“¹¹⁶ kann anhand der Unterlagen verfolgt werden. Sie verließ Bremen am 28. August 1860, lief im Oktober und November mehrere englische Häfen (Ramsgate u. a.) und im November des folgenden Jahres Hongkong an. Nach längerem Kreuzen vor der chinesischen Küste traf sie Anfang 1863 in Shanghai ein, wo die Matrosen James Noon und A. Trullson angeheuert wurden. Hier zeigt sich — wie schon bei der „Solon“ —, daß die überwiegend aus Landeskindern bestehenden oldenburgischen Schiffsbesatzungen in außereuropäischen Häfen durch Ausländer ergänzt wurden, die meist mit den örtlichen Verhältnissen gut vertraut waren. Die

¹¹² 70—7125, Bark „Solon“.

¹¹³ Ebd.

¹¹⁴ Ebd.

¹¹⁵ 70—7107, Schonergaliote „Speculant“.

¹¹⁶ 70—7121, Barkschiff „Anna“.

„Anna“ hielt sich noch bis Herbst 1863 in chinesischen Gewässern auf und verließ Shanghai am 9. Oktober in Richtung New York, das sie nach siebenmonatiger Reise rund um Kap Horn im Mai 1864 erreichte. Anstelle des erkrankten Kapitäns Schulken übernahm nun der Obersteuermann Hugo Erdmann das Kommando über die „Anna“. Er war 1836 als Sohn des Regierungspräsidenten Erdmann in Eutin geboren, hatte nach dem Besuch der Marineschule in Triest als Portepeefähnrich in der preußischen Handelsmarine Dienst getan und war nach Absolvierung der Obersteuermannsklasse in der Elsfl ether Navigationsschule auf Oldenburger Schiffen gefahren. Unter Erdmanns Befehl segelte die „Anna“ Mitte September 1864 von New York über Manila nach Hongkong, wo sie im Frühjahr 1865 ankam, und von dort nach Rangoon in Burma weiter, um an diesem Platz eine Ladung Reis aufzunehmen. Rangoon wurde jedoch niemals erreicht, da das Schiff in der Nähe der burmesischen Küste strandete. Die 12köpfige Besatzung wurde gerettet und auf einem anderen Segler über Singapore nach Bremerhaven befördert ¹¹⁷.

Erwähnenswert ist die Fahrzeit oldenburgischer Segler in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, die sich oft aus den Schiffspapieren entnehmen läßt. Die Fahrtdauer hing nicht nur von der Länge der Route, sondern auch von der Bauart des Schiffes, der Art der Befrachtung und den Windverhältnissen ab. So konnte die Fahrzeit für die gleiche Strecke durchaus unterschiedlich ausfallen, wie die Betrachtung der Route Bremen—Riga im Jahre 1846 beweist. Die mit Ballast beladene „Anna Elisabeth“ benötigte für diese Strecke nur 9 Tage, während die Stückgut befördernde „Aline“ erst nach 14tägiger Reise in Riga einlief. Die „Seelust“ war sogar 16 Tage auf dieser Fahrt unterwegs. Für die Strecke Stettin—Riga brauchte die „Christine“ 9 Tage, während die von Hamburg nach Riga segelnde „Emma“ 18 Tage auf See war ¹¹⁸. Sehr viel länger dauerten Fahrten nach Übersee. Die Bark „Australia“ benötigte für die Route London—Bombay 83 Tage, die bereits erwähnte „Anna“ von Shanghai nach New York 215 Tage, das Vollschi ff „Julian“ von Brake nach Honolulu 157 Tage und die Bark „Schlosser“ 148 Tage von Rangoon nach Bremen ¹¹⁹.

Bei diesen langen Fahrten mußten die Schiffe unterwegs ihren Proviant und das Trinkwasser ergänzen und zu diesem Zweck bestimmte Zwischenstationen anlaufen. Besonders beliebt bei den Oldenburger Seeleuten waren im Pazifik Honolulu und im Atlantik St. Helena, wo kurz-

¹¹⁷ Ebd.

¹¹⁸ 31—13—73—16, Bericht des oldenburgischen Konsuls zu Riga für 1846.

¹¹⁹ 31—15—11—35b, Bericht des oldenburgischen Konsuls zu Bombay für 1859, Bark „Australia“; 70—7121, Bark „Anna“; Oesau, 100, Vollschi ff „Julian“; 31—15—11—183b, Berichte des oldenburgischen Konsuls zu St. Helena 1863—1867, Bark „Schlosser“.

fristig geankert und die Ergänzung der Ausrüstung und des Proviantes vorgenommen wurde¹²⁰.

Die Einkünfte der Reeder im Großherzogtum waren von der Zahl der durchgeführten Frachten und der Höhe der Frachtgebühren abhängig. Sie wurden meist in holländischen Gulden oder in Reichstalern festgesetzt und waren starken zeitlichen Schwankungen unterworfen. Je weiter der Bestimmungsort entfernt und je wertvoller die Fracht war, desto höher war die Transportgebühr. Bei sinkenden Aufträgen und zunehmender Konkurrenz durch Schiffe anderer Flaggen gingen die Frachtpreise deutlich zurück, wie die Entwicklung nach Ausbruch der Wirtschaftskrise von 1857 zeigte. 1856 betrug die Höhe der Transportgebühren auf den Seeschiffen des Oldenburger Jadegebiets¹²¹:

nach England für 1 Last Getreide	5 — 9	Rt.
von England für 1 Last Steinkohlen	7 — 8	
von der Ostsee für 1 Last Roggen und Holz	10 — 11	
von Norwegen für 1 Last Holz	4 $\frac{1}{2}$ — 5	
nach Holland für 1 Last Getreide	5 — 7	
nach Hamburg für 1 Last Getreide	2 $\frac{1}{2}$ — 3 $\frac{3}{4}$	
von Hamburg für 1 Last Roggen und Salz	3 $\frac{1}{2}$ — 4	
von und nach Bremen für 1 Last Getreide	1 $\frac{1}{2}$ — 3	

1858 waren dagegen die Preise sämtlich gesunken¹²²:

nach England für 1 Last Getreide	3 — 6	Rt.
von England für 1 Last Steinkohlen	5 — 6	
von der Ostsee für 1 Last Roggen und Holz	8 — 9	
von Norwegen für 1 Last Holz	4 — 4 $\frac{1}{2}$	
nach Holland für 1 Last Getreide	4 — 5	
nach Hamburg für 1 Last Getreide	2 — 3 $\frac{1}{2}$	
von Hamburg für 1 Last Roggen und Salz	3 — 3 $\frac{1}{2}$	
von und nach Bremen für 1 Last Getreide	1 $\frac{1}{2}$ — 3	

Der durchschnittliche Reedereigewinn für ein Seeschiff mittlerer Größe lag 1861 bei 500 Talern; 1864 war er jedoch wegen verschiedener Krisen (Amerikanischer Bürgerkrieg, Dänischer Krieg) auf 350 Taler gesunken. Dieser Rückgang verdeutlicht, daß die in der Mitte des 19. Jahrhunderts aufgeblühte Oldenburger Seeschiffahrt in den 60er Jahren zunehmend Einbußen erlitt¹²³.

Eine weitere Verdienstmöglichkeit für die Reeder des Großherzogtums war ihre Beteiligung an Auswanderertransporten nach Amerika, deren Zahl von 1840—1860 sprunghaft anstieg. Die Beförderung der Aus-

¹²⁰ Vgl. Jahresberichte der Konsuln zu Honolulu und St. Helena 1858—1867.

¹²¹ Stat. N., H. 5, 19.

¹²² Ebd.

¹²³ Stat. N., H. 10, 24.

wanderer richtete sich nach dem Gesetz vom 3. August 1853, das die Schiffseigner verpflichtete, für jeden Zwischendeckspassagier mindestens einen Raum von 12 Fuß Oberfläche des Passagierdecks zur Verfügung zu stellen. Die Kojen der Passagiere durften nicht mehr als in zwei Reihen übereinanderstehen und mußten mindestens 6 Fuß lang und 18 Zoll breit sein. Für jeden Passagier, ausgenommen die Kinder unter einem Jahr, war als Wochenration vorgesehen: 2½ Pf. Fleisch, 1 Pf. geräucherten Speck, 2 Pf. weißes und 3 Pf. schwarzes Brot, ¾ Pf. Butter sowie kleinere Mengen an Kartoffeln, Sirup, Kaffee und Tee. Wasser mußte bei Fahrten nach Übersee mindestens in einem Vorrat für 13 Wochen mitgeführt werden, wobei auf einen Fahrgast 1⅙ Oxhoft entfallen sollten. War jedoch das Schiff nach einer Gegend bestimmt, die südlich des nördlichen Wendekreises lag (auch New Orleans und Texas wurden dazu gerechnet, da das Schiff auf der Fahrt dorthin den nördlichen Wendekreis passieren mußte), so mußten für jeden Passagier 1⅓ Oxhoft mitgenommen werden¹²⁴.

Auf Bremer und Hamburger Auswandererschiffen war dagegen die Verpflegung reichlicher als auf Oldenburger Seglern. Beide Hansestädte versuchten einander die Fahrgäste abzujagen und ihre Schiffe als die bequemeren und schnelleren herauszustellen. „Wenn sich die Bremer rühmten, ihre Schiffe reichlicher zu verproviantieren, als die Konkurrenz es täte, so betonten die Hamburger, daß bei ihnen mehr Wert auf die Qualität gelegt und keinem Passagier amerikanisches, sondern nur in Hamburg oder Altona eingeschlachtetes Fleisch vorgesetzt würde“¹²⁵.

Oldenburg konnte sich gegen die hanseatische Konkurrenz, die das deutsche Auswanderergeschäft nahezu zu einem Monopol ausgebaut hatte, nicht durchsetzen und mußte sich mit dem wenigen begnügen, das Hamburg und Bremen nicht geschluckt hatten. Wie die Auswandererschiffe der beiden Hansestädte waren die Oldenburger häufig hoffnungslos überfüllt. Da kleinere Fahrzeuge im allgemeinen nur zwei Überfahrten im Jahr (Nordsee—New York, New York—Nordsee) durchführen konnten, waren die Kapitäne häufig bestrebt, das Zwischendeck bis zum Bersten mit Menschen anzufüllen. Dabei war Nebensache, ob die Zahl der Betten ausreichte. „Kräftige Männer mußten eben in den Kojengängen auf Matratzen schlafen und Familien so zusammenrücken, daß Mutter und Tochter oder 2 Kinder des gleichen Geschlechts dieselbe Bettstatt teilten“¹²⁶.

Der wichtigste oldenburgische Auswandererhafen war Brake, von wo im Jahre 1856 17 Oldenburger und 4 Bremer Schiffe insgesamt 3680 Passagiere nach Amerika beförderten. Nach der Krise des Folgejahres

¹²⁴ Strackerjan, *Schiffahrts-Handbuch*, 214ff., Gesetz v. 3. 8. 1853, Art. 15, 17; 1 Oxhoft = 1½ Ohm = 6 Anker = 156 Kannen.

¹²⁵ H. Wätjen, *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs*, Leipzig 1932, 135.

¹²⁶ Ebd., 143.

gingen die Beförderungsraten schlagartig zurück. 1860 waren es nur noch 1494 Fahrgäste, die von Brake auf 7 oldenburgischen, 3 bremischen und 1 hannoverschen Schiff nach Übersee transportiert wurden¹²⁷. Von einigen Oldenburger Schiffen ist die Zahl der Passagiere bekannt: die im Mai 1858 von Brake nach New York absegelnde Bark „O. Thyen“ hatte 239 Personen an Bord; sie wurde an Fassungsvermögen von der „von Berg“, übertroffen, die einen Monat später mit 300 Passagieren Brake in Richtung New York verließ. Im selben Jahr lief die „Hinrich“ mit Kurs auf Quebec in Brake aus; sie hatte 154 Fahrgäste an Bord¹²⁸. Dies zeigt, daß die Auswandererschiffe unter großherzoglicher Flagge meist Häfen in den USA und Kanada als Bestimmungsorte hatten. Die Reisezeit von der Weser nach New York war von den Wind- und Strömungsverhältnissen, der Takelung und der Befrachtung der Passagierschiffe abhängig. Nach dem Verzeichnis der von Bremen im Jahre 1840 expediten Auswandererschiffe schwankte die Fahrzeit nach New York zwischen 31 und 71 Tagen; nach New Orleans wurden zwischen 55 und 63, nach Baltimore 34—90, nach Philadelphia 30—65 und nach Charleston 44—53 Tage benötigt¹²⁹. Die großen Zeitunterschiede besonders auf den Fahrten nach New York, Baltimore und Philadelphia erklären sich aus der oft ungünstigen Witterung verbunden mit widrigen Winden im Nordatlantik, die den Schiffer zu langwierigem Kreuzen und weiten Umwegen veranlaßten. In der Jahrhundertmitte setzte sich in Bremen und Hamburg immer mehr die Segellinien- und Paketschiffahrt durch, wo die Hamburger Reedereien Sloman und Hapag bestimmend waren¹³⁰. Auch in Oldenburg wollte man nicht müßig bleiben und nahm die transatlantische Paketschiffahrt in Brake Anfang der 1850er Jahre auf. Sie fristete jedoch ein kümmerliches Dasein und wurde wenig später wieder eingestellt¹³¹. Der Passagepreis Bremen—New York war je nach der Unterbringung an Bord verschieden. Während 1853 für Kajütenpassagiere die Überfahrt 120 Rt. kostete, hatten Zwischendecker nur 50 Rt. zu bezahlen; Kinder unter 10 Jahren wurden mit 40 und Säuglinge unter einem Jahr mit 3 Rt. veranschlagt¹³².

Häufig brachen an Bord der vollgepferchten Auswandererschiffe ansteckende Krankheiten und Seuchen aus, die manchen schon vor Betreten der Neuen Welt dahinrafften¹³³. Zwar war, um ausreichende Belüftung zu gewährleisten, auf oldenburgischen Passagierschiffen die Ver-

¹²⁷ Stat. N., H. 5, 134.

¹²⁸ Braker Anzeiger v. 26. 5. und 9. 6. 1858.

¹²⁹ 31—13—73—14a, Übersicht der im J. 1840 von Bremen nach Nordamerika expediten Schiffe.

¹³⁰ Wätjen, 104; zu Sloman vgl. Jürgen Meyer, Hamburgs Segelschiffe 1795—1945, Norderstedt 1971, 16ff.

¹³¹ 31—13—73—219, Segelpaketschiffahrt zu Brake.

¹³² Bremer Weserzeitung v. 20. 9. 1853.

¹³³ Wätjen, 150f.

wendung von Ventilatoren und Luftschächten vorgeschrieben¹³⁴; dennoch wurde aus Nachlässigkeit oder finanziellen Gründen oft darauf verzichtet. Hinzu kamen der bisweilen rüde Ton und gelegentliche Übergriffe der Schiffsmannschaft gegen Passagiere, wobei allerdings auch manchmal diese schuldig waren. Wie unerträglich die Verhältnisse auf einem solchen Segler sein konnten, verdeutlichen die Beschwerden von Passagieren des oldenburgischen Schiffs „New York Packet“ über den Kapitän Gärdes und seine Mannschaft. Hierin heißt es¹³⁵: „Endlich am 22. [Mai 1853] ward das Schiff segelfertig; es hieß ‚New York Packet‘ geführt von Capitain Gärdes. Die meisten von uns hatten auf größere Schiffe accordirt und mußten auf dieses kleinere und noch Gott danken, daß man uns für unser Geld mitnahm und nicht wieder herauszog aus dem angewiesenen Platze . . . Die Kost war so schlecht zubereitet, daß niemand imstande war, dieselbe zu genießen. Kochen durfte sich auch keiner etwas selbst; wer dem Koche die Tasche gespickt hatte, erhielt einmal etwas warmes Wasser zu einer Suppe und weiter nichts . . . Syrup und Heringe erhielt man nur für schweres Geld sowie Pflaumen und Branntwein . . . Am 5ten [Juni] mußten wir Wasser zum Ballast einnehmen. Einige hielten sich zurück und sahen zu. Der Kapitain sah dies und kam wie ein Wütherich mit einem Eimer voll Wasser in der Hand und rief: ‚Ihr faules Volk, ihr denkt wohl, in Amerika werdet ihr so faulenzten können wie hier . . . ihr bekommt heute kein Wasser‘. Dies war auch der Fall, die Kinder schrien nach Wasser, wir hatten keines. Abends 7 Uhr sagten wir dem Kapitain, er solle Wasser herausgeben oder wir würden die Fässer anbohren und uns Wasser herausholen. Endlich nach einer langen Debatte mit dem Obersteuermann, in der derselbe sämtliche Passagiere Ochsen nannte, erhielten wir Wasser, aber nur die halbe Portion . . . Am 10. abends ging die Roheit am weitesten; eine Frau sagte dem Koch, er sollte ihr etwas mehr Wasser geben; darüber wurde er so wütend, daß er ein ganzes Maß Wasser auf die goß, die vor der Thür standen. Dadurch wurden 4 oder 5 tüchtig und gefährlich ins Gesicht verbrüht. Die einzelnen Roheiten sind zu zahlreich, um sie hier aufzuführen, denn keine Nacht konnte man ruhig schlafen; die Kranken wurden so verpflegt, daß es ein Graus war; der Kapitain sagte selbst, man solle den Wöchnerinnen keine Suppe kochen . . .“

Die Passagiere der „New York Packet“, die zumeist aus Schlesien, Rheinbayern und Sachsen stammten, gaben ihre Klagen vor dem vereidigten Notar des Staates New York Charles Henry Smith zu Protokoll und baten ihn, diese Mißstände „dem freien Volke der Americaner mit-

¹³⁴ StA Old., Best. 192 (Schiffahrtskommission Brake), A IV 6, Akte v. 17. 5. 1848, Luftzug in Passagierschiffen, mindestens zwei Ventilatoren bei mehr als 100 Passagieren.

¹³⁵ 70—7282, Nr. 37, Beschwerde der Passagiere des Schiffes „New York Packet“ gegen den Capitain Gärdes 1853—1857.

zuteilen, denn in der Zuversicht auf ihren Schutz unternehmen wir diese Reise, die ohne dies so viele Mühseligkeiten darbietet“¹³⁶. Die Beschwerden scheinen erfolgreich gewesen zu sein, da in der Folgezeit Kapitän Gärdes häufiger von Passagieren gelobt wurde¹³⁷.

Beim Oldenburger Staatsministerium wurden nicht nur Klagen über die Mißstände auf Auswandererschiffen, sondern auch über die Schmuggerei und Meuterei oldenburgischer Seeleute erhoben. Besonders in englischen Häfen waren Schmuggerei und Schleichhandel auf Seeschiffen unter Oldenburger Flagge weit verbreitet, wie der Generalkonsul Tiarks 1846 aus London nach Oldenburg berichtete. Er forderte die Abstellung dieser dem Ruf des Großherzogtums abträglichen Vergehen. Dabei spielte der verbotene Kleinhandel mit Salz, der nur den zum Kleinhandel Berechtigten gestattet war, wohl auch eine gewisse Rolle¹³⁸.

Im Jahre 1856 hatte sich das Staatsministerium mit einer Meuterei zu befassen, die an Bord des im Hafen von Liverpool ankernden Schiffs „Armin“ ausgebrochen war. Wie der Kapitän des Seglers, Rosenthal, berichtete, empörten sich 10 seiner Leute gegen ihn, die jedoch nur durch drei aufgewiegelt waren. Diese hatten den übrigen mit Schlägen gedroht, wenn sie wieder zur Arbeit gingen. Als die restliche Mannschaft aus 20 Mann die Arbeit wieder aufnahm und eine für Sydney bestimmte Warenladung an Bord verstaute, forderte der Obersteuermann die von den drei Rädelsführern verführten Matrosen nochmals auf, an ihre Arbeit zu gehen, worauf jedoch die Anführer zu fluchen und zu toben begannen und androhten, den Obersteuermann zu ermorden. Dem Kapitän gelang es jedoch mit Hilfe der britischen Behörden, der Meuterei Herr zu werden und die Beteiligten im Gefängnis inhaftieren zu lassen. Da die „Armin“ aber schnell auslaufen mußte und jede Hand an Bord gebraucht wurde, ließ er die weniger Schuldigen wieder auf das Schiff kommen und nur die Rädelsführer in Haft behalten¹³⁹.

Die Beurteilung dieses Vorfalles setzte die oldenburgischen Behörden in Verlegenheit, da die Strafgesetzgebung des Großherzogtums kein Vergehen oder Verbrechen der Schiffsmeuterei kannte. Man konnte daher über die Meuterer der „Armin“ nur eine Strafe von drei Monaten Gefängnis verhängen, falls diese von den britischen Behörden ausgeliefert wurden¹⁴⁰. Über die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit berichten jedoch die Akten nichts. Überhaupt war die Jurisdiktion über oldenburgische Staatsangehörige im Ausland trotz verschiedener diesbezüglicher Abkommen den Behörden des Großherzogtums weitgehend entzogen. Vor allem in Britisch Indien häuften sich die Klagen oldenburgi-

¹³⁶ Ebd.

¹³⁷ Ebd.

¹³⁸ 31—13—73—119, Beschwerde des Generalkonsuls Tiarks v. 26. 1. 1846; 31—13—73—217, Bestimmungen über den Handel mit Salz.

¹³⁹ 31—13—73—232, Bericht Rosenthals v. 1. 6. 1856.

¹⁴⁰ Ebd., Ber. der Regierung zu Oldenburg v. 9. 6. 1856.

scher Schiffsführer über eigenmächtige Eingriffe dortiger Beamter in ihre Disziplinargewalt und die verweigerte Auslieferung von Straftätern nach Oldenburg^{140a}.

Auch die Kaperei oldenburgischer Schiffe und die Wegschleppung der Seeleute in die Sklaverei ist im 19. Jahrhundert verschiedentlich bezeugt. Hierdurch wird deutlich, daß die Seefahrt auch in dieser Zeit noch ein großes Wagnis darstellte, das nicht nur durch Nebel, Sturm und Eis, sondern auch durch feindliche Kaperschiffe, vor allem aus den Barbareskenstaaten am Nordrande Afrikas, bedingt war. Bereits im Jahre 1817 hatte der oldenburgische Handelsagent in Lübeck, Carl von Schlözer, in Oldenburg die Errichtung einer Sklavenkasse nach lübischem Vorbild empfohlen, die zur Auslösung gefangener Seeleute verwendet werden sollte¹⁴¹. Die Mittel der Sklavenkasse sollten durch Beiträge des Schiffspersonals aus seiner monatlichen Heuer aufgebracht werden. Für den Freikauf eines Kapitäns waren 6000 Rt. vorgesehen; für die Auslösung von Steuerleuten wurden pro Kopf 3000 Rt. veranschlagt, während für einen Koch 2000 und einen Matrosen 1500 Rt. aufgewendet werden sollten¹⁴². Dieser Vorschlag wurde in Oldenburg dankbar aufgegriffen und schon bei der Auslösung des Kapitäns Arnd Wencke und seiner Mannschaft, deren Schiff „Leda“ auf dem Weg von Bordeaux nach Bremen von einem tunesischen Schiff gekapert worden war, verwendet. Die oldenburgische Besatzung war zunächst nach Tunis geschafft worden, wo sie über ein Jahr im Gefängnis auf ihre Freilassung warten mußte¹⁴³. Wenn auch immer wieder die kleineren Staaten an die Adresse der großen Seemächte den Wunsch richteten, diesem Unfug zu steuern und die allgemeine Sicherheit zur See wieder herzustellen, so blieb doch das Übel weiter bestehen¹⁴⁴. So liegt aus dem Jahre 1841 eine Akte vor, in der die Oldenburger Schiffer ihre Besorgnis über marokkanische Kreuzer im Mittelmeer zum Ausdruck brachten. Sie verwiesen auf Segler unter oldenburgischer Flagge, die Mittelmeerhäfen, u. a. Messina, anliefen und von dort Kurs auf St. Petersburg und andere Plätze an der russischen Ostseeküste nahmen. Da das Großherzogtum über keine Kriegsschiffe verfügte, empfahl man ihnen, die britische Flagge zu benutzen, was durch ein besonderes Abkommen möglich war¹⁴⁵. Die Führung fremder Flaggen durch Oldenburger Schiffe ist im 19. Jahrhundert vor allem in Kriegszeiten häufiger belegt. Besonders beliebt war die russische Flagge, die viele Oldenburger Segler zur Zeit des Deutsch-

^{140a} 31—15—11—6, Verfahren bei im Auslande begangenen Verbrechen und Vergehen oldenburgischer Schiffsmannschaften 1860.

¹⁴¹ 70—7278, Nr. 8, Plan zur Errichtung einer Sklavenkasse in Oldenburg.

¹⁴² Ebd.

¹⁴³ 70—7279, Nr. 10, Befreiung oldenburgischer Untertanen von einem tunesischen Kaperschiff 1817—1819.

¹⁴⁴ Ebd.

¹⁴⁵ 70—7281, Nr. 23, Gefahr durch marokkanische Kreuzer 1841.

Dänischen Kriegen 1864 vor allem auf der Fahrt nach Westindien und Mittelamerika benutzten, da die dänische Kriegsflotte auf der Antilleninsel St. Thomas einen Stützpunkt hatte^{145a}.

Ein trauriges Kapitel der Oldenburger Seefahrt waren auch die zahlreichen Schiffbrüche, Strandungen und Havarien, die nicht nur für die Reeder verlustreich waren, sondern auch manchem Seemann ein nasses Grab bescherten. In den Jahren 1856—1860 gingen unter oldenburgischer Flagge 63 Schiffe verloren, von denen 33 strandeten, 9 bei Sturm sanken, 3 auf Grund stießen und strandeten, 2 von anderen Schiffen angesegelt wurden und sanken, 1 bei Sturm leck wurde, 1 scheiterte, nachdem bei einem Sturm die Ankerketten gerissen waren, 8 ohne nähere Angaben verunglückten, 1 beim Aufseitholen behuf Ausbesserung auf die andere Seite fiel und 5 verschollen blieben. Die in diesem Zeitraum verlorengegangenen Seeschiffe hatten eine Besatzung von 494 Mann, von denen 85 ums Leben kamen¹⁴⁶.

Für die an der oldenburgischen Küste gestrandeten Schiffe war die Anwendung der Strandungsordnung von 1844 verbindlich, die alle eine Strandung oder Havarie wahrnehmenden Landeskinder zur sofortigen polizeilichen Meldung und zur Teilnahme an den Rettungsaktionen nach bestem Vermögen verpflichtete. Das eigenmächtige Wegschaffen und Bergen von Gütern auf gestrandeten Schiffen wurde unter strenge Strafe gestellt und dem Strand-Offizial aufgegeben, von allen aus einem gestrandeten Schiff geborgenen Gütern ein Verzeichnis zu erstellen. Für Rettung und Bergung der Waren durfte außer den baren Kosten nur ein angemessener Bergelohn berechnet werden. Personen, die falsche Signale gaben, Feuerbaken, Lampen und Lichter auslöschten und andere Wassermarken beseitigten oder veränderten, um auf diese Weise eine Strandung herbeizuführen, drohte eine fünfjährige Arbeitshausstrafe¹⁴⁷.

Die Durchführung der Bergungs- und Rettungsaktionen war häufig mit erheblichen Kosten verknüpft. Sie betragen bei der Rettung des oldenburgischen Kapitäns Franz und seiner Mannschaft vor Helgoland im Januar 1849 849 Rt. Sie verteilten sich auf folgende Posten¹⁴⁸:

Rettung von Kapitän und Mannschaft, Lotsenkosten	490 Rt.
bar an Kapitän zur Ausbezahlung der Mannschaft	168
Logis für Kapitän	23
Logis für Mannschaft	56
Reisekosten für Kapitän	9
Reisekosten für Mannschaft	50
Proviant auf der Reise	7
Sonstiges (Zollgebühren u. a.)	46

^{145a} 31—15—11—42b, Bericht des Konsuls zu Barranquilla für 1867.

¹⁴⁶ Stat. N., H. 5, 32.

¹⁴⁷ Strackerjan, 195ff., Strandungsordnung v. 29. 7. 1844.

¹⁴⁸ 31—13—73—172, Rettung des Kapitäns Franz zu Helgoland v. 31. 1. 1849.

1854 strandete vor der spanischen Küste in der Nähe von Gibraltar das oldenburgische Schiff „Margarethe“; hierbei kamen der Kapitän und ein Matrose ums Leben¹⁴⁹. 1857 sank an der chinesischen Küste das Barkschiff „Texas“; die schiffbrüchige Mannschaft rettete sich an Land, wurde jedoch dort von Einheimischen beraubt und ins Landesinnere verschleppt. In Oldenburg rief dieses Vergehen starke Proteste hervor, die über den großherzoglichen Konsul in Hongkong und den Geschäftsträger in Berlin dem kaiserlichen Hof in Peking zugeleitet wurden¹⁵⁰.

Auch Oldenburger Schiffe und Mannschaften retteten häufiger in Seenot geratene Personen, wie die zahlreichen Belege in den Akten beweisen. Als Beispiel sei hier die Bark „Australia“ genannt, die 1859 unter dem Kommando von Kapitän Wilhelm Gutkese von London nach Ostindien segelte. Bis zur Insel Tristan da Cunha herrschte gutes Wetter. Von da an aber berichtete der Kapitän, „unausgesetzten Sturm mit Hagelschauern, Regen und dicker Luft gehabt zu haben ... Da sehr schweres Wetter zu befürchten war, so wurden die Segel bis auf zwei kleine Sturmsegel eingenommen. Nachts gegen 12 Uhr begann es orkanmäßig zu stürmen; während einer halben Stunde wurde die ‚Australia‘ auf die Seite geworfen, Welle auf Welle stürzte über das gute Schiff und drohte alles fortzureißen, aber endlich erholte es sich wieder und gerade von dem Winde wegsteuernd, lief es bis zum Cap der Guten Hoffnung“. Vor dort wurde die Fahrt nach kurzem Aufenthalt fortgesetzt. Wie es in dem Schiffahrtsbericht weiter heißt, erblickte man am 21. Mai [1859] „circa 8 Meilen südlich von der ‚Australia‘ ein Schiff mit Notsignalen. Capitain Gutkese änderte sofort den Cours der ‚Australia‘, so daß er in die Nähe des nothbedrängten Schiffes kam, welches dann signalisierte, daß es im Sinken begriffen sei, daß die Pumpen verstopft und die Boote von den Wellen zertrümmert seien. Capitain Gutkese steuerte die ‚Australia‘ so nahe als es die hohen Wellen erlaubten an das sinkende Schiff hinan, sandte sodann sein life-boat, mit welchem es ihm gelang, unter Gottes Beistand die ganze Mannschaft, 11 Personen, des fremden Fahrzeuges vom Untergange zu retten“¹⁵¹. Da es sich hierbei um die englische Brigg „Stranger“ handelte, hielt das britische Marineministerium zu Whitehall eine Anerkennung dieser Rettungsaktion für angemessen. Auf Anordnung des Ersten Lords der Admiralität, John Russell, wurde Kapitän Gutkese ein Sextant überreicht, der von dem ersten Kunsthandwerker in London gearbeitet war. Außerdem wurden der Mannschaft und der Reederei „Visurgis“ als Eigentümerin der „Australia“ 220 Pf. Sterling zur Verfügung gestellt¹⁵².

¹⁴⁹ 31—13—73—214, Strandung des Schiffs „Margarethe“.

¹⁵⁰ 31—13—73—253, Untergang des Barkschiffs „Texas“ 1857—1858; Oldenburger Diarium 1857—1858.

¹⁵¹ 31—15—11—35b, Jahresbericht des Konsuls zu Bombay für 1859.

¹⁵² Ebd., Schreiben v. 17. und 29. 3. 1860.

III. Die Oldenburgische Seeschifffahrt im Spiegel der Oldenburger Konsulatsberichte

Mit dem Aufschwung der Seeschifffahrt hängt die Errichtung von oldenburgischen Auslandskonsulaten zusammen, deren Zahl in der Mitte des vorigen Jahrhunderts sprunghaft anstieg. Waren es 1845 nur 56, so wurden 1855 bereits 92 und 1865 154 Konsulate registriert. Sie waren folgendermaßen verteilt ¹⁵³:

Nordseehäfen	19	Mittel-, Schwarzes,	
Ostsee, Sund	20	Adriatisches Meer	19
Skagerrak, Kattegat	8	Landesinnere	5
Nördliches Eismeer	2	In Europa insgesamt	102
Ärmelkanal	11	Afrika	4
Atlantischer Ozean,		Amerika	36
Biskaya, Irland	18	Asien	9
		Australien	3

Diese Aufstellung zeigt, daß sich rund zwei Drittel der oldenburgischen Auslandsvertretungen im Jahre 1865 in Europa befanden. Unter den außereuropäischen Kontinenten stand Amerika an erster Stelle, gefolgt von Asien, Afrika und Australien.

Im folgenden sind die Auslandskonsulate aufgeführt, von denen aus der Zeit von 1855—1867 Angaben über den oldenburgischen Schiffsverkehr in ihren Bezirken vorliegen:

1. Abo/Turku (Finnland) ¹⁵⁴:
1861 3 Schiffe Wichtigste Routen und Frachten: Von englischen Häfen mit Gußeisen und Steinkohlen,
1865 1 Schiff nach Großbritannien mit Korn, Fleisch und
Durchschnittl. Größe Holz.
50 Last
2. Akyab (Burma) ¹⁵⁵:
1867 1 Schiff Von Buenos Aires mit Ballast, nach Falmouth
Größe 302 Last mit Reis.
3. Amoy (China) ¹⁵⁶:
1864 7 Schiffe Von Ningpo mit Ballast, nach Saigon mit
Größe 118—199 Last Gütern; von Singapore mit Ballast, nach
Saigon mit Gütern.

¹⁵³ Stat. N., H. 10, 37f.; vgl. StA Old., Best. 278—1 (Oldenburger Gewerbe- und Handelsverein), XII 10, Errichtung von Konsulaten 1847—1853; zum Konsulatswesen vgl. H. Hentzen, Das völkerrechtliche Exequatur, in: Auszüge aus Dr.-Dissertationen der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Georg-August-Universität zu Göttingen, Jg. 1925, ohne Seitenangabe; D. C. M. Platt, *The Cinderella Service, British Consuls since 1825*, London 1971.

¹⁵⁴ 31—15—11—20b, Berichte des Konsuls zu Abo für 1861, 1865.

¹⁵⁵ 31—15—11—25b, Ber. des Konsuls zu Akyab für 1867.

¹⁵⁶ 31—15—11—27b, Ber. des Konsuls zu Amoy für 1864.

4. Amsterdam¹⁵⁷:
1857 20 Schiffe Von russischen Häfen mit Weizen, Roggen, Leinsaat, nach Ostseehäfen mit Kaffee, Käse, Porzellan.
5. Antwerpen¹⁵⁸:
1858 18 Schiffe
1862 15 Schiffe
1866 14 Schiffe
Größe ca. 30—350 Last Von Montevideo mit Häuten und Wolle, nach Konstantinopel mit Stückgut; von Malaga mit Olivenöl, nach Bremen mit Stückgut.
6. Archangelsk (Rußland)¹⁵⁹:
1857 33 Schiffe
Größe durchschnittl.
80—100 Last Von englischen Häfen mit Kaffee, Blei, Salz, Kohle, nach Hamburg mit Teer, Roggen, Matten; von Sardinien mit Salz, nach London mit Dielenbrettern.
7. Bahia (Brasilien)¹⁶⁰:
1866 17 Schiffe Von Triest mit Mehl, nach Bremen mit Tabak; von Lissabon mit Salz, nach Falmouth mit Zucker.
8. Baltimore (USA)¹⁶¹:
1861 2 Schiffe Von der Weser mit Stückgut, nach Brasilien mit Mehl.
9. Barranquilla (Kolumbien)¹⁶²:
1867 31 Schiffe
Größe durchschnittl.
150 Last Von Hamburg mit Ballast, nach Bremen mit Landesfrüchten; von Curaçao mit Produkten, nach Bremen mit Landesfrüchten.
10. Batavia (Java)¹⁶³:
1858 2 Schiffe
1859 10 Schiffe
Größe 97—456 Last Von Manila mit Zigarren, Tauwerk und Schokolade, nach Bremen mit Reis, Arrak und Soja; von Kapstadt mit Ballast, nach Amsterdam mit Zucker, Tabak und Arrak.
11. Belfast (Nordirland)¹⁶⁴:
1859 3 Schiffe Von Taganrog mit Weizen; von Riga mit Rapssaat.
12. Bergen (Norwegen)¹⁶⁵:
1864 7 Schiffe Von Hamburg mit Stückgut, nach Narwa mit Heringen; von Hamburg mit Stückgut, nach Königsberg mit Heringen.
13. Bombay (Indien)¹⁶⁶:
1858 1 Schiff
1859 2 Schiffe
Durchschnittl. Größe
400 Last Von London nach Bombay; von Bombay nach Antwerpen (Fracht unbekannt).

¹⁵⁷ 31—13—73—32, Ber. des Konsuls zu Amsterdam für 1857.

¹⁵⁸ 31—13—73—33, Ber. des Konsuls zu Antwerpen für 1858; 31—15—11—22b, Ber. des Konsuls zu Antwerpen für 1862, 1866.

¹⁵⁹ 31—13—73—129, Ber. des Konsuls zu Archangelsk für 1857.

¹⁶⁰ 31—15—11—29b, Ber. des Konsuls zu Bahia für 1866.

¹⁶¹ 31—15—11—30b, Ber. des Konsuls zu Baltimore für 1861.

¹⁶² 31—15—11—42b, Ber. des Konsuls zu Barranquilla für 1867.

¹⁶³ 31—15—11—32b, Ber. des Konsuls zu Batavia für 1858, 1859.

¹⁶⁴ 31—15—11—33b, Ber. des Vizekonsuls zu Belfast für 1859.

¹⁶⁵ 31—15—11—34b, Ber. des Konsuls zu Bergen für 1864.

¹⁶⁶ 31—15—11—35b, Ber. des Konsuls zu Bombay für 1859.

14. **Bordeaux**¹⁶⁷:
1858 8 Schiffe Von Newcastle mit Kohle, nach Harburg mit
Größe 58—130 Last Wein; von Christiansand mit Holz, nach Ham-
burg mit Wein.
15. **Boston (USA)**¹⁶⁸:
1862 1 Schiff Route und Fracht nicht bekannt.
Größe 235 Last
16. **Boulogne (Frankreich)**¹⁶⁹:
1861 1 Schiff Von Jamaica mit Edelholz, nach Hamburg
1867 1 Schiff mit Stückgut.
17. **Buenos Aires**¹⁷⁰:
1859 3 Schiffe Von Lissabon mit Salz, nach Havanna mit
Trockenfleisch; von Bremen mit Ballast, nach
Antwerpen mit Talg.
18. **Cap-Haitien (Haiti)**¹⁷¹:
1861 4 Schiffe Von Bremen mit Ballast, nach Bremen mit
Größe ca. 130—150 Last Blauholz, Kaffee, Honig, Wachs und Häuten.
19. **Cardiff (Großbrit.)**¹⁷²:
1867 43 Schiffe Von London mit Ballast, nach Havanna mit
Durchschnittl. Größe Kohle; von Antwerpen mit Ballast, nach Rio
ca. 150—200 Last de Janeiro mit Kohle; von Brake mit Ballast,
nach Trinidad mit Kohle.
20. **Christiania (Norwegen)**¹⁷³:
1860 3 Schiffe Von Bremen mit Tabak, nach Bremen mit
Größe ca. 40—80 Last Holz.
21. **Christiansand (Norwegen)**¹⁷⁴:
1867 1 Schiff Von Bremen mit Tabak, nach Elsfleth mit
Holz.
22. **Ciudad Bolivar (Venezuela)**¹⁷⁵:
1858 5 Schiffe Von Argentinien mit Häuten und Fellen, nach
1864 3 Schiffe Bremen bzw. Hamburg mit Tabak, Kaffee,
Kakao.
23. **Cowes (Großbrit.)**¹⁷⁶:
1858 5 Schiffe Von Trinidad mit Zucker nach Hamburg; von
1861 2 Schiffe Rangoon mit Reis nach Bremen.
Größe ca. 250—400 Last
24. **Falmouth (Großbrit.)**¹⁷⁷:
1863 41 Schiffe Von New York nach Hamburg mit Petroleum;
1866 42 Schiffe von Santos mit Kaffee nach Altona; von Rio
Durchschnittl. Größe de Janeiro nach Göteborg mit Kaffee.
ca. 150 Last

¹⁶⁷ 31—13—73—25, Ber. des Konsuls zu Bordeaux für 1858.

¹⁶⁸ 31—15—11—40b, Ber. des Konsuls zu Boston für 1862.

¹⁶⁹ 31—15—11—37b, Ber. des Konsuls zu Boulogne sur Mer für 1861, 1867.

¹⁷⁰ 31—15—11—37b, Ber. des Generalkonsuls zu Buenos Aires für 1859.

¹⁷¹ 31—15—11—48b, Ber. des Konsuls zu Cap-Haitien für 1861.

¹⁷² 31—15—11—50b, Ber. des Konsuls zu Cardiff für 1867.

¹⁷³ 31—15—11—54b, Ber. des Konsuls zu Christiania für 1860.

¹⁷⁴ 31—15—11—55b, Ber. des Konsuls zu Christiansand für 1867.

¹⁷⁵ 31—15—11—57b, Ber. des Konsuls zu Ciudad Bolivar für 1858, 1864.

¹⁷⁶ 31—15—11—60b, Ber. des Vizekonsuls zu Cowes für 1858, 1861.

¹⁷⁷ 31—15—11—79b, Ber. des Konsuls zu Falmouth für 1863, 1866.

25. Galveston (USA)¹⁷⁸:
1860 2 Schiffe Von Liverpool mit Eisenwaren und Kohle,
nach Liverpool mit Baumwolle.
26. Genua (Italien)¹⁷⁹:
1862 14 Schiffe Von Bremen mit Tabak nach Neapel; von
Größe 80—125 Last Bremen mit Zucker nach Alicante.
27. Gibraltar¹⁸⁰:
1860 8 Schiffe Von Bahia mit Zucker nach Triest; von
1863 11 Schiffe Alexandria mit Weizen nach Falmouth.
28. Glasgow (Großbrit.)¹⁸¹:
1867 7 Schiffe Von Jamaica mit Zucker, nach Jamaica mit
Größe 100—150 Last Stückgut; von Kuba mit Zucker; nach Monte-
video mit Ballast.
29. Göteborg¹⁸²:
1862 5 Schiffe Von London mit Ballast, nach England mit
1866 6 Schiffe Hafer; von Brake mit Ballast, nach Kapstadt
mit Planken.
30. Hamburg¹⁸³:
1858 67 Schiffe Von Maracaibo nach Rio Grande do Sul; von
1859 82 Schiffe Alexandria nach Valencia; von Rotterdam
1865 100 Schiffe nach Stockholm; von Santos nach Santo Do-
Durchschnittl. Größe mingo; von Bremen nach Taganrog (Frachten
ca. 50—100 Last sind nicht angegeben).
31. Hartlepool (Großbrit.)¹⁸⁴:
1865 28 Schiffe Von Varel mit Ballast, nach Varel mit Kohle;
1866 28 Schiffe von Riga mit Hanf, nach Bremerhaven mit
Größe ca. 20—100 Last Kohle.
32. Havanna (Kuba)¹⁸⁵:
1866 7 Schiffe Von Macao mit Kulis, nach England mit
Größe ca. 200 Last Zucker; von Buenos Aires mit Fleisch, nach
England mit Zucker.
33. Helsingör (Dänemark)¹⁸⁶:
1866 34 Schiffe Von St. Petersburg nach Bremen mit Tauwerk;
1867 23 Schiffe von Memel nach Bremen mit Dielen; von
Größe ca. 50—200 Last Stettin nach Rouen mit Zink.
34. Hongkong¹⁸⁷:
1865 16 Schiffe Von Bangkok mit Reis, nach New York mit
1867 7 Schiffe Stückgütern; von Singapore mit Holz, nach
Größe 85—310 Last Macao mit Ballast.

¹⁷⁸ 31—15—11—82b, Ber. des Konsuls zu Galveston für 1860.

¹⁷⁹ 31—15—11—83b, Ber. des Konsuls zu Genua für 1862; zur Mittelmeerschiff-
fahrt vgl. auch Ludwig Beutin, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet*
bis zu den Napoleonischen Kriegen, Neumünster 1933.

¹⁸⁰ 31—15—11—84b, Ber. des Konsuls zu Gibraltar für 1860, 1863.

¹⁸¹ 31—15—11—85b, Ber. des Vizekonsuls zu Glasgow für 1867.

¹⁸² 31—15—11—87b, Ber. des Konsuls zu Göteborg für 1862, 1866.

¹⁸³ 31—15—11—92b, Ber. des Generalkonsuls zu Hamburg für 1858, 1859, 1865.

¹⁸⁴ 31—15—11—93b, Ber. des Konsuls zu Hartlepool für 1865, 1866.

¹⁸⁵ 31—15—11—95b, Ber. des Konsuls zu Havanna für 1866; vgl. auch H. Dane,
Die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu Mexiko und Mittelamerika
im 19. Jahrhundert (Forschungen zur internat. Sozial- und Wirtschaftsge-
schichte 1), Köln—Wien 1971.

¹⁸⁶ 31—15—11—97b, Ber. des Generalkonsuls zu Helsingör für 1866, 1867.

¹⁸⁷ 31—15—11—99b, Ber. des Konsuls zu Hongkong für 1865, 1867.

35. **Honolulu (Hawaii)**¹⁸⁸:
1865 3 Schiffe Als Walfänger von der Weser nach der Südsee.
36. **Hull (Großbrit.)**¹⁸⁹:
1865 7 Schiffe Von Stockholm mit Eisen, nach Cadiz mit
Größe 21—130 Last Kohle; von Königsberg mit Bohnen, zur Weser
mit Kohle.
37. **Kanton (China)**¹⁹⁰:
1859 3 Schiffe Von Hongkong mit Ballast, nach Havanna mit
Kulis.
38. **Kapstadt (Südafrika)**¹⁹¹:
1859 3 Schiffe Von Macao mit Reis, nach Havanna mit
1864 4 Schiffe Schafwolle; von der Weser mit Auswanderern
Größe ca. 150—250 Last nach Australien.
39. **Kingston (Jamaica)**¹⁹²:
1867 10 Schiffe Von Cardiff mit Kohle, nach Falmouth mit
Größe ca. 60—130 Last Zucker; von Bremen mit Manufakturen, nach
Bremen mit Landesfrüchten.
40. **Königsberg**¹⁹³:
1864 10 Schiffe Von Bremen mit Stückgut, nach Dünkirchen
1865 7 Schiffe mit Roggen; von Bergen mit Heringen, nach
Größe ca. 50—60 Last Leith mit Erbsen.
41. **Konstantinopel**¹⁹⁴:
1858 53 Schiffe Von Amsterdam mit Raffinaden, nach Fal-
Größe ca. 100—150 Last mouth mit Weizen; von Kertsch nach Ant-
werpen mit Leinsaat.
42. **Kronstadt (Rußland)**¹⁹⁵:
1867 64 Schiffe Von Antwerpen mit Schienen, nach der Weser
Größe 44—130 Last mit Roggen; von New York mit Petroleum,
nach Dundee mit Flachs.
43. **Leith (Großbrit.)**¹⁹⁶:
1860 12 Schiffe Von St. Petersburg mit Raps, nach Riga mit
1866 13 Schiffe Kohle; von Kronstadt mit Weizen, nach Barcel-
lona mit Kohle.
44. **Livorno (Italien)**¹⁹⁷:
1859 2 Schiffe Von Hamburg mit Spiritus, nach Konstanti-
1861 7 Schiffe nopel mit Ballast; von Genua mit Ballast, nach
Stockholm mit Marmor.
45. **Lübeck**¹⁹⁸:
1857 2 Schiffe Von Bremen mit Kolonialwaren, nach Bremen
1865 3 Schiffe mit Teer; von Grangemouth mit Kohle, nach
Größe ca. 50—100 Last Windau mit Ballast.

¹⁸⁸ 31—15—11—100b, Ber. des Konsuls zu Honolulu für 1865.

¹⁸⁹ 31—15—11—101b, Ber. des Konsuls zu Hull für 1865.

¹⁹⁰ 31—15—11—47b, Ber. des Konsuls zu Kanton für 1859.

¹⁹¹ 31—15—11—49b, Ber. des Konsuls zu Kapstadt für 1859, 1864.

¹⁹² 31—15—11—111b, Ber. des Konsuls zu Kingston für 1867.

¹⁹³ 31—15—11—109b, Ber. des Konsuls zu Königsberg für 1864, 1865.

¹⁹⁴ 31—13—73—178, Ber. des Konsuls zu Konstantinopel für 1858.

¹⁹⁵ 31—15—11—61b, Ber. des Vizekonsuls zu Kronstadt für 1867.

¹⁹⁶ 31—15—11—112b, Ber. des Konsuls zu Leith für 1860, 1866.

¹⁹⁷ 31—15—11—117b, Ber. des Konsuls zu Livorno für 1859, 1861.

¹⁹⁸ 31—15—11—121b, Ber. des Konsuls zu Lübeck für 1857, 1865.

46. Malta (Mittelmeer)¹⁹⁹:
 1860 2 Schiffe Von Cardiff mit Kohle, nach Messina mit
 1864 3 Schiffe Ballast.
47. Matanzas (Kuba)²⁰⁰:
 1865 3 Schiffe Von Newcastle mit Kohle, nach New York
 Größe ca. 100—300 Last mit Zucker; von Buenos Aires mit Trocken-
 fleisch, nach Havanna mit diverser Ladung.
48. Messina (Italien)²⁰¹:
 1860 2 Schiffe Von Marseille mit Steinkohlen, nach Falmouth
 1862 5 Schiffe mit Schwefel; von Newcastle mit Kohle, nach
 Konstantinopel mit Ballast.
49. Newcastle (Großbrit.)²⁰²:
 1860 98 Schiffe Von Cadiz mit Kupfererz, nach Kronstadt mit
 1862 83 Schiffe Kohle; von Bremen mit Ballast, nach Peters-
 burg mit Kohle.
50. New Orleans (USA)²⁰³:
 1856 6 Schiffe Von Bremen mit Passagieren, nach Bremen
 1860 3 Schiffe mit Tabak; von Brake mit Passagieren, nach
 Größe 180—300 Last Bremen mit Baumwolle und Tabak.
51. New York²⁰⁴:
 1858 12 Schiffe Von der Weser mit Passagieren und Stückgut,
 1862 29 Schiffe nach Bremen mit Getreide, Manufakturen.
52. Pernambuco (Brasilien)²⁰⁵:
 1860 2 Schiffe Von Liverpool mit Stückgut, nach Liverpool
 mit Zucker.
53. Pillau (Ostpreußen)²⁰⁶:
 1857 11 Schiffe Von Bahia mit Zucker, nach Hull mit Lein-
 1859 7 Schiffe saat; von Malaga mit Öl, nach Grangemouth
 Größe ca. 50—100 Last mit Lumpen.
54. Plymouth (Großbrit.)²⁰⁷:
 1863 7 Schiffe Von Rio Grande do Sul mit Fellen, nach Car-
 1867 5 Schiffe diff mit Ballast; von Newcastle nach Cadiz
 Größe ca. 50—100 Last mit Kohle.
55. Riga²⁰⁸:
 1865 20 Schiffe Von Rostock mit Steinen, nach Helsingör mit
 Größe ca. 50—100 Last Flachs; von Bremen mit Stückgut, nach Hel-
 singör mit Holz.

¹⁹⁹ 31—15—11—129b, Ber. des Konsuls zu Malta für 1860, 1864.

²⁰⁰ 31—15—11—138b, Ber. des Konsuls zu Matanzas für 1865.

²⁰¹ 31—15—11—131b, Ber. des Konsuls zu Messina für 1860, 1862.

²⁰² 31—15—11—140b, Ber. des Konsuls zu Newcastle für 1860, 1862.

²⁰³ 31—13—73—224, Ber. des Konsuls zu New Orleans für 1856; 31—15—11—
 141b, Ber. des Konsuls zu New Orleans für 1860.

²⁰⁴ 31—15—11—143b, Ber. des Konsuls zu New York für 1858, 1862; Wätjen,
 Nordatlantikverkehr, 91.

²⁰⁵ 31—15—11—154b, Ber. des Konsuls zu Pernambuco für 1860.

²⁰⁶ 31—13—73—180, Ber. des Konsuls zu Pillau für 1857; 31—15—11—157b,
 Ber. des Konsuls zu Pillau für 1859.

²⁰⁷ 31—15—11—158b, Ber. des Konsuls zu Plymouth für 1863, 1867.

²⁰⁸ 31—15—11—113b, Ber. des Konsuls zu Libau und Riga für 1865.

56. Rio de Janeiro²⁰⁹:
 1865 17 Schiffe Von Philadelphia mit Mehl, nach New York
 1866 27 Schiffe mit Kaffee; von Montevideo mit Kleie, nach
 Größe ca. 100—300 Last Triest mit Kaffee.
57. Rio Grande do Sul (Brasilien)²¹⁰:
 1862 9 Schiffe Von Cadiz mit Salz, nach Falmouth mit Asche;
 1866 4 Schiffe von Montevideo mit Stückgut, nach New York
 mit Häuten.
58. Rotterdam²¹¹:
 1861 8 Schiffe Von Riga mit Getreide, nach Newcastle mit
 1862 17 Schiffe Ballast; von Burma mit Reis, nach New
 Orleans mit Ballast.
59. Santiago (Kuba)²¹²:
 1866 7 Schiffe Von England mit Kohle, nach Bremen mit
 1867 6 Schiffe Tabak; von England mit Kohle, nach Manzanillo
 mit Ballast.
60. St. Petersburg²¹³:
 1858 57 Schiffe Von Bergen mit Heringen, nach London mit
 Größe ca. 30—100 Last Hafer; von Antwerpen mit Schienen, nach
 Bremen mit Roggen; von Liverpool mit Salz,
 nach der Weser mit Roggen.
61. St. Thomas (Westindien)²¹⁴:
 1866 19 Schiffe Von Cardiff mit Kohle, nach Santo Domingo
 1867 19 Schiffe mit Ballast; von Bremen nach Maracaibo mit
 Größe 150—300 Last Ballast.
62. Stettin²¹⁵:
 1862 15 Schiffe Von Memel mit Ballast, nach Jamaica mit
 1863 14 Schiffe Holz; von New York mit Petroleum, nach
 Größe ca. 30—100 Last Bordeaux mit Holz.
63. Stockholm²¹⁶:
 1858 10 Schiffe Von England mit Kohle, nach der Weser und
 Jade mit Roh- und Stangeneisen.
64. Triest²¹⁷:
 1864 7 Schiffe Von Rio de Janeiro mit Kaffee, nach Pernam-
 1867 6 Schiffe buco mit Mehl; von Brasilien mit Kaffee, nach
 Größe ca. 70—100 Last Bahia mit Stahl.
65. Windau (Rußland)²¹⁸:
 1862 4 Schiffe Von Malmö mit Ballast, nach Bremen mit
 1863 4 Schiffe Brettern; von London mit Ballast, nach Bre-
 men mit Brettern.
66. Wisby (Gotland)²¹⁹:
 1867 4 Schiffe Von Riga nach Bremen mit Holz; von Peters-
 Größe 60—76 Last burg nach Kopenhagen mit Hafer.

²⁰⁹ 31—15—11—174b, Ber. des Konsuls zu Rio de Janeiro für 1865, 1866.

²¹⁰ 31—15—11—173b, Ber. des Konsuls zu Rio Grande do Sul für 1862, 1866.

²¹¹ 31—15—11—175b, Ber. des Konsuls zu Rotterdam für 1861, 1862.

²¹² 31—15—11—184b, Ber. des Konsuls zu Santiago für 1866, 1867.

²¹³ 31—15—11—155b, Ber. des Generalkonsuls zu St. Petersburg für 1858.

²¹⁴ 31—15—11—186b, Ber. des Konsuls zu St. Thomas für 1866, 1867.

²¹⁵ 31—15—11—192b, Ber. des Generalkonsuls zu Stettin für 1862, 1863.

²¹⁶ 31—15—11—193b, Ber. des Konsuls zu Stockholm für 1858.

²¹⁷ 31—15—11—207b, Ber. des Generalkonsuls zu Triest für 1864, 1867.

²¹⁸ 31—15—11—224b, Ber. des Vizekonsuls zu Windau für 1862, 1863.

²¹⁹ 31—15—11—227b, Ber. des Konsuls zu Wisby für 1867.

Die Angaben zeigen, wie engmaschig das Netz des oldenburgischen Schiffsverkehrs auf allen Weltmeeren war. Während 1846 noch mehr als 85 v. H. der Seeschiffe unter großherzoglicher Flagge englische, preußische und russische Häfen anliefen²²⁰, spielte in den 1850er und 1860er Jahren die Verbindung mit außereuropäischen Plätzen eine immer wichtigere Rolle. Hier waren es die Häfen Südamerikas, vor allem Brasiliens, und Westindiens, wo die Oldenburger Flagge häufiger zu sehen war. Die wichtigsten Umschlagplätze für die brasilianischen Exportgüter Kaffee und Zucker waren Rio de Janeiro und Bahia, wo im Jahre 1866 27 bzw. 17 oldenburgische Schiffe eintrafen. Diese für Überseehäfen erstaunlich hohe Schiffsfrequenz erklärt sich aus dem Umstand, daß 1866 aus Rio nahezu zwei Millionen Sack Kaffee exportiert wurden²²¹, während in Bahia die Zuckerausfuhr an der Spitze stand. In Westindien waren es die Häfen von St. Thomas, Kuba und Jamaica, die bevorzugt von den Oldenburger Seglern angelaufen wurden. So beförderten diese Kulis von Shanghai oder Macao nach Havanna und nahmen dort Zucker auf, der nach Europa, vor allem nach England und den Hansestädten, bestimmt war. Die zweite Stelle im Oldenburger Überseeverkehr nahmen die süd- und ostasiatischen Gewässer ein, die in der Mitte des 19. Jahrhunderts immer häufiger befahren wurden. Der wichtigste Hafen war hier Hongkong, wo 1865 16 Schiffe unter Oldenburger Flagge registriert wurden, gefolgt von Amoy und Batavia. Die Schiffe kreuzten oft mehrere Jahre in fernöstlichen Gewässern, ehe sie entweder auf dem Wege durch die Südsee und um Kap Horn oder durch den Indischen Ozean und um das Kap der Guten Hoffnung in die Heimat zurückkehrten. Auch das Mittelmeer wurde von den Oldenburger Seglern häufig befahren, die Getreide von den südrussischen Häfen über Konstantinopel oder Weizen aus Ägypten, Schwefel aus Messina oder Marmor aus Livorno durch die Straße von Gibraltar nach West- bzw. Nordeuropa transportierten. Der meistbesuchte Hafen war Konstantinopel, wo 1858 53 Schiffe unter der Flagge des Großherzogtums Anker warfen. Nach wie vor blieb aber der Nord- und Ostseeraum ein Schwerpunkt der oldenburgischen Handelschiffahrt, wie die hohen Schiffsfrequenzen in britischen und russischen Häfen zeigen. In Großbritannien wurde Newcastle im Jahre 1860 von 98 Oldenburger Schiffen angelaufen, die von dort Steinkohlen in alle Welt transportierten. Unter den Ostseehäfen standen St. Petersburg und sein Vorhafen Kronstadt an erster Stelle, wo die Industriegüter Westeuropas, u. a. Eisenbahnschienen zum Ausbau des russischen Bahnnetzes, importiert und Agrarprodukte, vor allem Getreide, Flachs und Hanf, ausgeführt wurden. Ein wichtiger Umschlagplatz war auch Antwerpen,

²²⁰ 31—13—73—118, Nachrichten des Bestandes der unter oldenburgischer Flagge fahrenden Handelsfahrzeuge 1845—1856.

²²¹ H. Wätjen, Die Hansestädte und Brasilien 1820 bis 1870, in: Weltwirtschaftliches Archiv, 22. Juli 1925, H. 1, 43.

während Helsingör als Durchgangsstation für die Schiffe zwischen Nord- und Ostsee Bedeutung hatte. Stockholm spielte dagegen für die oldenburgische Handelsflotte nur eine zweitrangige Rolle.

Wie die Oldenburger Konsulatsberichte verdeutlichen, hatten viele Segler, die im Besitz von Reedern aus dem Großherzogtum waren, die Hansestädte Hamburg und Bremen als Ausgangs- und Zielhafen. Dies zeigt die enge Bindung der Oldenburger Seeschifffahrt an Handel und Wirtschaft dieser Hansestädte. Hier bestätigt sich die bereits erwähnte Tatsache, daß die Schiffe unter großherzoglicher Flagge zumeist nicht dem eigenen, sondern dem auswärtigen Handel dienten und Frachten für fremde Rechnung, besonders für die von Bremer und Hamburger Kaufleuten, transportierten. Insofern kann die Oldenburger Handelschifffahrt nicht als wirkliche Konkurrenz für die beiden Hansestädte angesehen werden. Die Oldenburger stellten häufig nur die Schiffe für das Bremer und Hamburger Handelsgeschäft. Der Höhepunkt des oldenburgischen Schiffsverkehrs im Hamburger Hafen lag im Jahre 1865, in dem 100 Schiffe unter der Flagge des Großherzogtums dort eintrafen. Sie waren überwiegend an südamerikanische und westindische Häfen adressiert. Diese Zielrichtung verdeutlicht einmal mehr die engen Verbindungen Oldenburgs mit dem Handel Hamburgs, das sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Brennpunkt des Brasilgeschäfts auf dem europäischen Festland entwickelt hatte²²². Je lebhafter sich Hamburgs Verkehr mit Brasilien gestaltete, desto dringender wurde für die hansischen Kaufleute die Notwendigkeit, sich bei ihrem Frachtgeschäft oldenburgischer Schiffe zu bedienen.

Da die Segelschifffahrt stark von den Witterungsverhältnissen abhing, war der Oldenburger Schiffsverkehr im Hamburger Hafen jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen. Der Tiefpunkt lag in den Wintermonaten Dezember bis März, während im April 1865 bereits 21 Segler unter großherzoglicher Flagge dort ankamen. Im Sommer nahm ihre Zahl wieder ab, da sich viele Fahrzeuge auf transatlantischer Fahrt befanden; dagegen wurde im September mit 16 Schiffen nochmals ein Höhepunkt registriert, da viele Kapitäne noch vor Einbruch der stürmischen Witterung ausliefen, um ihren Bestimmungsort rechtzeitig zu erreichen.

IV. Ausblick

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß das Großherzogtum Oldenburg in der Mitte des vorigen Jahrhunderts neben den Hansestädten Hamburg und Bremen und dem Königreich Hannover einen wichtigen Platz in der deutschen Seeschifffahrt einnahm. In dieser Zeit vollzog sich sowohl ein Wandel in der Größe und Bauart als auch in der Zielrichtung

²²² Ebd., 36.

der Oldenburger Seeschiffe. Die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vorherrschenden Gattungen holländischer Prägung wie Kuff, Smack und Tjalk traten immer mehr zurück und machten dem von amerikanischen Vorbildern beeinflussten Langschiffstyp wie Schoner, Brigg und Bark Platz, die sich als hochseefähige Großfahrzeuge besser für überseeische, mehrjährige Fahrten eigneten. Besonders beliebt waren in Oldenburg in der Jahrhundertmitte die Schonerbriggs, die den gleichfalls häufig vertretenen Schonergalioten zunehmend Konkurrenz machten und sich als Schnellsegler für die rasche Bewältigung überseeischer Routen empfahlen. Für die Verwendung der Schonerbriggs sprachen auch finanzielle Erwägungen, da sie weniger Personal als die vollgetakelten Briggs erforderten. Aus diesem Grunde wurde auch der Bark gegenüber dem Vollschiff häufig der Vorzug gegeben. Der Trend nach größeren und schnelleren Seeschiffen ging Hand in Hand mit der wachsenden Beteiligung Oldenburgs an außereuropäischen Fahrten, insbesondere in amerikanischen und süd- und ostasiatischen Gewässern. Dabei beschränkten sich die Schiffe unter großherzoglicher Flagge nicht nur auf den Transport von Gütern, sondern nahmen auch am Walfang in der „Südsee“ und an der Beförderung von Auswanderern nach Übersee teil. Die Reeder erzielten bei längeren Fahrten ihrer Schiffe in entfernte Breiten einen höheren Gewinn, da diese seltener Aufenthalt hatten und besser ausgelastet waren als bei Reisen nach nahen Plätzen. Zu diesem Gesichtspunkt kamen die durch zahlreiche Kriege in Europa verursachten Handelsbeschränkungen sowie der erst 1857 aufgehobene Sundzoll, wodurch die Schifffahrt des Großherzogtums beeinträchtigt wurde. Dennoch warf auch die europäische Fahrt bisweilen einträgliche Gewinne ab, wie die vielen Oldenburger Schiffe in britischen und russischen Häfen zeigen.

Da Erwerb und Unterhaltung eines Seeschiffs für den einzelnen in der Regel zu teuer waren, herrschte in der Mitte des vorigen Jahrhunderts in Oldenburg die Partenreederei vor. Daneben bildeten sich Aktiengesellschaften, die die Schifffahrt in größerem Rahmen betrieben und über mehrere hochseefähige Großfahrzeuge verfügten. Sie richteten ihr Augenmerk auf bestimmte gewinnversprechende Bereiche wie den Walfang, Passagiertransport und die Chinafahrt, waren aber auf die Dauer der großen internationalen Konkurrenz nicht gewachsen, wie ihr Konkurs oder die Verringerung ihrer Schiffe nach der Wirtschaftskrise von 1857 beweist. Trotz dieser ungünstigen Entwicklung waren jedoch in den 1860er Jahren Oldenburger Schiffe auf allen Meeren und in zahlreichen europäischen und überseeischen Häfen zu sehen, und auch nach Errichtung des Deutschen Reiches bis in die Gegenwart stellt die Seeschifffahrt einen wichtigen Erwerbszweig der Bevölkerung des Oldenburger Raumes dar.

MISZELLEN

TWO HANSEATIC HOUSES IN THE SHETLANDS

by
J. W. TONKIN

It is known that the merchants of the Hanseatic League had trading booths or 'factories' in the islands and traded there from the early 16th to the early 18th century¹, but as far as the writer can trace none has previously been recorded. Tombstones of Bremen merchants still survive in the ruined church of Lunda Wick on Unst dated 1573 and 1585². It seems that each trader or trading firm had a 'factory' or booth where goods were stored and there was frequently a building for curing fish. To this would come each summer a vessel from the home port to collect the salted fish, fish oil, butter, ponies, cows, sheep, seal and other skins which the islands produced.

Busta House, map reference HU 348670, overlooking the small harbour of that name on the west side of the main island on the inlet of Busta Voe is dated 1714 and was built by the Gifford family. It has three storeys plus attics with crow-stepped gables as found in Lerwick, the Orkneys and the east coast of Scotland. To the west is a three-storey extension probably of later 18th-century date.

To the south of this house and at right angles to it stood a separate building which has been linked to it by a porch containing an entrance hall and stair-well. A doorway has been cut through the north gable wall at ground-floor level to give access to this. This earlier building is now a comfortable part of the house, but until recently it consisted of two rooms, one either side of a central entry with a big open room running the full length upstairs. It has rubble walls almost 4 ft. thick, is harled and has crow-stepped gables. The ground-floor was cobbled with beach boulders. This has now been refloored, the central entry has been blocked and the partitions removed. The windows were until recently narrow loops. There appears to have been no ground-floor heating originally, but there is now a fireplace at each end, one inserted not earlier than c. 1800, the other, at the north end, being definitely modern. It would seem that the ground-floor rooms were stores, and the big first-floor hall is supposed to have been the place where Hanseatic merchants did their

¹ Royal Com. Ancient Mon. (Scot.), Inventory of Shetland (1946), 128.

² G. MacDonald, More Shetland Tombstones, Proc. Soc. Antiq. Scot. (1935), LXIX, 27—36, cf. H. Entholt und L. Beutin, Bremen und Nordeuropa (Quellen u. Fschg. z. bremischen Handelsgeschichte 1, 1937), 17.

business. This tradition was told to the writer when he visited the house in 1972 by the then owner, the late Sir Basil Neven-Spence, who also stated that it was a 15th-century building.

This seems possible; certainly it is considerably older than the main house and if not 15th is unlikely to be later than the 16th century. Houses in more exposed positions than this in Lerwick have a much lighter construction. It is completely out of character with anything else on the islands except one or two buildings in Lerwick and even they appear to be more recent than this. The tradition appears to be a very old one and there seems to be no reason at all why this should not be a Hanseatic house.

The other house which is traditionally said to be Hanseatic is on the well-sheltered harbour of Symbister on the western side of the island of Whalsay, map reference HU 544628. It has certain similarities to the 'lodberries' which are the oldest houses on the main island at Lerwick. It has its own small private pier and harbour with a crane on the pier and a wheel for a hoist on the 'store' itself. This building has a capped chimney typical of the late 15th to early 17th century in many of the stone areas of the British Isles. Its nearest dateable neighbour is probably that on Provost Ross' House at Aberdeen dated 1593. Again this is a building out of character with almost everything else on the islands, and there seems no reason to doubt the tradition.

No complete building as early as this seems to survive in Lerwick or Scalloway, its predecessor as capital, except the castle at the latter dated 1600. However, the lodberries of Lerwick, some of which were built c. 1750—60, and certain houses in Stromness, the old capital of the Orkneys, are similar to the Whalsay example and may well have been carrying on the building pattern of the Hanseatic merchants. These 18th-century houses with their landing stages, stores, office and fish-curing chamber as well as living accommodation were definitely built for trading purposes and probably continue an older tradition.

BÜRGERTUM — HANDELSKAPITAL — STÄDTEBÜNDE

Bericht und Bemerkungen über einen neuen Band „Hansische Studien“

von
JÜRGEN ELLERMEYER

Unter dem obenstehenden Titel haben Konrad Fritze, Eckhard Müller-Mertens und Johannes Schildhauer „Hansische Studien III“ herausgegeben, und zwar als Band XV der Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte (Weimar: Böhlau Nachf. 1975, 282 S.). Der Band soll, wie die „Hansischen Studien“ (1961) und die „Neuen Hansischen Studien“ (1970), Auskunft geben über wichtige Ergebnisse der jährlichen Arbeitstagungen der Hansischen Arbeitsgemeinschaft der Historiker-Gesellschaft der DDR (bis zur Trennung 1970: Arbeitsgemeinschaft in der DDR des Hansischen Geschichtsvereins).

Er berücksichtigt die Tagungen Halle 1971, Frankfurt/Oder 1972 und Neubrandenburg 1973, von denen die erste dem „Verhältnis des städtischen Bürgertums zur Architektur und bildenden Kunst der Hansestädte im Feudalismus und die Aufnahme progressiver Traditionen im sozialistischen Städtebau“ gewidmet war, die zweite das Problem „der progressiven Rolle des Handelskapitals und ihrer Grenzen“ behandelte und die letzte der Erforschung von „Charakter und Funktion der Städtebünde in der Feudalgesellschaft“ galt. Der erste Fragenkreis, Bürgertum und Architektur / bildende Kunst — Städtebau, ist nur in zwei der jetzt veröffentlichten Beiträge angesprochen; ihnen ist ein weiterer zur Sozialgeschichte Rigas beigefügt. Wohl wegen dieser Divergenz ließen die Herausgeber das klar formulierte Rahmenthema der Hallenser Tagung fallen und nannten den Abschnitt statt dessen: „Zu Einzelfragen städtischer Geschichte“. Helmi Üprus/Tallinn (Reval) berichtet in seinem Aufsatz „Die Architektur der Altstadt Tallinns und ihre Abhängigkeit von der mittelalterlichen sozialen Struktur“ über Ergebnisse einer „systematischeren kunstgeschichtlichen Forschung“, die aus der Beschäftigung mit der Altstadt als Rekonstruktionsbasis möglich wurde. Er bleibt damit zwar hinter dem Anspruch der zweiten Hälfte des Titels zurück, der methodisch eher erfüllt wurde von Frank-Dietrich Jacob in dessen Buch über „Die Görlitzer bürgerliche Hausanlage der Spätgotik und Frührenaissance. Studien zur Problematik der Wechselbeziehungen zwischen sozialökonomischer Struktur und bürgerlichem Hausbau im Zeitalter der frühbürgerlichen Revolution“ (Schriftenreihe des Ratsarchivs der Stadt Görlitz Bd. 6 / Görlitz 1972). Doch zeigt Üprus, welch reichhaltiges

Material in Reval bei einer „umfassenden Bestandsaufnahme aller Häuser“ — ca. 1500 in der Altstadt — genutzt werden kann, um die Betrachtung von einzelnen Baudenkmalern auszuweiten auf eine solche von Ensembles und Gesamtstruktur. Für sozialgeschichtlich wichtige Ergebnisse müßten wohl Quantifizierungen versucht (Behausungsziffern, Haustypen- und Bevölkerungszahl) und schriftliche Quellen stärker einbezogen werden.

„Zum Problem der Hansekultur und Hansekunst“ äußert sich Nikolaus Zaské / Greifswald. Mit der Ausgangsfrage, ob „das Hansische überhaupt von der mittelalterlichen Kunst der Hansestädte abgehoben“ werden kann, stellt er zunächst methodische, i. e. S. Probleme der Begriffsbildung vor. Schon Dollingers knappe Vorbemerkungen zu dem, was er in seiner Gesamtdarstellung der Hanse trotz gewisser Vorbehalte unter der Überschrift „Die hansische Kultur“ versammelte, müssen als Fortschritt auf dem Wege zur fälligen „Kunstgeschichte der Hansestädte und ... Stilgeschichte des Hansischen“ gewertet werden — u. a. da er das Verhältnis des ‚Wirtschaftshansischen‘ zum ‚Kulturhansischen‘ erklärt wissen will —; von Zaské selbst ist noch Wichtiges zu erwarten. Dies einmal wegen der Nüchternheit — die er ja auch an dem von ihm eingehend untersuchten Backsteinbau Norddeutschlands rühmte — in Verbindung mit scharfsinniger Übersicht, und besonders deshalb, weil er das Gebot der Zusammenarbeit zwischen Historikern und Kunsthistorikern selbst ernst nimmt. Zur Erinnerung: in den Hansischen Geschichtsblättern der letzten Jahre gibt es keine entsprechenden Arbeiten; Volker Plagemann hat auf den Hansetagen 1967 (Soest; HGbl. 1968) und 1975 (Bremen) immerhin Einzelaspekte behandelt — Kunstströmungen/Handelswege und Architektur als Geschichtsquelle —, aber demgegenüber konnte im Verein der Freunde der Hamburger Kunsthalle im November 1975 zum Thema „Die mittelalterliche Stadt — Gestalt und Funktion“ vorgetragen werden, man habe ‚im Mittelalter‘ eher Freiräume zwischen Hofstellen als richtige Straßen und folglich auch keinen Straßennamen mit ‚-straße‘ gehabt. Zaské hat sich bereits mit seinem Beitrag „Mittelalterlicher Backsteinbau Norddeutschlands als Geschichtsquelle“ (Neue Hansische Studien) die Aufmerksamkeit der Historiker verdient, etwa wegen der Anwendung des Schemas: „1. Abbildung des ästhetischen Tatbestandes auf die logisch-rationale Sprache; 2. kunstgeschichtliche Kategorisierung; 3. gesellschaftliche Interpretation.“ Nun möchte er, statt nur „eine sozialgeschichtliche Zuordnung oder eine Ereignisparallele“ anzusprechen — worüber bereits der hier von ihm ans Licht geholte Konrad Maß („Die deutsche Hanse“, 1926) hinausgelangt sei —, im Unterschied zu Dollinger „den Begriff ‚Hansekultur‘ stilgeschichtlich und nicht nur wirtschaftsgeographisch zu begründen suchen“. Für sein Betrachtungsgebiet — das wendische Quartier der Hanse zwischen 1250 und 1500 — sieht er „das Hansische in der Kunst

auf der Ebene des Sekundärstils“ beschränkt, doch lasse sich wenigstens theoretisch seine Eigenart als „stadtbürgerlich-gotische Kunst, geformt unter der sozial-politischen Vorherrschaft und nach den wirtschaftlichen und ideologischen Interessen der Hanse“ bestimmen. — Der zweite, ‚praktische‘ Teil des Beitrags, der Merkmale hansischen Stils an Einzelbeispielen zeigt — bei Stadtanlage, Einheit von Markt und Kirchplatz, chorlosem Hallenbau und Übergang zur Backsteinkathedrale — und, weniger ausführlich, die bildende Kunst berücksichtigt, muß hier nach Zaskes früheren Arbeiten nicht näher vorgestellt werden. Wichtig bleibt des Verf. Verlangen nach größerer Klarheit der Begriffsbildung speziell für den ‚Rationalismus‘, der — im Allgemeinen belassen — gotischer Kunst, dem Fernhändler überhaupt (Maschke) und dem hansischen Fernhändler insbesondere (Rörig) eigen gewesen sein soll. Die Frage nach allen wesentlichen Bewußtseinsinhalten der Bauherren ist ebenso für den Kunsthistoriker wie für den Historiker von Belang, für den einen, wenn er das Verhältnis zwischen sozialökonomischer Struktur, Kultur und Kunst in bestimmter Weise einzuschätzen und das „Hansische in Kunstwerken nach dem Maßstab herauszuarbeiten“ gedenkt, „ob diese eine historisch aktive Wirkung auf die Hansegeschichte ausgeübt haben“, für den anderen, wenn er in der Baukunst mehr als Illustration sucht, nämlich eine Geschichtsquelle in Form der „Vergegenständlichung gesellschaftlicher Verhältnisse“. ‚Hansebewußtsein‘ als das Bewußtsein der kaufmännischen Oberschichten wird künftig wie dasjenige anderer Bevölkerungsteile beharrlich zu untersuchen sein, damit man über das Neben- oder Gegen-einander eher quantifizierender und eher qualifizierender Arbeiten zu einem besseren Verständnis der Beziehungen von Struktur und Ereignis sowie von Basis und Überbau gelangt.

Der Beitrag von A r i j a Z e i d a / R i g a „Das Wandern der Gesellen und seine Bedeutung in Riga vom 14. bis 18. Jh.“ — abgegrenzt gegen die „Idealisierung des mittelalterlichen Zunftwesens und der Lebensverhältnisse der Gesellen“ speziell bei R. Wissell — ist aus bislang kaum berücksichtigten Quellen erarbeitet, vornehmlich den Amtsgerichtsprotokollen des 17. und 18. Jahrhunderts, bietet aber dementsprechend — trotz des Titels — nichts für die mittelalterlichen Verhältnisse.

Zum Stichwort ‚Bürgertum‘ hat der Sammelband keinen eigenen Abschnitt; es soll vermutlich auf die von Historikern in der DDR seit 1972/73 u. a. in der ZfG geführte Diskussion über die Stellung des Bürgertums in der deutschen Feudalgesellschaft und die Anwendbarkeit des Klassenbegriffs hinweisen und damit zugleich den Träger dessen nennen, was in den anderen beiden Abschnitten behandelt wird. Der Abschnitt „Zum Handel und zu den historischen Wirkungen des Handelskapitals“ bringt insgesamt acht Beiträge. Von ihnen sind drei eher für die Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Ostseeraums und Ost-

europas wichtig als für die Hansegeschichte im eigentlichen Sinne: Igor Pavlovič Šaskol'skij / Leningrad referiert weitgehend aus eigenen Arbeiten über „Hauptrichtungen und -wege in den Handelsbeziehungen Rußlands mit Westeuropa im 16. und 17. Jh.“, wobei Quellen und Methode nicht recht sichtbar werden. Er betont die Bedeutung der „Barriere deutsch-livländischer Handelsstädte“ für die Beschränkung russisch-westeuropäischen Handels, der über den Süd-(Mittelmeer-)Weg und über Land keine wesentlichen Alternativen hatte und sich relativ spät eine vierte Route über das Nordmeer öffnete, die auch Hamburger Schiffe seit der 2. Hälfte des 16. Jhs. nutzten. Helmut Piirimäe / Tartu erfaßt „Die Rolle des Handels und Handelskapitals in der schwedischen Staatswirtschaft in Livland im 17. Jh.“ über historisch-statistische Untersuchungen der staatlichen Rechnungsbücher im Estnischen Zentralarchiv zu Tartu. Der Elektronenrechner bestätigt ihm, daß der Handel für den schwedischen Staat die wichtigste Einnahmequelle in Livland darstellte und daß die Zolleinnahmen auch mit anderen „Kennziffern der Staatswirtschaft“ stark korrelierten, nämlich den militärischen Ausgaben, den aus den reduzierten Gutshöfen eingelaufenen Pachtsummen und der Zahl der Schiffe, die den Öresund passierten. Heereslieferungen ließen Großhandelsunternehmen entstehen und die „Akkumulation des Handelskapitals unter Mithilfe des Staates“ erfolgen. „Die Handelskrise um 1630 und ihre europäischen Zusammenhänge“ hält Miroslav Hroch / Prag für so wichtig im Rahmen der „ganzen Krisensituation in der frühneuzeitlichen Gesellschaft Europas“, daß er den Ost-West-Handel an der Ost- und Nordsee von bekanntem statistischen Material ausgehend für verschiedene Branchen in den Umfangs- und Preisschwankungen von 1626—1632 verfolgt. Ursachen der Krise sieht er weniger im Krieg unmittelbar als in den „außerökonomischen ‚friedlichen‘ Maßnahmen der feudalen Staaten“, speziell der schwedischen Lizenzpolitik in Preußen und der gegen die englischen Tuchhändler gerichteten polnischen Politik in Danzig sowie dem habsburgischen Projekt einer eigenen Handelspolitik zwecks Verdrängung der Niederländer aus der Ostsee zugunsten der Hansekaufleute. Von den Reaktionen auf die Handelskrise habe u. a. Hamburg durch die Aufwertung des Elbhandels profitiert — dazu werden Materialien aus dem Staatsarchiv angeführt —, bedeutendste Folge sei jedoch die Erschließung des russischen Marktes gewesen.

Die übrigen fünf Beiträge dieses Abschnittes stammen von polnischen und deutschen Forschern. „Formen der Wirkung des Handelskapitals in Polen und Preußen vom 14. bis zum 16. Jh.“ stellt Henryk Samsonowicz / Warschau vor, indem er auf fremde und eigene — teils in polnischer Sprache erschienene — Arbeiten zurückgreift und dazu einige Danziger und Breslauer Quellenbestände nutzt. In der zunehmenden Abhängigkeit lokaler, regionaler und internationaler Waren-

märkte voneinander sieht er neue Formen des Handelskapitals wirken, die im lokalen Bereich zur Steigerung des Anteils von Bargeldgeschäften, im regionalen Bereich zur Ausbildung von Mittelpunkten wirtschaftlich einheitlicher Gebiete verstärkter Massenproduktion, und im internationalen Handel zu einer „üppigen Entfaltung der Jahrmärkte“ führen. Daraus entstehe eine osteuropäische Wirtschaftszone, die letztlich die gesellschaftlichen Gegensätze vertiefe und Osteuropa wirtschaftlich schwäche. Auf der anderen Seite betont er die „Vereinheitlichung der Kultur eines bedeutenden Teils unseres Kontinents“. Wer die Untersuchungen der Rentenmärkte norddeutscher Städte kennt, mag den Bereich dieser Geldumsätze vernachlässigt finden, wie schon in Samsonowicz's „Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der 2. Hälfte des 15. Jhs.“ von 1969. Man beachte also noch Bogdan Lesinkis „Rentenkauf im mittelalterlichen Polen. Auf dem Hintergrund der damaligen Doktrin und der westeuropäischen Praxis“, die deutsche Zusammenfassung von „Kupno Renty W średniowiecznej Polsce“ (Poznan 1966). — Die Hauptfrage des Bandes wird von Maria Bogucka / Warschau ohne „Anspruch auf größere theoretische Überlegungen“ so klar behandelt, daß die Beschränkung auf „Die Beziehungen zwischen dem Handelskapital und der städtischen Produktion in Danzig im 16. und 17. Jh.“ die Formulierung gewisser Thesen von etwas weiterer Bedeutung erlaubt. Die Verf. unterscheidet bei den Produktionszweigen solche zur Versorgung der Stadtbevölkerung, die zum Füllen der Lücken des vom Adel des Hinterlandes gewünschten Imports und die technischen Dienstleistungen für den Handel. Handelsnahe Bereiche hatten wie auch andernorts am ehesten Entwicklungschancen. An Faktoren, die den Kapitaleinsatz in der Produktion hinderten, werden auf solidarische Preispolitik der Danziger Kaufmannschaft zurückgehende hohe Gewinnspannen im Großhandel, günstige Anlagemöglichkeiten im stark bedarfsgeprägten Kreditgeschäft und wirtschaftlich wie sozial lockender Ankauf von Grundbesitz genannt. Illustrative Beispiele zeigen dann die entgegengesetzt wirkenden, den Zustrom des Handelskapitals zur Produktion stimulierenden Faktoren. Dazu gehörten neben Verordnungen des 17. Jhs., die durch Teilung in ‚großes‘ und ‚kleines‘ Stadtrecht „viele Kategorien der Danziger Einwohner vom Handel fernzuhalten“ bestimmt waren, Anforderungen des Handels selbst: der Schiffbau sowie andere besonders kapitalbedürftige Produktionsbereiche. Aber gerade bei finanziell weniger aufwendiger Produktion, der Textilerzeugung, führte die „Offensive des Handelskapitals“, speziell der Krämer, „früh und leicht die Elemente des frühen Kapitalismus“ ein. Dies müßte wohl unter Einbezug allgemeiner Kenntnisse noch näher begründet werden. Als Quellen des ‚produktiven‘ Handelskapitals sind Einlagen der Patrizier — im 17. Jh. abnehmend —, solche der kleinen Kaufleute, Krämer u. dgl. und die der im Handel reich gewordenen Handwerker bezeichnet. Der

Kapitaleinsatz von reicheren Meistern, von Großkaufleuten und Patriziern habe neue, fortschrittliche Produktionsmethoden in Richtung Frühmanufaktur angeregt, dagegen könne man die Anlagetätigkeit der kleinen Kaufleute und Krämer „nicht ebenso positiv beurteilen“, da sie im 17. Jh. die Manufaktur durch den in der Erzeugungstechnik primitiveren Verlag ersetzt habe. Wesentlich deshalb sei Danzig die Stellung eines „im Ostseeraum führenden Mittelpunkt(es) im Bereich der Perspektiven der ökonomisch-gesellschaftlichen Entwicklung“ in der 2. Hälfte des 17. Jhs. verloren gegangen. Basis dieses Urteils sind vor allem in polnischer Sprache erschienene Arbeiten der Verf.n von 1956—1972.

Die Berichterstattung über die drei Beiträge deutscher Wissenschaftler zur Frage der Wirkungen des Handelskapitals kann knapper gehalten werden, da das, was Konrad Fritze / Greifswald über „Die progressive Rolle des hansischen Handelskapitals und ihre Grenzen“ sagt, weitgehend seinen und anderen zugänglichen Arbeiten entnommen ist, und Erika Langers / Jena Ausführungen zur „Überregionale(n) merkantile(n) Kommunikation aus der Sicht thüringischer Hansestädte im 15. Jh.“ sich in ihren Thesen „vor allem mit dem Referat von K. Fritze“ beschäftigen und in der materialreichen Erweiterung auf ihrer Dissertation (Beziehungen thüringischer Städte zur Hanse in der 1. Hälfte des 15. Jhs., Jena 1973) beruhen. Deren baldiger Druck ist auch im Sinne der Ergänzung einzelstädtischer (Hanse-)Forschung zu wünschen. Fritze selbst hebt als „bedeutsamste historische Leistung des hansischen Handelskapitals“ die „Schaffung von festen, sich ständig intensivierenden wirtschaftlichen Verbindungen“ über weite Entfernungen und die damit verbundene „produktionssteigernde Funktion“ hervor. Wenn er die progressiven Impulse nicht nur in „Hinsicht auf die Wirtschaft, die Bevölkerungsentwicklung und die Veränderung in der Klassenkampfsituation“, sondern auch — in Anschluß an Samsonowicz — in ihrer „geradezu als revolutionierend“ zu bezeichnenden Wirkung auf die „Kultur im weitesten Sinne des Wortes“ verfolgt, dann doch, um fast alle dieser Wirkungen als Neben- oder Folgeerscheinung kaufmännischer Tätigkeit gelten zu lassen, die primär auf die „Erlangung eines möglichst hohen und sicheren Profits“ zielte. In diesem Bereich auch Binsenwahrheiten mit Klassikerstellen zu belegen, sollte eigentlich nicht mehr nötig sein. Forschungsenergie müßte sich vielmehr, nun wieder mit Fritze, der immer noch diskutierten Frage zuwenden, ob der „Verfallsprozeß“ der Hanse „primär durch innere oder durch äußere Faktoren bewirkt wurde“. Im Rahmen dessen könnte weitere Klärung der Frage, warum sich hansisches Handelskapital nur relativ zurückhaltend in der Produktion engagierte, umfassendere Ergebnisse über die Höhe der Handelsprofite bringen. Andere wahrscheinliche Gründe — bei den ‚inneren‘ u. a. die auch von Fritze genannte verhältnismäßig „stabile zunftmäßige Organisation der städtischen Handwerkerschaft“ — wären zu berück-

sichtigen. Dann endlich wäre eher zu verstehen, warum sich das hansische Handelssystem von dem „Geschick“ ereilen ließ, das nach Marx und Fritze allen sogenannten „reinen Handelsvölkern“ bereitet ist: von industriell entwickelten Ländern eines kapitalistischen Systems entmacht zu werden.

Um den Zusammenhang der Ursachen des „Verfalls des Städtebundes“ geht es auch Klaus Spading/Greifswald in der Darstellung von „Probleme(n) der ursprünglichen Akkumulation im hansischen Handelsgebiet“. Zur ursprünglichen Akkumulation als einem bestimmten Prozeß des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus rechnet er mit Marx einerseits die Trennung von Produzenten und Produktionsmitteln, die zum „doppelt freien Lohnarbeiter“ führt, andererseits die Anhäufung von Geldvermögen bei Wenigen, relativ hohes Entwicklungsniveau der Warenproduktion vorausgesetzt. Er ruft die „klassischen Formen“ dieses Vorgangs in England in Erinnerung, warnt aber vor deren Verabsolutierung. In anderen für die Hanse wichtigen Ländern des 15. bis 17. Jhs. habe man von „modifizierten Formen“ auszugehen. Dies deutet er für Skandinavien knapp an, dort habe die Akkumulation von Geldvermögen eigentlich nur über Profitieren an Staatsschulden stattgefunden und damit „im wesentlichsten der feudalen Schatzbildung“ gedient, weniger den Unternehmern des Bürgertums. Ausführlicher erörtert Spading die Frage für die Kerngebiete der späteren vereinigten Niederlande (vgl. für den Beginn der betrachteten Periode seine Dissertation ‚Holland und die Hanse im 15. Jh. . . .‘, Weimar 1973). Im stark ‚urbanisierten‘ Holland sieht er trotz aller Hemmnisse „neue progressive ökonomische Verhältnisse“ durchgesetzt, die er am Beispiel der zu Manufakturen drängenden Textilindustrie im Leiden des 16. und 17. Jhs. verdeutlichen kann. Mit seinen Ergebnissen wendet sich Spading zu Recht gegen Kuczynskis Auffassung, daß im 17. Jh. — abgesehen von England — ein seit dem 14. Jh. stärker entwickelter Frühkapitalismus in Europa wieder verschwunden sei. Tatsächlich habe Holland erst gegen Ende des 17. Jhs. seine Position als „herrschende Handels- und Industrienation“ an England verloren. Das Zurückbleiben der Hanse erklärt er abschließend damit, daß es zwar in den Städten des wendischen Quartiers zu beachtlichen Vermögenskonzentrationen, aber nicht zum Wirken weiterer Momente der ursprünglichen Akkumulation gekommen sei, da sich in diesem Raum die „Feudalverhältnisse“ gar noch festigten, eine „Expropriation der Bauern und die Ausbildung des inneren Marktes“ fehlten und der Kolonialhandel bedeutungslos blieb. Im Auge zu behalten ist sein Hinweis, daß der „Prozeß der ursprünglichen Akkumulation (kaum) zu fassen (sei), wenn man ihn in territorial-staatliche Grenzen“ zwänge. In Holland z. B. hätten die Staatsschulden zur Akkumulation außerhalb der Landesgrenzen, jedoch zur sozialen Differenzierung im Lande selbst beigetragen. Spadings Behauptung allerdings, das oft beträchtliche Ab-

und Zuwandern von Vermögen und Arbeitskräften habe „bisher keine Beachtung“ gefunden, gibt angesichts etwa der bekannten Rolle von Flamen in der englischen Tuchproduktion des 14. Jhs. und später der von niederländischen Kaufleuten in Emden oder verschiedener Fremden-
gruppen in Hamburg zu denken.

Den Abschnitt „Zum Charakter der Städtebünde“ eröffnet Johannes Schildhauer / Greifswald mit Betrachtungen über „Charakter und Funktion der Städtebünde in der Feudalgesellschaft — vornehmlich auf dem Gebiet des Reiches“, angeregt durch Diskussionen über den Charakter der Hanse auf eben jener Tagung 600 Jahre nach dem Frieden von Stralsund, die das Ende der ‚Einheit‘ des 100jährigen Hansischen Geschichtsvereins markierte. Aber ‚Sonderinteressen‘ oder innerhansische Divergenzen, die sonst auch in marxistischer Hanseforschung beachtet werden (vgl. z. B. J. Schildhauer / K. Fritze / W. Stark: Die Hanse, Berlin/DDR 1974, S. 83 = Abschnitt Fritze) treten in Schildhauers Überblicksarbeit völlig zurück hinter der Betonung von Merkmalen, die seine Auffassung zu stützen geeignet sind, die Hanse habe wie die anderen von ihm erwähnten Zusammenschlüsse deutscher Städte eine Geschlossenheit im Sinne eines Städtebundes besessen. Ältere und neuere entgegenstehende Urteile aus primär rechts- und verfassungshistorischer Sicht will er überprüfen, indem er als „Kriterien für die Struktur der einzelnen Bünde“ folgende auswählt: „Bestimmungen mit verfassungsähnlichem Charakter, Fragen der Legislative und Exekutive, des Schiedsgerichts, des Bundesheeres, einer Bundeskasse sowie der Führung von Siegeln und Zeichen“. Da eine Gesamtdarstellung der Städtebünde noch nicht vorliegt, geht es dem Verf. zunächst um Thesen als Vorarbeit eines umfassenden Vergleichs. Als allgemeine Voraussetzung für das Entstehen der Städtebünde sieht er eine „erfolgreich verlaufene Kommunebewegung“, wie sie sich am frühesten in Oberitalien durchsetzte und zum Lombardenbund des 12. Jhs. führte. Dessen behauptete „Rückwirkung auf das deutsche Städtebürgertum“ wird allerdings ebensowenig von Schildhauer deutlich gemacht wie die Rolle der Lombardenbünde als eines „Versuchsfeldes regionaler Zusammenschlüsse“ von Viktor I. Rutenberg / Leningrad in seinen unbefriedigenden Bemerkungen über „Die Rolle des Lombardenbundes in der ökonomischen und politischen Entwicklung Italiens im 12. und 13. Jh.“. Schildhauer resümiert knapp die Andersartigkeit der Stadtentwicklung diesseits der Alpen (Schweiz, Frankreich, England, Spanien) und stellt für die süd- und mitteldeutschen Bünde immerhin jeweils einzelne Merkmale strafferer Organisation — am weitesten ausgeprägt beim Schwäbischen Bund von 1376 — fest. „Bundescharakter“ habe sich „erst allmählich — auf Grund zunehmenden feudalen Druckes —“ entwickelt. Für die Hanse könne bisher nur die Entwicklung von einer Kaufmanns- zur Städte-Organisation in der Forschung gesichert gelten. Erinnerungswert ist, daß Schildhauer

auseinandergehende Meinungen über den Bundescharakter der Hanse nicht nur unter westdeutschen bzw. bürgerlichen Historikern, sondern auch unter seinen Kollegen in der DDR in den Blick rückt: „noch keine Einheitlichkeit“, sondern bei den Angehörigen der Greifswalder Forschungsgruppe (Schildhauer, Fritze, H. Langer, Stark, Spading) Verwendung des Begriffes Städtebund für die Hanse und Ablehnung bei Czok und Olechnowitz (†). Für die dringende Beantwortung der Frage gibt er zunächst einen statisch orientierten Überblick zur Hanseorganisation — drei Instanzen: Hansetag, Regionaltage und Räte der Hansestädte — und einen knappen, die Gemeinsam- oder Ähnlichkeiten hervorhebenden Vergleich mit den süd- und mitteldeutschen Bünden, und dann eine sowohl die bekannte Zweistufigkeit ‚Kaufmanns-Städtehanse‘ als auch die ‚Wachstums‘-Folge (Anfänge, Blüte, Niedergang; vgl. Dollingers Dreiteilung) differenzierende Periodisierung, die für die weitere Hanseforschung beachtet werden muß. Danach sind zu unterscheiden (1) Entstehung und Frühzeit der Hanse mit „absoluter“ Dominanz wirtschaftlicher Gründe des Zusammenschlusses, (2) die „Herausbildung der Städtehanse“ vom Ende des 13. bis zur Mitte des 14. Jhs. mit stärker „politischen Momenten“ in der Sicherung von Privilegien und Handel, (3) eine Phase verstärkter hansischer „Bundesbestrebungen“ in der zweiten Hälfte des 14. Jhs., (4) die „neue Entwicklungsstufe“ der Städtehanse, die mit der Kölner Konföderation von 1367, „dem ersten großen politischen Bündnis der hansischen Mitgliedstädte“ erreicht wurde, (5) die „großzügige Neuordnung des hansischen Bundes“, wie sie in den Beschlüssen des Hansetages von 1418 angestrebt wurde zur Sicherung nach außen gegenüber der „anwachsenden Fürstenmacht“ und nach innen gegen die „Gefährdung der patrizischen Stadtherrschaft“, (6) eine „dritte Entwicklungsphase der Städtehanse“ (besonders erste Hälfte des 15. Jhs.) mit einer „Reihe von Städtebündnissen mehr territorialer und lokaler Art“, den sogenannten Tohopesaten, (7) schließlich die „4. Phase der Städtehanse“ seit der Mitte des 16. Jhs. mit vielfältigen Reorganisationsbemühungen, die jedoch „bei den gänzlich veränderten wirtschaftlichen und politischen Bedingungen im Ost- und Nordseeraum des 16. und 17. Jhs.“ den früheren Zustand nicht wiederherstellen konnten. — Einer Diskussion oder Annahme dieser Periodisierung müßte nicht nur die explizite Angabe vorausgehen, welches vor der 3. und 4. hier nun die 1. und 2. Phase sein sollen, sondern auch eine genauere Bestimmung der Übergänge und des jeweiligen Maßes an Wandel. Außerdem sollte man prüfen, ob bei längerdauernden Bünden wie der Hanse über die Vielfalt divergierender Interessen der Verbündeten hinweg folgerichtig von einer Entwicklung gesprochen werden kann, die „von einem relativ losen, aus gemeinsamen Handelsinteressen erwachsenen Zusammenschluß ... zum festeren politischen Bündnis“ führt. Ebenso anregend sind die abschließenden Thesen Schildhauers — auch wenn sie einzeln

schon von anderen vorgetragen wurden —: die Gemeinsamkeiten der Städtebünde im Reiche „beruhten vorrangig auf dem bürgerlichen Eigentum [noch zu erläutern!], weitgehender Übereinstimmung der ökonomischen Interessen und großer Ähnlichkeit der politischen Konfrontation“, die Städtebünde seien zugleich „Selbsthilfeorganisationen zur Durchsetzung bürgerlicher Interessen in einem bestimmten Territorium“ und „Klassenkampforganisationen ... grundsätzlich gegen die Feudalgewalten“ („insbesondere gegen Fürsten und Adel, z. T. aber auch gegen den König, wenn dieser Reichsinteressen zu Gunsten einer Hausmachtspolitik preisgab“), sowie zunehmend „Machtinstrumente ... insbesondere der in den Städten herrschenden Schicht, des Patriziates“ zur „Unterdrückung oppositioneller Bewegungen der städtischen Bevölkerungsschichten“. Kann man diese Funktionsbestimmung akzeptieren, dann wird man sich vielleicht auch der Entscheidung Schildhauers anschließen, den „Bundescharakter eines Städtebundes“ weniger durch „juristische Kriterien, das Vorhandensein eines Gründungsaktes sowie die Existenz einer ‚Verfassung‘“ zu ermitteln, als „vor allem durch dessen ökonomische und politische Wirksamkeit sowie sein Auftreten im Kampf gegen die Feudalgewalten“. Dabei sollte es statt auf eine allzu rigorose Abgrenzung gegenüber Ansätzen A. von Brandts und Überbeanspruchung zwar abweichender, aber bislang durch sozialökonomische Studien noch nicht ausreichend begründeter Ansichten anderer (Reibstein, Sievers, Schwebel) — auf die Formulierung allgemeinerer Sätze ankommen, die bekannte Besonderheiten von größerer Bedeutung als Ausnahmen nicht vergessen, sondern einordnen lassen.

Eva Maria Engel / Berlin liefert über „Städtebünde im Reich von 1226 bis 1314 — eine vergleichende Betrachtung“ von beachtlicher Fülle meistens aus Stadt-Urkundenbüchern gezogenen Materials. Bei weitgehender Übereinstimmung mit Schildhauer sind auch abweichende Ansätze und Schlüsse erkennbar. So sollen für die Kennzeichnung eines städtischen Zusammenschlusses als Städtebund nicht nur die „Bedeutung des Zusammenschlusses für die Position des Städtebürgertums in einem bestimmten Entwicklungsstadium der Feudalgesellschaft“, sondern ausdrücklich auch die Ziele der sich verbindenden Städte entscheidend sein. Die „politische Zielstellung“ wiederum sei „sehr stark“ bestimmend für den Charakter eines Städtebundes. Als „Kriterien für den politischen Inhalt“ wählt die Verf.n die Stellung eines Städtebundes „zum Reich und zur Zentralgewalt“, das Verhältnis der Einzelstädte „zu den sich konsolidierenden landesherrlichen Gewalten ... und zu den feudalen Stadtherren“, sowie die Haltung des Bundes zu innerstädtischen Auseinandersetzungen. Bei Frühformen städtischen Zusammenwirkens, die aus begrenzten Wirtschaftsfragen und Rechtsstreitigkeiten zweier oder weniger Städte hervorgingen, sei erst von Vereinbarungen, noch nicht von einem Bund zu sprechen. Hierzu wird u. a. der Vertrag zwischen Lübeck und

Hamburg von 1241 angeführt. Im Hanseraum wie etwa auch in Westfalen zeige sich die typische Entwicklung regionaler Städtebünde: „von Vereinbarungen aus wirtschaftlichen Gründen . . . zu Städtebünden mit politischer Stoßrichtung“, während für den Zusammenschluß von „königlichen bzw. Reichsstädten mit den älteren Bischofsstädten . . . von vornherein politische Aspekte“ überwogen hätten. Anders als Schildhauer warnt Engel davor, „die innere Geschlossenheit eines Städtebundes zu hoch zu veranschlagen“, und dies zu Recht mit dem Hinweis auf die innerbündischen Sonderbünde und das zeitweilige Zusammengehen einzelner Bundesstädte mit „Feudalgewalten“. Warnen möchte die Verf.n auch vor einer Überschätzung des städtischen Strebens nach „Verbundenheit“ mit der Zentralgewalt, wenngleich dies gerade bei Reichs- und Bischofsstädten „oft sehr deutlich Ausdruck fand“. Wichtiger erscheinen ihr die Ziele, die die Haltung der Städtebünde gegenüber „regionalen Feudalkräften“ bestimmten. Die Umkehrung der ersten Blickrichtung führt die Verf.n zu einem — soweit in der Kürze möglich — differenzierten Bild der Haltung der Zentralgewalt zu den Städtebünden in einem Zeitraum, der ja durch Wechsel und Schwäche des Königtums gekennzeichnet war. Daß das königliche Verbot des Städtebundes von 1226 nicht auf eine generelle Ablehnung solcher Organisation schließen lasse (wie es Gerhard Pfeiffer behauptete), wird mit Beispielen von Bündnissen belegt, die auf königliche Anweisung entstanden. Regionale Bünde in Randgebieten des Reiches, u. a. also die hansestädtischen Gruppierungen, „erfreuten sich im Prinzip keines königlichen Interesses“. Bemerkenswert bleibt, daß die Verf.n einen bisherigen Forschungsmeinungen widersprechenden Sachverhalt entdeckt, daß nämlich zwischen 1257 und 1273 als der „Zeit der größten Wirren des sogenannten Interregnums“ keine größeren Städtebünde entstanden, und daß sie dies zu erklären sucht mit einem zunächst nur angedeuteten Zweifel an der „besonderen Friedlosigkeit und Anarchie“ dieser Periode, dann vor allem mit der Vermutung, erste politische und soziale Kämpfe in den weitentwickelten Städten hätten Aktivitäten nach außen verhindert, und schließlich mit der Annahme, besonders für die Reichsstädte sei mit dem Doppelkönigtum nur ein ungenügender Orientierungspunkt für Bündnispolitik geblieben. — Die von Karl Czok betonten inneren Funktionen der Städtebünde — den Bürgern überlokale Rechtssicherheit zu gewähren und vornehmlich die Rats Herrschaft zu sichern — werden auch schon für das 13. Jh. trotz noch nicht sonderlich „ausgeprägter sozialer Differenzierung“ belegt. Die Wirksamkeit von Städtebünden dieser Zeit zugunsten des Bürgertums in der Feudalgesellschaft sei „insgesamt positiv“ zu sehen. — Unklar bleibt, wieso die Verf.n, die bei Dollinger und Mohrmann die Bezeichnungen Vertrag, Verabredung, Vereinbarung, Übereinkommen, Bündnis und Städtebund feststellt, „regionale städtische Zusammenschlüsse“ von Städtebünden deutlich unterscheiden kann. Von

ihr ist wie von Schildhauer weitere Klärung der Begriffe an der Überlieferung zu wünschen.

Aus den Acten der Ständetage Preußens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens (ed. Toeppen), überwiegend aber aus eigenen Arbeiten (1949—1967) und denen von Karol Górski (1946—1968) formulierte Marian Biskup / Thorn seinen Beitrag „Der preußische Bund 1440—1454 — Genesis, Struktur, Tätigkeit und Bedeutung in der Geschichte Preußens und Polens“. Diese eigentümliche Konföderation des Adels und der Städte Preußens führt durch ihre offene Opposition 1454 zum Zusammenbruch des Ordensstaates und zur Unterwerfung der preußischen Stände unter polnische Herrschaft. Wieweit die Hanse auf diese Entwicklung reagierte, hat der Verf. bereits in den ‚Neuen Hansischen Studien‘ dargestellt (Das Reich, die wendische Hanse und die preußische Frage um die Mitte des 15. Jhs.). Biskup lehnt entschieden Auffassungen ab, „wonach den Mitgliedern des Bundes von Anfang an das Ziel vorschwebte, die Ordensherrschaft zu stürzen, oder nach denen sie insgeheim . . . von polonophilen Kreisen inspiriert wurden“. Außerdem betont er den „Klassencharakter“ des Preußischen Bundes, der sich auf die größeren Städte (Thorn, Elbing und Danzig vor allen) und den Adel aus den „wirtschaftlich und politisch fortgeschrittensten Bezirken, besonders aus dem Kulmerland“ konzentriert und „also die Interessen der besitzenden Klassen“ verkörpert habe, da die Städte von „Mitgliedern des herrschenden Kaufmannspatriziats repräsentiert“ wurden. Problematisch an diesem Urteil ist auch im Rahmen marxistischer Stadtgeschichtsforschung (vgl. ZfG-Diskussion seit 1972/73) die Bezeichnung des Bürgertums oder der bürgerlichen Oberschicht als ‚Klasse‘. Schwieriger wird es noch, wenn Biskup davon spricht, der Preußische Bund habe „eine Zeit lang die Bestrebungen der Mehrheit der Ordensuntertanen (vereinigt)“, und wenn er unmittelbar danach dies als „Tatsache der völligen [!] Repräsentativität des Preußischen Bundes“ gegenüber älteren Anschauungen Erich Weises „stark hervorgehoben“ wissen will. Biskup „erscheint“ schließlich „die Auffassung berechtigt, daß der Preußische Bund von der ganzen [!] Gesellschaft Ordenspreußens anerkannt wurde“, weil er als Interessenvertreter der „Besitzerklassen . . . zum Symbol der Opposition der Gesellschaft . . . , die zur Änderung der veralteten, von den Privilegien der Kirche geschützten Formen seiner Herrschaft drängte“, geworden sei. Solche Argumentation kann man den andauernden Mühen vergleichen, die Bauern als Mit- oder gar Haupt-Träger der späteren frühbürgerlichen Revolution zu bestimmen. Ob der Preußische Bund wirklich die von Biskup behauptete allgemeine Anerkennung fand, müßte aus den Quellen belegt und nicht nur als ableitbare Folgerichtigkeit hingestellt werden. Dazu gehört gebührende Rücksicht auf nachweisbare Interessendivergenzen zwischen den Städten (etwa Danzig—Elbing und Danzig—Königsberg) und auf Spannungen in den Städten — man denke an Be-

günstigungen der Danziger und Thorner Zunftopposition durch den Orden.

Insgesamt profitiert der Leser des Sammelbandes von der Konzentration auf wichtige Fragen, deren Lösung nicht mehr dem langwierigen Prozeß der Verknüpfung persönlicher Forschungsinteressen überlassen bleibt. Außerdem nützt das Beieinander von mehr theseartigen, stark abstrahierenden Studien und solchen, die Vergleiche aus einer Fülle angesprochenen Materials ziehen und damit erste Prüfungsmöglichkeiten bieten (Fritze—Langer, Schildhauer—Engel). Formale Mängel der ‚Hansischen Studien III‘ sind demgegenüber nur anzudeuten: ein Zeilendurcheinander (36 Mitte), irreführende bibliographische Anmerkungen zum Samsonowicz-Aufsatz (Anm. 1 und 11) und ein Verschieben der Anmerkungs-Zahlen im Schildhauer-Text. Rutenburgs ‚klassische‘ Arbeitsweise: „Das mittelalterliche Italien war ein Land der Städte, die sich in der Regel aus der Römerzeit erhalten hatten¹. — Anm. 1 = K. Marx, Das Kapital . . .“ — bleibt Ausnahme. Die ‚Hansischen Studien III‘ sind trotz aller Einschränkungen wichtige Schritte zur Ablösung der letzten Gesamtdarstellungen (Paris 1964 und Berlin/DDR 1974) und zugleich ein unübersehbarer Hinweis auf Möglichkeiten der Hansegeschichte im Rahmen von Wirtschafts- und Sozialgeschichte.

HANSISCHE UMSCHAU

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

bearbeitet von *Rolf Sprandel*

ALLGEMEINES

Die deutsche Ostsiedlung des Mittelalters als Problem der europäischen Geschichte. Reichenau-Vorträge 1970—1972, hg. von *Walter Schlesinger* (Vorträge und Forschungen XVIII, Sigmaringen 1975, Jan Thorbecke, 809 S., 42 Abb., 5 Ktn., 8 Tfn. im Text, 2 Beilagen). — Die wechselseitige Bedeutung von Hanse und mittelalterlicher deutscher Ostsiedlung in bestimmten Bereichen ist bekannt. Wenn in dem vorliegenden gewichtigen Sammelband die deutsche Ostsiedlung im europäischen Rahmen betrachtet wird, so sollte dies auch die Hanseforschung zur Kenntnis nehmen, auch wenn leider gerade das hier besonders interessierende Städtewesen — unter Hinweis auf vorliegende oder zu erwartende Arbeiten — im Hintergrund bleibt. Der Band, dessen Beiträge in der Mehrzahl aus Vorträgen dreier Reichenau-Tagungen des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte hervorgegangen sind (vier Beiträge sind nachträglich aufgenommen worden, andererseits haben offenbar nicht alle Referate Eingang in den Band gefunden, wie aus der Erwähnung eines Referats über Grundbesitzprobleme der Lübischen Stadtrechtsregion auf S. 789 hervorgeht), imponiert durch interdisziplinäre und internationale Beteiligung sowie durch die Einbeziehung anderer Siedlungsvorgänge des mittelalterlichen Europa in die Betrachtung. Die deutsche Ostsiedlung, in der deutschen Geschichtsschreibung als große Leistung des deutschen Volkes herausgestellt, hat bei Vertretern der Völker, unter denen sich seinerzeit deutsche Siedler niederließen oder deutsche Rechtsformen verbreiteten, keineswegs solche positive Beurteilung gefunden. Um die unterschiedlichen Standpunkte darzulegen, stehen im ersten Teil des Bandes Ausführungen von *Walter Schlesinger*, *Zur Problematik der Erforschung der deutschen Ostsiedlung* (11—30) und von *František Graus* über *Die Problematik der deutschen Ostsiedlung aus tschechischer Sicht* (31—75), wobei festzuhalten ist, daß die Ansichten der beiden Referenten über die Sache ziemlich angenähert sind, die Gegensätze vielmehr in der historiographischen Schilderung der einen und anderen Seite liegen. Diese erfreuliche Feststellung kann auch weitgehend auf die zwölf Beiträge in Teil III ausgedehnt werden, in dem deutsche, polnische, tschechische, ungarische und südslawische Historiker über Einzelräume und Einzelthemen der deutschen Ostsiedlung handeln: „Die Annäherung der Fragestellungen erwies sich als beachtlich, Divergenzen in den Ergebnissen blieben im

Rahmen dessen, was bei wissenschaftlichen Diskussionen auch sonst üblich ist“, stellt Helmut Beumann in seinem Vorwort fest (7). Es kann hier nicht auf alle diese Beiträge eingegangen werden; wir beschränken uns auf die mit der Hanse verbundenen Räume. Walter Kuhn stellt *Westslawische Landesherren als Organisatoren der mittelalterlichen Ostsiedlung* heraus (225—261) und widmet dabei ein Kapitel deren Städtepolitik; er betont, daß die deutschrechtlichen Städte „im wesentlichen landesherrlicher Import“ waren (238), und kann aus Mecklenburg und dem westlichen Pommern besonders eindrucksvolle Zahlen nennen. Walter Schlesinger erörtert mit dem Beitrag über *Flemmingen und Kühren*, zwei Dörfern zwischen Saale und Elbe, Fragen „Zur Siedlungsform niederländischer Siedlungen des 12. Jahrhunderts im mitteldeutschen Osten“ (263—309). Adrian von Müller berichtet *Zur hochmittelalterlichen Besiedlung des Teltow (Brandenburg)* über den „Stand eines mehrjährigen archäologisch-siedlungsgeschichtlichen Forschungsprogrammes“ (311—332), das das Verhältnis von spätslawischer und frühdeutscher Siedlung im 12./13. Jh. beleuchten soll. *Die deutschen Einwanderer in Polen vom 12. bis zum 14. Jahrhundert* werden von Benedykt Zientara in treffender Weise charakterisiert (333—348), in ihrer sozialen Stellung, ihrer Rolle in Staat und Gesellschaft, ihrem Verhältnis zu den Polen, ihrem staatlichen und völkischen Bewußtsein und aufgrund ihrer Beurteilung durch polnische Zeitgenossen; diese Studie bringt vielfach konträr dargestellte Probleme des Zusammenlebens von Deutschen und Polen im Mittelalter in vorbildlicher Objektivität in den richtigen Zusammenhang. Stanisław Trawkowski zeigt zunächst die sich in der zweiten Hälfte des 12. Jh. anbahnenden Wandlungen in der Sozial- und Wirtschaftsstruktur Polens auf, um dann *Die Rolle der deutschen Dorfkolonisation und des deutschen Rechtes in Polen im 13. Jahrhundert* ins rechte Licht zu rücken (349—368); die „Berufung der deutschen Ansiedler wurde zum starken, fast revolutionär wirkenden Antrieb der schon vorher begonnenen Umwandlungen“ (368). Eine entsprechende Stellungnahme zum Städtewesen wäre interessant gewesen. Walter Kuhn stellt *Die deutschrechtliche Siedlung in Kleinpolen* dar (369—415), die städtische wie die ländliche, und weist dabei auf die enorme Bevölkerungszunahme zwischen dem 14. und späten 16. Jh. hin; der Landesausbau wäre nach seiner Ansicht ohne westlichen Einfluß viel langsamer und in anderen Formen erfolgt. Reinhard Wenskus, *Der deutsche Orden und die nichtdeutsche Bevölkerung des Preußenlandes mit besonderer Berücksichtigung der Siedlung* (417—438), entwirft ein sehr differenziertes Bild von der Eingliederung der Prußen in den Staat des Deutschen Ordens und ihrem Anteil an dem Landesausbau; in der Regel waren sie rechtlich nicht schlecht gestellt und lebten — wenn auch in geringer Zahl — selbst in den Städten. Die Kämpfe der 2. Hälfte des 15. und der 1. Hälfte des 16. Jh. und die in ihrem Gefolge eingetretenen sozialen Wandlungen brachten die Eindeutschung der Prußen. Kurz werden auch die Polen, Kaschuben und Litauer in Preußen behandelt. Hingewiesen sei noch aus diesem Teil auf den Aufsatz von Jiří Keyř über *Die Anfänge der Stadtverfassung und des Stadtrechts in den Böhmischesen Ländern* (439—470). — Übergangen wurde bisher Teil II „Zur Methode“, in dem die interdisziplinäre Komponente zum Zuge kommt: Herbert Jankuhn zeigt, daß entsprechend den Vorgängen im Mittelalter es auch *Rodung und Wüstung in vor- und frühgeschichtlicher Zeit* gegeben hat

(79—129). *Der Beitrag der Urkundenwissenschaft zur Erforschung der deutschen Ostsiedlung am Beispiel Schlesiens* wird von Josef Joachim Menzel mit Recht hoch veranschlagt (132—159); er geht nicht nur auf die Quellenerforschung, sondern auch auf Urkundeninhalte ein. Von den *Möglichkeiten und Grenzen der Dialektologie bei der Erforschung der deutschen Ostsiedlung*, die Peter Wiesinger vorstellt (161—192), müssen doch wohl die Grenzen hervorgehoben werden, da die im Laufe der Jahrhunderte eingetretenen Lautveränderungen und räumlichen Verschiebungen nicht ausreichend rekonstruierbar sind. Die *Architektur in Schlesien im 12. und 13. Jahrhundert* war nach Günther Grundmann in ihren wichtigsten Bauten vom Westen beeinflusst; nur selten ist Ost-West-Wanderung von Formen festzustellen (193—222). — Im vierten Teil werden interessante Siedlungsbewegungen in anderen Teilen Europas der deutschen Ostsiedlung gegenübergestellt. Klaus Zernack hat eine Zusammenfassung verfaßt, bewußt — in Abwandlung des Themas der Tagungen und des Bandes — unter der Überschrift *Die hochmittelalterliche Kolonisation in Ostmitteleuropa und ihre Stellung in der europäischen Geschichte (783—804)*, also unter Eliminierung der Bestimmung „deutsch“. Dieser Neutralisierung des Themas kann man insofern zustimmen, als dadurch Assoziationen mit einer einseitig nationalen Geschichtsschreibung vermieden werden und man dem Vorgang auch gerechter wird, weil an ihm nicht nur Deutsche beteiligt waren; freilich darf das nicht zu einer Ignorierung des tatsächlichen Anteils deutscher Menschen und Rechtsformen führen. — Das Thema „Hanse und Ostsiedlung“ ist in dem großartigen Band nicht behandelt, und das sicher nicht ohne Grund. Um so mehr sei hier darauf hingewiesen, daß der J. G. Herder-Forschungsrat 1963 eine Tagung über „Deutsche und europäische Ostsiedlungsbewegung“ abgehalten hat, auf der auch manche der oben genannten Autoren gesprochen haben. Die Referate und Diskussionsbeiträge jener Tagung, die zwar vervielfältigt (Marburg 1964), aber nicht über den Buchhandel zugänglich wurden, können nämlich den Themenfächer des vorliegenden Bandes ergänzen, so durch Pentti Renvalls Beitrag über „Die finnische Ost- und Nordbewegung und die schwedische Siedlung in Finnland“ (108—121) und durch Paul Johansens Bemerkungen „Zur Rolle der Hanse in Ost- und Nordeuropa“ (122—132). Zwar betonte Johansen, daß die mittelalterliche Wirtschaft das zentrale Problem der Hanse sei, nicht die Ostbewegung, und über das Thema „Hanse und Siedlung“ habe er in den HGBll. geschrieben. Aber gerade dieses zuletzt genannte Thema gehört in den Rahmen des hier angezeigten Bandes, einmal direkt zu Fragen der Ostsiedlung, da der Zusammenhang von Städtewesen an der südlichen und östlichen Ostseeküste und Hanse nicht zu übersehen ist, zum anderen als weiteres Beispiel für mittelalterliche Siedlungsvorgänge in Europa. Daher sei an dieser Stelle nachdrücklich auf Johansens richtungweisenden Aufsatz „Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie“ (HGBll. 73, 1955, 1—105) hingewiesen.

H. W.

Historische Forschungen für Walter Schlesinger, hg. von Helmut Beumann (Köln/Wien 1974, Böhlau, VII u. 583 S.). — Während in der Festschrift für Walter Schlesinger (Mitteldeutschen Forschungen 74 I u. II, 1973/74) Beiträge zusammengefaßt sind, die die Geschichte Mitteldeutschlands betreffen

und ein starkes Schwergewicht auf der Agrar- und Kirchengeschichte haben, aber auch mit einigen Artikeln den Interessenkreis dieser Zeitschrift berühren (wie H. Ludat, *Wik im Slawischen* u. H. K. Schulze, *Die Besiedlung der Altmark*) enthalten die hier gesondert angezeigten historischen Forschungen Beiträge zu anderen Gegenständen. Daraus heben wir den Aufsatz von Wolfgang Hess, *Zoll, Markt und Münze im 11. Jahrhundert, der älteste Koblenzer Zolltarif im Lichte der numismatischen Quellen* (171—193) hervor. W. Hess untersucht die in dem genannten angeblich 1104 entstandenen Zolltarif erwähnten Orte als Münzstätten. Leider kennt er nicht die Arbeit von G. Despy (HGBl. 93, 175f.), der den Tarif in die 2. Hälfte des 12. Jhs. datiert. Danach müßten die Verbindungslinien zwischen dem Tarif und den münzhistorischen Nachrichten, die in dem Aufsatz gezogen werden, korrigiert werden. François L. Ganshof, *Anmerkungen zu einer flandrischen Schenkungsurkunde des frühen 12. Jahrhunderts* (215—225), untersucht eine Schenkungsurkunde zugunsten der Kirche St. Donatian in Brügge von 1115. Franz Petri, *Zum Problem der herrschaftlichen und genossenschaftlichen Züge in der mittelalterlichen Marschensiedlung an der flämischen und niederländischen Nordseeküste* (226—241) vergleicht unter Zusammenfassung neuerer Literatur Flandern, Holland und Friesland unter dem Gesichtspunkt der unterschiedlichen Mischung herrschaftlicher und genossenschaftlicher Elemente in der Verfassung dieser Länder. Hans Patze, *Landesherrliche „Pensionäre“* (272—309), geht bei der Untersuchung eines Phänomens spezifisch spätmittelalterlicher Mischung dynastischen Herrschaftsrechts und Geldwirtschaft auf viele norddeutsche Gestalten ein. R. S.

Miscellanea Charles Verlinden (Bulletin de l'Institut historique belge de Rome 44, 1974, LIV u. 669 S.). — Die 40 Beiträge, die in dieser Festschrift vereinigt sind, betreffen hauptsächlich jene Arbeitsgebiete, in denen der berühmte Mediävist aus Gand, der seit 15 Jahren Direktor der belgischen Akademie in Rom ist, seine Reputation erworben hat. Im Rahmen der Kolonialgeschichte beleuchten die Studien von W. Brulez, *Marchands italiens dans le commerce américain au XVIIe siècle* (87—99) und von E. Stols, *Gens des Pays-Bas en Amérique espagnole aux premiers siècles de la colonisation* (565—599) zwei Aspekte desselben Phänomens, nämlich eine gewisse Durchlässigkeit des spanisch-amerikanischen Monopols. Stols bemerkt immerhin, daß sich Flandern im 17. Jh. mit einem einträglichen Verkehr nach Sevilla und Cadix begnügen mußte. In diesem Zusammenhang sei auch die Arbeit von M. Mörner, *Some Comparative Remarks on Colonial Silver Mining in Lapland and Spanish America during the 17th Century* (423—435), zitiert. J. Everaert, *L'implantation de manufactures textiles flamandes en Espagne à la fin du XVIIe siècle* (255—269), lenkt die Aufmerksamkeit auf eine Episode der Vorgeschichte des spanischen Merkantilismus. Aus dem Themenkreis des Mittelmeersektors sei auf den Beitrag von H. Lapeyre, *Du nouveau sur Simon Danzer* (335—340), hingewiesen. Es handelt sich um einen Holländer, der zwischen 1606 und 1609 als Korsare von Algier bekannt war. An den hansischen Bereich tritt W. von Stromer, *Die Schwarzmeer- und Levante-politik Sigismunds von Luxemburg und der Schwarzmeerhandel oberdeutscher und hansischer Handelshäuser 1385—1453* (601—610), heran. In Verbindung

mit den orientalischen Projekten Sigismunds entdeckt der Autor die Aktivität einiger Firmen, die einen direkten Handel, der nicht über Venedig geht, suchen und praktizieren. Unter ihnen ist die Gesellschaft Falbrecht—Morser—Rosenfeld aus Thorn, Danzig und Breslau zu erwähnen, deren Teilhaber sich nach Caffa und Chilia 1420 begeben. Die Streiflichter auf Breslau, Lemberg und Ungarn beleuchten einen allerdings sehr peripheren Sektor hansischer Interessen.

P. J.

The Journal of European Economic History, Volume 2, Number 2 u. 3, 1973, Volume 3, Number 1—3, 1974. — In den Heften dieser neuen Zeitschrift, die seit unserer letzten Anzeige erschienen sind (HGbl. 92, 92f.), ist ein Aufsatz von Francisco M. Padrón, *The Commercial World of Seville in Early Modern Times*, auf den besonders hingewiesen sei. In ihm wird ein lebendiges Bild von Sevilla im 16. und 17. Jh. gezeichnet. Im Anschluß daran wird ein Vortrag von Charles Wilson, *Transport as a Factor in History of Economic Development*, abgedruckt. Wilson zeigt in geistvoller Weise, daß der Transport erst dann zu einem Faktor der Entwicklung wird, wenn es sich nicht mehr um den Transport von Nahrungsmitteln, sondern um den von Rohstoffen und Arbeitskräften handelt. In dem dritten Heft des Jahrgangs 1973 macht Hermann Kellenbenz, *The Economic Significance of the Archangel Route (from the late 16th to the late 18th century)*, einen Aufsatz allgemein bekannt, der bereits in einem Kongreßpapier von 1970 enthalten war (HGbl. 90, 163f.). Von Interesse für die Leser dieser Zeitschrift ist auch die Arbeit von Barriie M. Ratcliffe, *Napoleon and the Anglo-French Commercial Treaty of 1860; A Reconsideration*. In denselben Themenkreis gehört ein Aufsatz aus dem ersten Heft des Jahrgangs 1974: Philip L. Cottrell, *Anglo-French Financial Co-operation, 1850—1880*. Aus dem zweiten Heft desselben Jahrgangs sei auf den Aufsatz von Marian Malowist, *Problems of the Growth of the National Economy of Central-Eastern Europe in the Late Middle Ages* hingewiesen. Malowist entwickelt hier seine Gedanken über die Faktoren des wirtschaftlichen Wachstums und der Stagnation im östlichen Mitteleuropa auf der Linie seiner früheren Arbeiten, die er zuletzt 1972 in einem Sammelband in Paris veröffentlicht hat (HGbl. 91, 60f.). Im dritten Heft von 1974 schließlich trägt Jacques Heers, *The „Feudal“ Economy and Capitalism: Words, Ideas and Reality*, Materialien aus allen Lebensbereichen West- und Südeuropas zusammen, die zeigen, daß es im Mittelalter weitverbreitet eine quasi kapitalistische Verhaltensweise gab.

R. S.

Zur Landesgeschichte im Unterricht äußern sich mehrere Verf. in einem von Karl-Hermann Beeck herausgegebenen Band (Schriftenreihe zur Geschichte und Politischen Bildung 11, Ratingen 1973, A. Henn, 384 S.). — Als Unterrichtsziel soll deutlich gemacht werden, daß Landesgeschichte „konstitutives Element“ im historischen Prozeß ist — eine Tatsache, die an einigen Beispielen deutlich gemacht wird und die heute auch niemand bestreitet. Die didaktische Auseinandersetzung ist jedoch nicht frei von Polemik, vor allem, wo Individualbeziehungen zum heimatlichen Raum als Sentimentalität lächerlich gemacht werden und wo in Frage gestellt wird, daß historische Ereignisse der engeren Region (etwa durch Bauwerke, Stadt- und Ortspläne, Museen.

Schriftquellen usw.) im Unterricht leichter veranschaulicht werden können als die „umfassenden historischen Räume“. Auch wird der „Mythos vom kleinen Mann“ durch beziehungslose Zitate verrissen, obwohl er in der angedeuteten einseitigen Form von niemandem propagiert wird. Doch es gibt in dem Buch auch einige Beiträge, die sich in abgewogener Weise um die stofflichen Probleme bemühen. Sie bewegen sich im wesentlichen im Theoriebereich der Fachwissenschaft und -didaktik. Einige Einzelbeispiele sind so gehalten, daß man ein sozial- und wirtschaftsgeschichtliches Handbuch vor sich zu haben meint. An solchen Werken herrscht jedoch kein Mangel; was uns fehlt, sind didaktisch und methodisch gut aufbereitete Werke für die Landesgeschichte einzelner Regionen. — Übrigens findet sich in dem vorliegenden Werk die mittelalterliche Stadt auf immerhin sieben Seiten abgehandelt. Es werden kurze Informationen geboten, die man auch in guten Lehrbüchern erwartet. Der Hanse sind sogar vier Zeilen gewidmet. Aus ihnen kann man freilich nicht entnehmen, was der Lehrer bei der Vorbereitung einer Unterrichtseinheit über die Hanse in einer 5. oder 7. Klasse bedenken muß. H. Schw.

Vom Kleingewerbe zur Großindustrie. Quantitativ-regionale und politisch-rechtliche Aspekte zur Erforschung der Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur im 19. Jahrhundert (Schriften des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, N. F. 83, 1975). — In diesem Zeitschriftenband ist folgender Aufsatz von besonderem Interesse für die Leser der HGBl.: Hans-Jürgen Teuteberg, *Das deutsche und britische Wollgewerbe um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur quantitativ-komparativen Wirtschaftsgeschichte* (9—103). Der Verf. vergleicht bis in das Mittelalter zurückgreifend die Entwicklung der deutschen und englischen Wollproduktion. Er stützt sich dabei in weiten Strecken auf die Sekundärliteratur, wie es bei einem so umfassenden Thema naheliegt. Leider konnte er das kurz vorher erschienene Sammelwerk *La lana come materia prima* (vgl. HGBl. 93, 125) nicht mehr heranziehen. Die deutsche Tuchproduktion überholte die britische, die ja schon im 18. Jh. — viel früher als die deutsche — industrialisiert wurde, noch vor 1870 im Export. Ein Schwergewicht der Studie ruht auf der Übertragung englischer Innovationen in das deutsche Wollgewerbe. Verf. sieht hier noch ein offenes Forschungsfeld, trägt aber selbst zu seiner Bestellung — in dieser Frage auch mit vielen Einzelquellen — merklich bei. R. S.

Wie Hans-Joachim Braun darstellt, gab es rege *Technologische Beziehungen zwischen Deutschland und England von der Mitte des 17. bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts* (Geschichte u. Gesellschaft. Bochumer Historische Studien, Düsseldorf 1974, Schwann, 204 S.). — Der Verf. korrigiert die häufig vertretene Auffassung, daß der industrielle Einfluß nur in einer Richtung, nämlich von England nach Deutschland gegangen sei. Er macht deutlich, daß seit dem 16. Jh. deutsches Kapital und deutsche Arbeitskräfte in englische Bergwerksunternehmen flossen. Es folgten im 17. Jh. Metallarbeiter aus Westfalen. Ein Schwergewicht liegt auf der Untersuchung von Sozietäten, die einen regen technologischen Austausch vermittelten. In diesem Zusammenhang wird auch die „Patriotische Gesellschaft Hamburg“ (1765) behandelt. Die Arbeit des Verf. hat als Überblick und als Hinweis auf wichtige Einzelbeispiele ihren großen

Wert. Eine Vertiefung ist durch Auswertung regionaler Archive und Bibliotheken sicher möglich. Man wird dann sicher auch zu unterscheiden lernen zwischen einer weit verbreiteten Anglomanie in Clubs und echten technologisch-industriellen Beziehungen. Vielleicht führt das dann auch zu quantitativen Erkenntnissen über das Ausmaß der Kontakte. Von großem Nutzen ist das Personen- und Firmenregister.

H. Schw.

Chr. de Craecker-Dussart, *L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse Lotharingie du VIIIe au XIVe siècle* (MA 80, 1974, 185—243). — Es gab im Altertum und in den ersten Jahrhunderten des Mittelalters Schutzurkunden, die die Sicherheit von Reisenden gewährleisten sollten. Aber ein sehr sorgfältiges Studium der Quellen ergibt, daß erst im Laufe des 12. Jh. das Wort *conductus* die Bedeutung eines Schutzes erlangt hat, der unter der Form einer Begleitmannschaft oder eines Dokuments oder auch nur mündlich verliehen wurde. Das Geleitsrecht hat das Schicksal der Regalien geteilt. Es wurde im 12. Jh. durch die Herzöge und Grafen im Bereich ihrer Macht ausgeübt. Der Zoll, der als Gegenleistung für den Schutz erhoben wurde, verallgemeinerte sich erst von der 2. Hälfte des 12. Jh. ab. Der Autor zweifelt, ob es in der Karolingerzeit bereits dieses Verfahren gegeben habe, das ohne Zweifel unter dem Einfluß des arabischen Vorbildes verbreitet wurde. Die Institution konnte eine Art Umsatzsteuer werden. Aber ein übertriebener Gebrauch konnte die Gefahr einer Verringerung der Einkünftequelle durch eine Abwendung des Handels hervorrufen. Ohne eine volle Sicherheit zu gewährleisten, war der *conductus* dennoch von den Kaufleuten geschätzt und stellt einen positiven Faktor in der Entwicklung des Warentausches dar.

P. J.

Rolf Sprandel, *Das Mittelalterliche Zahlungssystem nach hansisch-nordischen Quellen des 13.—15. Jahrhunderts* (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 10, Stuttgart 1975, Anton Hiersemann, VII u. 226 S., 4 Ktn.). — Das Buch möchte gleichzeitig ein Beitrag zur Geschichte des hansisch-nordischen Raumes wie des europäischen Zahlungsverkehrs im Spätmittelalter sein. Im 1. Teil werden zunächst die Normen und Gewohnheiten, denen der Zahlungsverkehr unterlag, untersucht. Die Betrachtung reicht von Zählbegriffen über Methoden der Wertprüfung, des Geldtransportes, des bargeldlosen Zahlungsverkehrs u. a. bis hin zu den Sicherungen der Durchführung des Zahlungsverkehrs. Danach wird die sachliche Ausdehnung des Zahlungssystems betrachtet. Dieses System erfaßt den Verkehr mit Agrar- und Herrschaftsbesitz, das Familienrecht, das Söldnerwesen, die Frömmigkeitsformen und manches andere neben dem eigentlichen Wirtschaftsleben. Im 2. Teil des Buches wird das konkrete Funktionieren des Zahlungssystems dargestellt. Zahlungsströme haben staatspolitische und kirchliche Motive. Quantitativ stehen sie überwiegend in einem Zusammenhang mit der Handelsbilanz. Hier wird versucht einen Anschluß der hansischen Forschung an die Diskussionen über die mittelalterliche Handelsbilanz in anderen Gegenden Europas herzustellen. Danach werden der Zahlungsmittelbedarf, die mit ihm zusammenhängenden Abwertungen, die eigentümliche Rolle des Goldgeldes im hansisch-nordischen Raum und andere Fragen untersucht.

Selbstanzeige

Klaus-Peter Zoellner, *Vom Strelasund zum Oslofjord. Untersuchungen zur Geschichte der Hanse und der Stadt Stralsund in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts* (Abh. z. Handels- u. Sozialgesch. XIV, Weimar 1974, Böhlau Nachf., 200 S., 1 Kte., 1 Tf.). — Der Verf., der sich mit dieser Materie schon öfter befaßt hat, möchte „auf der Grundlage der materialistischen Geschichtsauffassung“ einen Beitrag zur besseren Erforschung der Hansegeschichte in der 2. Hälfte des 16. Jhs. leisten. Er hat hierzu viel unveröffentlichtes Material aus dem Stadtarchiv Stralsund, einiges auch aus den Archiven in Wismar und Rostock herangezogen. Sein Buch zerfällt in drei Teile: im ersten geht er auf die Situation der Hanse ein, im zweiten auf die wirtschaftliche Entwicklung von Stralsund als Beispiel einer Hansestadt und in einem kurzen Schlußabschnitt auf das Verhältnis zwischen Stralsund und der Hanse, das wie auch bei anderen Städten von der Lockerung der Beziehungen zur Zentrale, von der Verfolgung eigener Interessen und Ziele bestimmt war. In seinem einleitenden Bericht über den Forschungsstand streicht Z. — meist auf ältere Synthesen gestützt — einseitig die falschen Auffassungen der „bürgerlichen“ Geschichtsschreibung heraus, um dann zu betonen, daß es „erst der marxistischen Hanseforschung ... möglich“ sei, „den gesetzmäßigen Zusammenhang zwischen inneren und äußeren Ursachen des Niedergangs der Hanse aufzuhellen“ (14). Prüft man aber die Ergebnisse des Verf.s, so stellt man fest, daß ihm hinsichtlich der Hansegeschichte keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse gelungen sind, zu denen die Forschung — auch im „bürgerlichen“ Lager, wobei aber die Bedeutung mancher „marxistischer“ Forschungsergebnisse nicht abgestritten werden soll — nicht schon vorher vorgezogen war. Allerdings — und das ist das Verdienst der vorliegenden Veröffentlichung — hat Z. durch die Auswertung unveröffentlichten Quellenmaterials für manche Aspekte die Beweisgrundlage verstärkt und eine genauere Erfassung der Verhältnisse ermöglicht. Aus dem Bereich der Hansegeschichte behandelt Z. einmal „Versuche, den drohenden Zerfall der Hanse aufzuhalten“ (26—44), die er anhand der Statuten der Kontore in Antwerpen, Bergen und London von 1572 bzw. 1584 und durch Analyse der Maßnahmen zur strafferen Organisation der Hanse ab 1554 untersucht; die Lage in den Kontoren kann Z. vor allem durch Auswertung von (nicht publizierten) Rezessen beleuchten. Unter den hansischen Quartieren engagierte sich das wendische fast als einziges in gesamthansischen Angelegenheiten; das geht auch aus Tab. 6 (156) hervor, in der Z. die Teilnahme der Städte an den Hansetagen 1554—1598 zusammengestellt hat. Zum anderen verfolgt der Verf. den „Kampf“ der Hanse „um die Aufrechterhaltung der Privilegien“ (44—72) in England, Dänemark-Norwegen und Schweden. Auf einen Nenner gebracht, kommt Z. zum Ergebnis, daß diese Staaten den hansischen Kaufmann nicht völlig verdrängen, sondern nur seine Vormachtstellung brechen wollten; es sollte zu einer Gleichberechtigung zwischen einheimischen und Hansekaufleuten kommen, während die Hanse die alten Privilegien bestätigt haben wollte, was ihr aber nicht gelang. — Die Untersuchungen zur Stralsunder Geschichte der 2. Hälfte des 16. Jhs. betreffen 1. den Seehandel (73—93), 2. Formen der Anlage des Handelskapitals (93—131). Die Quellenlage zum Seehandel Stralsunds ist ungünstig, es läßt sich aber dennoch manches ermitteln. Norwegische, schottische, niederländische und schwedische Häfen waren Hauptziele des Stralsunder Exports, dessen Hauptgüter Malz, Mehl und

Bier waren, wohingegen Fisch, Tuche, Salz, Wein, Felle und Häute in die Stadt gebracht wurden. Die Ausfuhr der Waren übernahmen im behandelten Zeitraum in zunehmendem Maße Stralsunder Schiffe. Die Bierbrauerei war das einzige städtische Gewerbe, in dem die Kaufleute in nennenswertem Umfang Kapital investierten; ansonsten benutzten sie es wie auch in anderen hansischen Seestädten zum Geldverleih und zum Ankauf von Grundbesitz. — Aus dem zusammengetragenen Material zur Hanse- wie auch zur Stralsunder Geschichte hat Z. 39 aufschlußreiche Tabellen aufgestellt, die seine Ausführungen unterbauen. H. W.

Reinhard Barth, *Argumentation und Selbstverständnis der Bürgeropposition in städtischen Auseinandersetzungen des Spätmittelalters. Lübeck 1403—1408, Braunschweig 1374—1376, Mainz 1444—1446, Köln 1396—1400* (Kollektive Einstellungen und sozialer Wandel im Mittelalter 3, Köln 1974, Böhlau, V u. 403 S.). — In vier, den einzelnen Städten und Aufständen, gewidmeten Kapiteln wird zunächst der äußere Rahmen der Ereignisse und der Quellenlage abgesteckt. Danach wird die Argumentation der „Patrizier“ (der Begriff wird ohne strengeren systematischen Anspruch locker umschrieben) und der Bürgeropposition in gesonderten Abschnitten untersucht. Der Verf. schreitet dabei jeweils von der Argumentationstechnik und dem Verhandlungsstil, also formalen Eigentümlichkeiten, zu inhaltlichen Merkmalen, Begründungszusammenhängen vor. In dem Schlußkapitel kommt klar zum Ausdruck, daß die Opposition von einzelnen Anlässen oder Teilaspekten (am wichtigsten: der finanziellen Belastung der Bürger) bewegt und zur Bekämpfung der patrizischen Regierung im ganzen veranlaßt wird. Geistige, literarische und historiographische Umschreibungen der Situation laufen überwiegend darauf hinaus, daß Ehre und Ansehen der Stadt durch die bisherige Regierung gelitten haben. Man besitzt also kein Klassenbewußtsein, sondern identifiziert sich mit der Stadt, wie es auch die Patrizier tun. Weiterhin treten eine Reihe von beiden Seiten gemeinsamen Moralvorstellungen, wie Eintracht, Ehre und Gerechtigkeit zutage. Unterschiede ergeben sich allerdings in der Beurteilung der Legitimation des patrizischen Regiments. Die Patrizier berufen sich in erster Linie auf ihre Leistung für die Stadt. Die Opposition bestreitet dieses. Vor allem betont die Opposition, daß sie in ihrer Aktion durch die ganze Stadt legitimiert wurde. Mehr oder weniger in Reaktion darauf stützen sich die Patrizier auf die Einsetzung durch den Stadtherrn und auf ihr gutes altes Recht an der Stadtregierung. Die Begründungen und Legitimationsvorstellungen bleiben Ansätze, die nur in der Kampfzeit selbst mit Deutlichkeit bewußt sind. Von dort her ist es zu verstehen, daß die Vorstellungen keine Basis für grundlegende Verfassungsänderungen boten. Der Leser fragt nach der Lektüre vielleicht stärker als früher danach, worin die eigentlichen Ursachen für die Unruhen zu suchen sind. Der Verf. stellt diese Frage nicht mehr — vernünftigerweise, denn von seinem Material aus kann man nur neue Hypothesen formulieren. Für eine volle Antwort bedarf es der Einbeziehung von Arbeiten über die Vermögens- und Einkommensverhältnisse in den spätmittelalterlichen Städten. R. S.

Zu *Ordnung und Selbstverständnis städtischer Gesellschaft im späten Mittelalter* äußert sich Wilfried Ehbrecht (BDLG 110, 1974, 33—103). —

Der Verf. zeigt, wie vielschichtig das Problem von Unruhen ist, und er belegt das mit zahlreichen Beispielen. Ihre Motive werden weniger in pauschalen sozialen Strukturen als vielmehr in der Summe der jeweiligen aktuellen und lokalen Umstände gesucht. Die sich aus ihnen ergebenden komplizierten Gruppierungen entwickelten ein Selbstverständnis, das nur schwer aus den Quellen zu erfassen, keineswegs aber statistisch zu belegen ist. Der weiteren Untersuchung wird vor allem das Beispiel Erfurt zugrundegelegt; doch finden sich auch Vergleiche mit den Zuständen in anderen Städten, wobei die verwirrende Vielfalt deutlich wird. Es bleibt zu fragen, ob es nicht doch in manchen Bereichen die Möglichkeit von Verallgemeinerungen gibt. Doch bevor das geschieht, müßten wohl die Zustände in den einzelnen Städten genau untersucht werden; Einzelzitate genügen nicht. Dafür ein Beispiel: Der Verf. meint (94f.), daß die Stadtarmut „vor den Toren der Stadt oder im Bereich der Kirchplätze“ gelebt habe. Dieses allgemeine Urteil wird dann durch lokale Quellen aus Bremen erläutert („wie zwei Bremer Zeugnisse belegen“, 95). Diese erwähnen, daß bei einer Belagerung die Ostertorsvorstadt abgebrochen wurde, in der vor allem Handwerker und Höker lebten, und daß bei der gleichen Gelegenheit ungezählte Menschen außerhalb der Mauern und auf den Friedhöfen an der Pest starben. Dabei bleibt aber die Frage ungeklärt, ob denn Handwerker und Höker wirklich zur Stadtarmut gehörten und ob nicht die Umstände des Pestodes auf die besonderen Verhältnisse der Belagerungszeit zurückzuführen sind: Die auswärtigen Toten konnten nicht auf die Pfarrfriedhöfe in der Stadt überführt werden; hatten nicht vielleicht Personen, die von auswärts in die Stadt geflüchtet waren, Notquartiere auf den „Friedhöfen“? Sicher ist zudem, daß in Bremen wie anderwärts die „Stadtarmut“ in der Stadt selbst in Kellern und Buden wohnte, nicht „vor den Toren“. Das ergibt sich dann auch aus dem gleich darauf folgenden Stralsunder Beispiel. Wo lebte nun die Stadtarmut im allgemeinen? Oder gab es von Ort zu Ort wesentliche Unterschiede? Es ist auch keineswegs sicher, daß sich die städtische Unterschicht allgemein durch „das Fehlen des Bürgerrechts“ auszeichnete (95). Es gab durchaus verarmte Bürger (Hausarme). Überall zeigt sich, wie schwer es ist, aus den komplizierten, oftmals schlecht überlieferten Zuständen in einzelnen Städten auf das Grundsätzliche zu schließen.

H. Schw.

Wilfried Ehbrecht, *Verhaltensformen der Hanse bei spätmittelalterlichen Bürgerkämpfen in Westfalen* (WestF 26, 1974, 46—59). — Der Beitrag geht auf einen Vortrag des Verf.s in Soest zurück. Er konzentriert sich in starkem Maße auf die westfälischen Städte, beleuchtet aber auch die Systematisierung der hansischen Politik gegenüber innerstädtischen Unruhen in den Statuten von 1418 und die Anwendung dieser Statuten in den Jahren danach. Das Beispiel Münster von 1454 zeigt dann, daß die Verhansung einer Stadt im Aufbruch nicht immer einen Erfolg hatte, wenn die regionalen Umstände es verhinderten.

R. S.

Die Marburger Dissertation von Ekkehard Westermann, *Das Eislebener Garkupfer und seine Bedeutung für den europäischen Kupfermarkt 1460—1560* (Köln/Wien 1971, Böhlau, 373 S.) basiert auf archivalischen Unterlagen der Staats- und Stadtarchive von Amberg, Augsburg, Bamberg, Coburg,

Dresden, Frankfurt/M., Gotha, Leipzig, Magdeburg, Marburg, Meiningen, Nürnberg, Oranienbaum, Rudolstadt und Weimar sowie der Auswertung der einschlägigen Literatur. Aus einer kritischen Auseinandersetzung mit ihr geht Begründung und Gang der Untersuchung hervor (9—30). Teil A (30—93) behandelt den europäischen Kupfermarkt des 15./16. Jh., indem nacheinander die Nachfrage- und Angebotsseite, die Marktbewegungen und der quantitative Ausgleich von Angebot und Nachfrage analysiert werden. Dabei zeigen sich Lücken der Forschung, deren wichtigste in einer Diskussion offener Probleme angesprochen werden. Teil B (94—162) verfolgt die Entwicklung des Thüringer Saigerhandels zwischen 1460 und 1560. Von der Behandlung der Absatzmärkte des Eisleberer Garkupfers geht der Autor über zur Schilderung der Konzentration im Thüringer Saigerhandel. Nachdem der Beschaffungsmarkt der Gesellschaften beschrieben ist, werden Kapital, Kapitalverflechtung und Gewinne der Thüringer Saigerhandelsgesellschaften erörtert. Der Schlußteil (163—173) faßt die Ergebnisse der Untersuchung zusammen und benennt Aufgaben der künftigen Forschung. Ein umfangreicher Anhang (174—373) vereinigt in 7 Anlagen und 10 Beilagen Voruntersuchungen und statistische Zusammenstellungen, unter denen die Berechnung der Mansfelder Rohkupferproduktion sowie der Silbererzeugung und des Bleibedarfs der Thüringer Saigerhütten zwischen 1506 und 1622/25 (185—260) eigens zu erwähnen ist. Am Ende stehen ein Quellen- und Literaturverzeichnis (321—361) sowie ein Personen- und Ortsregister. — Folgende Forschungsergebnisse müssen hervorgehoben werden: (a) Nicht wie seit Walter Möllenberg angenommen spielt Kupfer sondern vielmehr Silber die Hauptrolle im Thüringer Saigerhandel. Zwischen 1460 und der Mitte des 16. Jh. erbringt der Verkauf von Silber ca. 60%, der des Kupfers ca. 40% des Geschäftserlöses der Gesellschaften. Offensichtlich verursacht durch den Zustrom überseeischen Silbers hat sich diese Relation um 1560 genau umgekehrt. Ferner lag die Silbergewinnung der Thüringer Saigerhütten aus dem Rohkupfer des Mansfelder Reviers in der Regel höher als in Annaberg. (b) Gerade wegen dieses Umstandes rangierte das Mansfelder Revier in seiner Bedeutung für den europäischen Kupfermarkt fast immer hinter den Revieren des Alpen- und Karpathenraums. Das kann durch die erstmals systematisch zusammengestellten quantitativen Daten eindeutig erwiesen werden (43—55; vgl. das identische Ergebnis bei R. Hildebrand in: Zeitschrift für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften 92, 1972, 3). (c) Eine bislang gänzlich unbeachtete Rolle spielte der Thüringer Saigerhandel im bargeldlosen Zahlungsverkehr zwischen Mittel-, Ober- und Westdeutschland. Die Hüttenmeister der Grafschaft Mansfeld wurden nämlich durch die Gesellschaften verlegt, indem man das dazu notwendige Bargeld auf den Messen zu Leipzig und Naumburg gegen Wechsel aufnahm. Diese Wechsel lauteten in der Regel auf Nürnberg und Frankfurt, aber auch auf Augsburg und Antwerpen, wo sie nach dem Verkauf des Silbers eingelöst wurden. Darüberhinaus scheint der Thüringer Saigerhandel die Verbreitung der Schriftlichkeit in der Wirtschaft auch im Bereich der Buchhaltung gefördert zu haben. Durch den Nachweis der verwandtschaftlichen und geschäftsmäßigen Beziehungen der Praun, Froler und Mulich (99, 101, 273) in Nürnberg, Erfurt und Lübeck ergeben sich aufschlußreiche Querverbindungen zwischen dem von F. Rörig edierten Mulich-Büchlein und den Praunschen Geschäftspapieren von 1471—78, bei denen W. von Stromer die doppelte Buchführung nachweisen wird. (d) Von er-

heblicher Bedeutung ist es in diesem Zusammenhang, daß Gründungen, bzw. Ersterwähnungen der Thüringer Saigerhütten wesentlich früher datiert werden konnten: Schleusingen 1461, Gräfenenthal und Hohenkirchen 1462, Steinach 1464, Arnstadt 1471, Schwarza 1472, Eisfeld 1479, Ludwigstadt 1486 und Hasenthal 1488. Der Entstehung der Thüringer Saigerhüttenindustrie voraus ging die Anlage von mindestens 6 Saigerhütten im Nürnberger Umland in den fünfziger Jahren des 15. Jh., die aber bald durch die Forstschutzpolitik der Stadt zur Abwanderung an den Thüringer Wald veranlaßt wurden, was zugleich die überragende Stellung Nürnberger Kapitals erklärt. Übrigens hat der Mulichsche Kupferhammer bei Oldesloe vom Beginn des 16. Jh. 1475 einen Vorgänger, der — wie durch Matthias Mulich mit der Arnstädter Gesellschaft — durch Heinrich Hagelken mit der Schwarzaer Gesellschaft verbunden ist (270 und W. Ebel, Lübecker Ratsurteile 1. 1421—1500, Göttingen 1955, 121). (e) Der Vergleich der Kupferproduktion der Reviere zu Neusohl, Schwaz und Mansfeld erbrachte für die Spanne 1510—15 den Nachweis einer Überproduktionskrise (inzwischen ausführlicher in: Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands 21, 1972, 82—89). Erinnert man in diesem Zusammenhang an die Bauernrevolten sowie die Vielzahl städtischer Unruhen und kriegerischer Verwicklungen im Europa dieser Jahre, dann dürfte diese Überproduktionskrise nur ein Aspekt einer tiefgehenden Krisis von Wirtschaft und Gesellschaft gewesen sein, deren weitere Erforschung dringend zu wünschen ist, da sie u. a. auch negative Folgen für die Familie Martin Luthers gehabt zu haben scheint (E. Westermann, Hans Luther und die Hüttenmeister der Grafschaft Mansfeld im 16. Jahrhundert. Scripta Mercaturae 1975). — Die letzten Bemerkungen berühren einen Mangel der vorliegenden Untersuchung. Unbegründet nämlich bleibt die Vernachlässigung gesellschaftlicher Aspekte der untersuchten ökonomischen Verhältnisse, wie A. Laube und H.-H. Müller zu Recht betont haben. Doch sobald man die vorgelegten Forschungsergebnisse dem von H. Kellenbenz herausgegebenen Sammelband über ‚Schwerpunkte der Kupferproduktion und des Kupferhandels in Europa 1500—1650‘ konfrontieren kann, wird man sicherlich ein klareres Bild vom europäischen Kupfermarkt und seiner Entwicklung in dieser Zeit haben, als es bisher vorhanden war.

Selbstanzeige

Ondrej R. Halaga, der schon eine Anzahl kleinerer Arbeiten zum Handel zwischen Oberungarn (Slowakei) und der Ostseeküste verfaßt hat, hat nunmehr ein stattliches Werk hierüber herausgebracht: *Kaschau — Ostsee. Produktion und Handel im Verkehr der ostslowakischen Städte mit Preußen (1275—1526)* (Košice — Balt. Výroba a obchod v styku východoslovenských miest s Pruskom, 1275—1526. Obchodné styky Slovenska so zahraničným v stredoveku, diel I, Košice 1975, Východoslovenské Vydavateľstvo pre Mestský národný výbor, 332 S. m. 12 Abb. u. Ktn. u. zahlr. Tab., dt. Zus.fass. 313—326). Darin ist eine Fülle von unveröffentlichtem Quellenmaterial aus zahlreichen Archiven des heutigen Polen, der Ukraine (Kiew, Lemberg), Ungarns, der DDR (Rostock, Stralsund, Görlitz) und der Bundesrepublik (Lübeck, Bremen, Köln, Goslar, Staatl. Archivlager Göttingen), aus Wien, Amsterdam und Reval und natürlich ganz besonders aus verschiedenen slowakischen Stadtarchiven verwertet. Bei einer so umfassenden Berücksichtigung unveröffentlichten Materials erübrigt es sich beinahe zu erwähnen, daß die publizierten Quellen und die ein-

schlagige Literatur — auch des Westens — in erschöpfender Weise herangezogen worden sind. Nur wird der slawischer Sprachen Unkundige bedauern, daß dieses Werk, das für die Wirtschaftsgeschichte mehrerer Länder wichtig ist, in slowakischer Sprache erschienen ist. Dankbar wird er die inhaltsreiche deutsche Zusammenfassung verwenden; sie kann aber für eine intensive Beschäftigung mit der Materie nicht ausreichend sein, zumal da die Quellen aus östlichen Archiven, die der Verf. ausgewertet hat, den westlichen Forschern nicht oder nur mit großen Schwierigkeiten zugänglich sind. Das Werk zerfällt in drei Teile. Im ersten behandelt H. die Grundlagen des oberungarisch-preußischen Handels: die Rolle Preußens im West-Ost-Handel seit der 2. Hälfte des 13. Jh., die Rohstofflage und die Entwicklung des Bergbaus und Hüttenwesens im Karpatenraum, die Anfänge des ungarisch-preußischen Handels und dessen technische Voraussetzungen. Waldprodukte, wie sie die Karpatenländer anzubieten hatten, erhielt die Hanse auch aus Rußland und Polen. Hingegen waren das Silber, Kupfer und Eisen Oberungarns für sie von großer Bedeutung. Anhand sprachlicher, archäologischer, urkundlicher und technologischer Hinweise geht H. von einer „slawischen Etappe“ des Erzabbaus und der Verhüttung aus. Den großen Wandel führt er nicht primär auf technische Neuerungen zurück, sondern auf die „persönliche Freiheit der Kolonisten“, die die Vorbedingung für die Einführung der Neuerungen gewesen sei (daß die Kolonisten Deutsche waren, wird nicht ausdrücklich gesagt). Ausführlich geht H. auf die frühen Handelsverbindungen Oberungarns mit Preußen und deren Privilegierung ein. Kaschau, dessen Stapelrechtsbestätigung er 1290 ansetzt, besaß nicht nur für Oberungarn, sondern bei dem in der 2. Hälfte des 13. Jh. schnell anwachsenden Nordhandel auch für ganz Ungarn Bedeutung. Interessantes Material hat H. zur alten Flußschiffahrt zusammengetragen, ebenso zu den Landstraßen sowie zu den mit dem Verkehr verbundenen Techniken. Der zweite Teil des Werkes untersucht eingehend die Blütezeit des oberungarisch-preußischen Handels im 14./15. Jh.; dabei ergibt sich von selbst auch die Behandlung der Verhältnisse in Polen als Durchgangsland dieses Handels, wie die Trennung zwischen ost-slowakischem (Kaschauer) und mittelslowakischem Handel nur teilweise möglich ist. In der Entwicklung der rechtlichen und politischen Voraussetzungen für den Handelsablauf spielte die Stadt Krakau eine gewichtige Rolle; sie wollte in den Handel eingeschaltet sein, was ihr jedoch — nicht zuletzt wegen des Widerstandes von Kaschau — nur zeitweise gelang. Großen Raum nimmt die Darstellung der Warenausfuhr, ganz besonders der Bergbauprodukte (168—223) ein, unter denen wiederum dem Kupfer die größte Bedeutung zukam; hier wird auch viel statistisches Material ausgebreitet und mit der Produktion anderer Gebiete verglichen. Dem Verf. kommt es sehr darauf an, die bedeutende, nicht immer genügend gewürdigte Ausfuhr von Kupfer und Silber aus Oberungarn vor dem Eingreifen der Fugger im späten 15. Jh. herauszustellen.

Die Ausfuhr lag in der Hand von Kaufleuten aus Ungarn, Polen und in zunehmendem Maße aus Preußen. 1360—1460 spielte auch die Eisenausfuhr eine beachtliche Rolle. Im Vergleich zur Metallausfuhr waren die anderen Exportgüter (Pelze, Häute, Wachs, bis ins späte 15. Jh. auch gesalzene Fische und Wein) von geringer Bedeutung. Das wichtigste Einfuhrgut nach Oberungarn waren westliche Tuche; aber umgekehrt wurden (billigere oder aus Italien und dem Orient eingeführte) Textilien auch von Ungarn nach Preußen gebracht,

die u. a. nach Litauen und Rußland weitergeleitet wurden, wie H. schon anderswo festgestellt hat (vgl. HGbl. 93, 172f.). — Im letzten Teil schildert H. den Verfall des Handels Oberungarn-Preußen und auch von Kaschus Stellung 1480—1526 durch mannigfache politische und wirtschaftliche Veränderungen. Die 150 Dokumente, die als Anhang vorgesehen waren, sind „aus technischen Gründen“ nicht in den Band aufgenommen worden und sollen als Bd. 2 erscheinen.

H. W.

Gestützt auf die neuesten einschlägigen Arbeiten und auf eigene Forschungen, bietet Othmar Pickl einen guten Überblick über *Routen, Umfang und Organisation des innereuropäischen Handels mit Schlachtvieh im 16. Jahrhundert* (Festschrift Hermann Wiesflecker zum sechzigsten Geburtstag, hg. von Alexander Novotny und Othmar Pickl, Graz 1973, 143—166) verfaßt. Dies ist insofern besonders erfreulich, als die meisten bisherigen speziellen Abhandlungen nur Teilbereiche des Rinderexports berücksichtigt haben. P. zieht dagegen Dänemark, Polen, die Moldau und Walachei sowie Ungarn als Exportländer in die Betrachtung ein. Nach Skizzierung der Land- und Seerouten und der durch die Türkenkriege bedingten Routenverlagerungen beschäftigt sich P. mit dem Umfang des Ochsenhandels. Die seit der Mitte des 16. Jh. gestiegenen Exportzahlen können für um 1600 nur geschätzt werden, für Jütland, die dänischen Inseln und Schonen auf 55—60 000 (nach Abel ca. 100 000), für Polen auf 40—50 000 und für Ungarn (als Export- und Durchzugsland) auf 150—200 000 Stück Rinder pro Jahr. Das ergibt — legt man die höheren Schätzungen zugrunde — etwa 350 000 Rinder, die jährlich nach Mitteleuropa kamen; sie hatten einen Wert von etwa 6 Mill. Talern, den man richtig einschätzen kann, wenn man erfährt, daß die Getreideexporte aus Polen nach Nordwesteuropa um diese Zeit einen Wert von etwas über 1 Mill. Reichstalern pro Jahr hatten. Im letzten Teil erörtert P. die Organisation des Ochsenhandels.

H. W.

Ekkhard Westermann hat seine Untersuchungen über den Ochsenhandel (vgl. zuletzt HGbl. 93, 128) mit einem nützlichen Beitrag *Zur Erforschung des nordmitteleuropäischen Ochsenhandels der frühen Neuzeit (1480—1620) aus hessischer Sicht* fortgesetzt und vorläufig abgeschlossen (ZAA 23, 1975, H. 1, 1—31). — Besonders wichtig ist sein Versuch, in einer Skizze die Absatzgebiete der nord-, ost- und südosteuropäischen Ochsen im 16. Jh. abzuzeichnen. Die Skizze ist zwar sehr klein, aber der heutige Wissensstand wird wohl auch kaum eine genauere Darstellung erlauben. Zudem ist zu beachten, daß auch während des 16. Jh. Veränderungen eintraten; diese mit Hilfe vor allem hessischer Quellen zu erfassen und aufzuzeigen sowie nach den Ursachen hierfür zu suchen, ist ein Hauptanliegen des Verf.s. In Hessen überlappten sich die Absatzgebiete osteuropäischer (reußischer, podolischer, „schawanischer“) und nordeuropäischer bzw. norddeutscher (dänischer, friesischer, pommerscher) Ochsen. Man kaufte hier im Frühjahr im Norden, im Sommer und Herbst im Osten. Zur Konkurrenz wurde dieses Nebeneinander offenbar, als aufgrund von Marktveränderungen im Südosten (so nach 1526) Oberdeutschland auf die osteuropäischen Viehmärkte ausgriff, was dort einen Preisanstieg nach sich zog und in Hessen zeitweise ein Ausweichen auf Ochsen des Nordens bewirkte; besonders

auffällig ist der Kauf friesischer Ochsen durch den Kasseler Hof 1605/06, wobei Hannover und Bremen die Einkaufsmärkte waren, wie auch das nordhessische Spital Haina 1605—1618 statt reußischer Ochsen westfälisches und vor allem dänisches Vieh einkaufte. H. W.

Fritz Blaich, *Die Epoche des Merkantilismus* (Wissenschaftliche Paperbacks Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 3, Wiesbaden 1973, Franz Steiner, 203 S.). — Der Regensburger Wirtschafts- und Sozialhistoriker F. Blaich hat sich mit einer Studie zur Wirtschaftspolitik des Reichstages im Heiligen Römischen Reich als hervorragender Merkantilismusforscher der jüngeren Generation ausgewiesen und war für die Abfassung dieses für den akademischen Unterricht gedachten Bändchens daher besonders qualifiziert. Zunächst wird die Problematik des immer wieder stark umstrittenen Begriffes „Merkantilismus“ angegangen. Nach sorgfältiger Abwägung der verschiedenen Argumente kommt der Verf. zu dem Resultat, daß der Terminus als Bezeichnung für eine bestimmte Richtung der „theoretischen“ Wirtschaftspolitik sowie für eine spezielle Ausprägung der darauf aufbauenden praktischen Wirtschaftspolitik wissenschaftlich durchaus brauchbar sei. In der Tat ist es ein ganz anderer Aspekt, ob solche Wirtschaftspolitik auch Erfolge erzielte. Selbst bei ihrer völligen Unwirksamkeit kann man es für gerechtfertigt halten, das ihr zugrundeliegende „Theoriegerüst“ merkantilistisch zu nennen. In Anlehnung an seinen Marburger Lehrer I. Bog plädiert Blaich dafür, sich noch einmal aus dem Mund der zeitgenössischen Merkantilisten erklären zu lassen, was man in diesen frühen Jahrhunderten unter „Theorie“ verstanden habe. Wie der Merkantilismusforscher A. W. Coats zu Recht bemerkt hat, sollte man sich davor hüten, den Beginn einer Theorie hier am Maßstab eines später erreichten Stadiums messen zu wollen. Viele ökonomische Dogmengeschichten, besonders auch in Deutschland, sind dieser kurzsichtigen Betrachtungsweise verfallen. Der wohl gewichtigsten älteren Kritik, wonach der Begriff Merkantilismus nur ein „Hut“ sei, indem man alle möglichen ökonomischen Äußerungen aus mehreren Jahrhunderten eingesammelt habe, wird die nachdenkliche Frage entgegengehalten, in welchem Zeitraum man sinnvollerweise überhaupt von einer wirklichen merkantilistischen Wirtschaftspolitik sprechen könne und welche Vorläufer und Sonderformen davon zu unterscheiden seien. Folgerichtig begreift der Autor die Richtungen des Monetarismus, Kameralismus, Colbertismus und Buillionismus als Abarten eines übergeordneten einheitlichen Merkantilsystems. Auch die deutschen „Staatswissenschaftler“ waren in ihren letzten Prinzipien Merkantilisten. Daß solchen nachträglichen Klassifizierungen letztlich immer etwas Willkürliches anhaften bleibt, haben schon Schmoller, Zielenziger und Heckscher empfunden. In seinem Hauptteil sucht der Verf. dann den Beitrag der merkantilistischen Wirtschaftslehren zur Entwicklung der Wirtschaftstheorie und Theorie der Wirtschaftspolitik zu analysieren. In geschickter Weise werden einmal die wichtigsten Merkantilisten einzelner Länder vorgestellt und anschließend die von ihnen behandelten Fragen des Wirtschaftswachstums, der Geld- und Kreditlehre, der aktiven Handelsbilanz und der Lohntheorien zusammenfassend überräumlich beleuchtet, wobei dann die verbindenden Bezüge hervortreten. Das letzte Kapitel des ungemein verständlich geschriebenen Büchleins ist den merkantilistischen Grundsätzen in der praktischen Wirtschaftspolitik der

europäischen Staaten gewidmet. Im Mittelpunkt steht hier die Darstellung des Alten Reiches und dann der großen deutschen Territorialstaaten Brandenburg-Preußen und Österreich. Da Blaich hier auf eigene Forschungen zurückgreifen kann, muß dies als der wertvollste Teil angesehen werden. Die Wirtschaftspolitik anderer Staaten wird mit Ausnahme der Frankreichs und Englands nur auf wenigen Seiten skizziert, was im Fall Spaniens und der Niederlande sehr kurz erscheint. Die Literaturhinweise geben aber überall die Möglichkeit, die aufgezeigten Grundlinien selbständig weiter zu verfolgen. Blaichs zuverlässige Zusammenfassung des neuesten Forschungsstandes kann als wertvolle Ergänzung zu den Sammelbänden von D. C. Coleman (*Revisions in Mercantilism*, London 1969) und W. E. Minchington (*Mercantilism*, Lexington/Mass. 1969) angesehen werden.

H. J. Teuteberg

Josef Kollmann (Hg. u. a.), *Der Dänisch-Niederdeutsche Krieg und der Aufstieg Wallensteins. Quellen zur Geschichte der Kriegereignisse der Jahre 1625—1630* (Documenta Bohemica bellum tricennale illustrantia IV, Prag und Wien—Köln—Graz 1974, Academia Prag und Verlag Hermann Böhlaus Nachf., 472 S. und 21 Abb.). — Unter den Editionen der Gegenwart gehört die auf sieben Bände konzipierte Veröffentlichung von Dokumenten aus tschechischem Besitz über den Dreißigjährigen Krieg sicherlich zu den bemerkenswerten Vorhaben. Zugleich unterstreicht diese Publikation das ungebrochen große Interesse an dem weit über den deutschen Raum hinausreichenden Ringen, das letztlich die staatliche Ordnung Europas für Jahrhunderte festlegen sollte. Der vorliegende Band ist für Niederdeutschland besonders wichtig, weil er vorrangig die Auseinandersetzung Christians IV. von Dänemark und seiner norddeutschen Verbündeten mit dem Ligafeldherrn Tilly und dem kaiserlichen General Wallenstein behandelt und unser Wissen um die Politik der Höfe in Wien, Kopenhagen, Den Haag und Brüssel, aber ebenso der mindermächtigen Reichsfürsten und -städte, zu bereichern vermag. Darüber hinaus werden hier für das erste Generalat Wallenstein, das zeitlich den Rahmen für diesen Band absteckt, insofern neue Erkenntnisse geboten, als die Publikation die Loyalität des Friedländers gegenüber seinem kaiserlichen Herrn sowie seine maßvolle Haltung eindrucksvoll hervorhebt. Zudem werden Schlaglichter auf Wallensteins Verhältnis zu den Seemächten und Hansestädten geworfen, das durch die militärische Schwäche zur See, die Rücksichtnahme auf den Handel und seine mecklenburgischen Interessen (Herzog seit 1628) gekennzeichnet war. Die Veröffentlichung beschränkt sich indes nicht darauf, norddeutsche Ereignisse durch unbekannte Dokumente zu illustrieren, sondern man findet hier gleichfalls wertvolle Hinweise zum Krieg zwischen den Niederlanden und Spanien, zwischen Polen und Schweden, zu den Kämpfen in Italien um Mantua und Monferrato, auf den Feldzug Wallensteins gegen Bethlen Gabor und die ersten Spannungen zwischen Tilly und dem Friedländer. — Unbestreitbar gebührt den tschechischen Archivaren und Historikern Dank, denn sie haben aus einem überreichen Fundus allein für die Jahre 1625—30 der Forschung rund 1100 Schriftstücke zugänglich gemacht. Bei der Überfülle an Material mußte zwangsläufig selektiert werden, wobei man offensichtlich das diplomatisch-politische und kriegsgeschichtliche Geschehen bevorzugt berücksichtigt hat. Auch beim Abdruck der Archivalien war eine strenge Begrenzung erforderlich; nur die wichtigsten

Stücke konnten vollständig wiedergegeben werden, bei den übrigen mußte man sich hingegen mit Regesten oder gar mit einer summarischen Charakterisierung begnügen. Wie bei jeder Aktenpublikation kann man über die Auswahlkriterien geteilter Meinung sein; als unbefriedigend muß vor allem die pauschale Behandlung Dutzender Schriftstücke angesehen werden. Einen zwiespältigen Eindruck hinterläßt außerdem das dreißigseitige Vorwort, das eher einer Einleitung gleicht: der Herausgeber hat nämlich das Geschehen allzu sehr vereinfacht und verrät bei reichsrechtlich komplexen Vorgängen Unsicherheit. Diese Unzulänglichkeiten vermögen das Verdienst der Editoren jedoch nicht zu schmälern.

B. Sicken

Der Aufsatz von Jürgen Soenke über *Johan van Rijswijck und Johan van Valckenburgh* weitet sich zu einem Überblick über *Die Befestigung deutscher Städte und Residenzen 1600—1625 durch holländische Ingenieur-Offiziere* (Mitt. d. Mindener Geschichtsvereins 46, 1974, 9—39). — Der Verf. greift für die ersten Jahre van Rijswijcks vor allem auf die Ergebnisse niederländischer Geschichtsforscher zurück, kann aber die Darstellung der späteren Tätigkeit im Lippeschen durch neue Quellen belegen. Die Befestigung Bremens, bei der sowohl van Rijswijck als auch van Valckenburgh eine führende Rolle spielten, ist inzwischen von Wilhelm Lührs (JbWitthBremen 17, 1973, 14ff.) eingehend untersucht worden. Die Beteiligung am Rathausbau in Bremen bleibt hypothetisch. Gesichert ist die Beteiligung an Befestigungsarbeiten in Lübeck und Hamburg. Genealogische Überlegungen führten zur Vermutung, Johan van Valckenburgh sei der Stiefsohn Johan van Rijswijcks gewesen. Zu beruflichen Kontakten kämen also persönliche. Sicher ist, daß die Tätigkeit van Valckenburghs seit 1609 in den Zusammenhang der großen Politik jener Zeit gehört. Er entwarf Befestigungen für mehrere norddeutsche Städte, u. a. Lübeck, Lüneburg, Braunschweig, Bremen und Hamburg.

H. Schw.

Martin Kutz, *Deutschlands Außenhandel von der Französischen Revolution bis zur Gründung des Zollvereins. Eine Strukturuntersuchung zur vorindustriellen Zeit* (Beiheft 61 der VSWG, Wiesbaden 1974, Franz Steiner, IX u. 395 S.). — Takeo Onishi, *Zolltarifpolitik Preußens bis zur Gründung des Deutschen Zollvereins. Ein Beitrag zur Finanz- und Außenhandelspolitik Preußens* (Göttingen 1973, Otto Schwartz & Co., 250 S.). — Ursula Fechter, *Schutzzoll und Goldstandard (1879—1914). Der Einfluß der Schutzzollpolitik auf den internationalen Goldwährungsmechanismus* (Neue Wirtschaftsgeschichte 11, Köln/Wien 1974, Böhlau, XI u. 172 S.). — Die hier anzuzeigenden Arbeiten beschäftigen sich mit deutscher Außenhandelspolitik und umgreifen dabei eine Zeitspanne, die vom ausgehenden 18. Jh. bis zum Ersten Weltkrieg reicht. Nicht nur in der Hansezeit, auch in der neueren Geschichte der Hansestädte kann Handelspolitik mit Wirtschaftspolitik schlechthin gleichgesetzt werden. Gerade die im frühen 19. Jh. mit ungeahnter Dynamik einsetzende Expansion des Handelsverkehrs hat ja gewissermaßen im nachhinein die Bemühungen des Bremer Bürgermeisters Smidt auf dem Wiener Kongreß um die Erhaltung der hanseatischen Unabhängigkeit glanzvoll bestätigt. Versucht man indes, die wertmäßige (oder auch nur die gütermäßige) Entwicklung des Handelsvolumens jener Jahre zu quantifizieren, so trifft man — von

Martin Kutz allenthalben überzeugend demonstriert — meist auf ein lückenhaftes Geflecht statistischer Einzelangaben, die teils richtig, teils falsch, vielfach verwirrend und oftmals unvollständig sind. In mühevoller Kleinarbeit ist es dem Verf. der ursprünglich als Bonner Dissertation konzipierten Untersuchung gelungen, eine „Neukonstruktion“ der fehlenden, oder besser: der nur fragmentarisch erstellten deutschen Außenhandelspolitik der Jahrzehnte zwischen der Französischen Revolution und der Begründung des Deutschen Zollvereins vorzulegen. Dabei stützt er sich fast ausschließlich auf das zuverlässigere, weil nach moderneren Methoden erfaßte und damit auch aussagefähigere Datenmaterial der wichtigsten deutschen Handelspartner. Die durch vielfältige Neuberechnungen nachträglich erarbeitete Statistik des grenzüberschreitenden Handelsverkehrs erlaubt einen wichtigen Einblick in Entwicklung und Strukturveränderungen des deutschen Außenhandels. Der fast 100 Seiten umfassende Tabellenanhang sollte allein schon Anstoß geben zur Überprüfung einiger liebgewordener Vorstellungen etwa über die Wirksamkeit der Kontinentalsperre, über die Bedeutung des Eintritts der Vereinigten Staaten und Lateinamerikas in das Welthandelssystem oder über die Auswirkungen der frühen Industrialisierung.

Preußens Zollpolitik im Zeitraum von 1818 bis 1833 ist Gegenstand der durch Wilhelm Abel angeregten Dissertation von Takeo Onishi. An Hand der in Merseburg magazinierten Akten der preußischen Ministerien verfolgt der Verfasser die Zolltarifpolitik, die sich im Laufe der Jahre in auffälliger Weise von den Intentionen des Zollgesetzes von 1818 entfernt hat. Diese Gegensätzlichkeit von Gesetz und Tarif ist insofern von Bedeutung, als das preußische Tarifsysteem die Verhandlungsbasis für fast alle Zolleinigungsbemühungen bis hin zur Gründung des Deutschen Zollvereins abgegeben hat. Die Erarbeitung der Grundsätze dieses Tarifsystems, die nach Onishis Feststellungen übrigens bis in das Jahr 1813 — also lange vor Maaßens Eintritt in das Finanzministerium — zurückzuverfolgen ist, geschah weitgehend ohne Fühlungnahme mit den Betroffenen. Das schon von Ernst Klein überzeugend nachgewiesene fiskalische Motiv verstärkte sich zusehends, sowohl was die Vereinheitlichung der Steuerverwaltung nach Einführung des Grenzzollsystems angeht, als auch hinsichtlich der anfangs wie auch später weit unterschätzten Höhe der Steuereinnahmen. So läßt sich denn im Rückblick einleuchtend und eindrucksvoll nachweisen, wie das „liberale“ Zollgesetz von 1818 unter den Vorzeichen der internationalen Strukturkrise 1816/22 und auch besonders der gesunkenen Preise für Industriegüter immer stärker schutzzöllnerische Wirkungen zeitigte.

Die Zusammenhänge zwischen Goldwährung und Zollpolitik untersucht die Marburger Dissertation von Ursula Fechter. Der im letzten Drittel des 19. Jh. das internationale Währungssystem prägende Goldstandard wird heute noch vielfach als Grundvoraussetzung der damals weltweit feststellbaren relativen Preisstabilität angesehen. An Hand eines breiten empirischen Materials überprüft die Verf. das nationalökonomische Theorem, wonach die Bindung der Geldmenge an die Goldmenge auch im Außenhandelsverkehr in gewissem Umfang eo ipso stabilisierend wirkt. Es leuchtet ein, daß der Übergang vom Liberalismus zum Protektionismus, jener „neomerkantilistische Sündenfall“ des Jahres 1879, eine gründliche Modifizierung jener Aussage erforderlich macht. Denn die Einführung des Schutzzolls führte im Verein mit der bald darauf ein-

setzenden binnenländischen Konjunkturpolitik dazu, daß sich die Wechselkurse nicht mehr nach den Kaufkraftparitäten einpendeln konnten, sondern nunmehr eine künstliche Stabilisierung der Geldwertrelationen mit den damit zwangsläufig verbundenen Vorteilen und Nachteilen eintrat. G. Ahrens

Günter Hollenberg, *Englisches Interesse am Kaiserreich. Die Attraktivität Preußen-Deutschlands für konservative und liberale Kreise in Großbritannien 1860—1914* (Veröffentlichung des Instituts für europäische Geschichte Mainz 70, Wiesbaden 1974, Franz Steiner, 325 S.). — Die materialgesättigte und mit stilistischer Brillanz geschriebene Studie hat das große Verdienst, ein weithin vergessenes Kapitel aus der Geschichte des deutsch-englischen Verhältnisses wieder ins Bewußtsein zu heben: mit stupender Kenntnis des geistigen und sozialen Lebens sowie der politischen Zustände im England des 19. und beginnenden 20. Jh. untersucht Hollenberg das „englische Interesse“ am Deutschen Kaiserreich, und er kann dabei zeigen, wie intensiv dieses Interesse zwischen 1860 und 1914 gewesen ist, wie viele gebildete Engländer in diesen Dezennien auf Deutschland geblickt haben als auf ein Vorbild für die Lösung mancher Probleme, die sich den Industriestaaten in einer Epoche des sozioökonomischen, politischen und kulturellen Übergangs stellten. „Erst durch die Ereignisse des Jahres 1914 und der daran anschließenden Dämonisierung des deutschen nationalen Machtstaates wurde die Erinnerung an diese Tendenzen weitgehend verschüttet, so daß die Vorstellung vom wesenhaften Antagonismus zwischen England und dem bismarckisch-wilhelminischen Deutschland zur communis opinio der staatstragenden Schichten werden und in die Vorkriegszeit zurückdatiert werden konnte“ (4). Im I. Teil behandelt H. unter der Überschrift „Englisch-deutsche Partnerschaft“ die vielfältigen, sich seit der Jahrhundertwende sogar verstärkenden Bemühungen um Verständigung und Ausgleich zwischen England und Deutschland auf dem Felde der Außenpolitik, Bemühungen, die teils einem rein politischen Zweckmäßigkeitskalkül, teils dem Bewußtsein rassischer oder konfessioneller Gemeinsamkeit entsprangen und u. a. von den Kirchen getragen wurden (höchst instruktiv die eingehenden Darlegungen über das Anglo-German Friendship Committee und die Anglo-German Friendship Society 66ff.). Im II. Teil charakterisiert H. unter der Überschrift „Orientierung am deutschen Vorbild“ die verschiedenen Typen von Germanophilie im engeren Sinn und stellt ihre bedeutendsten Vertreter vor. Er unterscheidet dabei eine wissenschaftlich motivierte (147ff.), eine konservative kultur- und gesellschaftskritische (179ff.), eine konservativ-liberale (198ff.), eine wirtschafts- und sozialpolitische (222ff.) und eine liberal-imperialistische Germanophilie (243ff.), wobei die beiden letzteren Typen vor allem in den beiden Vorkriegsjahrzehnten dominierten. Insgesamt kann H. nachweisen, daß sich im englischen Deutschlandinteresse zwischen 1860 und 1914 eine deutliche Verlagerung der Schwerpunkte vollzogen hat. Sowohl hinsichtlich der außenpolitischen Verständigungsbemühungen wie hinsichtlich der innenpolitischen „Vorbildlichkeit“ wanderte der politische Schwerpunkt von der rechten zur linken Seite des politischen Spektrums. Im letzten Vorkriegsjahrzehnt waren vor allem die Liberal-Imperialisten und bürgerlichen Pazifisten, welche Ausgleich und Partnerschaft mit dem Deutschen Reich anstrebten, und auch die innenpolitisch-akkulturative Germanophilie war in diesen Jahren stärker auf der

linksbürgerlichen Seite anzutreffen als bei den Konservativen. Mit großem Aplomb betont H., seine Studie wolle keinen Beitrag zur deutschen Geschichte oder zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen liefern, sondern ausschließlich zur englischen Geschichte (5). Gerade darin aber wird man ihm widersprechen müssen. Denn in ihrer Weise ist diese Arbeit ein eminent wichtiger Beitrag auch zur deutschen Geschichte: die Tatsache, daß nicht wenige englische Liberale die politischen und gesellschaftlichen Zustände im Vorkriegsdeutschland nicht rundweg verurteilten, sondern ein differenziertes Bild des deutschen Kaiserreichs besaßen, ja sogar der Meinung waren, man könne in dieser oder jener Richtung von Deutschland lernen — diese Tatsache sollte zur Überprüfung gegenwärtig gängiger Klischeevorstellungen anregen, zu der Frage, ob die in zahlreichen neueren Arbeiten der deutschen Geschichtswissenschaft anzutreffende pauschale Aburteilung von Politik und Gesellschaft des Kaiserreichs in dieser Eindeutigkeit tatsächlich gerechtfertigt ist. *E. Kolb*

Winfried Baumgart, *Der Imperialismus. Idee und Wirklichkeit der englischen und französischen Kolonialexpansion 1880—1914* (Wiesbaden 1975, Franz Steiner, 179 S.). — An Hand des Beispiels der beiden in der Kolonialpolitik führenden europäischen Großmächte wird der „klassische“ Imperialismus analysiert in vier Betrachtungsweisen, in die der Verf. die bisherigen Erklärungsversuche des Phänomens einteilt: einer politisch-historischen, einer national- und sozialpsychologischen, einer ökonomischen und einer sozialökonomischen. Die beiden ersten bieten „die Zusammenfassung jeweils eines großen Bündels von empirisch ziemlich genau nachweisbaren Ursachen und Motiven“, die beiden letzten haben nach Ansicht des Verf.s „mehr theoretischen, modellhaften Charakter“, können „an der historischen Wirklichkeit nur teilweise verifiziert werden“, haben aber „großen heuristischen Wert“. So werden kenntnisreich und vielschichtig die Rolle der christlichen Missionen, der geographischen Wissenschaft, der Technik, der Diplomatie (Kap. 2) wie Nationalismus in Presse, Literatur, Propagandaverbänden, Navalismus und Sozialdarwinismus (Kap. 3) behandelt. Der Schwerpunkt des Buches liegt aber in der zweiten Hälfte, in der die Einseitigkeit einer ausschließlich ökonomischen Erklärung des Imperialismus (Kap. 4) wie die Verallgemeinerung einer an nur einem Beispiel gewonnenen sozialökonomischen Erklärung kritisiert werden (Kap. 5). So wird u. a. John A. Hobsons Theorie von der Rolle des Kapitalexports, die Lenin aufnahm, kritisiert, da Investitionskapital wie der Handel nur zum geringsten Teil in die Kolonien ging, wie auch die „Verschwörungstheorie“ von der Rolle der Finanzmagnaten, die die Entscheidungen der Politik diktierten, was jene nirgends konkret bewiesen hätten. Die Bedeutung des ökonomischen Faktors wird von B. keineswegs gering eingeschätzt, doch sei „seine Intensität bei jeder imperialistischen Macht so unterschiedlich — bei England wohl am größten, bei Rußland am geringsten, nur am Rande gegeben — ja selbst bei den einzelnen imperialistischen Aktionen jeweils einer Macht so uneinheitlich, daß eine Generalisierung ihrer Einwirkung auf den Imperialismus der historischen Wirklichkeit Gewalt antun würde“ (96). Auch für Frankreichs koloniale Expansion wird das ökonomische Motiv nur als sekundär angesehen. — Hans-Ulrich Wehlers an Bismarcks Kolonialpolitik gewonnenes Erklärungsmodell des Imperialismus als „Sozialimperialismus“ im Sinne einer Ablenkung innenpoliti-

scher Spannungen nach außen zwecks Aufrechterhaltung des gesellschaftlichen Status Quo wird als nur e i n e s neben vielen anderen Motiven anerkannt, eine Übertragung dieses Modells auf England und die USA abgelehnt. In einer vergleichenden Betrachtung, die B. generell fordert, wird dem die andersartige als fortschrittlich zu wertende Verbindung von Imperialismus und Sozialpolitik bei den englischen Liberalen (Rosebery, Lloyd George) und Sozialisten (Sidney und Beatrice Webb) gegenübergestellt. Beachtlich erscheint dem Rezensenten dabei die neuartige Behandlung der wirtschaftlichen Trendperiode von 1873—1896, die als „Great Depression“ (Hans Rosenberg) zu einheitlich negativ gesehen werde (mit einer eben daraus gefolgerten Stimulierung für Imperialismus!), während sie in Wahrheit die einzelnen Wirtschaftssektoren und Länder sehr verschiedenartig traf, ihre Auswirkungen also differenzierter als bisher gesehen werden müssen. Gegenüber jeder „Eindimensionalität“ für die Erklärung des Imperialismus fordert B., die ideologischen, machtpolitischen und militärischen, sozialen und ökonomischen Momente zu erfassen und sie je nach Land und Zeitpunkt gegeneinander abzuwägen. Was die zeitliche Abgrenzung betrifft (Kap. 1), so wird zwar, m. E. mit Recht, eine ‚Kontinuität‘ der älteren und der jüngeren Macht-, Übersee- und Kolonialpolitik bejaht, doch zugleich Gallaghers und Robinsons Begriff des „informal empire“ als zu unscharf und jedenfalls für die Zeit nach 1880 als ungeeignet kritisiert, weil in der Epoche der vollen Industrialisierung der Staat in steigendem Maße in dieser Politik aktiv wurde. Das Buch ist ebenso informativ wie die Diskussion anregend, auch wenn manches Urteil überpointiert erscheint. Ein Verzeichnis der gedruckten Quellen und der Literatur erhöht seine Brauchbarkeit.

F. Fischer

Friedrich Zunkel, *Industrie und Staatssozialismus. Der Kampf um die Wirtschaftsordnung in Deutschland 1914—1918* (Tübinger Schriften zur Sozial- u. Zeitgeschichte 3, Düsseldorf 1974, Droste, 227 S.). — Zu den tiefgreifenden kriegsbedingten Einwirkungen auf die Sozial- und Wirtschaftsstruktur Deutschlands im Ersten Weltkrieg sind in den letzten Jahren mehrfach Untersuchungen vorgelegt worden. Verf. ergänzt diese Studien mit seiner Tübinger Habilitationsschrift, in der er die wirtschafts- und sozialpolitischen Neuordnungsvorstellungen wichtiger Führungsgruppen der deutschen Gesellschaft untersucht: Unternehmerverbände, Gewerkschaften, militärische und zivile Führung, Intellektuelle. Die Grundfrage für alle Gruppierungen lautete, wie das System kriegsbedingter Zentralverwaltungswirtschaft in der Nachkriegszeit verändert werden sollte. Gemeinwirtschaftliche Konzeptionen (Moellendorf, Rathenau) fanden angesichts der weitverbreiteten „Kritik an der mangelnden kriegswirtschaftlichen Moral der Privatindustrie“ (56) große Resonanz in Kreisen der militärischen Führung, bei Intellektuellen (Verein für Sozialpolitik insbes.) und auch bei Gewerkschaftsführern, während die zivile Reichsleitung stärker den Forderungen der Wirtschaftsverbände nach Rückkehr zur privatkapitalistischen Wirtschaftsordnung entgegenkam. Zunkel läßt keinen Zweifel daran, daß die „Führer des schwerindustriellen Kerns der deutschen Unternehmerschaft sich erst unter dem Eindruck der drohenden militärischen, politischen und wirtschaftlichen Katastrophe zu einer Politik der Verständigung und der Konzessionen gegenüber den Gewerkschaften bereitfanden“ (176) — ein Zugeständnis, das zudem für die meisten nur eine taktische, zeitlich befristete

Maßnahme sein sollte. Verf. zeigt, daß zwar der Einfluß der Wirtschaftsverbände und Konzerne auf die politischen Entscheidungsprozesse im Krieg zurückging, doch er betont auch, daß die Arbeitnehmerorganisationen dies nicht zu einer Festigung ihrer Position im Staat nutzen konnten. Die Gewerkschaften unterschätzten ihre Macht und überschätzten die Tragweite ihrer Vereinbarungen mit den Wirtschaftsvertretern (15. 11. 1918), welche die „Betriebsherrschaft der Arbeitgeber unangefochten und weitgehend unkontrolliert“ (195) ließen.

D. Langewiesche

Auf dem zweiten Congrès national de l'Association française des historiens économistes im Oktober 1973 gab es eine Sektion, die sich der Geschichte des Konsums widmete. Ein Teil der dort vorgetragenen Referate wurde unter dem Titel *Histoire de la consommation* (AESC 30, 1975, 402—631) veröffentlicht. Die Themen gehören hauptsächlich zum französischen Raum mit gewissen Überschreitungen zur iberischen Halbinsel, der Mittelmeerwelt, Genf und Flandern. Ohne daß wir uns hier mit dem Dokumentationsgewinn beschäftigen, der erheblich ist, sollten wir doch die allgemeine Bedeutung der *Quelques remarques de méthode* von M. Aymard (431—444) erwähnen. Der Rapport général von B. Bennassar und J. Goy, *Contribution à l'histoire de la consommation alimentaire du XIVe au XIXe siècle* (402—430) sammelt die Ergebnisse und bemüht sich die Zone des Schattens zu umreißen. Er läßt jenen Konsum, der nicht die Nahrungsmittel betrifft beiseite, der lediglich in einer Studie über das Lebensniveau der Bauern im Brie im 18. Jh. behandelt wurde.

P. J.

Gerhard Cordes, *Verein für niederdeutsche Sprachforschung 1874—1974* (JbVNddtSpr. 97, 1974, 7—19). — Auch für den hansischen Geschichtsverein ist es von Interesse, daß jetzt der Rückblick auf die Geschichte des Schwestervereins, den Gerhard Cordes auf der gemeinsamen Hamburger Tagung 1974 vorgetragen hat, im Druck vorliegt. Es sei auch darauf hingewiesen, daß in demselben Band des Jahrbuchs einige für den Historiker wichtige Forschungsberichte zum Niederdeutschen abgedruckt sind, so jener von Hartmut Beckers, *Die Erforschung der niederdeutschen Literatur des Mittelalters* (37—60).

R. S.

Wolfram Claviez, *Seemännisches Wörterbuch* (Berlin, Bielefeld o. J. [1973], Delius, Klasing & Co., 405 S.). — Wer sich mit Schiffahrtsgeschichte befaßt, kommt nicht umhin sich auch mit einer Fülle technisch-nautischer Fachausdrücke auseinanderzusetzen. Für die hansische Zeit ist dafür Kluge, *Seemannssprache*, von 1911 unentbehrlich. Er baute auf dem 1904 erschienenen Deutschen seemännischen Wörterbuch von A. Stenzel auf, der zur technischen Erläuterung noch bis etwa zum Zweiten Weltkrieg ausreichte, danach klaffte eine Lücke, die durch die Fülle kleinerer Wörterbücher nicht geschlossen werden konnte, da die Autoren oft entweder der neueren, sich schnell weiterentwickelnden Technik oder aber der eigentlichen Seemannschaft fremd gegenüberstanden. Wollte man sich z. B. über den in den zwanziger Jahren aufkommenden Flettner-Ruder-Antrieb orientieren, so griff man zum Verständnis des hierfür wesentlichen „Magnus-Effektes“ am zweckmäßigsten zu einem Ballisti-

schen Handbuch. Für andere Dinge zum Dubbe, Maschinenbau oder zu funkttechnischer Spezialliteratur. Es ist ein Verdienst von C. alle diese Dinge in diesem zweckmäßigen Nachschlagewerk für Seefahrtsfragen zusammengefaßt zu haben.

P. H.

Les grandes escales I. Antiquité et Moyen âge. Colloque organisé en collaboration avec la Commission internationale d'histoire maritime (10^e Colloque d'Histoire maritime) (Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions XXXII, 1974, 478 S.). — Mit einer Verspätung von 7 Jahren erscheinen die dem Altertum und dem Mittelalter gewidmeten Beiträge des Kongresses über die Zwischenhäfen, der 1968 in Brüssel abgehalten wurde. Der zweite Band, der der Neuzeit gewidmet ist, erschien bereits 1972 (HGBll. 93, 126). Neben Beiträgen über das Altertum und das südeuropäische Mittelalter sind in dem vorliegenden Bande zwei Aufsätze enthalten, die sich hansischen Themen widmen. Hermann Kellenbenz untersucht *Les escales hanséatiques* (366—399). Kellenbenz stellt fest, daß Zwischenhäfen in der hansischen Schifffahrt wegen der geringeren Entfernungen weniger üblich waren als in der atlantischen und mittelmeerischen. Immerhin gab es auch weite Fahrten, wie etwa jene von Preußen bis an die französische Westküste und dabei gewohnheitsmäßig bevorzugte Zwischenhäfen. Rolf Sprandel, *Le port de Hambourg pendant le Bas Moyen Age* (401—415) versucht aus den spärlichen Quellen, auch aus den ungedruckten Hamburger Stadtbüchern, Auskünfte über die Frequenz des Hamburger Hafens, über den Umfang der Hamburger Eigenflotte, über die Regelungen des Verkehrs im Hamburger Hafen und über Hamburger Werften im Spätmittelalter zu gewinnen. Der Anteil der Hamburger Eigenflotte am Verkehr im Hamburger Hafen lag wahrscheinlich unter 10%. Den größten Anteil am Verkehr hatten auswärtige, insbesondere friesische und holländische Kleinschiffer. In einem abschließenden Beitrag dieses Bandes behandelt Wilfried Brulez das Problem der Zwischenhäfen in den Niederlanden vom 14. zum 16. Jh. (417—473). Brulez trifft die Feststellung, daß die niederländischen Häfen als Zwischenhäfen eine geringe Rolle spielten und verbindet sie mit der vielfach vertretenen, aber umstrittenen These, daß z. B. Brügge eher ein nationaler als ein internationaler Markt gewesen sei.

R. S.

Frank Paluka, *The Three Voyages of Captain Cook* (Beta Phi Mu Chapbook 10, Pittsburgh, Pa., 1974, XIV u. 80 S., 1 Abb., 3 reproduz. Ktn.). — Diese knappe, meist auf nüchterne Wiedergabe von Fakten begrenzte, wegen des faszinierenden Stoffes aber doch von Anfang bis Ende fesselnde Darstellung der Reisen Cooks in die Südsee und in den weiteren Pazifik (1768—1780) bietet weder neue Aufschlüsse zur Entdeckungsgeschichte noch übergeordnete entwicklungs- oder strukturgeschichtliche Analysen, wie man sie von moderner Historiographie schon fast im Übermaß zu erwarten gewohnt ist. Vielmehr beabsichtigte der Verf., Leiter des Special Collections Department der University of Iowa Libraries, aus der reichhaltigen, unübersichtlichen Quellenliteratur — neben den offiziellen Reiseberichten existieren etliche Journale von Teilnehmern der Expeditionen — einen einzigen kurzen Bericht „zusammenzu-

stücken“, der die Forschungsunternehmungen sowohl in ihrer vielseitigen Programmatik und Durchführung als auch in ihrer Dramatik aufzeigt. Außerdem wollte er den Leser mit einer Fülle sachlicher und bibliographischer Verweise in weiterreichende Zusammenhänge und in das facettenreiche Schrifttum einführen. Diese Vorhaben sind ihm vorzüglich gelungen. Der Unkundige erhält eine anregende, gut lesbare Einführung in die Tätigkeits- und Erlebniswelt jener Seefahrer, die im 18. Jh. noch den Südkontinent suchten. Der Kenner findet eine akkurate Zusammenschau der vielfältigen Überlieferung und der Forschungsakzente. Und jeder, der diesen Bericht in einer Zeit liest, in der internationale Konferenzen über den Schutz des maritimen Lebensraums, über die Schaffung von Meeresnaturparks und -reservaten und über die Erforschung gefährdeter Biotope — unter anderem bei den Cook-Inseln! — stattfinden (Tokio 1975), erfährt eindringlich, wie drastisch sich das Verhältnis zwischen Mensch und Meer in den zwei Jahrhunderten seit Cooks epochemachenden Expeditionen in damals größtenteils noch unerforschten Gebieten gewandelt hat. Typographisch und ausstattungs-mäßig macht das Bändchen der herausgebenden „national library science honorary fraternity“ Beta Phi Mu (USA) alle Ehre.

G. Moltmann

C. Boje, *75 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft* (Hansa-Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen 1974, 1881—1885), stellt nicht nur die Bedeutung der STG und ihre Leistung heraus, sondern gibt zugleich eine komprimierte Darstellung der Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie in den letzten 100 Jahren. Die Liste derjenigen, die mit der Silbernen und Goldenen Denkmünze der Gesellschaft ausgezeichnet wurden, bietet zugleich einen Eindruck wichtiger Stationen technischer Entwicklungen des Schiffbaus.

P. H.

Die offenbar von der Reederei zusammengestellte kurze Geschichte, *50 Jahre Reederei John T. Essberger* (Hansa-Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen 1974, 2018—2020) gibt die wichtigsten Daten der 1924 als Atlantic-Tank Rhederei GmbH (ATR) gegründeten, bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges größten deutschen privaten Tankreederei. Der ehemalige Korvettenkapitän und spätere Staatsrat Essberger begann mit zwei Küstentankern der Reichsmarine als Zeitcharterschiffen. Neben Öl wurde bald auch Trockenladung im Küstenverkehr gefahren. So fand das Unternehmen in Krisen Jahren eine Stütze. Dadurch, daß er auf der Fahrt nach Amerika Speiseöle laden ließ, um Schmieröle zurückzubringen, vermied E. Ballastfahrten. 1939 hatte die Reederei 24 Tankschiffe mit 120 000 tdw in Fahrt. Dazu kamen 9 Binnentanker. E. war Vorsitzender des Bundes deutscher Reeder und Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt, auch war er Vizepräsident der Baltic and International Maritime Conference und deutscher Repräsentant in der International Shipping Conference. Um die Steuerung und Erhaltung der deutschen Handelsflotte erwarb er sich im Kriege Verdienste. 1949 konnte er mit dem in seinen Besitz zurückgekehrten TMS „LISA ESSBERGER“ (1800 tdw) die Fahrt nach Kanada neu aufnehmen. Als E. 1959 starb, war seine Flotte auf 132 000 BRT angewachsen. Inzwischen ist die Tonnage der Reederei um mehr als das Dreifache weitergestiegen.

P. H.

Edmund Winterhoff, *Walfang in der Antarktis* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven 4, Oldenburg und Hamburg 1974, Stalling, 234 S., 80 Abb.). — Wanda Ösau hatte sich dem Wiederaufbau des Walfanges im 20. Jh. mit seinen eigenartigen wirtschaftlichen, politischen und technischen Hintergründen nicht mehr zugewandt. So fehlte eine Darstellung dieses, für eine Generation wichtigen Schiffahrtszweiges. W. führt den Leser mit einer Darstellung der Walarten und ihrer Lebensweise sowie durch eine kurzgefaßte Geschichte der technischen Entwicklung des Walfanges ein. Erst auf Dampfschiffen konnte man mit mehrfach größeren Kanonen die Jagd von Finnwalen und Blauwalen beginnen. Die Erfindung der Doppelkanone des Bremerhavener Büchsenmachers Cordes führte zur Entwicklung der Granatharpune, die erst 1924 aus Hinterladern verschossen werden konnte. Aber schon 1904 errichtete der Norweger Larsen auf Südgeorgien eine Landstation zur Jagd auf große Furchenwale. 1905 schickte Christensen die schwimmende Kocherei „Admiralen“ mit 2 Fangdampfern ins Südpolarmeer. Wegen dieses, auf Landstationen gestützten Walfanges erweiterte die britische Regierung 1908 und 1923 ihre Hoheitsansprüche in der Antarktis und vergab seit 1906 Lizenzen für den Walfang. Jedoch im Jahre 1903 hatte Graf Kayserling auf Anraten von August Sommermeyer eine auf der Danziger Werft Klawitter gebaute Dampfkocherei unter russischer Flagge in das Japanische Meer entsandt und damit zum ersten Mal die Anfänge moderner Walölgewinnung verwirklicht. Nach 30 Jahren war auch die Konstruktion der zur Ölgewinnung dienenden Apparate ausgereift. Schiffbautechnische, waffentechnische — und Maschinenentwicklung schufen so in den zwanziger Jahren die Möglichkeit, sich von den Landstationen zu lösen und zugleich den Walfang weit großzügiger zu betreiben. 1913 lag die Größe einer schwimmenden Kocherei bei 5000 BRT. In der Mitte der 30er Jahre war ein Raumgehalt von 21 000 BRT erreicht. Die Verarbeitungskapazität betrug 100 000 kg in der Stunde. 1913 wurde Walöl zum Margarinerohstoff und 1914 zur Kriegskonterbande. In den Hungerjahren nach dem Ersten Weltkriege wurde Margarine, insbesondere in Deutschland, zum Volksnahrungsmittel und damit stieg der Bedarf an Walölen. Norwegen wurde bedeutendste Walfangnation. Den Höhepunkt stellte die Saison 1928/29 dar, als 322 000 t Walöl eingebracht wurden. Schon merkte man eine Verringerung der Walbestände. Jetzt drangen auch die Briten im Walfang vor. Nach den erfolgversprechenden Anfängen mit Fangdampfern von Deutschsüdwestafrika 1913 nahm der Präsident des deutschen Seefischereivereins, Freiherr v. Maltzahn, 1927 erneut einen Anlauf, den Bau einer deutschen Walfangflotte anzuregen. M. fand in Karl Kircheiß einen Mitstreiter. In der 1933 gewandelten Situation griffen der Fabrikant und Landwirt Walter Rau sowie, davon unabhängig, der Syndikus der Wesermünder Industrie- und Handelskammer, Dr. August Dirks, den Walfanggedanken auf. Aber das Reichsernährungsministerium leistete merkwürdigerweise Widerstand, bis sich das Wirtschaftsministerium mit dem Devisenstandpunkt durchsetzte. Auch unterstützte die Marine, vor allem der spätere Admiral Canaris, sowie der Gauleiter Weser-Ems die Bestrebungen. Walter Rau ließ März 1935 „Die Deutsche Walfang AG“ in das Handelsregister in Berlin eintragen. Zuvor hatte Dierks die „Luftverkehr-Unterweser-Aktiengesellschaft“ in die „Erste Deutsche Walfang AG“ umgewandelt. Von dieser erwarb nun die Henkel-Gruppe den Mantel, wandelte die AG zur GmbH und verlegte

den Sitz nach Hamburg. Der Hapag Frachtdampfer „Württemberg“ wurde zur Kocherei „Jan Wellem“ umgebaut. Fangboote entstanden bei Stülken und auf der Seebeckwerft Wesermünde. Auch der deutsche Teil des bis dahin einen deutschen Walfang bekämpfenden Unilever-Konzern bestellte 1936 das WMS „Unitas“. Es wurde nach gleichen Plänen wie die britische „Terje Viken“ (30 000 t) in Bremen gebaut. Gleichzeitig hatte die Margarine-Rohstoffbeschaffungs-Gesellschaft, zusammen mit 2 norwegischen Unternehmern, 1936 die Reedereien „Blaahval-AG“ und „Finnhval-AG“ gegründet, um nicht der Konkurrenz von Rau zu erliegen. Die Norweger brachten in jede der beiden Gesellschaften eine Flotte von 1928 umgebauten Vorkriegsschiffen ein. Sie liefen im deutschen Auftrag unter norwegischer Flagge und mit norwegischer Besatzung zur gleichen Zeit wie „Jan Wellem“ in die Antarktis aus. 1938 umfaßte die deutsche Walfangflotte 2 Neubauten, einen nach neuesten Erkenntnissen durchgeführten Umbau sowie 2 zugekaufte und 2 gecharterte Flotten, zusammen 7 Fabrikschiffe und 56 Jagdboote. W. schildert, als einst an leitender Stelle Mitwirkender, den hinter diesem schnellen Aufbau stehenden kaufmännischen Konkurrenzkampf mit seinen Motiven, die Walfangbeschränkungen, die verschiedenen internationalen Abkommen, die Ausbeute der deutschen Flotten und er bietet Angaben über die Schiffe mit technischen Zeichnungen. Weiter erhalten wir Einblick in Fangmethoden, Unterbringung und Verwertungsmöglichkeiten dieses Rohstoffes. Einzelheiten über die Kunst des Jagens, das Leben an Bord sowie über die seelische Belastung, ergänzen das Bild. Wir erfahren dann auch vom Schicksal der deutschen Walfangflotte im und nach dem Kriege, sowie von dem Kapern einer Walfangflotte im Januar 1941 mit 22 000 t Walöl durch den Korvettenkapitän Krüder. Auch das Bemühen zum Wiederbeleben des deutschen Walfanges nach dem Zweiten Weltkriege und der Verfall des westlichen Walfanges sind ausführlich dargestellt. Ein Schlagwortregister sowie Tabellen, Schiffslisten und eine umfassende Bibliographie erleichtern die Benutzung des Buches.

P. H.

VORHANSISCHE ZEIT

(Bearbeitet von *Martin Last*)

Edith Ennen, *Das Gewerbe auf dem europäischen cis-alpinischen Kontinent vom 6. bis zum 11. Jahrhundert in verfassungsgeschichtlicher Sicht* (Antikvariskt arkiv 57, Early Medieval Studies 8, 1975, 5—13), gibt einen notgedrungen knappen Überblick, schließt zudem Bergbau, auch Salzgewinnung aus. Zeitgenössische Quellen zum Thema stammen naturgemäß vor allem aus geistlichem Milieu; relativ aussagefähig sind die Viten. Die Rolle des Adels und der adligen Grundherrschaft für das Gewerbe dieses Zeitraums läßt sich nur sehr bedingt erkennen. Der Blick richtet sich vor allem auf die Fragen der Kontinuität spätrömischen Handwerkertums; die „collegia“ sind zwar noch für die Merowingerzeit bezeugt, jedoch „diesseits der Alpen untergegangen und es besteht kein unmittelbarer Kontakt mit den mittelalterlichen Zünften“. Wichtig ist der Hinweis auf ein mögliches Fortdauern qualifizierter Tuchproduktion im Norden der Gallia von spätrömischer Zeit bis in das hohe Mittelalter. Die recht-

liche Stellung der Handwerker zu bestimmen, erweist sich als außerordentlich schwierig; Rückschlüsse aus dem 12./13. Jh. sind nur mit großer Behutsamkeit zu ziehen. M. L.

Torsten Capelle, Hayo Vierck, *Weitere Modeln der Merowingerzeit*, mit einem Beitrag von Wilhelm Winkelmann (Frühmittelalterliche Studien 9, 1975, 110—142), führen ihre im Jahre 1971 veröffentlichten Untersuchungen fort (HGbl. 92, 116), legen mehrere bisher nicht oder nicht hinreichend beachtete Preßmodeln vor (z. B. ein Exemplar aus dem Historischen Museum der Pfalz in Speyer, 10. Jh.) und unterziehen auch in jüngster Zeit gefundene und bereits publizierte Stücke einer kritischen Prüfung (Preßmodel von Liebenau, Kr. Nienburg; vgl. HGbl. 92, 116). Einen wichtigen Abschnitt bilden die Ausführungen über die Funde vom „Runden Berg“ bei Urach, Kr. Reutlingen; wenn sie auch nicht den hansischen Raum betreffen, sind sie doch in methodischer Hinsicht beachtenswert. Dieser Beitrag zeigt erneut die derzeit außerordentlich lebhaft diskutierte Diskussion um Technik, Produktionsformen und Absatzbereiche des frühmittelalterlichen Metallhandwerks, die durch neuere Grabungsergebnisse belebt wird. Gesicherte und allseits anerkannte Forschungsergebnisse haben sich allerdings bisher kaum herausgebildet. M. L.

Eine knappe, vorrangig an den beigabeführenden Gräberfeldern des 6./7. Jh. orientierte Übersicht bietet W. J. H. Verwers, *Vroege Middeleeuwen* (Ders. [Red.], *Noord-Brabant in pre- en protohistorie*, 1975, 121—136, Overdrukken ROB 74, 1975). Hinzuweisen ist auf den Madelinus-Goldtriens in einem Grab von Bergeijk. M. L.

A. J. Trimpe Burger, *Aardenburgs pottenbakkerswar* (Mededelingsblad Vrienden van de Nederlandse ceramiek 1974, 1—2, 2—12; Overdrukken ROB 62, 1974), stellt die Entwicklung der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Keramik in Aardenburg dar. Besonderes Interesse finden die Reste der Keramikfertigung am Ort (Töpfereihalde am Heerendreef mit zahlreichen Fehlbränden), die — wie datierte Fundschichten im Stadtgebiet ausweisen — im 14. Jh. und danach betrieben wurde und zumindest auch im näheren Umland abgesetzt wurde. M. L.

Im Beitrag von Berndt Wachter, *Turm und Würfel. Zur Geschichte des Spiels in Hitzacker* (Hannoversches Wendland. 5. Jahreshft des Heimatkundlichen Arbeitskreises Lüchow-Dannenberg 1974 [1975], 25—32), interessieren vor allem die Spielgerätschaften, die aus der Grabung in den Befestigungsanlagen auf dem Weinberg stammen (HGbl. 92, 127) und wahrscheinlich in die Phase der deutschen Burg(en) gehören: zwei Schachfiguren aus Hirschhorn, Spielsteine (Zuschreibung z. T. unsicher) und fünf Würfel. Als Datierung kommt etwa das 12. Jh. und die spätere Zeit in Betracht. M. L.

Hans Reichstein, Maïke Tiessen, *Untersuchungen an Tierknochenfunden* (Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 7, Neumünster 1974, Wachholtz, 144 S., 29 Tfn., Abb.), haben die insgesamt mehr als 40 000 Tierknochen ausgewertet, die in den Jahren 1963/64 (vgl. HGbl. 90, 99f.) in

einer Grabungsfläche von 2100 m² geborgen wurden. Fast 30 000 ließen sich bestimmen; sie gehören zu mindestens 1169 Individuen. Hans Reichstein und Maïke Tiessen, *Ergebnisse neuerer Untersuchungen an Haustierknochen aus Haithabu (Ausgrabung 1963—1964)* (9—101), betonen das überraschend eindeutige Vorwiegen der Haustiere, die insgesamt 99,9% des Knochenmaterials ausmachen: Rind ist zu 47,7%, Schwein zu 37,4% und Schaf und Ziege (im Verhältnis 7:1) zu 14,7% vertreten; der geringe Anteil von Pferd, Hund und Katze kann hier übergangen werden. Das Schlachalter ist überwiegend das normale. Da bei der Grabung die einzelnen Knochen genau eingemessen wurden, kann detailliert untersucht werden, wie sich die Knochen innerhalb der einzelnen Schichten — räumlich — verteilen, und wie der Anteil der Schichten sich zueinander verhält, also auf die 205 Jahre verteilt, die von seiten der dendrochronologischen Forschung als Dauer des Handelsplatzes nachgewiesen wurden. Innerhalb der einzelnen Schichten ergeben sich keine nennenswerten Ballungen der einen oder anderen Art, die sich etwa als unterschiedliche Eßgewohnheiten der Bewohner einzelner Häuser erklären ließen. Wohl aber ist die Summe der Knochen von Schicht zu Schicht verschieden: so wächst der Anteil von Rind auf Kosten von Schaf/Ziege in der obersten Schicht um bis zu 14% und auch der Anteil einzelner Schichten an der Gesamtsumme der Knochen ist unterschiedlich: Schicht II/III enthält 39% des Gesamtmaterials, Schicht VIII/IX 29%; der Rest verteilt sich auf die übrigen sieben Schichten. Die Gründe für dieses Mißverhältnis hoffen die Verfasser dann bestimmen zu können, wenn weitere Grabungsflächen ausgewertet sein werden. Ein nennenswerter Gestaltwandel der Haustiere hat sich nicht erkennen lassen. Bei dem verschwindend geringen Anteil der Wildtierknochen, die Maïke Tiessen, *Ergebnisse und Probleme von Untersuchungen an Wildtieren aus Haithabu (Ausgrabung 1963—1964)* (103—144) bestimmte, überwiegen die des Feldhasen. — Beide Verf. können in ihren Beiträgen bereits eine stattliche Zahl ähnlich ausgewerteter Fundplätze unterschiedlichen Typs zum Vergleich heranziehen und damit die Lebensgewohnheiten in Haithabu deutlicher sehen helfen. Beantwortet das Knochenmaterial einerseits manche Fragen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, so stellt es andererseits eine ganze Reihe neuer Fragen, vor allem die nach der Art der Umlandsbeziehungen Haithabus.

M. L.

Ola f Olsen, *Nogle tanker i anledning af Ribes uventet høje alder* (Fra Ribe Amt 1975, Festskrift til H. K. Kristensen, 225—258). — Die Stadt Ribe (Ripen) wird schon in Rimberts Vita Anskarii erwähnt mit der Bemerkung, daß König Horich II. es Ansgar erlaubt habe, auch hier, wie in Haithabu, eine Kirche zu bauen (ca. 860). Doch die archäologischen Grabungen, die seit den 50er Jahren in Ribe ausgeführt wurden, förderten zunächst keinerlei Funde zutage, welche diese Nachricht bestätigten; die frühesten Funde wiesen auf das 12. Jh. Zu Beginn der 70er Jahre wurden dann aber auf dem dem heutigen Ribe gegenüberliegenden Ufer der Riber Au auf einem Gebiet, das in spätmittelalterlichen Quellen als Platz des „suburbium“ von Ribe erscheint, Siedlungsreste gefunden, die auf eine Handelssiedlung vor und um das Jahr 800 weisen. Der Verf. (Mediävist an der Universität Aarhus) geht nun der Frage nach, welche Gründe zur Entstehung wie zur ersten Entwicklung dieses Handelsortes geführt

haben könnten. Die neuen Funde weisen für das frühe Ribe bereits Anzeichen von der Anwesenheit von Handwerken auf. Der Handelsort scheint auch ständig bewohnt gewesen zu sein, wie erschlossene Feuerstellen und deutliche Spuren von Viehhaltung nachweisen. Ribe ist nach Vermutung des Verf. nicht von einem Dorf zum Handelsplatz herangewachsen, sondern von vornherein auf den Handel hin orientiert gewesen. Es liege am Schnittpunkt des westjütischen Nord-Süd-Landweges mit dem Schiffahrtsweg der Ribe-Au. Diese aber sei die nördlichste der damals schiffbaren großen westjütischen Auen gewesen, die ins Wattenmeer mündeten. Die Schiffe von Westeuropa konnten also ihren jütischen Kunden, die vom Landweg her in Ribe den wichtigsten Hafenort an der dänischen Westküste erreichten, hier am weitesten entgegenkommen. Auch am Transithandel zwischen Nord- und Ostsee kann Ribe nach Ansicht des Verf.s — wenn auch in sehr viel bescheidenerem Ausmaß als Haithabu — zeitweise beteiligt gewesen sein. Die Anlage einer christlichen Kirche könne nicht nur auf den Wunsch nach einer christlichen Missionsstation, sondern auch auf die Anwesenheit christlicher von Westen her kommender Kaufleute weisen. Aber auch im 8. Jh. sei der Aufenthalt heidnischer ostfriesischer und sächsischer wie halbchristianisierter westfriesischer Kaufleute im frühen Ribe zu vermuten, ohne daß man dadurch nun wisse, ob sie an Entstehung und früher Entwicklung des Ortes führend beteiligt gewesen seien. Auf jeden Fall muß eine heimische Basis für den Handel mit dem Ausland vorhanden gewesen sein, welche überhaupt erst die Entstehung des Handelsortes ermöglichte. Eine offene Frage bleibt, welche Waren aus dem frühen Handelsplatz Ribe als Gegenleistung zum Import der westlichen Gebrauchsgüter exportiert wurden. Pelze und Sklaven, die wichtigsten Exportgüter des Nordens in der Wikingerzeit, konnten in Ribe kaum eine wichtige Ausfallspforte finden. So stellt der Verf. die unkonventionelle Hypothese auf, daß damals möglicherweise schon in größerem Umfang Pferde aus Jütland nach Westen hin über die Nordsee exportiert wurden. *E. H.*

Jan Velleev, *Relikvierne fra Seem kirke* (hikuin 1, 1974, 55—64); Tue Gad, *Seem-relikviernes pergamentstrimler* (64—67); Else Østergård, *Analyse af tekstilmaterialet fra Seem-relikvierne* (67—68), haben die im Jahre 1900 in der Kirche von Seem (bei Ribe) geborgenen Reliquienbehälter untersucht. Eine Gruppe von 12 Reliquien lag in zwei Bleikapseln, die identifizierenden Pergamentstreifen wurden von einer Hand (?) im 12. Jh. geschrieben; eine weitere Bleikapsel enthielt einem ähnlichen Pergamentstreifen des 10./11. Jh. zufolge Reliquien des Heiligen Gereon und seiner Gefährten und einen weiteren Pergamentstreifen als Reliquienhülle mit einem bisher nicht identifizierten Textrest des 9./10. Jh. Beide Gefäße lagen in einem ausgehöhlten Tuffstein, der mit einem Deckel aus poliertem „Aquaduktmarmer“ (Sediment aus römischem Aquadukt) verschlossen war, also wie der Gereons-Kult in das Rheinland weist. Die „jüngeren“ Reliquien wurden anscheinend en bloc im 12. Jh. in Norddeutschland erworben und bei der Altarweihe deponiert. Außer für die Kultgeographie ergibt dieser wertvolle Untersuchungsbericht auch interessante Aufschlüsse aus der Analyse der vier Seidenstoff-Reste. Hinweise der Verf., die hier als Spezialisten vorbildlich zusammengearbeitet haben, lassen hoffen, daß diesem bisher wenig beachteten Fundtyp in Dänemark künftig größere Aufmerksamkeit geschenkt wird. *M. L.*

A agot Noss, *Draktfunn og drakttradisjon i det westdordiske området frå vikingtid til høgmellomalderen* (Viking 38, 1974, 39—67), wertet Leder-, Textilfunde, Metallschmuck, Bilddenkmäler und schriftliche Quellen sowie auch rezente Volksrachten aus, um die Tracht der Wikingerzeit bis zum Hochmittelalter, namentlich für Norwegen zu bestimmen. Die autochthone Entwicklung wird gegenüber möglichen Fremdeinflüssen betont. Der Beitrag ist reich bebildert, u. a. werden „Schnittmuster“ geboten. M. L.

Inger Kellmer, *Kammer og kammakeri i middelalderen* (Arkeo 1974, 19—21), weist auf die der Zahl nach zwar nicht besonders auffälligen (400—500), jedoch besonders qualitätvollen Kämmen hin, die bei den Ausgrabungen in Bergen (vgl. HGbl. 90, 98) gefunden wurden und die Parallelen in Lund und Dublin haben. Es erscheint möglich, noch genauere Aussagen über die Fertigung am Ort zu erzielen. M. L.

Bjørn Hougen, *Den Havgjerve. Et runekjeule med skipsbilder fra Bryggen i Bergen* (Viking 38, 1974, 10—24), legt aus den bisher ca. 550 in Bergen gefundenen Runenträgern ein besonders schönes Stück vor, das in die erste Hälfte des 13. Jh. zu datieren ist und neben der Runeninschrift — übersetzt etwa: Hier segelt der furchtlose Herr der See — auf der einen Seite die Darstellung einer großen Zahl von „Schiffskielen“, gewissermaßen die Frontalansicht einer ganzen Flotte bietet, und auf der anderen Seite ein einzelnes Schiff. H. sucht die dargestellten technischen Details für die Rekonstruktion der wikingerzeitlichen Schiffe auszuwerten, besonders interessiert ihn dabei das Gokstad-Schiff. M. L.

Wilhelm Holmqvist, *Was there a Christian Mission to Sweden before Ansgar?* (Antikvariskt arkiv 57, Early Medieval Studies 8, 1975, 33—55), greift Gedanken von Birger Nerman und Bertil Almgren auf und befragt die zahlreichen schwedischen Funde des 6.—8. Jh. (Bildsteine, Brakteaten, Beschläge, Fibeln u. a.) mit der Darstellung christlicher Symbole (Kreuz, Oranten), daraufhin, ob sich über den daraus ablesbaren Kulturkontakt des frühmittelalterlichen Schwedens mit den christlichen Gebieten Westeuropas hinaus eine bewußte Rezeption christlicher Vorstellungen ableiten lasse. Die Übernahme dieser Symbole (vor allem des Kreuzes) durch das schwedische Metallhandwerk möchte H. wohl als „Absichtserklärung“ verstehen, sieht aber insgesamt — wie schon die Formulierung des Beitrages zeigt — noch keine Möglichkeit zu schlüssigen Aussagen. M. L.

Ulla S. Linder Welin, *The first Arrival of Oriental Coins in Scandinavia and the Inception of the Viking Age in Sweden* (Fornvännen 69, 1974, 22—29), erstellte chronologisch differenzierte Verbreitungskarten für den frühen Fundniederschlag orientalischer Münzen (vor der Mitte des 8. Jh.) in Schweden; maßgeblich war das Prägejahr. Bei den in Betracht kommenden Fundpunkten handelt es sich überwiegend um Grabfunde. Ein erster Fundhorizont läßt sich schon für die Zeit vor 700 im Mälär-See-Gebiet nachweisen; von dort weitet sich das Verbreitungsgebiet im 8. Jh. nach Norden und Süden aus; Gotland bleibt von diesem frühen Münzumlauf überraschenderweise ausgeschlossen. Mit

guten Gründen wird die Auffassung vertreten, daß diese Münzen nicht über Westeuropa nach Schweden gelangt sind, sondern direkt von Südosten. Damit werden „wikingische“ Kontakte kenntlich, die der Westexpansion der Wikinger, auf die kurz vor 800 das Licht der schriftlichen Quellen fällt, vorausgehen und die es der Verf.n zufolge geraten sein lassen, den Beginn der Wikingerzeit in Schweden um ein Jahrhundert vorzudatieren. M. L.

Gerd Hatz, *Handel und Verkehr zwischen dem Deutschen Reich und Schweden in der späteren Wikingerzeit. Die deutschen Münzen des 10. und 11. Jahrhunderts in Schweden* (Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitetsakademien, Lund 1974, 676 S.). — Dieses große Werk ist dem am 26. Nov. 1973 gestorbenen Direktor des königlichen Münzkabinetts in Stockholm Nils Ludwig Rasmusson gewidmet und mit vollem Rechte. Denn vor etwa zwei Jahrzehnten wurde unter der Leitung Rasmussons die umfassende Arbeit begonnen, nach modernen Prinzipien das gewaltige in Stockholm deponierte Fundmaterial von orientalischen, skandinavischen und deutschen Münzen zu ordnen und bearbeiten, selbstverständlich unter Mitwirkung von Forschern in anderen Ländern: die Aufgaben konnten nicht von den schwedischen Museumsbeamten allein bewältigt werden. Die reichen Funde von ausländischen Münzen der Wikingerzeit, die jetzt in dem Stockholmer Münzkabinettt aufbewahrt sind, sind ein erfreuliches Ergebnis der Gesetzgebung des schwedischen Staates. Bedeutungsvoll ist in diesem Zusammenhang vor allem die Tatsache, daß Gotland — das seit 1645 und zu Zeiten auch im Mittelalter zum schwedischen Reich gehört hat — auch Gegenstand dieser Kulturpolitik war: denn die gotländischen Funde in der späteren Wikingerzeit übertreffen weit diejenigen des schwedischen Festlandes. Die wissenschaftliche Lage wurde davon gekennzeichnet, daß die deutschen Münzen in Schweden nicht in demselben Grade wie die östlichen und angelsächsischen untersucht waren. Das ist bemerkenswert, besonders, weil diese deutschen Münzen einen beträchtlichen Teil der gesamten Funde ausmachen. Gerd Hatz hat diese Lücke mit seiner gelehrten, gründlichen und vielseitigen Arbeit gefüllt: er gibt damit auch unschätzbare Zusammenstellungen und Überblicke eines sehr umfassenden Materials. Hier will ich nur sein Werk in aller Kürze präsentieren und — da ich kein Numismatiker bin — mit einigen Gesichtspunkten ergänzen, die für einen Historiker naheliegend sind.

Die drei hauptsächlichen Quellengruppen sind Fundmünzen, Katalogeintragungen und Literatur. Der Verf. untersucht alle drei sehr genau. Er stellt fest, daß nach der großen Münzarmut der schwedischen Wendelzeit 550—800, eine Expansion begann. In Skandinavien sind in der Wikingerzeit die fränkischen Fundmünzen selten. Eine andere Gruppe bilden die Hedeby- oder Birka-münzen, gründlich untersucht von Brita Malmer. Der Höhepunkt der Münz-einfuhr aus dem Osten liegt in den Jahren 890—970. Im 10. Jh. begannen die deutschen Münzen immer mehr in Schweden einzudringen: ein Höhepunkt läßt sich für die Zeit 1025—50 nachweisen, ein starker Fundrückgang findet in den folgenden 25 Jahren statt und im letzten Viertel dieses Jh. „ziehen sich die Funde fast ganz auf Gotland zurück“ (61). Diese Grenze fällt beinahe mit dem traditionellen Beginn des schwedischen Mittelalters zusammen; die ganze Zeit des deutschen Münzzustroms in Schweden entspricht ungefähr der Zeit der sächsischen und fränkischen Kaiser. Der Verfasser sucht einige Fragen zu be-

antworten; sie sind grundlegend, aber auch schwierig, u. a. weil die Schriftquellen hier beinahe keine Antwort geben. Warum kamen die Schatzbildungen, wovon hier die Rede ist, überhaupt zu Stande? Man hat verschiedene Erklärungen vorgeschlagen. Einige Forscher meinten, hier hätten alte heidnische Vorstellungen hineingespielt. Sture Bolin behauptete, daß diese Schatzbildungen stets von Kriegen und höchstens sekundär von Handel und Wohlstand Zeugnisse wären. Hiergegen vertrat Walter Hävernick die Ansicht, daß der Handelsverkehr doch ihre Grundlage war. Einen vermittelnden Standpunkt nahm der schwedische Forscher Mårten Stenberger an. Hatz hebt gegen Bolin Kriegstheorie u. a. hervor, daß die gleichzeitige deutsche Geschichtsschreibung im Gegensatz zu der englischen verhältnismäßig wenig oder gar nicht von entsprechenden Geldeintreibungen aus Zwang im deutschen Reiche erzählt. Die Schatzbildungen waren also, schließt Hatz, vor allem Zeugnisse eines wichtigen friedlichen Handels: „Die bisher angestellten Versuche, in der Wikingerzeit Fundhäufungen mit Unruheperioden in Übereinstimmung zu bringen, sind nicht sehr überzeugend“ (157). Aber welche waren denn die Träger dieses Handelsverkehrs in Schweden? Hatz behauptet, daß es deutscherseits berufsmäßige Kaufleute waren (172), andererseits Bauernkaufleute, besonders auf Gotland; er rechnet auch mit einem potentiellen Auftreten friesischer Kaufleute in Birka und Sigtuna, aber spricht sich hierüber sehr vorsichtig aus: das ganze Problem ist noch nicht aufgeklärt. Eine dritte Frage dreht sich um die Handelsgüter. Unstreitig kamen deutsche Münzen nach Schweden, und vor allem nach Gotland, wo sie in große Schatzbildungen gehäuft wurden. Aber was lieferten die Nordländer dagegen? Von alters her hat man Sklaven und Pelze aus dem Norden als dessen klassischen Handelsgüter betrachtet. In der Tat bleibt wegen des Mangels an konkreten Belegen diese Frage eine dunkle (hier eine Anmerkung: der Hinweis des Verf.s, 178, auf Nyléns Untersuchung ist irreführend). Handelsrechnungen oder -verträge aus der Wikingerzeit gibt es bekanntlich nicht, auch der Artlenburger Vertrag um etwa 1160 gibt hierüber keine Aufschlüsse; mit Vorsicht behandelt der Verf. übrigens diesen Vertrag und diskutiert eigentlich nicht den umstrittenen Odelrik-Zusatz. Warum hörte der Zustrom der deutschen Münze zu dem Norden in der ersten Hälfte des 12. Jh. im großen und ganzen auf? Hatz (185) sieht teilweise die Erklärung in dem Hinzu kommen des Handwerker elements in den deutschen Städten, das dem Edelmetallabfluß nach Osten und Norden „ein Ende setzte und dafür exportfähige Waren produzierte“ (Haase). Nicht Münzen mehr, sondern Erzeugnisse des deutschen Handwerkes kamen nach dem Norden.

Alle Erwägungen sind in dem großen Zusammenhang und mit den einseitigen Quellen, wovon hier die Rede ist, sehr heikel, aber einige Tatsachen möchte man vielleicht etwas bestimmter als Hatz feststellen können. Man muß sich erinnern, daß Gotland, wo die gesamten Funde diejenigen auf dem schwedischen Festlande weit übertreffen, während der Wikingerzeit nicht zum schwedischen Reich gehörte. Die Gotlandfunde sind die wichtigsten. Aber sie erzählten uns vielleicht mehr von deutsch-gutnischem und von deutsch-russischem Handel als von deutsch-schwedischem (in damaliger Meinung). Was Hatz über die Ursachen des Aufhörens des deutschen Münzeinstromes nach Schweden und Gotland redet, kann richtig sein: ein Warenaustausch kam zustande. Diese Entwicklung kann, was Gotland betrifft, damit zusammenhängen, daß die Got-

länder allmählich aufhörten, die alte Rolle als Vermittler zu spielen. Es begann die Zeit der Hansakaufmänner, die in Schweden eigene Waren gegen die schwedischen Ausführprodukte austauschten. Man muß auch die Schatzbildungen dermaßen in Zusammenhang mit den politischen Verhältnissen setzen, daß eine ziemlich starke schwedische Regierungsmacht das Münzwesen kontrollierte. Das Aufhören des Münzeinstromes nach Schweden und Gotland kann daher meines Erachtens mit folgenden historischen Tatsachen zusammenhängen: das Auftreten Lübecks im Ostseegebiet und der Zurückgang der gutnischen bäuerlichen Kaufmannschaft, Schwedens stärkere Stellung als Erzeugungsland und eine dort beginnende staatliche Aufsicht über das Münzwesen. *K. Kumlien*

Ohne den Beitrag von G. Hatz über Burge und den vorhansischen Münzumschlag auf Gotland (vgl. HGBll. 93, 141) zu kennen, legte Lena Thunmark, *Burge i Lummelunda — Gotlands äldsta myntverk* (GotlArk 1975, 111f.), einen neuen Versuch vor, den bisher singulären Schatz von Burge (vergraben nach 1140; vgl. HGBll. 88, 281; 91, 73) zu deuten. Die Verf.n ist geneigt, diesen Schatz als Materialdepot zur Münzprägung zu werten und sieht Burge vorsichtig als älteste Münzstätte Gotlands an, zumal in der unmittelbaren Nachbarschaft 15 der ältesten gotländischen Münzen aufgefunden wurden. *M. L.*

Ulf Erik Hagberg, *Köpingsviken — Handel und Handwerk auf Öland in der späten Wikingerzeit und dem frühen Mittelalter* (Antikvariskt arkiv 57, Early Medieval Studies 8, 1975, 23—32). — Neben den überregional bedeutsamen Handelsplätzen der vorhansischen Zeit im skandinavischen Raum, wie Helgö und Birka, rücken zunehmend auch Handelsplätze und Werkstattzentren in das Blickfeld, die zwar im frühen Mittelalter weniger bedeutsam waren, z.T. aber bis weit in das Mittelalter hinein fort dauerten. Köping — schon der Name deutet auf Markt und Handel hin — (an der Westküste Ölands) hat zwar im heutigen Ortskern (Grabungsfläche ca. 3000 m²) nur wenige frühmittelalterliche Funde erbracht, aber die Phosphatkartierungen haben gezeigt, daß die frühmittelalterliche Vorgängersiedlung — Köpingsviken genannt — im und vor dem heutigen Strandgebiet lag; die Verlagerung wurde bedingt durch die Veränderungen des Meeresspiegels. Aus einer ca. 20 cm starken Fundschicht wurden bisher ca. 3000 Fundgegenstände geborgen; die Masse ist als Werkstatatabfall zu begreifen. Auffällig und bisher singulär ist die am Strand aufgedeckte Vorrichtung zum Schleifen des anstehenden Kalksteins, der — wie petrographische Analysen zeigen — namentlich im 11.—13. Jh. (z. B. nach Danzig) über die Ostsee verhandelt wurde. Ein weiterer — älterer — Handelsplatz — Bo — soll hier nur erwähnt werden, weil am Rande eines Langhauses 580 halbmeterlange Eisenrohlinge und weitere Funde, die auf Goldschmiedetätigkeit hinweisen, aufgedeckt wurden. *M. L.*

Sölve Göransson, *Hur gammal är skurkvarnen och hur upfunns väderskurverket på Öland?* (Kalmar Län 1975, 72—82), setzt als Historiker die Arbeit des Archäologen sinnvoll fort und wertet Schriftquellen und bildliche Quellen bis hin zu bestehenden Bauresten zum Nachweis der Kontinuität von Steinschleifvorrichtungen, wie sie in Köpingsviken beobachtet wurden, aus. Spuren für den Einsatz von Wind- und Pferdekraft für die „Steinschleifmühlen“ kann G. mindestens bis ins 16. Jh. zurückverfolgen. *M. L.*

Thomas Hall, *Sigtuna. Entstehung und Entwicklung einer mittelalterlichen Stadt* (Kulturhistorisk Tidsskrift 1974, 69—86). — Der Verf. ist den Lesern der HGBll. bereits durch seinen bedeutsamen Aufsatz über die Entstehung Stockholms (HGBll. 92, 16f.) bekannt. Sehr zurückhaltend erklärt der Verf., daß seine Darstellung ein Versuch sei, „die Forschungssituation in Kürze zusammenzufassen und in einigen Punkten frühere Auslegungen zur Diskussion zu stellen“. Hierzu wäre zu sagen, daß es dem Verf. gelingt, in wohlabgewogener Interpretation der vorliegenden archäologischen wie schriftlichen Quellen, aber auch der Sigtuna-Münzen und der Topographie, ein viel deutlicheres und einleuchtenderes Bild der Entwicklung Sigtunas zu entwerfen als die bisherige historische Forschung zu diesem Thema. Die „Gründung“ Sigtunas durch den schwedischen König Olof Skötkonung (ca. 994 — ca. 1022) wäre danach im einzelnen zu präzisieren. Nach H. kann man Sigtuna nicht einfach als Nachfolgeort Birkas (das etwa gegen Ende des 10. Jh. aufgegeben wurde) ansehen. Birka sei eine „Konjunkturstadt“ gewesen, deren Voraussetzung auf einer speziellen Situation, den großen Fahrten der Svear nach Rußland beruht habe. Als die Wikingerzüge beendet worden seien und der Zustrom an Silber aus dem Osten versiege, sei die Lebensgrundlage für den „internationalen“ Handelsort Birka, das außerordentlich zentral im Mälarsee an einer Kreuzung von Wasserwegen gelegen habe, geschwunden. Sigtuna liege dagegen am Skarven, dem Seitenfjord des Mälarsees, der diesen mit Uppland verbinde. Die Bedeutung Sigtunas als eines Außenhafens von Uppland sei offenbar. Die Notwendigkeit der Ausfuhr der Pelzwaren und anderer Produkte Mittelschwedens habe auch nach dem Untergange Birkas weiterbestanden. Doch gäbe es keine direkten Belege für eine vom König geplante Verlegung des Handelsplatzes von Birka nach Sigtuna am Skarven. Entscheidend für den Aufstieg Sigtunas — und hier erkenne man den Einfluß des Königtums auf die Entstehung des neuen Handelsortes — sei die Einrichtung einer Münzstätte durch König Olof an diesem Ort, wie auch die Nutzung Sigtunas als Stützpunkt der vom König geförderten christlichen Mission geworden. Der neue Handelsort wird sich an den wohl schon zu dieser Zeit bestehenden Kronhof bei Fornsigtuna auf dem jenseitigen Ufer des Skarven angelehnt haben. Möglicherweise sei dieser Platz schon vor der Anlage der Münze ein — für das nähere Umland bedeutsamer — zentraler Ort auf lokaler Ebene gewesen. Olof habe hier vermutlich den Versuch unternommen, in der Nähe des älteren Zentralortes und heidnischen Kultplatzes Uppsala einen Stützpunkt königlicher Macht in der neuen Münzstätte anzulegen. Unter dem Schutz des Königs habe sich hier dann in der Folgezeit auch ein bedeutender Handelsplatz entwickeln können, an dem es wenigstens eine Kaufmannsgilde gab (nach zwei Runeninschriften die der „Friesen“, wobei unklar bleibt, ob dies friesische Kaufleute in Sigtuna waren oder schwedische Händler, die von hier aus Handel mit Friesland trieben) und wo sich auch, wie die archäologischen Funde nachweisen, bald Handwerker ansiedelten. Hierzu habe, obwohl in Sigtuna schon seit dem Tode des Königs Anund Jakob, des Sohnes und Nachfolgers Olofs, keine Münzen mehr geprägt worden seien, auch die zweite Funktion des Ortes, die der Missionsbasis, beigetragen. Solange der im Mälarraum wirkende Missionsbischof noch nicht nach Uppsala vordringen und das dortige heidnische Heiligtum zerstören konnte, war nach dem Verf. Sigtuna vermutlich dessen „subsidiärer Residenzort“. Die

Hintergründe für das Ende der Handelsstellung Sigtunas sieht er weder in der Plünderung des Jahres 1187 noch in dem Verlust der bischöflichen Residenz an Uppsala, sondern in den handelspolitischen Veränderungen des 12. und 13. Jahrhunderts. Nach der Niederlage des Heidentums sei Sigtuna in dem günstiger gelegenen Östra Aros ein erfolgreicher Konkurrent für die Ausfuhr der Produkte Upplands entstanden. Außerdem sei die Bedeutung der Produktion des mittelschwedischen Bergbaus angestiegen, die Ausfuhr dieses nun wichtigsten schwedischen Exportgutes sei aber über andere Handelswege geleitet worden, die Sigtuna nicht berührten. Vor allem sei nun der schwedische Außenhandel weitgehend in die Hand der deutschen Kaufleute gelangt und Stockholm sei seit der 2. Hälfte des 13. Jh. das wichtigste Zentrum der Mälärregion geworden. Im Vergleich zu den gleichzeitigen europäischen Siedlungen sieht H. zwar manche Gemeinsamkeiten mit der „ottonischen Stadt“, betont aber auch sehr deutliche Unterschiede: den „Charakter eines offenen Handelsplatzes ohne topographische Relation zu einer älteren Kernanlage“ und die dicht nebeneinander liegenden Kirchen. Dies habe Sigtuna mit einer Reihe gleichzeitig aufblühender Städte gemeinsam. Vor allem in den „Uferstädten“ Bergen und Trondheim sieht der Verf. deutliche Parallelen. Hier handele es sich jeweils um Orte, die aus dem Wunsch der Könige, Machtstützpunkte zu erhalten und neue fiskalische Einnahmen zu gewinnen, dem Bedürfnis der Kaufleute nach günstig gelegenen permanenten Handelsplätzen und der Suche der Kirche nach passenden Episkopalorten hervorgewachsen seien. Diese Orte seien also nicht von den Königen „gegründet“, aber in jeder Weise begünstigt und gefördert worden. — Alles in allem gelingt es so dem Verfasser aus dem zur Zeit vorliegenden Quellenmaterial, das in Zukunft durch neue archäologische Funde erweitert werden mag, ein sehr einleuchtendes Bild für das Entstehen und Vergehen der Handelsbedeutung Sigtunas zu entwerfen. E. H.

Wilhelm Gebers berichtet über die *Ausgrabungen in der Siedlungskammer Bosau*. — *Die frühslawische Burg auf dem Bischofswarder* (Archäologisches Korrespondenzbl. 4, 1974, 379—384), die in den Jahren 1970—1973 stattfanden. Innerhalb des Sonderforschungsbereichs 17 an der Universität Kiel können die Archäologen bereits beachtliche Ergebnisse vorweisen (vgl. HGBll. 91, 69). Die Abfolge germanischer, slawischer und deutscher Siedlung in der von der Natur vorgegebenen Siedlungs-Kleinlandschaft um Bosau wird allmählich in Umrissen erkennbar. — Die älteste slawische Siedlungsschicht im Flachwassergebiet vor dem Bischofswarder am Ostrand des Großen Plöner Sees läßt sich anhand dendrochronologischer Daten gegenüber den ältesten hölzernen Siedlungsresten als um 80 Jahre älter bestimmen. Die Funde aus dem zweiphasigen Burgwall auf dem Bischofswarder lassen Beziehungen zwischen Nordwestslawen und Skandinaviern im 10. Jh. erkennen. M. L.

Über Ausgrabungen einer slawischen Siedlung, die dem Einsetzen der deutschen Ostkolonisation um wahrscheinlich wenige Jahrzehnte vorausgeht, berichtet Willi Lampe, *Eine jungslawische Siedlung bei Wendelsdorf, Kreis Bad Doberan* (Bodendenkmalpflege in Mecklenburg, Jahrb. 1974, 241—271). Hinzuweisen ist auf zwei im Siedlungshorizont gefundene Münzen, einen

„Agrippiner“ und ein Bruchstück einer niederlothringischen Münze des 11./12. Jh. (Lüttich, Huy oder Heristal), schließlich auch — bisher singular — auf einen kunstvoll gehämmerten und gefalteten Kupferkessel (Höhe ca. 11 cm, Durchmesser ca. 22,5 cm). *M. L.*

Joachim Herrmann, *Underwater archaeological research in the German Democratic Republic* (Nautical Archaeology 4, 1, 1975, 138—141), berichtet über die Unterwasser-Arbeit der Archäologen im Binnenland (Ober-Ückersee, Kr. Prenzlau; Teterow; Feldberg, Kr. Neustrelitz, im Zusammenhang mit der Erforschung von Burgwällen) und im Küstenbereich der Ostsee. Vor Rügen wurden mehrere Wracks untersucht, z. T. mittelalterlich, mit noch erkennbarer Ladung. Da die Erhaltungsbedingungen für organisches Material unter Luftabschluß sehr günstig sind, ließen sich wertvolle Ergebnisse erzielen, vor allem für die Details von Holzbearbeitung und -konstruktionen. *M. L.*

Nachdem die frühgeschichtliche Archäologie der DDR eine kaum mehr überschaubare Zahl slawischer Burgwälle mehr oder minder umfassend untersucht hat, rückt nunmehr nach Rethra (HGbl. 89, 180f.; 92, 128f.) mit dem in den Quellen des 12./13. Jh. (Helmold von Bosau, Saxo Grammaticus) erwähnten Arkona ein weiteres Objekt in das Blickfeld, das die Historiker besonders interessieren muß. Über die erste Phase der Untersuchungen berichtet Joachim Herrmann, *Arkona auf Rügen, Ergebnisse archäologischer Ausgrabungen 1969—1971* (Zeitschr. für Archäologie 8, 1974, 177—209), gemeinsam mit H. H. Müller, *Die Tierreste aus den Grabungen im Burgwall von Arkona auf der Insel Rügen* (211—254), und H. Berlekamp, *Die Funde aus den Grabungen im Burgwall von Arkona* (255—295). Bereits die ersten Grabungsschnitte haben gezeigt, daß die seit dem vorigen Jh. von O. Fock, J. J. Worsaae F. Lisch und C. Schuchhardt durchgeführten Grabungen schwerwiegende Fehler und Fehlschlüsse aufweisen: Der Burgwall besteht den neuen Grabungen zufolge aus einer Hauptburg, deren im 10. Jh. eingeebnete Wall-Grabenbefestigung nur mehr in Resten angetroffen wurde, weil sie überwiegend dem Küstenabbruch zum Opfer fiel, und einer weiträumigeren Vorburg, deren ältere Befestigungsphase der der Hauptburg entspricht, jedoch bis ins hohe Mittelalter hinein fortbestand. Zu streichen ist die Rekonstruktion des „Tempels“ durch G. Schuchhardt, sie beruht voll und ganz auf Fehlschlüssen. Unter den zahlreichen Funden ragt ein eisenbeschlagener Holzkasten hervor mit einem Sortiment von drei ungeschliffenen Äxten, mindestens 20 Messern, 13 Pfeilspitzen verschiedener Form, 40 Nägeln, einer Klappwaage und — wichtig — Preßblechbeschlägen, die in den germanischen Raum weisen. Dieser Fund wirft ein aufschlußreiches Schlaglicht auf die Formen des Handels im Ostseeraum in vorhansischer Zeit. Das bisher geborgene Knochenmaterial stammt in der Masse von Schweinen, die im Burgwall geschlachtet worden sein müssen. Hiebsspuren an Menschenknochen weisen auf Details von Opferriten hin. *M. L.*

Die Ausgrabungen in Ralswiek (vgl. HGbl. 92, 129) werden fortgeführt; nach dem Handelsplatz rückt nun das Gräberfeld in das Blickfeld. Dieter Warnke, *Das frühgeschichtliche Gräberfeld in den „Schwarzen Bergen“ bei*

Ralswiek, Kreis Rügen. Vorbericht über die Grabung 1972/1973. Bemerkungen zum anthropologischen Befund von Herbert Ullrich (Zeitschr. für Archäologie 9, 1975, 89—127), kann über die Grabungen in 10% der ungefähr 400 Hügel berichten, die in mehreren Gruppen zusammenliegen. Wie sich diese Grabhügelgruppen in zeitlicher Hinsicht zueinander verhalten, ist noch nicht zu klären. Wie zu erwarten, zeigen Grabbrauch und Beigaben ausgesprochen starke skandinavische Züge, besonders auch die Beigaben aus Metall (Bronzeanhänger, Trinkhornbeschläge, Bronzeschlüssel, eisenbeschlagene Eimer). Hinzuweisen ist auf die Nachprägung eines Dorestadt-Denars, der in die Mitte des 10. Jh. datiert wird und gleichfalls Skandinavien zum Ursprung hat. Die meisten Parallelen zum Gräberfeld in Ralswiek finden sich in Birka. Anders als die Metallfunde scheint die Keramik überwiegend lokaler, slawischer Provenienz zu sein. Siedlung und Gräberfeld entsprechen sich beim derzeitigen Stand der Forschung zumindest annähernd, sie umfassen etwa die Zeit vom frühen 9. bis zum 11. Jh. Über den lokalen Befund hinaus weist W. auf ähnliche Gräberfelder im südlichen Ostseeküstenbereich hin, die z. T. noch nicht untersucht worden sind. M. L.

Die rege Tätigkeit der Bodendenkmalpflege in Mecklenburg wird erneut durch den Bericht von Ulrich Schoknecht, *Neue slawische Funde aus dem Bezirk Neubrandenburg* (Bodendenkmalpflege in Mecklenburg, Jahrb. 1974, 273—305), deutlich. Hinzuweisen ist auf die Siedlungsfunde von Zirzow, Kr. Neubrandenburg: vier Siedlungsgruben mit reichhaltigem Inventar, darunter als Importfunde eine skandinavische Ringfibel, Karneolperlen u. a. Damit treten wiederum Kontakte über die Ostsee hinweg in Erscheinung. — Auf einem Brocken Hüttenlehm von Neuenkirchen, Kr. Neubrandenburg fand sich der Abdruck eines Gewebes in Leinenbindung. Hierdurch vermehrt sich die Zahl der Fundstätten, die Aufschluß über frühmittelalterliche Textilfertigung im westslawischen Raum geben. — Die als Streufunde geborgenen Reste von Gußformen auf dem mehrperiodigen Burgplatz in Stargard, Kr. Neubrandenburg, lassen sich bisher nicht genau datieren. M. L.

Die Zahl der als Bodenfunde geborgenen mittelalterlichen Musikinstrumente wird durch zwei Knochenflöten, Oberflächenfunde aus dem Bezirk Neubrandenburg, bereichert: Ulrich Schoknecht, *Knochenflöten von Tützpatz, Kr. Altentreptow, und Neubrandenburg* (AusgrFu. 20, 1975, 215—218), beschreibt diese Funde und weist auf z. T. kaum bekannte Parallelen hin. Als Datierung wird das 8./9. Jh. vorgeschlagen. Aus Mecklenburg sind nunmehr insgesamt sieben derartige Flöten bekanntgeworden. M. L.

Über Fortschritte bei den Ausgrabungen im Burgwall Spandau (vgl. HGBll. 92, 127f.) informieren Klara Muci, *Eine weitere Untersuchung auf dem Spandauer Burgwall* (Ausgrabungen in Berlin 4, 1973, 1975, 117—120), und Günter Rau, *Der Spielstein von Spandau* (121—124). Auf dem Grundstück Spandauer Burgwall 23 wurde ein Suchschnitt angelegt um zu klären, ob sich im Zusammenhang mit dem Burgwall eine offene Burgsiedlung nachweisen

ließe. Der Schnitt erfaßte das Tor in einer niedrigen Erdwall-Befestigung mit steil abfallender Rückwand (ca. 0,6 m hoch), die nur wenig später als die Befestigung der Hauptburg angelegt worden sein kann. Unmittelbar hinter diesem Wall wurden mehrere dichtbenachbarte Hausbauten mit reichhaltigem Inventar angetroffen. R. datiert einen Spielstein mit Vogeldarstellung — als Trappe identifiziert — anhand von Parallelfunden in das 12. Jh. *M. L.*

Karl Riehm, *Das Salzsiedergebiet HALLA und das karolingische Kastell am Giebichenstein* (Jahresschr. für mitteldeutsche Vorgeschichte 58, 1974, 295—320), stellt im zweiten Teil seines Beitrages die Salzgewinnung im näheren Umkreis von Halle /Saale und ihre Bedeutung im Rahmen der politischen Geschichte der Karolingerzeit dar. Den für das Jahr 806 bezeugten Bau des karolingischen Kastells „in orientalem partem Salae, ad locum qui vocatur Halla“ setzt R. mit der Altenburg am Giebichenstein nördlich von Halle gleich. Bodenfunde lassen dort die Abfolge slawischer (7.[?]-10. Jh.) und deutscher Siedlung im frühen Mittelalter erkennen. Fehlen im näheren Umkreis des Giebichensteins derzeit noch handgreifliche Nachweise für die Salzproduktion in der slawischen Siedlungsperiode, so finden sie sich seit dem 10. Jh. im heutigen Stadtgebiet von Halle (Salzquellen im Domhof). Die Salzgewinnung vollzog sich dort seit der ottonischen Zeit unter Schutz und Herrschaft des Magdeburger Erzbischofs. R. vermutet, daß der „Salz-Ortsname“ Halle vom Giebichenstein auf die heutige Ortslage übertragen wurde. *M. L.*

Werner Coblenz, *Wikingerzeitliches Ortband in einer slawischen Siedlung von Nimschütz, Kr. Bautzen* (AusgrFu. 20, 1975, 91—97), legt einen Einzelfund ausgesprochen wikingerischer Prägung vor, der fern seines Ursprungsgebietes ans Licht kam. Parallelfunde weisen das Ortband in das 10. Jh. *M. L.*

Romana Gupieniec, *Einheimische und fremde Elemente im Bauwesen Danzigs vom 9. bis 13. Jahrhundert* (ZfO 24, 1975, 504—509), vergleicht die durch Ausgrabungen festgestellten Hausbauformen von Haithabu, Wollin, Stettin, Danzig und Novgorod und kommt zu dem Ergebnis, daß in Danzig in frühgeschichtlicher Zeit neben dem einheimischen, im ganzen slawischen Bereich auftretenden Blockbau im 10. und 11. Jh. gelegentlich auch Pfosten-Planken-Bauten nachweisbar sind, wie sie in Haithabu, Wollin und Skandinavien gefunden wurden; sie führt dies auf fremde Einflüsse in Danzig zurück, die durch die Fernverbindungen des Handelsplatzes eingedrungen seien. *H. W.*

Der Weg von der Varjagern zu den Griechen, dessen längsten Abschnitt der Dnjepr bildete, wird von G. S. Lebedev in neuer Weise charakterisiert (Put' iz varjag v greki. In: Vestnik Leningradskogo universiteta. Istorija, jazyk, literatura 1975, 4, 37—43). Verf. legt dar, daß der Nord-Ost-Fernhandel bis zum Beginn des 11. Jh. vor allem über die Wolga lief, während der Dnjepr-Weg in der Frühzeit durch Waffenfunde markiert ist und in erster Linie militärisch-politische Bedeutung besaß; er diente den Zügen normannischer Krieger und der Vereinigung der ostslawischen Stämme zur Ruß. *N. A.*

I. G. Dobrovol'skij und I. V. Dubov, *Der Komplex historischer Denkmäler beim Dorf Bol'soe Timerevo nahe Jaroslavl' (nach archäologischem und numismatischem Material)* (Kompleks pamjatnikov u derevni Bol'soe Timerevo pod Jaroslavlem [po archeologičeskim i numizmatičeskim dannym]). In: Vestnik Leningradskogo universiteta. Istorija, jazyk, literatura 1975, 1, 65—70). — Bei Bol'soe Timerevo, das durch seine z. T. skandinavischen Grabanlagen bekannt ist, wurde ein mit letzteren gleichzeitiger Siedlungsplatz von 5,5 ha entdeckt. Auf eine weitere Siedlungsstelle stieß man beim nahen Maloe Timerevo. Aufgrund des Fundmaterials nehmen die Verf. an, daß im Gebiet von Bol'soe Timerevo im 9.—11. Jh. ein großes, mit dem Wolgaweg verbundenes Handelszentrum lag, das seine Bedeutung im Zusammenhang mit der Gründung von Jaroslavl' verlor. N. A.

V. A. Bulkin und G. S. Lebedev, *Gnezdovo und Birka (Zum Problem der Stadtwerdung)* (Gnezdovo i Birka [K probleme stanovlenija goroda]). In: Kul'tura srednevekovoj Rusi. Posvjaščajetsja 70-letiju M. K. Karger, Leningrad 1974, Nauka, 11—17). — Das von Slawen, Balten und Skandinaviern bewohnte Gnezdovo (nahe Smolensk) wird in dieser Studie mit dem fast gleichzeitig existierenden Birka verglichen. Ähnlichkeiten sehen die Verf. u. a. in der Lage am Schnittpunkt von Handelswegen, in der Beschäftigung der Bewohner mit Handel und Handwerk bei gleichzeitigem Hervortreten einer militärischen Schicht und in der topographischen Struktur; in beiden Fällen handelt es sich um großflächige, von Grabhügeln umgebene Siedlungsplätze, die im Schutz kleinerer Befestigungen lagen. Sinngemäß äußern die Verf., daß Gnezdovo noch kein Beispiel der entwickelten altrussischen Stadt bot, deren Herausbildung mehr von inneren Prozessen als von internationalen Verbindungen abhängig gewesen sei. N. A.

T. V. Ravdina, *Archäologische Bemerkungen zu numismatischen Arbeiten* (Archeologičeskie zamečanja k numizmatičeskim rabotam. In: SovArch. 1975, 1, 316—329). — Mit großem Arbeitsaufwand wurden von R. Angaben überprüft, die V. M. Potin in seiner Topographie der altrussischen Funde westeuropäischer Münzen und in weiteren Veröffentlichungen geboten hatte (vgl. u. a. HGbl. 87, 200). Die nachgewiesenen Irrtümer betreffen aber vielfach nur Kleinigkeiten, und am hohen Wert der Arbeiten Potins besteht weiterhin kein Zweifel. Zu beachten ist jedoch, daß sich R. gegen die Vorverlegung der Entstehungszeit einiger russischer Städte durch Potin (aufgrund früher Münzfunde) wendet und dessen Vorstellung für etwas übertrieben erklärt, daß westeuropäische Münzen des 10.—11. Jh. in der Ruß noch Jahrhunderte nach dem Aufhören des Zustroms (zu Beginn des 12. Jh.) benutzt wurden. N. A.

V. M. Potin macht *Zwei neue Schatzfunde westeuropäischer Denare des 11. Jahrhunderts* bekannt (Dva novych klada zapadnoevropejskich denariev XI v. In: Numizmatika i épigrafika XI, 1974, 148—153). Einer der Schätze wurde in Toropeč gehoben, wodurch dessen Bedeutung als Handelszentrum am Schnittpunkt mehrerer Flußwege bestätigt wird. N. A.

ZUR GESCHICHTE DER EINZELNEN HANSESTÄDTE
UND DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFTEN(Bearbeitet von *Herbert Schwarzwälder* und *Hugo Weczerka*)

RHEINLAND/WESTFALEN. Niklot Klüßendorf, *Studien zu Währung und Wirtschaft am Niederrhein vom Ausgang der Periode des regionalen Pfennigs bis zum Münzvertrag von 1357* (Rheinisches Archiv 93, Bonn 1974, Ludwig Röhrscheid, 312 S., 1 Faltfl.). — Der erste Teil des Buches gibt einen zusammenfassenden Überblick aufgrund von gedruckten Quellen und Literatur über die Wirtschaft am Niederrhein und ihre Beziehungen zur Reichs- und Territorialpolitik etwa von der Mitte des 13. bis zur Mitte des 14. Jh. Im zweiten Teil werden die einzelnen Münzherren mit ihren Prägungen und Verträgen etwa in derselben Zeit — jetzt auch unter Heranziehung ungedruckten Materials — abgehandelt. Die Zeit der Umstellung von der Vorherrschaft des Kölner Pfennigs auf die Prägung verschiedener großer Handelsmünzen ist zugleich eine Zeit der Vervielfachung der Münzstätten in dem Gebiet. Besondere Bedeutung haben bereits in diesem Teil des Buches Münzkarten und Diagramme, deren Interpretation noch darüber hinaus das eigentliche Thema eines dritten Teiles ist. Ein Diagramm verzeichnet z. B. die Häufigkeit der Erwähnung verschiedener Geldsorten und zeigt die Ablösung des Kölner Pfennigs durch den formelhaften Bezug auf das gerade in Köln gängige Geld in Kölner Schreinsbüchern. Als ein solcher Bezug gegen Mitte des 14. Jh. für Renten gläubiger immer nachteiliger wurde, entwickelte sich aus den Pagamentsformeln das Rechengeld. Die größte Zahl der Karten beschäftigt sich mit den Münzen, die dem Kölner Pfennig nachfolgten unter Berücksichtigung der urkundlichen Erwähnungen. Daraus ergibt sich z. B. eine gewisse Massierung der Brabantiner im Norden, der Heller im Süden des Untersuchungsgebietes. Am Schluß des Buches wird darauf hingewiesen, daß ein wesentliches Kennzeichen der Periode eine Lockerung der Beziehungen zwischen Münze und Markt ist. Statt eines Wechselzwanges am Markt gibt es jetzt den Wechselzwang an Transitzollstellen. — Derselbe Verf. hat ein Gerichtsprotokoll aus Aachen der Mitte des 14. Jh. mit der Vernehmung von 117 Aachener Bürgern, die gegen Währungsgesetze verstoßen haben, ediert und kommentiert (*Der Aachener Wechselprozeß. Städtische Münzpolizei und Devisenschmuggler im Spätmittelalter*, Frankfurt 1975, Numismatischer Verlag P. N. Schulten, 83 S., 3 Tfln.). Die Verstöße liegen besonders in der Ein- und Ausfuhr von Geld im Auftrag von Wechslern. Das Dokument gewährt einen Blick in den „Alltag mittelalterlicher Währungsspekulation“, an der sich offenbar breite Kreise des Bürgertums beteiligten.

R. S.

Zwei dickleibige Bände, von einer Reihe namhafter Wissenschaftler verfaßt, geben einen wohlfundierten Überblick über *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft* (Köln 1975, Greven, Bd. 1: 612 S., 98 Abb.; Bd. 2: 542 S., 87 Abb.). Für die hansezeitliche Periode der Stadtgeschichte ist der 1. Bd. von grundlegender Bedeutung. Die chronologisch geordneten Abschnitte erfassen die Zeit von den Anfängen bis zur Karolingerzeit (Doppelfeld), das Früh- und Hochmittelalter (Ennen), das Spätmittelalter (Irsigler), das 16. und 17. Jh. (Kellenbenz, Gramulla). Daneben werden Sonderthemen behandelt:

Hausverkauf und Verpfändung im 12. Jh. (Looz-Corswarem), Sozialtopographie des Kirchspiels St. Kolumba im 13. Jh. (Herborn), Getreide- und Brotpreise sowie Getreideverbrauch seit dem Spätmittelalter (Irsigler). Die Hauptabschnitte haben einen einheitlichen und übersichtlichen Aufbau: Er enthält Kapitel über die politische Situation, die Bevölkerung, die Topographie, die „Hauptsektoren“ der Wirtschaft, führende Wirtschaftskräfte, Preise, Löhne, Krisen sowie über die Einordnung der Kölner Wirtschaft in den größeren Rahmen. Im wesentlichen liegt den einzelnen Beiträgen die einschlägige Literatur zugrunde, doch wurde stellenweise zur Ergänzung auch ungedrucktes Material herangezogen. So entstand denn eine materialreiche Übersicht, in die von den Verf.n auch eigene Forschungsergebnisse eingebracht wurden. Die Art der Darstellung, die im 2. Bd. bis in die Gegenwart führt, wird vor allem für den Historiker nützlich sein: Er findet die Grundlinien aufgezeigt, kann sich über das Detail informieren und wird durch eine Fülle von Literatur- und Quellenangaben zur weiteren Beschäftigung mit dem Stoff angeregt. — Die Erschließung der Anmerkungen ist dadurch erschwert, daß sie hinter den einzelnen Abschnitten eingeordnet sind. Andererseits fördert ein ausführliches Register die Orientierung.

H. Schw.

Paul Strait, *Cologne in the 12th century* (Gainesville 1974, University Presses of Florida, VI u. 156 S.). — Diese Doktorarbeit aus Princeton untersucht das Verhältnis der Bürgerschaft zur ländlichen Gesellschaft und zum Erzbischof. Sie arbeitet heraus, in welchem Maße ministeriales zum frühen Patriziat gehörten und bestätigt damit Ergebnisse, die auch für andere Städte in der letzten Zeit immer wieder gewonnen wurden. Überraschend ist die Vorherrschaft des territorialen Elements gegenüber dem persönlichen und dem genossenschaftlichen in der Konstituierung der Bürgerschaft. Die Unabhängigkeit Kölns ist weniger in einem revolutionären Akt als vielmehr in einer langsamen Entwicklung unter Ausnutzung der häufigen Abwesenheit des Erzbischofs erungen worden. Dabei wachsen eine Reihe konkurrierender Gruppen mit ihren Organen zusammen. Ausführlich wird die definitorische und strukturelle Problematik des Patriziats erörtert. Dabei scheint besonders die zeitgenössische Gegenüberstellung der greater and lesser citizens (75) brauchbar zu sein. Sicherlich war dieses Patriziat keine nach unten abgeschlossene Kaste mit rechtlichen Führungsansprüchen. Allerdings gab es Geschlechter, die durch Jahrhunderte hindurch politische Ämter besetzten. Den Hauptteil des Buches macht eine Betrachtung einzelner Gestalten und Familien aus. Dabei wird die Frage nach einem patrizischen Lebensstil gestellt. Gleichzeitiger städtischer und agrarischer Bodenbesitz, Geldleihe und Herkunft oft aus niederer Ministerialität können dafür herausgearbeitet werden. Es ist eine klare und quellennahe geschriebene Arbeit, die einige alte und einige neue Gesichtspunkte der Kölner Frühgeschichte in einer fruchtbaren Weise verbindet.

R. S.

Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn untersucht Walter Steitz (Schriften zur rhein.-westfäl. Wirtschaftsgeschichte 27, Köln 1974, Rhein.-westfäl. Wirtschaftsarchiv, 387 S.). Damit wird ein wichtiges Thema der Industrialisierung des westfäl.-niedersächsischen Grenzraumes und des Ruhrgebietes aufgegriffen und in methodisch vorbildlicher Weise bearbeitet. Dabei werden

nicht nur technische, sondern auch finanzielle und wirtschaftspolitische Fragen erörtert. Die Planungsphase der 1847 eröffneten Bahn war lang, weil zahlreiche politische und finanzielle Schwierigkeiten zu überwinden waren. Ein Anhang enthält Pläne und Quellentexte. Die Erschließung des Materials wird durch ein Register erleichtert. Bilder von Eisenbahnen, Bahnhöfen usw. enthält das Werk nicht.
H. Schw.

Geschichtlicher Handatlas von Westfalen. Hg. vom Provinzialinstitut für Westfälische Landes- und Volksforschung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe. 1. Lieferung (Münster 1975, Aschendorff, Einführung, 11 Ktn.-Bll. m. Erläuterungstexten). — Dieser Atlas hat eine fast 80jährige Vorgeschichte, in der sich die Geschichte der deutschen Landesgeschichtsforschung und besonders der landesgeschichtlichen Atlasarbeit widerspiegeln. Vorarbeiten sind schon seit langem erschienen, etwa im Werk „Der Raum Westfalen“, in den „Westfälischen Forschungen“ und in der Reihe „Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde“; teilweise werden die Karten dem Programm des nun angelaufenen Atlasunternehmens angepaßt und ebenfalls neu herausgegeben werden. Dieses Programm sieht bei Darstellung des größeren altwestfälischen Raumes den Maßstab 1 : 600 000, für den Raum der Provinz Westfalen bzw. des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (19./20. Jh.) 1 : 500 000, bei zwei oder vier Karten auf einem Blatt 1 : 1 Mill. vor. Das sind gängige und (abgesehen von 1 : 1 Mill.) auch für genauere Darstellung noch annehmbare Maßstäbe. Das sich daraus ergebende Blattformat — 50,5 x 50,5 cm — ist durchaus „handlich“. Die erste Lieferung umfaßt neben der Einführung der Herausgeber Alfred Hartlieb von Wallthor und Wilhelm Kohl elf Kartenblätter — mit Textblättern im selben Format, die Erläuterungen und Nachweise enthalten —, von denen fünf der politischen Gliederung (Gau 800—1100 nach einem Entwurf von Albert K. Hömberg [†] von 1963; um 1590 von Wolfgang Leesch; 1804, 1809/1811 und 1818 von Wilhelm Kohl), je zwei den Verwaltungsgrenzen (je 4 Karten 1 : 1 Mill. mit der Verwaltungsgliederung 1817, 1887, 1925 und 1967 und mit den Änderungen der Kreisgrenzen 1887—1967, dazu einer Textkarte mit dem Gebietsstand vom 1. 1. 1975, alle bearb. von Stephanie Reekers) und der Bevölkerungsentwicklung 1818—1965 (von derselben Bearbeiterin), eine der Bodennutzung 1956 (bearb. von Hildegard Ditt, 1 : 500 000) gewidmet sind; ein Blatt zeigt die Gemeindegrenzen 1965 (1 : 500 000). Abgesehen von den Verwaltungskarten, die nur Westfalen berücksichtigen, liegen dankenswerterweise Rahmenkarten vor, die auch die Nachbargebiete gleichmäßig darstellen. Die Gau-Karte, von Karl-Heinz Kirchhoff mit einem Erläuterungstext versehen, bietet einen beachtenswerten Beitrag zur Gau-Forschung. Auf der übersichtlichen Territorialkarte von um 1590 fällt (wie auch in anderen Atlanten) die Darstellung Bremens als Reichsstadt auf (Bremen erlangte 1646 die Reichsfreiheit). Auf den Karten der politischen Gliederung zu Beginn des 19. Jh., die den Übergang von der alten Territorialeinteilung über die Zwischenstadien der napoleonischen Zeit zur Organisation des späteren 19. Jh. zeigen, ist für den Stadthistoriker die Unterscheidung von Orten über und unter 5000 Einwohnern interessant; leider kann man in den unteren beiden Funktionsgruppen nicht erkennen, ob es sich um Städte oder Dörfer handelt.

Die vier Karten der Bevölkerungsentwicklung (1 : 1 Mill.) geben wichtigen Aufschluß über die Räume mit Bevölkerungszunahme (vierfach untergliedert), -stagnation und -abnahme in den Perioden 1818—1871, 1871—1905, 1905—1939 und 1939—1965; in ihnen spiegelt sich die unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Bereiche. Die Karte „Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung im 19. und 20. Jh.“ faßt die Erscheinungen der vier Bevölkerungsentwicklungskarten zusammen. Die Gemeindegrenzenkarte 1965 soll der Identifizierung der Gemeinden in den statistischen Atlaskarten dienen, aber auch den Gebietsstand vor der kommunalen Gebietsreform von 1968 zeigen; entsprechende Darstellungen für 1897 und 1975 werden sie später ergänzen. — Die weitere Planung ist im einzelnen noch nicht bekannt. Sie wird aber zweifellos auch Themen enthalten, die die Leser der HGbl. besonders interessieren; manche sind schon in Vorarbeiten behandelt worden, so die Stadtentstehung (Carl Haase), Stadtrechtsverflechtungen und die Organisation des westfälischen Hansequartiers (Luise v. Winterfeld). Die Darstellung einzelner Städte wird auf den ebenfalls in erster Lieferung gerade erschienenen Westfälischen Städteatlas (s. u.) Rücksicht nehmen müssen. — Es ist sehr zu begrüßen, daß Westfalen als eine der hansischen Kernlandschaften einen historischen Atlas erhält; dem Unternehmen ist ein rasches Fortschreiten zu wünschen. H. W.

Westfälischer Städteatlas, hg. und bearb. von Heinz Stoob, *Lief. I*, graf. Gestaltung und redaktionelle Bearb. W. Ehbrecht, H. Klein, D. Overhageböck, H. Riebe, P. G. Schulte, Institut für vergleichende Städtegeschichte, Münster (Dortmund 1975, Willy Größchen KG, Mappe m. 15 Faltbogen. 30 Tfn. u. 1 Falttf. m. 30 Texts., 32 Abb., 15 mehrfarb. u. 81 einfarb. Ktn. u. Plänen, Beilage m. Einleitung, Schrifttumsnachweis, Inhaltsübersicht u. Kte. der erfaßten und vorgesehenen Städte). — Knapp zwei Jahre nach Erscheinen der ersten Lieferung des „Deutschen Städteatlas“ (vgl. hierzu HGbl. 93, 120f.) ist die erste Lieferung des „Westf. Städteatlas“ herausgekommen, der ebenso wie jener von Heinz Stoob herausgegeben und bearbeitet wird — mit Hilfe eines eingearbeiteten Teams im Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster, dessen Direktor St. ist. Es ist als Glückfall zu bezeichnen, daß die Bearbeitung zweier so gewichtiger Atlanten in eine Hand gelegt worden ist; denn auf diese Weise ist eine sonst mühsam angestrebte und doch nicht erreichte Vergleichbarkeit von vornherein garantiert. Das Ergebnis ist denn auch ein Atlas, der in Anlage und Ausstattung dem Dt. Städteatlas völlig gleicht. Auch hier besteht das einzelne (auch gesondert käufliche) Städteblatt aus einem vierfarbigen Stadtplan nach der ältesten Katasterkarte des 19. Jh. im Maßstab 1 : 2500, einer etwa gleichzeitig entstandenen Umlandkarte 1 : 25 000, einer modernen „Stadtkarte“ 1 : 5000, 1—3 „Beikarten“ und einer Karte der Wachstumsphasen, ferner einer alten Abbildung der Stadt und der Wiedergabe des Stadtsiegels, schließlich einem straffen, aber eindringlichen, meist aus den Quellen schöpfenden und alle wesentlichen Elemente der Stadtentstehung und -entwicklung bis ins 19. Jh., also bis zur Entstehung des in allen Einzelheiten wiedergegebenen Katasterblattes, berücksichtigenden Text. Das Bestechende an dem Text ist, daß er trotz Einbeziehung aller Lebensbereiche der Stadt immer wieder zu Bezügen auf die abgedruckten Quellenkarten, die im Mittelpunkt stehen, zurückfindet und diese zum „Reden“ bringt. Die Ein-

heitlichkeit in der Problemstellung ist auch dadurch gewährleistet, daß alle Texte und Entwürfe der Wachstumsphasenkarten — also die Elemente des Werkes, die keine reine Quellenwiedergabe oder -auswertung, sondern auch mehr oder weniger gesicherte Interpretationen enthalten — von Heinz Stooß selber stammen: eine erstaunliche Leistung! (Auf Einzelheiten dieser Interpretationen kann hier nicht eingegangen werden.) Die „Beikarten“ sind etwas zahlreicher vertreten (36) als im Dt. Städteatlas. Sie tragen der besonderen Situation der jeweiligen Stadt und ihrer Umgebung Rechnung oder nutzen günstige Quellenlage zur Darstellung von Sonderthemen aus; hier Beispiele der vielfältigen Themen: Darstellung einzelner Baukomplexe innerhalb und außerhalb der Stadt (Klöster, Burgen u. a.), soziotopographische Pläne, Kartierung von Hauswerten und Gebäudealtersschichten, Darstellung einzelner Industrieanlagen und Siedlungen, geographische und geologische Situationskarten, Landwehrkarten, Karten kleinerer politischer Einheiten, Verbreitungskarten von Städten und anderen Siedlungen sowie von Industrieeinrichtungen in kleinen Räumen u. a. m. — Der wesentliche Unterschied zum Dt. Städteatlas liegt darin, daß hier keine Städteauswahl geboten werden soll, sondern eine „vollständige Erfassung“ aller beim Abschluß der preußischen Katasteraufnahme (1835) bestehenden Städte, 183 an der Zahl! (Die Stadtentwicklung nach 1835 sollte nach der Vorstellung Stooßs gesondert untersucht werden.) Das ist ein gigantisches Unterfangen, zieht man etwa in Betracht, daß für den Dt. Städteatlas eine Auswahl von 70 Städten vorgesehen ist. Wie bei diesem ist auch beim Westf. Städteatlas eine Ergänzungslieferung mit Luftbildern im Maßstab 1 : 10 000 geplant. — Die vorliegende Lieferung umfaßt folgende Städte: Ahlen, Arnsberg, Bielefeld, Brakel, Brilon, Dortmund, Hamm, Herford, Iserlohn, Kamen, Neuenrade, Rheda, Schmallenberg, Unna und Warburg (Dortmund und Warburg sind auch in Lief. 1 des Dt. Städteatlas). Diese Auswahl wurde „zugleich nach praktischen und wissenschaftlichen Gesichtspunkten“ getroffen. Die räumliche Verteilung der ersten 15 Städte zeigt zwar keine ausgesprochene Konzentration; immerhin fällt auf, daß der ganze Nordwesten fehlt, der Ostrand und der Süden kaum, die Mitte dagegen am stärksten vertreten ist. Nach alten Territorien ausgedrückt: vom großen Stift Münster ist nur eine Stadt (Ahlen), von der kleineren Grafschaft Mark sind fünf Städte in dieser Lieferung. Zwei Drittel der 15 Städte sind vor 1240 entstanden, der Rest im späteren 13. und in den ersten sechs Jahrzehnten des 14. Jh. Bis auf drei (Schmallenberg, Neuenrade und Rheda) handelt es sich um ehemalige Hansestädte, und auch die folgenden Lieferungen werden in der Landschaft mit dem dichtesten Netz an Hansestädten einen hohen Anteil an ehemaligen Mitgliedern der hansischen Gemeinschaft aufweisen. Das Interesse der Hanseforschung an diesem Atlas ist daher groß, und es ist zu hoffen, daß er bald in der gleichen Qualität fortgesetzt werden kann.

H. W.

Zugleich amüsant und streng wissenschaftlich ist der Aufsatz von Robert Stupperich über *Erasmus und Westfalen* (Jb. f. westfäl. Kirchengesch. 68, 1975, 9—22). Obgleich der große Gelehrte Westfalen niemals aufsuchte, hatte er aufgrund von Bücherstudien und persönlichen Beziehungen ganz bestimmte, z. T. recht subjektive Vorstellungen von dieser Landschaft und ihren Bewohnern. Besondere Beachtung findet der Einfluß, den der aus Westfalen stammende

Alexander Hegius auf seinen Schüler Erasmus ausübte. Zudem wird eine ganze Reihe westfälischer Wissenschaftler genannt, die in der Schule zu Deventer Mitschüler des später so berühmten Humanisten waren, der Zeit seines Lebens mit Korrespondenten in Westfalen Kontakt hatte. Dabei wurde er nicht immer genau unterrichtet, was sich insbesondere auch bei den Interpretationen über das Täuferium in Münster zeigte. H. Schw.

E. Dösseler zeigt *Beziehungen des südwestlichen kölnischen Sauerlandes zum fernen Ostseeraum (ehemalige Deutschordenslande) zur Hansezeit* auf (Heimatstimmen aus dem Kreise Olpe 1975, Nr. 100, 192—202). Der Verf. strebt keine Behandlung des Gesamtproblems an, sondern trägt Quellen über einzelne Personen und Familien zusammen, die aus Attendorn und Olpe stammen und in der Urkundenüberlieferung des Ordenslandes genannt werden. Das Material ist fragmentarisch; es ist nicht abzuschätzen, ob Ergänzungen zu erwarten sind. Auf keinen Fall läßt es quantitative Schlüsse zu. H. Schw.

Norbert Eickermann bietet neue Beobachtungen *Zur Entwicklungsgeschichte des Soester Nequamsbuches* (SoesterZs. 87, 1975, 17—22). Zahlreiche Indizien gestatten, den Aufbau des Buches und damit seine Entstehungsweise in allen Einzelheiten zu ermitteln. H. Schw.

Die Miniaturen des Soester Nequamsbuches von 1315 wurden von Walter Wilkes neu hg. und von Gerhard Köhn mit stadtdenkmälischen Erläuterungen versehen (Reproduktion und Druck der Lehrdruckerei der TH Darmstadt, 1975, 44 S., 13 Abb.). — Die Einführung beschreibt in gemeinverständlicher Weise das Soester Rechtsleben und den Inhalt der Bilder. Der Text des Nequamsbuches wurde nicht mitgedruckt, auch verzichtete der Hg. auf einen wissenschaftlichen Apparat. So behält auch der ältere Nachdruck von 1924 seinen Wert für die historische Forschung. — Die Bildwiedergabe ist hervorragend. H. Schw.

Hans Krusy versucht durch *Beiträge zur Münzgeschichte der Stadt Soest* (SoesterZs. 87, 1975, 5—17) einige Unklarheiten in der bisherigen Forschung aufzuhellen. Die Frage, ob Soest einen eigenen Währungsbezirk gebildet habe, wird dahingehend beantwortet, daß es dem Druck der Städte gelungen sei, bis in das 14. Jh. eine westfälische Einheitsmünze durchzusetzen. Der Verf. weist auf Quellen hin, die einen Einfluß der Stadt Soest auf die Prägung beweisen. Unklar ist, wann der Geldwechsel vom Landesherrn auf die Stadt überging. Im 15. Jh. entwickelte sich dann eine unübersichtliche Münzvielfalt, die von den Städten kaum noch gelenkt werden konnte. H. Schw.

Ein mittelalterlicher Reliquienschrein des hl. Albinus aus der Soester Petri-Kirche ist Gegenstand einer Untersuchung von Rolf Dieter Kohl (Westfalen 52, 1974, 118—125). Der Schrein wurde bereits 1639 in die Münze verkauft; seine Existenz und sein Aussehen lassen sich nur aus Akten erschließen. Besonders aufschlußreich ist aber der rücksichtslose Umgang mit den Kirchenschätzen in jener Zeit. Der Verf. gibt auch eine kurze Übersicht über die Albinus-Verehrung in Soest. H. Schw.

Mittelalterliche Glockengießerei im Raum Soest ist der Gegenstand einer Untersuchung von Claus Peter (SoesterZs. 87, 1975, 35—44). Der Verf. stellt fest, daß die Soester Glocken im größeren westfälischen Zusammenhang stehen, auf den niederländische und lothringische Einflüsse einwirkten. In der Stadt selbst wurde das Glockengießhandwerk offenbar zunächst nicht heimisch. Das änderte sich erst im 16. Jh. mit Johann de Sosato und Hermann Vogel usw. Die Arbeiten einzelner Meister dieser Zeit werden kurz dargestellt.

H. Schw.

Das von Wolf-Herbert Deus hg. *Soester Recht; eine Quellensammlung* ist in der 4. Lieferung erschienen (Soester Beiträge 35, Soest 1974, Mocker & Jahn, 541—664). Es handelt sich um vermischte Satzungen des 17. Jh., die u. a. die Prozedur der Bürgerrechtsverleihung, Bestimmungen über die Ratswahl, über Rentkammer und Rentmeister, über Sendgericht und Strafgericht enthalten.

H. Schw.

Dietrich Kluge untersucht *Die Vorbereitung der Täuferherrschaft in Münster* (Jb. f. westfäl. Kirchengesch. 68, 1975, 23—38). Grundauffassung war die Verwirklichung des Gottesreiches auf Erden. Der Erörterung täuferischer Gemeindegliederung liegt die „Ordonnantie“ von Melchior Hoffmann zugrunde. Der Verf. warnt eindringlich und mit guten Gründen vor einer pauschalen Beurteilung des komplexen Täuferproblems. So ist es sehr verdienstvoll, daß er die Aufmerksamkeit auf die „friedliche Täufergemeinde in Münster“ in der Anfangszeit lenkt, deren Sittenstrenge und Auffassung von der eigenen Rechtgläubigkeit sie jedoch ebenfalls von der Umwelt absonderte.

H. Schw.

Die Frage *Kerssenbrock oder Vruchter — Wer schrieb 1534 das Bichtbok, die Kampfschrift gegen Reformation und Täuferum in Münster?* (Jb. f. westfäl. Kirchengesch. 68, 1975, 39—50) beantwortet Karl-Heinz Kirchhoff aufgrund mehrerer Indizien dahingehend, daß Kerssenbrock zwar das Bichtbok kannte und benutzte, es jedoch nicht verfaßt haben kann. Daß es vom Konrektor der Domschule, Heinrich Vruchter, geschrieben wurde, bleibt Vermutung. Von Karl-Heinz Kirchhoff stammt auch eine Untersuchung unter dem Titel *Die Täufer in Münster; Untersuchung zum Umfang und zur Sozialstruktur der Bewegung* (Veröff. d. Hist. Komm. Westfalens XII = Geschichtliche Arbeiten zur westfäl. Landesforschung 12, Münster 1973, VIII und 292 S.).

H. Schw.

Das Werk unter dem Titel *Lingen 975—1975*, hg. von Wilfried Ehbrecht (Selbstverlag der Stadt Lingen/Ems 1975, 273 S., 30 Bildtn., 3 Ktn.) unterscheidet sich wesentlich von den sonst bei Stadtjubiläen entstehenden Festschriften. Bemerkenswert ist die Einleitung des Hg., der die Kontroversen zwischen den Verf. über die Art der einzelnen Beiträge andeutet, wobei offenbar die Aktualisierung des Geschichtsstoffes als Grundforderung im Raume stand. Was dabei herauskam, war keine zusammenhängende Stadtgeschichte, sondern eine Sammlung hochwissenschaftlicher Beiträge, von denen jeder einzelne mit einem umfangreichen wissenschaftlichen Apparat befrachtet ist. So werden denn zunächst Altenlingen, dann ausführlicher Lingen selbst mit seiner komplizierten

Quellenüberlieferung der Frühzeit sowie in seiner späteren Stellung als Burgort und Amtssitz der Grafschaft Tecklenburg dargestellt. Das geschieht in methodisch mustergültiger, wenn auch nicht immer allgemeinverständlicher Weise, so daß hier das Bild der Wissenschaft vom mittelalterlichen Lingen abschließend geprägt sein dürfte. Das Hauptgewicht des Gesamtwerkes liegt freilich auf der neueren Zeit, wobei auch einige Sonderthemen berücksichtigt werden. Leider fehlt ein Register. H. Schw.

Der Aufsatz von Christof Römer über *Herford 1587; ein Tag dreier Reichskreise im Rahmen der westfälisch-niedersächsischen Beziehungen am Ende des 16. Jahrhunderts* (Herforder Jb. 15/16, 1974/75, 97—107) wirft ein Licht auf die Abwehrmaßnahmen gegen die spanische Invasion. Herford wurde aus verkehrstechnischen und politischen Gründen als Tagungsort gewählt. Als Vermittler zum niedersächsischen Kreis diente Herzog Julius von Braunschweig-Wolfenbüttel, der selbst in Westfalen politisch interessiert war. Der Verf. stellt die ungemein komplizierten Interessen in den einzelnen Fürstentümern dar. Dabei wird deutlich, wie politische Strömungen die Religionsfragen überspielen. So war es fast selbstverständlich, daß der niedersächsische Kreis den Tag in Herford nicht beschickte und auch nicht zu einer einheitlichen Meinungsbildung kam. H. Schw.

Otto-Kurt Laag beschreibt *Die Mindener Superbia-Laster-Schale* (Mitt. des Mindener Geschichtsvereins 46, 1974, 40—59). Sie gehört zu jenem Typ, der vielfach „Hansaschlüssel“ genannt wird, weil er im 13. Jh. offenbar zu den hansischen Handelsartikeln gehörte. Die Herstellung wird im nieder-rheinischen Gebiet vermutet. Es wäre sicher sehr nützlich, wenn die Schalen auf Fundkarten eingezeichnet würden. Die vom Verf. herangezogenen Vergleichsschalen aus Münster und London zeigen andere Themen als die aus Minden. Auffallende Ähnlichkeit hat aber die unerwähnt gebliebene Schale, die 1900 im Moor bei Neuenwalde, Kr. Wesermünde, gefunden wurde (Kunstdenkmale der Provinz Hannover, Kr. Wesermünde I, 1939, 174f. und Tf. 59 c).

H. Schw.

NIEDERSACHSEN/FRIESLAND. Eine solide materialreiche Grundlage gab Sigurd Zillmann seiner Darstellung über *Die welfische Territorialpolitik im 13. Jahrhundert (1218—1267)* (Braunschw. Werkstücke A 12, 372 S., 4 Stammtafeln, 1 Kte., 13 Abb.). Es handelt sich um einen Zeitraum, in dem sich eine Summe von Einzelrechten zu einem Territorium verdichtete — eine Entwicklung, die nicht ohne Konflikte mit konkurrierenden Mächten abging. Dabei wird auch deutlich, wie zielstrebig die Welfen aus den Trümmern des alten Herzogtums Sachsen einen neuen Fürstenstaat aufbauten. Die Schwierigkeit der Darstellung bestand vor allem darin, daß die regionale Vielfalt ebenso zu berücksichtigen war wie die große Linie. Diese tritt zurück, da auch das 13. Jh. noch kein geschlossenes Staatsgebilde brachte, sondern die Entwicklung gebietsweise sehr unterschiedlich verlief. So teilte der Verf. das Territorium in fünf große Räume, in denen wiederum einzelne Herrschaften gesondert untersucht werden. Dadurch ergibt sich eine übersichtliche Gliederung, die freilich den Gesamtstaat und die politischen Grundlinien weniger berücksichtigt.

Für die zuverlässige Information über regionale Entwicklungen im welfischen Herrschaftsbereich hat das Werk grundlegende Bedeutung. Die Nutzung hätte sich durch ein Register erleichtern lassen. Die beigelegte Karte erfüllt nicht alle Ansprüche. Sicher wird man auch einzelne Mängel aufdecken können (Beispiel: 260 ist von der „Stadt Drakenburg“ die Rede, die es nie gab), doch das zählt angesichts der Materialfülle nicht viel. *H. Schw.*

Die Anfänge der Frühgotik in Niedersachsen werden von Martin Gosebruch untersucht (Niederdeutsche Beitr. z. Kunstgeschichte 14, 1975, 9—58). Die Reihe der in die Betrachtung einbezogenen Kunstwerke beginnt mit den Chorschranken von Liebfrauen in Halberstadt und St. Michaelis in Hildesheim. Es wird — wie in der Kunstgeschichte üblich — viel mit Stilvergleichen gearbeitet, wobei sicher manches Ansichtssache bleibt. Eine besondere Bedeutung hatten offenbar Magdeburger Vorbilder (3. Jahrzehnt des 13. Jh.). Ein wichtiges Kapitel bezieht sich dann auf die von Goslar aus beeinflusste Buchmalerei. *H. Schw.*

Militär und Technik; Schwedenfestungen des 17. Jahrhunderts in den Herzogtümern Bremen und Verden sind Gegenstand der aus einer Bochumer Dissertation hervorgegangenen Arbeit von Henning Eichberg (Geschichte und Gesellschaft. Bochumer Historische Studien 7, Düsseldorf 1976, Schwann, 330 S., 34 Abb. mit Plänen und 2 Ktn.). Der Verf. behandelt ein wichtiges Kapitel norddeutscher Territorialgeschichte, wobei auch der technische Aspekt gebührend berücksichtigt wird. Sozialgeschichtliche Fragen werden für einen zweiten Teil der Arbeit in Aussicht gestellt, wobei sicher noch einige kleine Archive, etwa das Stadtarchiv Bremerhaven, ausgewertet werden müßten. Große Aktenbestände waren durchzuarbeiten, um ein einigermaßen gesichertes und geschlossenes Bild zu entwickeln; besonders hervorzuheben ist die Auswertung der schwedischen Archive. Das Verzeichnis der Festungspläne ist einigermaßen vollständig, nicht aber das der Landkarten. Das Hauptaugenmerk wird mit Recht auf Stade gerichtet, doch auch die anderen festen Orte — vor allem die Carlsburg an der Geestemündung — werden berücksichtigt. Während sich die Schanzen im allgemeinen direkt aus kriegerischen Operationen ergaben, dienten die großen Befestigungen der Beherrschung von Verkehrswegen; die einzige größere Garnison war auf längere Zeit Stade. Einige ältere Burgen (wie Bederkesa und Thedinghausen), die strategisch ungünstig lagen, wurden nicht modernisiert und waren militärisch von geringem Wert. Die Geschichte der einzelnen Anlagen wird kurz dargestellt. Besonderes Gewicht hat der vergleichende und zusammenfassende Überblick über die „besonderen Arbeiten der Militäringenieure“, womit u. a. Wasserbau, Tore, Brücken, Kasernen, Zeug- und Provianthäuser gemeint sind. Der Bildteil mußte, vermutlich aus ökonomischen Gründen, beschränkt werden; seine technische Qualität ist z. T. sehr mäßig. Von großem Nutzen ist das Verzeichnis der Pläne für die einzelnen Festungen und die Liste militär-technischer Spezialausdrücke. *H. Schw.*

Henning Eichberg schrieb neben seiner umfassenden Arbeit über die Schwedenfestungen des 17. Jh. noch eine Spezialarbeit: *Schwedenfestung und Idealstadt Carlsburg an der Unterweser. Zur Frühgeschichte des neuzeitlichen*

Ingenieurs (Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 = Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 5, Oldenburg/Hamburg 1975, Gerhard Stalling, 25—46 mit 12 Abb.). Der politische Zusammenhang, in den die Neugründung gehört, ist bekannt, ebenso der durch den Merkantilismus bestimmte ökonomische Hintergrund. Die festungstechnische Seite war bereits 1961 in der Dissertation von Gerhard Eimer behandelt worden; doch führt die Arbeit Eichbergs durch die Auswertung schwedischer Archive und eine sorgfältigere Methode sehr viel weiter. Einige der vielen Entwürfe werden abgebildet. Neu ist auch die Untersuchung über die Zusammensetzung des schwedischen Ingenieurkorps, das in besonderem Maße einen gesellschaftlichen Aufstieg — auch für Ausländer — ermöglichte. H. Schw.

Einen Überblick über *Schützenwesen und Schützenfeste in Niedersachsen* gibt Sigurt Graf von Pfeil (Schriften z. niederdt. Volkskunde 7. Göttingen 1975, Otto Schwarz & Co., 290 S., 19 Abb.). Das Thema hat verschiedene Aspekte: den militärischen, volkskundlichen, soziologischen usw. Auch muß man einen Wandel des Schützenwesens im Laufe der Jahrhunderte sowie regionale und lokale Unterschiede annehmen, so daß eine allgemein gehaltene Geschichte auf große Schwierigkeiten stößt. Sie wird auch erschwert durch die Tatsache, daß es kaum zuverlässige Untersuchungen über lokale Schützenvereine gibt. Der Verf. benutzt aber im wesentlichen nur die mehr oder weniger zufällig entstandene Literatur; ein Rückgriff auf die Akten in Archiven ist selten. — Die Einleitung schweift zu sehr ins Allgemeine ab. Der Hauptteil ist thematisch, nicht chronologisch geordnet. In den einzelnen Kapiteln wird dann alles ohne Rücksicht auf Zeit und Ort zusammengetragen, was sich zu dem angesprochenen Thema in der Literatur findet. Dabei steht bisweilen Mittelalterliches neben Neuzeitlichem, doch liegt das Schwergewicht auf dem 19./20. Jh. Die Arbeit hat als Materialsammlung ihren begrenzten Wert. Eine geschichtliche Darstellung des Schützenwesens, die Entwicklungen übersichtlich aufzeigt, Allgemeines und Lokales sondert, Unterschiede in Stadt und Land aufdeckt, vor allem auch die mittelalterlichen Wurzeln untersucht, ist noch zu schreiben. Wahrscheinlich müßte man zunächst einmal in den einzelnen Orten sorgfältige Forschungen anstellen. — Die Illustration ist mehr oder weniger zufällig und ohne ausreichende Erklärung. H. Schw.

Eine wichtige *Übersicht über Quellen und Literatur zur Personengeschichte bis 1874 in der Landeshauptstadt Hannover* bietet Helmut Zimmermann (Hannoversche Geschichtsblätter NF 29, 1975, 163—190). Dabei sind auch jene Vororte berücksichtigt, die erst im 19./20. Jh. eingemeindet wurden. Bemerkenswert ist, daß Literatur und Quellen auch für „besondere Einwohnergruppen“ (Berufe, Stände) und für einige wichtige Sachbereiche (etwa Bilder, Leichenpredigten, Zeitungen) erfaßt werden. Quellen und Literatur über einzelne Personen und Familien sind nur in Auswahl aufgenommen. H. Schw.

Detlev Hellfaier liefert mit seinem Aufsatz über *Johannes Meyse Vater (1335—1377) und Sohn (1357—1416) eine Untersuchung zur Neubildung des Braunschweiger Rates (1374) und zur Biographie zweier Goslarer Bürger im Gefolge des Herzogs von Braunschweig* (BraunschwJb. 55, 1974, 46—71).

Über die Unruhen von 1374 wurde in der letzten Zeit eine solche Fülle von Arbeiten geschrieben, daß man kaum noch neue Gesichtspunkte erwarten könnte. Hellfaier behandelt ein Randproblem, nämlich die umstrittene Frage der Zugehörigkeit der beiden Meyses zum neuen Rat. Durch sorgfältige Untersuchung der einschlägigen Quellen sowie der politischen Lage im Herzogtum Braunschweig kommt er zu dem Ergebnis, daß die Meyses nicht Braunschweiger Bürger, auch nicht Angehörige der aufständischen Partei waren, sondern aus Goslar stammende Gefolgsleute des Herzogs Ernst. *H. Schw.*

Die abgewogene Untersuchung von T i l m a n n S c h m i d t über *Die Grablege Heinrichs des Löwen im Dom zu Braunschweig* (BraunschwJb. 55, 1974, 9—45) kommt durch Berücksichtigung einer Fülle von Indizien zu dem Ergebnis, daß der Holzarg dem Herzog, der Steinsarg mit dem wohl erhaltenen Skelett seiner Gemahlin Mathilde und der Kindersarg dem Kind des Herzogspaares zugewiesen werden muß. Besondere Aufmerksamkeit kann die Darstellung von Begräbnisarten der adligen Oberschicht beanspruchen. *H. Schw.*

Die Geschichte der Orgelwerke in St. Andreas zu Hildesheim von E r n s t P a l a n d t (Alt-Hildesheim 46, 1975, 29—53) ist eine äußerst gründliche Arbeit, die alte Auffassungen korrigiert. Die mittelalterlichen Quellen sagen über die Art der Orgel nichts aus. Erst seit 1551 sind die Kirchenrechnungsbücher erhalten, und nun beginnen auch die Angaben über Einzelheiten des Werkes. Seit 1568 entstand durch einen Meister aus Zwolle (Holland) eine neue Orgel, die 1668 durch das Werk eines Orgelbauers aus Unna ersetzt wurde. Alle Veränderungen und Reparaturen, Orgelbauer und Organisten werden sorgfältig registriert. Endpunkt ist die Katastrophe vom 22. März 1945. *H. Schw.*

In seiner bei Richard Dietrich in Berlin gefertigten und überarbeiteten Dissertation *Landesherrschaft und Bergbauwirtschaft* liefert E k k e h a r d H e n s c h k e einen umfangreichen Beitrag *Zur Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte des Oberharzer Bergbaugebietes im 16. und 17. Jahrhundert* (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 23, Berlin 1974, Duncker & Humblot, 443 S. mit 18 Abb.). — Einer Einleitung über Untersuchungsgegenstand, -ziel und -methode folgt der 1. Teil, welcher den allgemeinen historischen und rechtlichen Rahmen des Bergbaus im Oberharz von seinen Anfängen bis ins 17. Jh. absteckt. Kernstück der Untersuchung bilden der 2. Teil: Die Landesherren und ihre Bergverwaltungen und der 3. Teil: Die Bergbauwirtschaft. Nacheinander werden im 2. Teil untersucht die Berg- und Landesverwaltungen sowie die Zentralbehörden, das Mutungs- und Verleihverfahren, die Registratur, das Rechnungswesen, die Bergverwaltung auf dem Gebiete von Technik und Produktion sowie auf dem Felde der Finanzen und des Absatzes; zum Schluß folgt eine Betrachtung über das Verhältnis von allgemeiner Verwaltung, Bergverwaltung und Bergbau. Der 3. Teil analysiert zunächst die Grundlagen der Bergbauwirtschaft, indem nacheinander Infrastruktur und Arbeitskräfte, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Herstellung und Vertrieb von Betriebsmitteln gewürdigt werden. Anschließend wird Technik und Organisation in der Produktion, gegliedert nach Revieren, behandelt. So wird auch für Finanzierung und Absatz verfahren. Zuletzt erfolgt eine Einschätzung der Landesherren als fürstliche

Unternehmer oder Bergherren bzw. der wirtschaftlichen Entwicklung im gesamten Oberharz. Ein Schlußkapitel gewichtet die Bedeutung des Oberharzer Bergbaus im 16. und 17. Jh. Ein Anhang (364—400) vereinigt den Bergordnungsentwurf von 1609, ein Verzeichnis der bergmännischen Berufe und eine Reihe von Tabellen über die berufliche Herkunft der Bergbeamten sowie über Metallproduktion, Betriebe und Beschäftigung im wolfenbüttelschen Oberharz, im Andreasberger und Clausthaler Revier. Den Schluß der Arbeit bilden ein Quellen- und Literaturverzeichnis (401—418), ein Personen- (419—422) sowie ein Sach- und Ortsregister (423—443). — Zwar bietet die vorliegende Untersuchung im methodisch-methodologischen Bereich nichts Neues, doch zeichnet sie sich aus durch eine gründliche und gediegene Integration von Verwaltungs-, Wirtschafts- und auch Finanzgeschichte. Erstmals zeigt sie in umfassender Weise Wechselbeziehungen zwischen allgemeiner Verwaltung und Bergverwaltung auf. Sobald die Arbeit von Hans-Joachim Kraschewski über Herzog Julius von Braunschweig-Wolfenbüttel als Unternehmer und Wirtschaftspolitiker vorliegt, sollten weitere Forschungen dieser Art z. B. zu den Häusern Habsburg, Wettin und Mansfeld angestellt werden, um generell zu klären, welche Einflüsse von der Bergverwaltung auf die Ausbildung des Behördenapparates oder der Verbreitung der Schriftlichkeit vom 13. bis 18. Jh. ausgegangen sind. *E. Westermann*

Jürgen Ellermeyer veröffentlichte zwei Arbeiten zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Stades im 14. Jh.:

1. *Stade 1300—1399; Liegenschaften und Renten in Stadt und Land; Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialstruktur einer hansischen Landstadt im Spätmittelalter* (Einzelschriften des Stader Gesch.- und Heimatvereins 25, Stade 1975, 438 S.). Es handelt sich um eine Arbeit, für die jahrelang entsagungsvoller Fleiß aufgewandt wurde und deren Ergebnis über Stade hinaus exemplarische Bedeutung hat. Sie steht in der Linie jener Bemühungen, die sozialgeschichtliche Aussagen vom Ruch der Ideologie befreien und auf eine sichere statistische Basis stellen wollen — ein Unternehmen, das wegen der lückenhaften Quellen nur teilweise gelingen kann. Die Einteilung der am Renten- und Grundstücksmarkt Beteiligten in sechs Gruppen wird den lokalen Gegebenheiten gerecht. Dabei wurden naturgemäß nur jene Schichten erfaßt, die aktiv am Wirtschaftsleben teilnahmen und damit zugleich politisches Gewicht hatten. „Die Basis bleibt im Dunkel“. Der Verf. beschäftigt sich ausführlich mit der Qualität und Vollständigkeit des Quellenmaterials; er kommt zu dem Ergebnis, daß nicht alle Geschäfte aufgezeichnet wurden und bei den tatsächlich erfolgten Eintragungen die Mittelschicht überrepräsentiert war. — Der Verf. analysiert den Kapitalmarkt nach Umfang, Ertrag usw. in gründlicher Weise, untersucht dann die Entwicklung während des 14. Jh., wobei auch der historische Hintergrund berücksichtigt wird. Dabei zeigen sich größere und kleinere Krisen. Bei dem Versuch, Anhaltspunkte für die Sozialstruktur Stades zu gewinnen, ergeben sich Grenzen, da nicht alle Bürger am Renten- und Liegenschaftsmarkt teilnahmen. Für die Vermögensverhältnisse der Mittel- und Oberschicht finden sich jedoch sichere Anhaltspunkte, ebenso wie für die wirtschaftliche Lage „herausragender“ Einzelbürger. Die „Schicht“ von 1376 wird nach sozialen Ursachen abgeklopft; die Führer beider Parteien gehörten der Oberschicht an, so daß von einem „Klassenkampf“ nicht die Rede sein kann. Hintergrund und

Verlauf der „Schicht“ waren kompliziert und sind aus den Quellen nicht zuverlässig zu erschließen. Weitere Untersuchungen beziehen sich auf Siedlungsdichte, Sozialstruktur der Wohngebiete usw. Das ausgebreitete Material ist erdrückend; es wird nicht nur im Text, sondern auch in zahlreichen Tabellen geboten. Eine kritische Überprüfung der Einzelheiten ist nicht möglich; die Methode des Verf. verdient jedoch im allgemeinen Vertrauen. — Stellenweise finden sich unnötige Spitzen: Wenn M. Schindler für Buxtehude feststellte, daß 1390—1400 50 Renten verkauft wurden, in den nächsten zehn Jahren sogar 110, während es vorher kaum einen Rentenverkehr in der Stadt gab, so kann man durchaus von einem plötzlich einsetzenden „lebhaften Verkehr auf dem Rentenmarkt“ sprechen. Man sollte die kleine Landstadt eben nicht an Stade und Hamburg messen. — Die Polemik gegen Wohltmann trifft nicht ganz, da dieser in den angezogenen Stellen keine Problemforschung betrieb, sondern gemeinverständliche Stadtgeschichte bot, die freilich auch korrekt sein sollte, bei der es aber kein unverzeihlicher Fehler ist, wenn u. a. zur Zeichnung des Zeitkolorits Sonntagsglieder der kirchlichen Liturgie genannt werden. Zugegeben: Wohltmann nahm auch nicht ganz einwandfrei Bezug auf die Literatur, als er Schätzungen der Einwohnerzahl Stades zitierte; doch war ihm auch nicht zuzumuten, daß er für die Angaben in einem Handbuch Tausende von Stadtbucheintragen auszählte. Wohltmanns auf „Spekulation, Verfälschung und Erfindung“ beruhende Einwohnerzahl war 4000 bis 5000; Ellermeyers mühsam errechnete Zahl kam zu dem Ergebnis: mindestens 4000 Personen! Bei der Untersuchung über die Unterschicht wird u. a. Reincke kritisiert, der angeblich die „Armut“ nicht richtig eingeschätzt habe. Unterschicht und Armut sind nicht dasselbe, und beide lassen sich statistisch nicht genau ermitteln, zumal die Labilität durch Krisen sehr groß war. Zudem gab es sehr unterschiedliche Armengruppen. Auch Ellermeyer kann nur Einzelhinweise geben.

2. Zur Ermittlung städtischer Sozialstrukturen im Spätmittelalter; Ergebnisse, Fragen und Vorschläge am Beispiel Stades (StadJb. 1974, 83—103). Der Verf. meint, daß die Stadt Stade typisch sei für zahlreiche Siedlungen ähnlicher Art. Es fragt sich nun aber, ob die Quellenlage für Stade besonders günstig ist. Der Verf. bejaht es; doch wird man trotzdem bedenken müssen, daß nur ein Teil des Renten- und Grundstücksmarktes erfaßt werden kann, in dem ohnehin nur bestimmte Kreise der Einwohnerschaft — vor allem der Ober- und Mittelschicht — in Erscheinung treten. Am sichersten sind daher die Urteile über die Struktur der Führungsschicht (großer Anteil der Wandschneider am Rat). Natürlich ist es berechtigt, über die Frage nach der Finanzkraft einzelner Schichten hinauszugehen und auch die Abhängigkeiten zu erforschen. Dabei bleibt aber ein erheblicher Unsicherheitsfaktor. Die Ursachen der Unruhen von 1376, 1409 und 1417/19 könnten vielleicht noch genauer untersucht werden, um zu klären, inwieweit es soziale Spannungen waren, die zu Konflikten führten. Dabei müßte man sowohl Veränderungen in der Vermögenslage, als auch die an Korporationen gebundenen Privilegien ins Auge fassen. H. Schw.

Eine nach Ergebnis und Methode bedeutende Arbeit von Jürgen Bohmbach beschäftigt sich mit *Sozialschichten und Steuervermögen in Stade 1677* (StadJb. 1974, 22—82). Die Einwohnerzahl der Stadt wird auf etwa 3000 geschätzt (ohne Soldaten). Das Kopfsteuerverzeichnis kannte fünf Schichten, für

die nicht die Vermögenslage, sondern die Stellung in Gemeinde und Beruf entscheidend war. Der Verf. nennt folgende Zahlen: Obere Verwaltungs- und Bildungsschicht 10,1%, untere Verwaltungsschicht 5,3%, vermögende Bürger 11,9%, mittlere Bürger 6,3% und Handwerker 38,7%, unvermögende Bürger 27,7%. Rechnet man die (nicht bürgerlichen) Gesellen, Knechte und Mägde hinzu, so ergibt sich bei Ober-, Mittel- und Unterschicht etwa ein Verhältnis 1 : 2 : 2. Eine Berufsstatistik ergibt ein starkes Gewicht des Handwerks neben Handel und Verwaltung. Ein Vergleich mit Buxtehude zeigt in dieser Stadt schlechtere Erwerbsmöglichkeiten für die Mittel- und Unterschicht. Eine Vermögensstatistik ergab sich für Stade aus einem Kollektenregister. Hier liegen die Brauer, Krämer und Weinzapfer an der Spitze, noch vor den Ratsherren usw. Arm waren u. a. die Leinweber. Die Vermögensunterschiede innerhalb der einzelnen Berufsgruppen waren beachtlich. Die etwa 400 mittellosen Stadtarmen wurden im Steuerregister nicht erfaßt. Das Kopfsteuerregister wird abgedruckt. — Zu wünschen wären weitere Untersuchungen unter Berücksichtigung einer Entwicklung über längere Zeiträume und von Vergleichen zwischen unterschiedlich strukturierten Städten.

H. Schw.

Günther Rohdenburgs Arbeit über *Hochseefischerei an der Unterweser* (Veröff. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 43, 1975, 313 S., 39 Ktn. und Tbn.) umfaßt im wesentlichen die Zeit von 1884/85 bis 1914, greift aber doch einige Jahrzehnte zurück. Ausgeklammert wird der seit Jahrhunderten betriebene Walfang. Der Verf. hat umfangreiche und verstreute Quellenbestände ausgewertet; dabei stieß er auf manche Lücken. Doch entsteht ein geschlossenes, mit viel Detail gefülltes Bild. Ausführlich wird die 1806 gegründete Bremer Heringsfischerei Compagnie behandelt, die nach manchem Auf und Ab 1821 in Liquidation ging. Die Erweiterung des zunächst recht bescheidenen Frischfischfangs setzte bessere Konservierungs- und Transportmöglichkeiten voraus. Dazu gehörte u. a. der Eisenbahnanschluß Geestemündes 1861/62. Diese neue Phase begann 1866/67 mit der Gründung der Ersten Deutschen Nordseefischerei Gesellschaft und der Fischereigesellschaft „Weser“, deren Geschichte der Verf. ebenfalls darstellt. Sie gingen 1871/72 ein. Seither belieferten ortsfremde Fischer den Markt an der Unterweser, bis dann der Reeder Friedrich Busse 1885 mit dem Einsatz von Dampfern die Industrialisierung des Frischfischmarktes einleitete. Hier setzt nun der Hauptteil der Arbeit ein. Zentrum des neuen Wirtschaftszweiges war von Anfang an Geestemünde, gegen dessen Konkurrenz Bremerhaven nicht mithalten konnte. Die Entwicklung der Reedereien bzw. Gesellschaften und des Fischmarktes wird ebenso untersucht wie die der Fischverarbeitung und der Transportmöglichkeiten. Eine gründliche, den Fragenkomplex abschließend behandelnde Arbeit!

H. Schw.

Klaus Militzer interpretiert in seinen *Studien zum Brokmerrecht* die Paragraphen 4 und 5 (JbEmden 55, 1975, 7—20), bei denen es sich um Zusätze aus der ersten Hälfte des 14. Jh. handelt. Es geht um die Rolle des Eides bei Streit, um eine Pfandschaft in Gold und um die Rolle der Redjeven bei einer Pfandsetzung — Bestimmungen, die bei der Handelspraxis eine Rolle spielten. Der Verf. vermutet, daß sie auf den Kommissionshandel mit Vieh zugeschnitten waren.

H. Schw.

Der Aufsatz von Werner Delbanco unter dem Titel *Eggerik Beningas Leistung als Geschichtsschreiber* (JbEmden 55, 1975, 21—30) ist ein Exkurs zur Dissertation des Verf.s (*Die Cronica der Fresen des Eggerik Beninga*, erscheint als Bd. 36 der Abh. und Vorträge z. Geschichte Ostfrieslands). An die Stelle vernichtender Kritik in der Vergangenheit setzt der Verf. ein abgewogenes Urteil. Beninga verstand es, aus vielseitigen Quellen ein geschlossenes Werk zu schaffen, das sich in drei Fassungen erhalten hat. Manche Akzente waren zeitbedingt und sind daher geistesgeschichtlich zu bewerten. *H. Schw.*

HANSESTÄDTE. Mit seiner Arbeit über *Frühe bürgerliche Institutionen norddeutscher Hansestädte* lieferte Burchard Scheper *Beiträge zu einer vergleichenden Verfassungsgeschichte Lübecks, Bremens, Lüneburgs und Hamburgs im Mittelalter* (Quellen u. Darstell. zur hansischen Geschichte NF 20, Köln/Wien 1975, Böhlau, 223 S.). Der Verf. schrieb seine Dissertation zum gleichen Thema bereits 1959, als die Diskussion um die Verfassung der hochmittelalterlichen Stadt in Norddeutschland bereits abgeklungen war; die bearbeitete Fassung fällt nun in eine Phase, in der die alten Themen erneut aufgegriffen werden. Dabei konnte es geschehen, daß an verschiedenen Orten unabhängig voneinander am gleichen Problem gearbeitet wurde. Scheper kannte Bernhard Am Endes Studien zur Verfassungsgesch. Lübecks im 12. und 13. Jh. nicht; Am Ende aber benutzte Schepers Untersuchungen nur in der Dissertations-Fassung von 1959. Das war unvermeidbar und könnte weitere Diskussionen befruchten. — Schepers Arbeit räumt nicht grundsätzlich mit älteren Ansichten auf, sieht aber vieles aus einem anderen Blickwinkel, wobei der Vergleich zwischen den vier sehr unterschiedlichen Städten der Akzentsetzung diene. — Bei Bremen folgt Scheper im wesentlichen der bisherigen Auffassung, daß sich die Gemeinde um 1157/59 (Stadtwall, Bürgerweideurkunde) formiert habe. Die Beurteilung der vier „Freiheitsprivilegien“ für die untersuchten Städte ist nach wie vor durch Überlieferungsprobleme belastet, wie neuerdings auch die Arbeit Am Endes für Lübeck zeigt. Der Verf. stützt sich auf die Ergebnisse älterer Arbeiten. Im Falle von Lüneburg ist die ältere Urkunde nur unsicher zu erschließen; bei den anderen Städten geht es mehr um den Inhalt als um die Existenz der Privilegien. — Wichtig ist die Erörterung über die „coniurati“, den Sechzehnerausschuß und die „Wicmanni“. Überzeugend wird für Bremen dargestellt, daß es neben (und vor) dem Rat 16 coniurati als Gemeindevertretung gab. Die Kompetenzabgrenzung bleibt wegen der lückenhaften Quellen etwas undeutlich. Daß die Sechzehn nur bei der Abfassung des Stadtrechts und bei Sühneverträgen auftreten, mag darin begründet sein, daß ihre Tätigkeit in anderen Bereichen keinen schriftlichen Niederschlag fand. Auch läßt sich nicht unbedingt auf einen Kompetenzverlust der Sechzehn schließen, wenn sie sich in den späteren Quellen nur selten finden. Der Rat erscheint häufiger in den Urkunden, da er im 13. Jh. das eigentliche Exekutivorgan war. Über die Verteilung der Macht zwischen dem Rat und der in Vierteln organisierten Gemeinde (bzw. dem Sechzehnerausschuß) ist damit noch nichts gesagt; es gab vor allem in den Unruhen des 14. Jh. starke Schwankungen. Bei der Einschätzung des Alters der Sechzehn geht Scheper davon aus, daß ihre Entstehung mit der Konstituierung der Gemeinde in der Mitte des 12. Jh. zusammenhängt. Die Quellen scheinen das zu bestätigen, doch ist es ja nicht ganz

ausgeschlossen, daß es auch vorher eine Einwohnervertretung gab, die etwa im Gericht oder auf dem Markt als Sprecherin gegenüber dem Erzbischof und seinen Organen auftrat, ohne daß sich diese Funktion in Urkunden niedergeschlagen haben muß. Nach rückwärts verliert sich die Entwicklung im Dunkel. — Auch für das 12. Jh. war ein schwieriges Problem zu lösen: Es gab zunächst keine vier Kirchspiele, obgleich die Sechzehn bereits eine Viertelung der Gemeinde vermuten lassen. Scheper nimmt an, daß die Viertel älter sind als die Kirchspiele und daß beide erst im 13. Jh. einigermaßen deckungsgleich waren. — Diese aus den Bremer Quellen gewonnenen Ergebnisse werden mit den Verhältnissen in den anderen Städten verglichen, und dabei ergeben sich manche Parallelen und Gegensätze. In Hamburg werden ähnliche Funktionen von Viertel und Kirchspiel deutlich wie in Bremen; in Lübeck spielte die Vierteileinteilung nur eine geringe Rolle, sie war auch unabhängig von den Kirchspielen; in Lüneburg gab es Viertel, die von den Kirchspielen unabhängig waren. — Sonderausschüsse sind die Wittigsten in Hamburg, die der Verf. für Geschworene der Altstadt hält, die Burmeister in Lüneburg als Vertreter älterer Bauernschaften usw. — Der 2. Hauptabschnitt ist einer vergleichenden Betrachtung der Verfassungszustände und -entwicklung gewidmet. Für Lübeck galt es über alte Kontroversen hinaus zu den wesentlichen Verfassungsgrundlagen vorzudringen. Der Verf. berührt die „Kolonistenfreiheit“ und vergleicht die Lokatorentätigkeit in der Hamburger Neustadt mit dem Gründungsvorgang in Lübeck, wobei er nicht in allen wichtigen Fragen zu gesicherten Ergebnissen kommen kann. Die Rolle des Stadtherrn, des Lokators und einer angenommenen Siedlergruppe bleibt für Hamburg in manchen Einzelheiten unklar bzw. theoretisch. Bei Lübeck wird eine Verfassungstradition von der Schauenburger Gründung auf den Ort Heinrichs d. L. nicht in Betracht gezogen, sondern eine Verfassungsgebung durch den Sachsenherzog für 1163 angenommen, sogar unter Einschluß einer Ratswahlordnung (Am Ende vertritt neuerdings eine andere Auffassung, obgleich auch er eine Privilegierung durch Heinrich d. L. annimmt). — Der Verf. behandelt zudem die Abgrenzung der universitas gegenüber dem Rat. Man wird in der Tat davon ausgehen müssen, daß die Bürgerversammlung als universitas am Anfang steht; gut belegt ist auch, daß das Gemeindebewußtsein Jahrhunderte hindurch wachblieb und vor allem in unruhigen Zeiten eine große Rolle spielte. Alle Ausschüsse, auch der Rat, waren „Derivate“ der universitas. Dennoch wird man nicht übersehen dürfen, daß der Rat eine gewisse Eigenständigkeit anstrebte und erreichte, wodurch er zu einer Art Gegenpol zur Gemeinde mit ihren Sprechern (discreti) wurde. Das blieb auch so, als die Wittheit (die beiden nicht im Eide sitzenden Ratsdrittel) als Verfassungsorgan auftrat. Scheper sieht die Entwicklung wohl etwas zu kontinuierlich und vertraut vielleicht zu sehr den späteren Quellen, vor allem des 14. Jh., wobei die in unruhigen Zeiten auftretenden Schwankungen sowie die politischen Ziele einzelner Bürgergruppen zu wenig berücksichtigt werden. Hier muß das Material noch sorgfältig aufgearbeitet werden. Urkundenformeln wie „Rat und Wittheit“, „Rat und Gemeinde“ spiegeln nicht immer die tatsächlichen Machtverhältnisse. Das betont auch Scheper mit Recht. In diesem Zusammenhang wäre die Sozialstruktur als wichtiges Element einzuführen; doch da stößt man für das 13. Jh. auf große Schwierigkeiten. — Im ganzen entstand eine materialreiche anregende Arbeit, die vieles klärt und in manchen Fragen

fruchtbare Anstöße zur Diskussion gibt. Insbesondere wird für Lübeck strittig bleiben, ob hier tatsächlich der Rat die „erste maßgebende Behörde“ war oder ob es nicht vorher — wie in Bremen — andere Formen der Gemeindevertretung gab, wobei es weniger um die Bezeichnung „Rat“, sondern mehr um die Funktionen geht. H. Schw.

Mit den *Studien zur Verfassungsgeschichte Lübecks im 12. und 13. Jahrhundert* greift Bernhard Am Ende ein Thema auf, das seit Jahrzehnten kontrovers geführt wird (Veröff. zur Geschichte der Hansestadt Lübeck B 2, Lübeck 1975, Max Schmidt-Römhild, 239 S.). Die Arbeit besteht aus zwei unterschiedlichen Teilen: In einer kritischen Analyse der Verfassungstexte und einer Verfassungsgeschichte. Bei den Texten wird unter Benutzung der älteren Literatur Gefälschtes vom Echten gesondert, um eine sichere Grundlage für die weitere Untersuchung zu erhalten. Die Fälschung der Waldemar-Urkunde von 1202/04 wird bestätigt; ihr Schreiber stellte auch die Fälschung des Barbarossa-Privilegs (1188) her. Die Vorlagen werden identifiziert: Darunter war — wie auch bisher angenommen — ein echtes Diplom Kaiser Friedrichs I.; auch die Existenz eines (1226 vernichteten) Privilegs Heinrichs d. L. wird als gesichert angesehen. Der Verf. versucht nun, den Inhalt dieser vernichteten Urkunden zu rekonstruieren. Das geschieht in vorsichtig-abwägender Weise, u. a. mit dem Ergebnis, daß das Patronat über die Marienkirche, die Münzkontrolle und die Befreiung von der Heerfolge wahrscheinlich vollständig interpoliert, andere Artikel — u. a. der über die Marktkontrolle — nur verfälscht wurden. Eine weitere diplomatische Untersuchung ist der lübischen Stadtrechtsüberlieferung gewidmet; sie führt zu einem sehr komplizierten Stemma. — In der Erörterung der Verfassungsgeschichte sind einige Ergebnisse recht bemerkenswert. Es wird deutlich gemacht, daß die Berufung auf Heinrich d. L. als primus loci fundator einer gegen die Schauenburger gerichteten Politik Lübecks um 1225 entsprang. Diese Sicht wurde zu einer Tradition, die die Gründung von 1143 ignorierte. Gerade sie aber hält der Verf. auch für den Verfassungszustand seit 1159 für sehr bedeutend, während Scheper glaubt, daß Heinrich d. L., ein Lokator und eine Gründergruppe ganz neue Verhältnisse schufen. Das schauenburgische Lübeck wird vom Verf. beim Markt und bei der Marienkirche angenommen; es sei planmäßig angelegt gewesen und habe bereits den Charakter einer Stadt gehabt. Die Grundeigentumsverhältnisse werden untersucht, aber nicht vollständig geklärt, da die Quellen zu lückenhaft sind. Als Bürgerschaft fungierte eine Marktbehörde, die durch Kompetenzerweiterung um 1200 zum „Rat“ wurde. Die Argumentation ist überall durchaus logisch, doch stehen und fallen die Ergebnisse nicht mit dem Scharfsinn des Verf.s, sondern mit der Zuverlässigkeit der Quellen. Ihre Lücken erlauben auch heute noch nicht überall sichere Schlüsse. — Die Benutzung der Arbeit wird dadurch erschwert, daß die Anmerkungen jeweils am Ende der Kapitel eingeordnet sind. H. Schw.

Im 2. Teil seiner Untersuchung über die *Grundlagen der Landesherrschaft der Schauenburger in Holstein* berührt Ulrich Lange (ZGesSHG 100, 1975, 83—160) mehrfach die Beziehungen der Grafen zu Lübeck und zur Hanse. Die erfaßte Periode reicht von 1224 bis etwa 1250. In sie fällt die Schlacht von Bornhöved und der vorübergehende Zusammenbruch der dänischen Herr-

schaft. Im Mittelpunkt stehen die Außenpolitik, durch die zunächst einmal die Herrschaft gesichert werden mußte, das Verhältnis zum mächtigen Adel und der innere Landesausbau. Es wird deutlich, daß nach und nach einige Herrschaftsschwerpunkte entstanden. Einer ganzen Reihe von Orten wurde lübisches Recht verliehen. Das gute Verhältnis zu Lübeck selbst war zunächst durch Verträge gesichert; der Streit um Travemünde führte nur vorübergehend zu einer Krise. Erst 1260 setzte eine konfliktreiche Periode ein. Die Darstellung ist durch die Auswertung der einschlägigen Quellen abgesichert und übersichtlich in Kapitel gegliedert. Sie wird ergänzt durch eine Reihe von Karten mit ausführlichen Belegen.

H. Schw.

Lübeck — die Altstadt als Denkmal ist der Titel eines ansprechenden Buches, das von Michael Brix hg. wurde (München 1974, Heinz Moos, 124 S., zahlr. Abb.). Im wesentlichen handelt es sich um den Abdruck der Beiträge zum XIV. Deutschen Kunsthistoriker Kongreß 1974 in Lübeck. Die historische und baugeschichtliche Einführung nutzt die ältere Literatur. Der Schwerpunkt liegt auf der Darstellung denkmalpflegerischer Probleme in Wort und Bild. Mit Recht — aber auf die Dauer wohl erfolglos — wird die fortschreitende Zerstörung des Stadtbildes aus Profitdenken beklagt. Auch Lübeck ist immer mehr im Begriff, eine nüchterne Geschäftsstadt zu werden. Die Verf. richten ihre Aufmerksamkeit nicht nur auf den älteren Baubestand, sondern auch auf den der „Gründerzeit“, der immer noch einige hervorragende Beispiele zeigt. Doch auch diese werden in zunehmendem Maße verstümmelt. Die Argumentation wird durch eine Fülle von Beispielen gestützt, so daß im ganzen eine wohlfundierte Baugeschichte Lübecks in neuerer Zeit entstanden ist. Für die Gegenwart bleibt bei allem guten Willen das Verfahren der „Rendite-Sanierung“ ein schwieriges Problem.

H. Schw.

Carl Schellenberg stellt *Das alte Hamburg* vor (Hamburg 1975, Christians, 206 S., 154 Abb.). Aufwendige Bildbände, die die Vergangenheit der großen deutschen Städte zum Gegenstand haben, können auf guten Absatz rechnen; dennoch sind sie wegen der hohen Herstellungskosten ein verlegerisches Risiko. Das Problem des Hg.s und Verf.s besteht in der Abstimmung von Text und Illustration. Im vorliegenden Band findet sich ein kurzer Überblick über die künstlerische Darstellung des Stadtbildes, über das „Wachsen der Stadt“ von den Anfängen bis ins 19. Jh. und über „Althamburger Eigenart“. In Marginalien wird auf die einzelnen Bilder verwiesen, die den Text illustrieren. Man muß jeweils blättern, um sie zu finden, da Text und Abbildungen voneinander getrennt sind. Der Mangel hätte dadurch behoben werden können, daß man zu jedem Bild einen kurzen beschreibenden Text gesetzt hätte. Die Qualität des Werkes ist im ganzen hervorragend: Der flüssige Einführungstext gibt die notwendigen allgemeinen Informationen. Die Illustration bevorzugt schöne romantische Ansichten; der Offsetdruck (z. T. farbig) ist technisch einwandfrei.

H. Schw.

Werner Kayser, *Die Hamburger Turcica des 16. Jahrhunderts. Ein bibliographischer Versuch*. Mit einer Einführung von Heidrun Wurm (Philobiblon XIX, 1, 1975, 4—53). — Der sorgfältige und mit Abbildungen

ausgestattete Katalog enthält 32 Schriften über die Türken, die in Hamburg gedruckt wurden oder von Männern verfaßt wurden, die Hamburg nahestanden. Die Türkenschriften, die zu einem großen Teil in der Hamburger Staatsbibliothek zugänglich sind, spiegeln allerdings mehr die Unruhe, die über die Kriege im Südosten Europas entstanden war, als die Überseebeziehungen der Hafenstadt wider. R. S.

Karl-Heinz Grimm liefert *Kurzbeiträge zu einer Mühlengeschichte Hamburgs* (Die Heimat 83, H. 1, 1976, 8—12). Es handelt sich um einen Nachtrag zur Mühlengeschichte, die 1970 und 1972 in der gleichen Zeitschrift veröffentlicht wurde; er bezieht sich auf die Mühlen in Bergedorf. Die Kornwassermühle entstand bereits 1208 und hatte eine wechselvolle Geschichte. Die Windmühle ist erst für das 19. Jh. überliefert. Da nur die „leicht zugänglichen Quellen“ benutzt wurden, dürfte sich noch manches ergänzen lassen. H. Schw.

Eine sachverständige Information *Zu den Judentoren in Altona* gibt Peter Freimark (Die Heimat 83, H. 1, 1976, 1—5). Es handelte sich um Durchlässe in einen Stadtbereich, in dem die Juden am Sabbat von rituellen Einschränkungen befreit waren. Die Bezeichnung dieses Gebietes war „Eruw“; die Grenze war vermutlich durch Draht und Stricke gekennzeichnet. H. Schw.

Hans-Dieter Looses Aufsatz über *Hamburger Gesandte auf dem Regensburger Reichstag 1640/41* ist als *Ein Beitrag zur Geschichte von öffentlicher Meinung und Diplomatie Hamburgs in der Mitte des 17. Jahrhunderts* gedacht (ZVHG 61, 1975, 13—31). Öffentliche Meinung und Diplomatie scheinen auf den ersten Blick unabhängig voneinander zu sein; doch gerieten Gesandtschaften u. a. ins Gerede, weil sie hohe unübersichtliche Kosten verursachten, die durch Steuern aufgebracht werden mußten. Im Mittelpunkt der Darstellung stehen die Reise der Gesandten und ihre diplomatische Tätigkeit, die sich vor allem auf Zoll- und andere Handelsprobleme konzentrierte. Nebenher gab es die üblichen Streitschriften, die in diesem Falle zwischen Hamburg und Dänemark ausgetauscht wurden. Die „Öffentlichkeit“, auf die sie wirken sollten, darf man wohl nicht als sehr breit annehmen. Unter sorgfältiger Quellenauswertung wird das Bild einer komplizierten politischen Aktivität entwickelt. H. Schw.

Carl Heinz Dingedahl teilt *Neue Funde zur Musikgeschichte Hamburgs um 1700* mit (ZVGH 61, 1975, 117—125). Es handelt sich eher um einen Beitrag zur Geschichte der konzessionierten Musiker. Die 1722 neu in die Zunftrolle aufgenommenen Artikel werden im Wortlaut abgedruckt. Sie beziehen sich auf den Eid der Musiker, die Verwendung von Geldern aus der Totenlade, Zahlungen an die vier Deputierten und Vorschriften über die Reihenfolge des Musizierens bei einer Lotterie. Der Beitrag schließt mit drei Musikantenlisten von 1695, 1719 und 1728. H. Schw.

Aus Akten, Briefen und Zeitungsmeldungen zusammengestellt ist der Aufsatz von Renate Hauschild-Thiessen unter dem Titel *Staatsbesuch 1868: Wilhelm I. von Preußen und Hamburg* (HambGHbll. 9, H. 9, 1975,

209—217). Der politische Hintergrund wird ebenso gezeichnet wie das vordergründige Geschehen. Erweiternd sind aus der Rückschau die Komplikationen, die mit dem Staatsbesuch verbunden waren. *H. Schw.*

Eine Kindheit in St. Georg schildern die *Erinnerungen von Pastor Karl Wilhelm Julius Klose* (1857—1943) (HambGHbl. 9, H. 10, 1975, 229—260). Es handelt sich um den Zeitraum von 1856—1878, als sich die ländlich-klein-städtischen Verhältnisse im Vorort noch bewahrt hatten. Der Bericht zeichnet sich durch anschauliches Detail aus, das sich im ganzen zu einem zuverlässigen Gesamtbild zusammenfügt. Obwohl es sich um eine Rückerinnerung über Jahrzehnte hinweg handelt, dürfte alles zuverlässig dargestellt sein. So wird die Lebensform einer intakten Familie der gehobenen Bürgerschicht entwickelt, der allzu große Sorgen erspart blieben. Eine bedeutende Rolle spielte das lebendige Brauchtum, von dem sich heute nur noch wenig erhalten hat. *H. Schw.*

Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen I. Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810)* (Bremen 1975, Friedrich Röver, 574 S.). — Die neue Geschichte Bremens unterscheidet sich von jener Bippens durch die Einbeziehung der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte und die der 100 Jahre nach 1850. Das Werk enthält keine Anmerkung. Ein ausführliches Literaturverzeichnis wird für das Ende des 2. Bandes angekündigt. Man findet Jahreszahlen als Marginalien, die die Lesbarkeit fördern. Das gleiche gilt von zahlreichen Abbildungen alter Ansichten, alter und neuer Karten. Jedem Kapitel ist in Petit ein kursiv gesetzter Vorspann vorgegeben, in dem eine allgemeine Orientierung über die Geschichte der jeweiligen Epoche außerhalb Bremens vermittelt wird. Der Verf. ist sehr kritisch und skeptisch gegenüber den bisherigen Ansichten von der Frühgeschichte des Bremer Raumes. Trotz der Ausweitung auf die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte nimmt im Mittelalter die politische und Verfassungsgeschichte den weitaus größten Raum ein, da die Bremer Quellen für die mittelalterliche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte schlechter sind als für andere Städte. Trotzdem könnte man vielleicht noch etwas mehr erfahren. Man könnte z. B. die Bremer Schiffer in den englischen, niederländischen, lübischen und anderen Quellen finden und daraus ein genaueres Bild über die Ausdehnung und Entwicklung des Fernhandels gewinnen. Aber in dieser Hinsicht liegen offenbar noch zu wenige Vorarbeiten vor. In den Neuzeitlichen Jahrhunderten treten entsprechend der veränderten Quellen- und Forschungslage Kapitelthemen wie „Kultur“ und „Wirtschaft“ breiter hervor. Spätestens im 18. Jahrhundert beginnt auch die Möglichkeit der quantitativ-statistischen Erfassung, die man sich durch einige Tabellen besser genutzt gewünscht hätte. Das Buch ist trotzdem vom Konzept her ein großer Fortschritt gegenüber den bisherigen Geschichten Bremens, in seiner ganzen Anlage auf ein breites, über die Kreise der Wissenschaft weit hinaus gehendes Publikum ausgerichtet und dürfte dieses wegen seiner klaren und einleuchtenden Sprache, wegen der Sorgfalt, mit der gerade auch die alten Themen der Bremer Geschichte, die Kriege und Affären, behandelt werden, sicherlich erreichen. — *Der selbe Verf.:* „Bannerlauf“ und „Verrat“ in Bremen 1365—1366 (BremJb. 53, 1975, 43—90), untersucht in einer Sonderstudie einen der spätmittelalterlichen Bürgeraufstände Bremens. Es lassen sich Namen und Berufe einer Reihe

am Aufstand Beteiligten aus Chroniken und Urkunden ermitteln. Der Anlaß ist eine Schoßerhebung. Die tiefere Ursache kann man darin aber nicht sehen. Etwas widersprüchlich stehen sich die Feststellungen gegenüber: „Die Spannungen ergaben sich vor allem aus Meinungsverschiedenheiten darüber, wie der Rat zusammengesetzt und gewählt werden sollte und welches Gewicht die Gemeinde bei grundsätzlichen Entscheidungen haben sollte“ (82). „Eigentlich fand nur eine Umverteilung der Macht statt, bei der zwei verwandte Gruppen beteiligt waren“ (89). Man wird wohl die damit verbundenen Probleme für Bremen nicht lösen können, da Quellen über die Vermögens- und Einkommensverhältnisse fehlen. Wichtig und deutlich erkennbar ist allerdings die Rolle des Erzbischofs, der die Aufständischen zugleich unterstützte und ausnutzte und dadurch vornehmlich zu ihrer Niederlage beitrug. R. S.

Herbert Schwarzwälder, *Bremen und Nordwestdeutschland am Kriegsende 1945* — H. 1. *Die Vorbereitung auf den „Endkampf“* — H. 2. *Der britische Vorstoß an die Weser* — H. 3. *Vom „Kampf um Bremen“ bis zur Kapitulation* (Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte 5—7, Bremen 1972—1974, Schünemann, 205, 225, 267 S.). — In den HGBll. 91, 1973, 95 wurde auf das erste Heft dieses Werkes bereits hingewiesen. Jetzt liegt die Schrift im Gesamtumfang von fast 700 Seiten vollständig vor. Dazu kommt als Ergänzung Herbert Schwarzwälder, *Das Ende an der Unterweser 1945. Bremerhaven (Wesermünde) und Umgebung am Kriegsende* (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven 1, Bremerhaven 1974, Ditzen, 177 S.). So hat die Darstellung insgesamt 874 Seiten. Das ist sehr viel Umfang für dieses Thema. Schwarzwälder geizt weder mit Spezialerörterungen noch mit Quellauszügen, weder mit Betrachtungen noch mit Belegen. Wie hier hat er sich bereits in etlichen früheren Büchern zur bremischen Geschichte als genauer, zuverlässiger und bedachtsamer historischer Schriftsteller hervorgetan. In der Reihe der Bremer Historiker des 20. Jh. — hauptsächlich Entholt, Prüser, Bessell und Beutin — ist Schwarzwälder ein ebenbürtiger Nachfolger mit eigenem Charakter. Er beendet in dieser Reihe die Gruppe der Historiker, die ihre Maßstäbe aus der Vorkriegs- und Kriegszeit haben und vom Deutschen Reich von 1871 ausgehen. In dieser Reihe wird Schwarzwälder der letzte sein; seine Nachfolger werden wohl auf der seit 1945 gegebenen neuen Situation fußen. Wieviele Städte von der Größe Bremens im Zweiten Weltkrieg mit Waffengewalt erobert sind, ist nicht zu schätzen; die Darstellung dieser Eroberungen würde eine Bibliothek füllen. Dabei wiederholt sich vieles. Einige Besonderheiten verdienen eine allgemeine Aufmerksamkeit. Die meisten aber dienen dem Interesse der Leser am Ort, die sich an die Ereignisse von 1945 erinnern oder staunend auf eine Vergangenheit zurückblicken, die sie nicht miterlebt haben und die sie sich nicht leicht vorstellen können. Wie bereits angedeutet wurde, ist Schwarzwälders Urteil bestimmt dadurch, daß er als Angehöriger der Vorkriegs- und Kriegsgeneration den Krieg aktiv miterlebt hat und 1945 noch jung genug war, um sich von der Zeit bis 1945 teilweise zu distanzieren und sie mit der Verneinung manches bisher Erlebten und mit der Objektivität des Historikers zu betrachten, die sich u. a. an der Negation dieses Erlebens orientiert. Es gibt andere Möglichkeiten der Betrachtung. Die Nachkriegsgeneration geht von neuen Dimensionen aus und hat dementsprechend

z. T. neue Grundlagen für ihre Objektivität. So viele Städte 1945 auch erobert wurden, ist für Bremen wie stets der Vergleich mit der Schwesterstadt Hamburg der nächste Vergleich. Es liegt auf der Linie der Geschichte des Verhältnisses beider Städte seit der Gründung des Deutschen Bundes 1815, daß Bremen 1945 der Eroberung mit Waffengewalt zu widerstehen versuchte, während Hamburg in ebenso aussichtsloser Lage kampfflos übergeben wurde. —

Das Hauptinteresse der Kritik gilt der Bremer Reihe, deren Hefte 5 bis 7 hiermit vorliegen. Sie wurde 1962 begründet, um eine Darstellung der Geschichte Bremens zwischen 1914 und 1945 zu erarbeiten. Damals endete die Zeitgeschichte im öffentlichen Bewußtsein meist 1945. Inzwischen hat sich ein tiefgreifender Wandel der Betrachtungsweise durchgesetzt. Überwiegend sieht man seit einiger Zeit 1945 nicht mehr als Ende, sondern als Anfang der Zeitgeschichte an. Die Bremer Reihe konnte davon nicht unberührt bleiben. Was hat sie geleistet? Außer einer für sich stehenden Schrift über die Weserbrücken wurden für die Zeit von 1914 bis 1933 zwei Spezialstudien über die Sozialdemokratie im Weltkrieg und über die Gewerkschaften in der Weimarer Republik vorgelegt. Sie wurden durch drei verschiedene Verfasser erarbeitet. Damit wurde die Periode von 1914 bis 1933 abgedeckt, ohne daß eine Gesamtdarstellung der bremischen Geschichte in dieser Periode vorgelegt wurde und ohne daß die zentralen Probleme der bremischen Geschichte in dieser Zeit — die Räterepublik von 1918—19, die wirtschaftliche Konjunktur und Krise 1924—1933, vor allem die Schiffahrtsgeschichte, oder die öffentliche Selbstdarstellung der Stadt in ihren repräsentativen Bauten der Zeit — dargestellt wurden. Immerhin gibt es zu dieser Periode genug Weiteres. Man kann sich, wenn auch nicht in einer zeitgemäßen Zusammenfassung in Buchform, ein Bild darüber machen. Für die zweite Hälfte der Zeitgeschichte, die Zeit von 1933 bis 1945, liegen in der Reihe ausschließlich Darstellungen aus der Feder Schwarzwälders vor, und zwar ein Heft über die Machtergreifung 1933 und drei bzw. vier Hefte über das Kriegsende 1945. Diese Darstellungen ähneln den Zufahrten und ersten Baugliedern einer Brücke beiderseits eines Stroms oder Flusses. Das Mittelstück oder die Mittelglieder stehen aber aus. In seinem letzten Heft weist Schwarzwälder nun darauf hin, seine Darstellung habe mit einem besonderen Problem zu tun gehabt: „Das ist ein Problem, das nur der gerecht zu beurteilen vermag, der die politischen Hintergründe der ‚Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte‘ etwas näher kennt. Sie hier darzustellen wurde dem Verfasser leider untersagt.“ Es bleibt danach abzuwarten, ob und was an anderem Ort noch gesagt werden soll. Am Schluß der Darstellung Schwarzwälders findet sich eine redaktionelle Bemerkung, für die anscheinend die Hg. der Reihe, Karl H. Schwebel und Schwarzwälder, zuständig sind. Sie lautet: „Mit diesem 7. Heft enden die ‚Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte‘. Sie erschienen aufgrund eines Vertrages, der am 12./27. November 1962 zwischen der Freien Hansestadt Bremen und den Herausgebern geschlossen wurde. Mit einem auf den 22. März 1973 datierten und am 13. August 1973 zugestellten Schreiben erklärte der Senator für Bildung, Wissenschaft und Kunst ohne Angabe von Gründen, ‚daß die Vertragsverbindlichkeit mit sofortiger Wirkung aufgehoben‘ sei.“ Wenn dies das letzte Wort ist, so ergibt sich wohl daraus, daß weder der oder die Bearbeiter für die Zeit von 1933 bis 1945 in Bremen gegenwärtig zur Verfügung stehen noch daß die öffentlichen Voraus-

setzungen und das amtliche Interesse für eine Darstellung dieser Periode ausreichend vorhanden sind. Das ist, noch nach dreißig bis vierzig Jahren, d. h. nach einem Menschenalter vielleicht symptomatisch, zumal in einem Stadtstaat. Wenn auch eine Darstellung der bremischen Geschichte zwischen 1933 und 1945, d. h. über die Zeit des Nationalsozialismus, nicht so wichtig ist, daß ihr Ausbleiben nicht verschmerzt und das Warten darauf nicht hingenommen werden könnte, so muß doch die Frage gestellt werden, ob das Ende der Bremer Reihe nicht ein Versagen der Konzeption bedeutet und im Ganzen ein Scheitern darstellt. Das kann dadurch nicht ganz aufgewogen werden, daß im Einzelnen manches gelungen ist. (Vgl. u. 211). R. Engelsing

Die Auseinandersetzung um die Anfänge des Erzbistums Hamburg-Bremen hält an: Richard Drögereit untersucht *Moderne Forschung zur Bremer Frühgeschichte* (StadJb. 1974, 145—148), wobei er sich deutlich polemisch über mangelhafte hilfswissenschaftliche Kenntnisse jüngerer Forscher beklagt. Daß das bei Karl Reinecke zutrifft, dem Drögereit diesen Vorwurf macht, kann man bestreiten. Wichtiger aber ist, daß es offenbar zu den bisher geäußerten Ansichten keine neuen Variationen mehr gibt. H. Schw.

Mit dem Aufsatz unter dem Titel *Die Arztheiligen Cosmas und Damian und der Bremer Dom* (Hospitium Ecclesiae 9, 1975, 7—21) greift Bodo Heyne ein Thema auf, das bereits 1895 Johann Focke ausführlich behandelte. Auch über die Heiligen selbst bringen die Acta Sanctorum alles, was über sie bekannt ist oder vermutet wird. Dennoch ist es verdienstvoll, daß noch einmal in gemeinverständlicher Form auf dieses Kapitel mittelalterlicher Heiligenverehrung in Bremen hingewiesen wird. Die Vermutung des Verf.s, daß die Reliquien bereits zur Zeit des Erzbischofs Adaldag im Dom eingemauert wurden, muß offen bleiben, da die Kirche seit 1043 ganz neu gebaut wurde. Die Rinesberch-Schene-Chronik behauptet, die Gebeine seien vor der Zeit Kaiser Ottos IV. (1198—1215) im Mauerwerk verschwunden. Natürlich wird auch auf einige Darstellungen der Arztheiligen im Dom, vor allem auf den silbernen Reliquien-schrein hingewiesen, der sich heute in München befindet. H. Schw.

Hartmut Müllers *Untersuchungen zur bremischen Reederei im 17. Jahrhundert* (BremJb. 53, 1975, 91—142) beruhen auf sorgfältiger Auswertung der verstreuten und lückenhaften Quellen. Sie führt weniger zu einer ganz neuen Sicht, sondern zu differenzierenden Einzelerkenntnissen. Nachdem die Gesamttonnage um 1560 (nach Vogel) noch etwa 4000 Last betragen hatte, sank sie am Ende des Jh. auf etwa 2500 Last (bei 88 Seeschiffen). Dabei überwogen verhältnismäßig kleine Fahrzeuge für die Küstenschiffahrt. Die Ostsee und Frankreich hatten für die Bremer Reeder an Bedeutung verloren, zumal die holländische Konkurrenz dort erdrückend geworden war. Wichtiger war für bremische Schiffe die Bergenfahrt. Auch auf der Weser gab es viele Schiffe aus Holland und Ostfriesland. Man wird davon auszugehen haben, daß der bremische Hollandhandel in hoher Blüte stand, doch nur zum Teil von der bremischen Reederei bedient wurde. Im Dreißigjährigen Krieg war die bremische Ostseefahrt (Massenguttransport auf fremde Rechnung) von großem Umfang. Durch jene Kriege, in die seit 1652 die europäischen Großmächte ver-

wickelt waren, litt auch die bremische Reederei. Die Zahl der Schiffe verminderte sich; sie nahm sich im Vergleich mit der Hamburgs, Lübecks und sogar Emdens bescheiden aus. Seit 1675 erfolgte ein weiterer Abstieg, bis um 1680 der Tiefpunkt erreicht war (42 Seeschiffe mit 1868 Last). Auch kam es in den Kriegen zum „Ausflaggen“ bremischer Schiffe. Das Schwergewicht der Weserschiffahrt lag weiterhin auf der Verbindung nach Holland. Holländische Schiffe lagen auf der Weser nach der Zahl, nicht aber nach der Tonnage an der Spitze. Erst am Ende des Jh. wuchs die Zahl der bremischen Schiffe wieder. Deutlich war die Zunahme des Englandhandels; auch die Ostseefahrt gewann wieder an Bedeutung.

H. Schw.

Die Arbeit von Klaus Schwarz über *Die Lage der Handwerksgesellen in Bremen während des 18. Jahrhunderts* (Veröff. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 44, 1975, 401 S.) darf überregionales Interesse beanspruchen. Sie ist materialreich, wohl abgewogen und frei von ideologischer Einseitigkeit. Im Untersuchungszeitraum war das mittelalterliche Zunftwesen noch voll in Kraft, und insofern blieben auch die Gesellen in ein traditionelles System fest eingeordnet. Dennoch werden im 18. Jh. Ansätze zu einer neuen Entwicklung deutlich, denen der Verf. mit Erfolg nachspürt. Dabei werden so wichtige Fragen wie die nach den materiellen Lebensverhältnissen, den Berufsaussichten und dem Selbstverständnis der Gesellen gestellt und mit vielen Nachweisen belegt. Im einzelnen können die methodisch einwandfrei gewonnenen Ergebnisse hier nicht dargestellt werden. Deutlich wird jedoch, daß die Lage der Gesellen in den einzelnen Zünften sehr unterschiedlich war (z. T. war Ehelosigkeit vorgeschrieben; der Anteil der auswärtigen Gesellen schwankte), daß etwa 70 bis 80% des Gesellenlohnes für Nahrungsmittel verbraucht wurde, daß die Lage durch starkes Schwanken von Preisen und Löhnen beeinflußt wurde. Die Materialfülle ist vor allem bei der Darstellung der Lage in den einzelnen Handwerkszweigen besonders groß. Etwas freier wird der Blick dann bei der Erörterung des „Bewußtseins“ und der Unruhen. Die lange Kette der Gesellenunruhen seit 1751 wird mit Ursachen, Ereignissen und Folgen in aller Ausführlichkeit dargestellt. Sie zeigen das Bemühen um eine Rechtswahrung und um die Erhaltung des sozialen Besitzstandes, nicht aber revolutionäre Gesinnung mit dem Ziel der „Systemveränderung“. Es kam auch nie zu einer totalen Solidarisierung der Gesellen, da ihre Lage zu unterschiedlich war. Die Französische Revolution blieb zwar nicht ohne Einfluß, bewirkte aber in Bremen keine wesentliche Änderung des ohnehin gespannten politischen Klimas. Zum Abschluß gibt der Verf. eine Zusammenfassung seiner Ergebnisse. Es zeigt sich, daß sich Lage und Bewußtsein der Gesellen trotz aller Schwankungen während des 18. Jh. nicht wesentlich änderten. Sie bildeten keine geschlossene Klasse mit eindeutigen politischen Zielen.

H. Schw.

Die Maler Johann Heinrich Menken (1766—1839) und Gottfried Menken (1799—1838), deren Leben und Werk Werner Voigt untersucht (BremJb. 53, 1975, 143—215), verdanken ihre Beachtung vor allem der Darstellung zeit-historischer Szenen von 1813 und des bremischen Stadt- und Landgebietes zu Beginn des 19. Jh. Wenn ihnen das Verdienst zugerechnet wird, daß sie als erste das Leben in ihre Stadtansichten einbezogen, so wird man das angesichts der

Leistungen Dilichs, Grönningers und Ernstings im 17. und 18. Jh. nicht allzu sehr betonen dürfen. Die Menkens stehen in der Tradition der niederländischen und englischen Landschaftsmalerei und haben damit freilich eine Note, die in Bremen neu war. Der Vater hatte das Glück, zeitweilig mit seiner Kunst bei der Oberschicht seiner Vaterstadt Anerkennung zu finden. Die künstlerische Qualität ist durchweg mittelmäßig; das Interesse ergibt sich aus den dargestellten Objekten. Der Verf. trägt mit viel Spürsinn die biographischen Nachrichten zusammen; sie zeigen, wie stark die äußeren Lebensverhältnisse das künstlerische Wirken beeinflussen. Es wäre wohl noch zu untersuchen, welchen Einfluß die Menkens auf die nachfolgenden Künstler (Papendiek, Kohl, Lowtzow usw.) ausgeübt haben. H. Schw.

Der Aufsatz *Ein Hamburger in Bremen 1847; Tagebuchaufzeichnungen Otto Benekes* von Renate Hausschild-Thiessen (BremJb. 53, 1975, 221—236) gibt subjektive Eindrücke des bekannten Hamburger Archivars. Besonderes Interesse können die Berichte über Begegnungen mit bekannten Personen der Oberschicht, etwa mit der Familie des Bürgermeisters Smidt beanspruchen. Überhaupt ist das Personeninteresse Benekes stark entwickelt, so daß seine Aufzeichnungen eine Fundgrube für Familienforscher sind. Anschaulich stellt er die Fahrten mit Kutsche und Dampfer sowie die Landschaft der Lesumer Geest dar. Über die Stadt Bremen erfahren wir nur wenig. H. Schw.

MITTEL- UND OSTDEUTSCHLAND. In der jetzt von Hans-Jürgen Karp herausgegebenen Reihe „Wissenschaftliche Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ostmitteleuropas“ sind zwei neue Bibliographien ehemaliger ostdeutscher Landschaften erschienen: die *Schlesische Bibliographie 1961—1963, Bd. I*, bearb. von Herbert Rister (Wiss. Beitr. z. Gesch. u. Landesk. Ostmitteleuropas 97/I, Marburg/Lahn 1975, J. G. Herder-Institut, XII, 522 S.), und die vom selben Bearbeiter stammende *Geschichtliche und landeskundliche Literatur Pommerns 1961—1970, Bd. I* (dass. 98/I, 1975, XII, 507 S.). Erfreulicherweise sind die polnischen (und bei der schlesischen Bibliographie auch die tschechischen) Arbeiten berücksichtigt, ihre Titel sind zusätzlich auch ins Deutsche übersetzt worden. Die aus technischen Gründen vorgenommene Aufteilung auf jeweils zwei Bände ist nach sachlichen Gesichtspunkten durchgeführt worden; die vorliegenden ersten Teile umfassen jeweils Allgemeines, Landeskunde, Bevölkerungs-, Siedlungs- und Volkskunde, Geschichte und Ortsgeschichte, im Falle Pommerns auch das Parteiwesen. Der Umstand, daß für Schlesien aus drei Erscheinungsjahren 6574 Titel zusammengetragen wurden, für Pommern dagegen aus den Veröffentlichungen von zehn Jahren nur 5565 Titel, läßt nicht nur auf eine intensivere Schlesien-Forschung, sondern auch eine vollständigere Erfassung der Publikationen über Schlesien schließen; allerdings sind dem Schlesien-Band 1739 Titel über „Ostdeutschland im Ganzen (einschl. Elb- und Saaleslawen)“ vorangestellt. Zugunsten einer leichteren Benutzbarkeit wäre eine Beschränkung auf wesentlichere Arbeiten, wie es im Pommern-Band geschehen ist, vielleicht angemessener, zumal da für Schlesien von polnischer Seite herausgegebene ausführliche Bibliographien existieren, die auch die deutsche Forschung berücksichtigen. H. W.

In Form eines Autorenreferats berichtet Dieter Warnke, *Wieken an der südlichen Ostseeküste* (Ethnol.-archäol. Zeitschr. 16, 1975, 105—115), über seine noch ungedruckte Dissertation. Von den zunächst ins Auge gefaßten ungefähr 100 Siedlungsplätzen blieben nach kritischer Prüfung — Sichtung der Quellen, Geländebegehungen, vereinzelt auch Grabungen — noch etwa 50 übrig, die in folgende Gruppen gegliedert werden: „suburbane vici“ des 12. und beginnenden 13. Jh., „Dienstsiedlungen“ des 13. und 14. Jh. und „Vorstädte“ seit dem 14. Jh. Der Schwerpunkt dieser Arbeit liegt allem Anschein nach auf der Frage nach der Genese dieses Siedlungstyps, vor allem im Zusammenhang mit dem „Feudalisierungsprozeß“.

M. L.

Elisabeth Schnitzler, *Die Gründung der Universität Rostock 1419*. Hg. von Roderich Schmidt (Mitteldeutsche Forschungen 73, Köln/Wien 1974, Böhlau, XVI u. 105 S., Abb.). — Die Universität zu Rostock, an deren Errichtung die Hansestadt selbst mindestens ebenso beteiligt war wie die mecklenburgischen Landesfürsten und die geistliche Gewalt, vertreten durch den Schweriner Bischof, gehört zu den frühen Gründungen innerhalb des Heiligen Römischen Reiches, außerdem ist sie die erste im Ostseeraum. Eine umfassende wissenschaftliche Gesamtdarstellung hat sie dennoch bislang nicht erhalten. Die Festschrift von 1969 aus Anlaß der 550-Jahr-Feier vermag ein derartiges Werk nicht zu ersetzen, und die verdienstvolle Monographie Otto Krabbes über die ersten beiden Jahrhunderte ihrer Geschichte (1854, Neudruck 1969) liegt bereits zu lange zurück, als daß sie unseren Ansprüchen noch in jeder Hinsicht genügen könnte. Daher ist die Herausgabe einer Sammlung von Aufsätzen der ehemaligen Rostocker Universitätsarchivarin zu den Anfängen der hansischen Hochschule durch Roderich Schmidt dankbar zu begrüßen. Es handelt sich um vier thematisch und methodisch eng verwandte Abhandlungen, die in den fünfziger Jahren entstanden und seinerzeit als Manuskriptdruck erschienen sind. Darin zeichnet die Verf.n in minutiöser Rekonstruktion und Kombination der gerade für die Frühzeit des Rostocker Generalstudiums nur ziemlich spärlichen urkundlichen Überlieferung sowie mit Hilfe der älteren Historiographie zunächst die Phase der „Gründung“ stufenweise nach (I). Es bestätigt sich erneut der um die Jahrhundertwende schon von Karl Koppmann hervorgehobene bedeutende Anteil des Rates der Hansestadt vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht (Dotation), während die Mitwirkung der Herzöge eher zweifelhaft erscheint. Sodann werden in sorgfältiger Einzelbeschreibung, unter Auswertung besonders auch der noch nicht vollständig edierten Statuten und der Verhältnisse an anderen Hochschulen (speziell Greifswalds), die einzelnen Etappen der „Inauguration“ im November 1419 kenntnisreich geschildert (II): Datierung, Überreichung der Stiftungsurkunden, Rangordnung bei den Festlichkeiten, Kleidung, Teilnehmer, Zusammensetzung des Professorenkollegiums, Amt und Bedeutung des Kanzellariats und Prokanzellariats, Rektorwahl und Investitur, Siegel, Zepter, Matrikel und Statutenbuch, Archivtruhe. Der komplizierten Überlieferung der Stiftungsbulle Papst Martins V. von 1419 und ihrer Transsumpte bis auf die Gegenwart widmet die Autorin eine eigene akribische Untersuchung (III). Schließlich wird noch der Versuch unternommen, die erst 1867 durch den damaligen Großherzog verliehene Rektorkette in die Tradition geistlicher und weltlicher Gnaden- und Amtsketten bereits des 15. Jh. einzu-

ordnen (IV). Der sachliche Ertrag dieser grundgelehrten und subtilen, freilich auch z. T. recht umständlichen und quisquilienhaften (bes. III und IV), außerdem nicht voll aufeinander abgestimmten Erörterungen liegt in den weiterführenden Einzelergebnissen und Einzelinterpretationen, weniger in einer neuen, lesbaren Synthese der Anfänge der Universität Rostock. Dabei wird wohl ihr Autonomiecharakter insgesamt überschätzt, denn auch sie gehört zum Typ jener „landesherrlichen“ deutschen Hochschulen, auf die der Herausgeber in seiner kundigen Einleitung („Rostocks Stellung im Kreis mittelalterlicher Universitätsgründungen“) mit vollem Recht verweist.

P. Baumgart

Oskar Eggert, *Geschichte Pommerns 1*, hg. von der Pommerschen Landsmannschaft (Hamburg 1974, 333 S.). — Oskar Eggerts Geschichte Pommerns erhebt — u. a. durch den Verzicht auf Einzelbelege zugunsten kapitelweiser Literaturlisten dokumentiert — den Anspruch auf populäre Wirkung einer ostdeutschen Landesgeschichte. Ob das Buch diesen Erfolg haben wird, bleibt abzuwarten. Als wissenschaftliche Leistung dürfte es, obwohl von einem mehrfach ausgewiesenen Fachmann geschrieben, in Detail und Urteil manchen Widerspruch hervorrufen. Hier soll der Blick nur auf die Gesamtsubstanz gerichtet werden. Eggert gliedert den Stoff in die Abschnitte: „Die Vorzeit“, „Die Frühzeit“, „Die Christianisierung des Landes“, „Die Dänenzeit“, „Die pommerschen Herzogtümer im 13. Jahrhundert“, „Die Besiedlung Pommerns durch die Deutschen“, „Das Bistum Kammin“, „Das kirchliche Leben im Mittelalter“. Während damit die mittelalterliche Kirchengeschichte Pommerns ganz erfaßt wird, fällt eine Behandlung der politisch-verfassungsrechtlichen und der wirtschaftlich-sozialen Entwicklung des Landes im 14. und 15. Jahrhundert merkwürdigerweise aus. Von Barnims III. Reichspolitik, von der Rolle Pommerns in der Nordischen Union König Erichs, von den polnischen Sukzessionsplänen Kasimirs IV. oder der Landesreform Bogislaws X. ist ebensowenig die Rede wie von der einflußreichen Stellung pommerscher Städte in der spätmittelalterlichen Hanse und ihrer Bedeutung für die soziale und kulturelle Entwicklung des Landes. Der Forschungsstand ist uneinheitlich. Wiederholungen und Gedankensprünge, eine insgesamt eher additiv-assoziative Verknüpfung der Fakten anstelle von deutlich abgesetzten Längsschnitten und Strukturanalysen sowie nicht zuletzt das Fehlen eines Registers erschweren die Benutzung. Die z. T. wörtliche — Abhängigkeit von den entsprechenden Darstellungen Wehrmanns, Hoogewegs und Heydens ist stellenweise stark spürbar. Die Aufgabe, eine umfassende moderne Geschichte dieses Landes zu schreiben, wie sie ein polnisches Autorenkollektiv unter der Leitung von Gerard Labuda 1972 gewagt hat, bleibt der deutschen Pommernforschung damit auch für die Zukunft aufgegeben.

J. Petersohn

Mit Teil IV der *Bibliographie zur Geschichte der Mark Brandenburg* (Veröffentlichungen des Staatsarchivs Potsdam 11, Weimar 1974, Hermann Böhlhaus Nachfolger) von Hans-Joachim Schreckenbach nähert sich dieses Werk erfreulich rasch dem Abschluß. Er umfaßt die zweite Hälfte der Hauptgruppe XI „Orte und Ortsteile“ mit den Buchstaben N bis Z. Da die gleichen Prinzipien wie in den vorhergehenden Bänden angewandt sind, kann auf die entsprechenden Bemerkungen in HGbl. 89, 201, HGbl. 90, 128 und HGbl. 91,

100f. verwiesen werden. Die Herstellung im Lichtsatz machte allerdings drucktechnische Veränderungen notwendig: Verfasseramen sind nicht mehr gesperrt gesetzt, sondern erscheinen kursiv; die Zwischenüberschriften wurden typographisch geändert und sind gleichfalls nicht mehr gesperrt gesetzt. — Mit besonders reichhaltigen Angaben sticht Potsdam hervor (104—159). Sobald das Register vorliegt, wird man sein Werk noch besser und rascher nutzen können als bisher, obwohl es seine Unentbehrlichkeit schon bewiesen hat. *E. Westermann*

Von dem in der Reihe „Wissenschaftliche Länderkunde“, hg. von *Werner Störckebaum*, vorgesehenen Werk „Bundesrepublik Deutschland und Berlin“ ist der erste von sechs Bänden erschienen, der Berlin behandelt: *Burkhard Hofmeister*, *Berlin. Eine geographische Strukturanalyse der zwölf westlichen Bezirke* (Wiss. Länderkunden 8/1, Darmstadt 1975, Wiss. Buchges., XX, 468 S., 44 Fig. u. 59 Tab. im Text, 16 Bildtfn.). In dem Gesamtwerk soll den modernen Fragestellungen in der Geographie Rechnung getragen werden, es soll „ein wirtschaftsräumlich-dynamisches Grundprinzip zur Geltung kommen, das auch den sozialgeographischen Ansatz enthält“ (so der Hg., XVII). Die besondere Lage Berlins hat durch Einplanung eines eigenen Bandes Berücksichtigung gefunden, und hier bot sich zugleich die Möglichkeit, neue stadtgeographische Methoden anzuwenden und ausführlich darzustellen. Man wird gewiß bedauern, daß der Band nur West-Berlin behandelt; gerade der Vergleich der heutigen Struktur beider Teile der ehemaligen Reichshauptstadt hätte interessante Einsichten gewährt. Aber hierzu fehlt das entsprechende Material aus dem Osten, ganz abgesehen davon, daß damit der Rahmen des Werkes überschritten worden wäre. Der Band ist klar gegliedert. Im ersten Teil wird der „Lagewert Berlins im Laufe seiner Geschichte“ untersucht (1—122). Hier werden die Elemente herausgearbeitet, die für die Entwicklung Berlins von wesentlicher Bedeutung waren, die topographische Lage, die Wahl zur Residenz der Hohenzollern und die der Stadt im Gefolge dieser Entscheidung zugewachsenen Aufgaben und Möglichkeiten im Bereich der Kommunalpolitik, der Siedlung, der Wirtschaft, des Verkehrs, der Bevölkerung — bis zur gegenwärtigen Lage der geteilten Stadt. Teil II beschäftigt sich mit der Bevölkerung, der Wirtschaft und dem Verkehrswesen, Teil III mit dem „Gefüge der Westberliner Stadtviertel“. In allen Teilen — nicht nur in Teil I — wird zur Kenntlichmachung der Ausgangssituation für West-Berlin 1945 in die Vergangenheit zurückgegriffen, je nach der gegenwärtigen Relevanz weiter, etwa bei der Bevölkerung bis zu den Slawen und den Einwanderern des 17. Jh., oder nur bis ins 19./20. Jh. wie beim (innerstädtischen) Verkehr oder im wesentlichen auch bei der Wirtschaft. Die Sehweise des Geographen kann sich auch bei der landesgeschichtlichen Arbeit als sehr nützlich erweisen, nicht nur in der Beurteilung der Vergangenheit, sondern auch durch die Methoden der Erfassung gegenwärtiger Erscheinungen, die den Historiker dazu anregen können, bei der Bewältigung stadtgeschichtlicher Probleme neue Wege zu suchen. Der eigentliche Zweck des Bandes: die Darstellung West-Berlins aus stadtgeographischer Sicht, ist — soweit ein Historiker das beurteilen kann — umfassend und gut erfüllt; es kommt auf eine Geschichte West-Berlins seit 1945 hinaus. Die Aussagen werden durch zahlreiche Tabellen, Schaubilder, Karten usw. verdeutlicht und gestützt.

H. W.

Peter Kriedte, *Die Herrschaft der Bischöfe von Włocławek in Pommerellen von den Anfängen bis zum Jahre 1409* (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 40, Göttingen 1974, Vandenhoeck & Ruprecht, 412 S., 1 Kt.). — Peter Kriedte will mit seinem Buch „am Beispiel der Diözese Włocławek“ (Leslau) einen „Ausschnitt aus dem Ringen zwischen der polnischen Kirche und den Trägern der deutschen Ostexpansion“, in diesem Falle dem Deutschen Orden, behandeln (13). Das ist eine legitime, fraglich jedoch, ob für das Untersuchungsgebiet angemessene Themastellung; denn sie übersieht, daß durch Aufrichtung und Konsolidierung der Leslauer Kirchenherrschaft in Pommerellen im 12. Jh. bereits ein analoger Prozeß der Überlagerung älterer Herrschafts- und Sozialstrukturen durch die polnische Nordexpansion vorausgegangen war und daß die neuerlichen Herrschaftswchsel von 1466 und 1772 ähnliche Probleme mit jeweils gegensätzlicher Tendenz brachten. Die Möglichkeit, an einem Modellfall das Fortwirken spätslawischer — hier: pomoranischer — Siedlungs-, Wirtschafts- und Verfassungsgegebenheiten im kirchlichen Bereich bei wiederholter und mehrphasiger Überschichtung durch wechselnde Herrschaftsträger zu untersuchen, ist damit leider nicht konsequent genutzt worden — eine Feststellung, die indes nur die Rahmenkonzeption, nicht die vielfältigen sachlichen Ergebnisse dieser Arbeit berührt. Durch Verknüpfung der politisch-kirchlichen Ereignisgeschichte mit dem Prinzip wirtschaftlich-sozialer Strukturanalyse hat der Verf. eindringende und eindrucksvolle Erkenntnisse über die Rechts- und Sozialgegebenheiten Pommerellens im 12. bis 15. Jh. gewonnen. Seine sorgfältige Quellenbehandlung wird durch intensive Aneignung neuerer polnischer Forschungsergebnisse vertieft, neben der allerdings Lücken in der Verwertung der deutschen Literatur — so z. B. bei der Behandlung der kirchlichen Organisationsplanungen der 20er und 30er Jahre des 12. Jh. für den eroberten pommerischen Raum (22ff.), wo die Berücksichtigung wenigstens der Ergebnisse Helmut Beumanns notwendig gewesen wäre — auffallen. K. behandelt Geschichte und rechtlich-wirtschaftliche Struktur der Leslauer Kirchenherrschaft im pomoranischen Siedlungsgebiet zwischen Leba und Weichsel, das sich als Archidiakonat „Pomerania“ in kirchlicher Hinsicht eine gewisse Sonderstellung bewahren konnte, zunächst in der Ausbauzeit der Leslauer Bischofs-hoheit in diesen Landschaften (1123/24—1308/09), skizziert dann die grundlegend veränderte Situation der Stellung des Bischofs von Włocławek in der 1. Phase der Ordenshoheit (1308/9—1409), um schließlich eine eingehende Analyse der verfassungsrechtlich-wirtschaftlichen Struktur des Archidiakonats Pommerellen zu Beginn des 15. Jh. folgen zu lassen. In diesem Kapitel werden moderne Methoden quantifizierender Analyse mit Erfolg angewendet, so daß eine detailreiche, plastische Übersicht über Bestand und Einkünfte der bischöflichen Grundherrschaft, das bischöfliche Zehntwesen und den Aufbau der kirchlichen Verwaltung dieses Gebietes entsteht. Ein abschließender Ausblick zieht einzelne Entwicklungslinien bis ins 19. Jh. weiter. Die Hanseforschung wird insbesondere von den wirtschaftsgeschichtlichen Ergebnissen dieser Untersuchung eines für den Danziger Getreideexport wichtigen Agrargebietes Nutzen haben. Hilfreich ist die beigegebene Karte über den pommerellischen Grundbesitz der kujawischen Kirche zu Beginn des 15. Jh. J. Petersohn

Den Fund von Geschäftsbriefen von Vater und Sohn Förster an das Antwerpener Haus Plantin-Moretus hat Isabel Heitjan zum Anlaß genom-

men, um über *Kaspar und Georg Förster, Buchhändler und Verleger zu Danzig im 17. Jh.* zu schreiben, *Ihre Geschäftsverbindung mit Antwerpen und Bibliographie ihrer Verlagswerke* (Archiv für Geschichte des Buchwesens XV, Lief. 2, Frankfurt a. M. 1975, Sp. 338—434). Kaspar Förster (1574—1652) betrieb den Buchhandel zunächst als Nebenerwerb, weil er mit den Einnahmen als Lehrer und Kantor nicht auskam; nachdem er Kapellmeister von St. Marien in Danzig geworden war, wurde der Buchhandel seine Hauptbeschäftigung. Sein Sohn Georg († 1660) war seit 1637 im Geschäft tätig und richtete auch einen Verlag ein. Die Förster führten (katholische) Bücher aus dem Westen über das Haus Plantin-Moretus in Antwerpen ein und setzten diese und eigene Verlagstitel (100 solche sind bekannt) — mit königlich-polnischen Privilegien ausgestattet — vor allem in Polen ab; sie hatten Zweiggeschäfte in Warschau und Lublin, vielleicht auch in Krakau und Amsterdam. Der gut fundierte Beitrag ist auch wegen der Angaben über Büchertransport (über See!), Zahlungsverkehr u. a. interessant.

H. W.

Lothar Dralle, *Der Staat des Deutschen Ordens in Preußen nach dem II. Thorner Frieden. Untersuchungen zur ökonomischen und ständepolitischen Geschichte Altpreußens zwischen 1466 und 1497* (Frankfurter Historische Abhandlungen 9, Wiesbaden 1975, Franz Steiner, IX u. 200 S.). — Der Verf. möchte in seinem Buch die These belegen, daß die Verfassungsänderung des Ordensstaates im beginnenden 16. Jh. in der 2. Hälfte des 15. Jh. vorbereitet wurde, indem sich unter anderem die Stellung des Hochmeisters als Landesherrn von dem Orden mehr und mehr löste. Nicht alle Teile des Buches dienen der These in gleicher Weise. Für die Leser unserer Zeitschrift ist wichtiger als diese These das reiche sozial- und wirtschaftshistorische Material selbst, das im 1. Teil des Buches (der 2. ist verfassungsgeschichtlich) aus Ordenspreußen in der 2. Hälfte des 15. Jh. ausgebreitet wird. Neben den gedruckten Quellen benutzt Verf. zahlreiche ungedruckte, so z. B. Steuerregister verschiedener Art aus dem ehemaligen Staatsarchiv Königsberg, jetzt in Göttingen. Agrarwirtschaftlich läßt sich ein merkbarer Aufschwung feststellen, der den Amtleuten des Ordens ebenso wie dem neuen Adel, ehemaligen Söldnerführern, und den Zinsbauern zugutekommt. Die Eigenwirtschaft des Adels spielt erst eine begrenzte Rolle. Die Bauern haben noch ein verhältnismäßig freies Leben, obwohl sich die neue Verknechtung des 16. Jh. bereits ankündigt. Aus den Städten sind die Untersuchungen der Sozialstruktur mit Hilfe von Steuerlisten interessant und regen zu Vergleichen mit anderen Ostseestädten an. So stellt der Verf. für Königsberg Kneiphof 1477 eine disproportionale Vermögensverteilung fest, indem 20% der Personen über 20% des Vermögens in der Hand haben. Die Vermögensstruktur unterscheidet sich in Königsberg Kneiphof erheblich von etwa Lübeck und Riga. Hier umfaßt eine vergleichbare Oberschicht etwa 15%, in Lübeck dagegen 22% und in Riga im beginnenden 16. Jh. 26% der Bevölkerung. Wiederum im Unterschied zu Lübeck und Riga ist die Mittelschicht umfangreicher als die Unterschicht. Rat- und Schöffenbank zeigen in Königsberg Kneiphof eine merkwürdig breite Vermögensstreuung, die nach der Vermutung des Verf.s dadurch zustande gekommen ist, daß mit Hilfe des Ordens ärmere Leute in die städtischen Führungsgremien hineinkamen.

R. S.

Die unter der Leitung von Walter Kuhn entstandene Hamburger Dissertation von Wilhelm Guddat über *Die Entstehung und Entwicklung der privaten Grundherrschaften in den Ämtern Brandenburg und Balga (Ostprien)* (Wiss. Beiträge z. Gesch. u. Landeskunde Ostmitteleuropas 96, Marburg/Lahn 1975, J. G. Herder-Institut, XII, 486 S., 3 Faltktn.) ist ein brauchbarer Baustein zur Gewinnung eines differenzierten Bildes von der Entstehung der Großgrundherrschaften in den ostelbischen Gebieten. Ostprien bietet sich insofern als dankbares Untersuchungsgebiet an, als hier die Quellenlage günstig ist (ehem. Staatsarchiv Königsberg im Staatl. Archivlager Göttingen — Stiftung Preuß. Kulturbesitz) und interessante Sonderprobleme vorliegen, etwa die puenische Siedlung und die Besonderheiten des Deutschordensstaates. Freilich erfordert gerade diese Situation gründliche Vorarbeiten auf lokaler und regionaler Ebene. Beispielhaft sind dafür die ebenfalls aus der Kuhn-Schule stammenden Arbeiten von Heide Wunder (Siedlungs- und Bevölkerungsgeschichte der Komturei Christburg, 13.—16. Jh., Wiesbaden 1968) und Peter Germershausen (Siedlungsentwicklung der puenischen Ämter Holland, Liebstadt und Mohrunge vom 13. bis zum 17. Jh., Marburg/L. 1970); in diese Untersuchungsreihe ist nun auch die Arbeit von G. einzuordnen. Die Darstellung reicht bis zum Beginn der Schwedenkriege im 1. Viertel des 17. Jh. und hat als Einschnitte das Ende des 13jährigen Krieges 1466, das Ende des Ordensstaates 1525 und den Tod Herzog Albrechts 1568. Die drei Karten mit den Grundbesitzverhältnissen 1426, 1519 und 1626 zeigen deutlich das allmähliche Zurückgehen der Freigüter, dann auch der landesherrlichen Hufenzinsdörfer und auf der anderen Seite das Vordringen des Adelsbesitzes. H. W.

Die *Documenta ex Archivo Regiomontano ad Poloniam spectantia*, hg. von Carolina Lanckorońska, deren erste drei Teile bereits angezeigt worden sind (HGbl. 93, 171), sind schnell fortgesetzt worden: *IV pars: HBA, B 2, 1525—30; V pars: HBA, B 2, 1531—37* (Elementa ad fontium editiones XXXIV, XXXV, Rom 1975, Institutum Historicum Polonicum Romae, XVI, 230 S., 6 Tfn.; X, 226 S., 3 Tfn.). Sind in den ersten drei Bänden die Briefe der Könige und Königinnen von Polen an den puenischen Hof von 1525—1572 berücksichtigt worden, so sind nunmehr die Briefe polnischer Hofbeamter, in erster Linie direkt an Herzog Albrecht von Puenen gerichtet, aus dem Herzoglichen Briefarchiv (HBA) im ehemaligen Staatsarchiv Königsberg (heute im Staatl. Archivlager Göttingen — Stiftung Preuß. Kulturbesitz) herangezogen worden, vorläufig für die Jahre 1525—1537. Wichtige, vor allem staatspolitische Schreiben werden — soweit sie noch nicht anderweitig veröffentlicht worden sind — vollständig abgedruckt, alles andere findet durch ein lateinisches Regest Erwähnung. Die Briefe enthalten über die Polen und Puenen betreffenden Angelegenheiten hinaus Nachrichten aus vielen Ländern, besonders aus Ungarn und dem türkischen Machtbereich. Dabei liegen im HBA auch Schreiben vor, die nicht direkt für Puenen, sondern für den polnischen Hof bestimmt waren, der sie weiterleitete; so findet sich ein Schreiben Anton Fuggers aus Augsburg von 1529 an den polnischen Kanzler Christoph Szydłowiecki mit Nachrichten aus Italien, Spanien und Deutschland. Die Briefe enthalten manche wirtschaftsgeschichtlich interessante Nachrichten. So geht aus einem Brief Severin Boners aus dem bekannten Krakauer, aus Landau stammenden Geschlecht an Herzog

Albrecht hervor, daß Albrecht bei ihm Kupfer bestellt habe, das die Weichsel abwärts nach Danzig verschifft werden solle; Boner weist darauf hin, daß es in Krakau drei Kupfersorten zu kaufen gebe, er erwähnt ihren Anwendungsbereich und ihre Preise und schreibt, daß der Versand nach Danzig im Frühjahr um die Fastenzeit erfolgen müßte, wenn die Weichsel viel Wasser führe (Nr. 156, 170 von 1529/30). Ein andermal schickt Boner dem Herzog Pferde (Nr. 195). Eine nach dem Absender alphabetisch angeordnete Übersicht der Briefe und ein Orts- und Personenregister erleichtern die Auswertung des zusammengetragenen Materials. H. W.

In vier Fortsetzungsaufsätzen hat Walter Kuhn *Die Städtegründungspolitik der schlesischen Piasten im 13. Jahrhundert* dargestellt (Archiv f. schles. Kirchengesch. 29, 1971, 32—67; 30, 1972, 33—69; 31, 1973, 1—35; 32, 1974, 1—20. Zusammendruck mit neuer Paginierung und Ortsreg.: Hildesheim 1974, August Lax, 134 S., 2 Faltktn., 2 Diagramme). Diese einheimischen Herzöge, die die Einwanderung von Deutschen in ihr Land gefördert haben, haben die Mehrzahl der schlesischen Städte des 13. Jh. — 107 von 134 — selbst gegründet, wobei sie fast in jedem zweiten Fall in Rechte adliger oder geistlicher Grundherren eingreifen mußten, um die Voraussetzungen für die Gründung zu schaffen. K. schildert nicht nur die Stadtentstehungen in exemplarischer Weise, sondern trägt auch systematisch für alle Städte dieser Periode (soweit sie nicht im allgemeinen Teil oder in Kuhns früherer, in HGbl. 85, 126f. angezeigter Arbeit behandelt sind) die wichtigsten Daten der Entstehung zusammen. Dabei nutzt er, methodisch neue Wege beschreitend, indirekte Zeugnisse aus und kann auf diese Weise die Gründung vieler Städte viel früher ansetzen als die bisherige Forschung. Tabellen, Karten und Diagramme, die im Schlußkapitel zusammenfassend ausgewertet werden, runden die wichtige Aufsatzserie ab. H. W.

Der Name Herzog Heinrichs I. von Schlesien (1201—1238), Gemahl der hl. Hedwig, ist mit dem Beginn des deutschrechtlichen Städtewesens und der starken Förderung der deutschen Einwanderung nach Schlesien eng verbunden. Daher sei hier auf Benedykt Zientaras umfassende Darstellung *Heinrich der Bärtige und seine Zeit* (Henryk Brodaty i jego czasy. Warschau 1975, Państwowy Instytut Wydawniczy, 432 S., 50 Abb., 2 Ktn., 4 geneal. Tfn.) aufmerksam gemacht, die eine ausgewogene Synthese der polnischen und deutschen Forschungsergebnisse bildet und gerade Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft gebührend berücksichtigt. — Derselbe Verf. hat mit dem Aufsatz über *Die Wallonen in Schlesien im 12. und 13. Jahrhundert* (Walonowie na Śląsku w XII i XIII wieku. In: Przegl. Hist. 66, 1975, 3, 349—368, 1 Kte., franz. Zus.fass.) ein Sonderproblem der schlesischen Siedlungsgeschichte angeschnitten. In das 12. Jh. bereits fällt die Entstehung des wallonischen Webeviertels mit der St. Mauritius-Kirche in Breslau, das vielleicht mit Bischof Walter von Breslau (1149—1169), der flämisch-wallonischer Abstammung war, in Verbindung zu bringen ist; wahrscheinlich gab es in Breslau auch wallonische Kaufleute. Vermutlich siedelten sich wallonische Weber auch in Ohlau an. Wallonische Bauern sind im 13. Jh. in einigen Dörfern südlich und nordwestlich von Breslau sowie auf Besitzungen des Deutschen Ordens östlich Namslau festzustellen. H. W.

Den Anschluß an die Untersuchungen Walter Kuhns über die schlesischen Städte bietet ein Aufsatz von Hugo Weczerka über die *Stadt- und Marktgründungen und Stadtabgänge in Schlesien 1450—1800* (ZfO 23, 1974, 193—261). Die Zahl der Neugründungen war in diesem Zeitraum — wie auch anderswo — gering. Es entstanden insgesamt 37 Städte und „Städtel“ oder Marktflecken, es entfällt damit eine Neugründung auf ein Jahrzehnt (gegenüber 13,5 neuen Städten pro Jahrzehnt im 13. Jh. und 12,5 im 14. Jh.). Hinzu kommt, daß diese Gründungen viel kleiner und schwächer waren als diejenigen des 13. Jh., wie ihre kleine Bevölkerungszahl im 18. Jh. und ihr größerer Anteil an den Stadtabgängen bis 1800 erweisen. Immerhin wurde die Städtedichte in der frühen Neuzeit vermehrt: entfielen um 1400 auf eine Stadt 267 km² Umland, so waren es um 1740 nur 230 km². Unter den Neugründungen waren in erster Linie Bergstädte in der Gebirgsregion und Herrschaftssitze im waldreichen Norden Schlesiens. Selbstanzeige

WESTEUROPA

(Bearbeitet von Pierre Jeannin und George D. Ramsay)

NIEDERLANDE. Aus Anlaß seines Abschieds als Professor in der Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Universität Amsterdam wurde T. S. Jansma eine Festschrift mit elf Aufsätzen von seiner Hand unter dem Titel *Tekst en Uitleg* (Martinus Nijhoff, Haag 1974) dargebracht. Bis auf einen Aufsatz sind diese schon früher zerstreut herausgegeben. Der einzige jetzt zum ersten Mal gedruckte Aufsatz handelt über *Les Pays-Bas du Nord et la Bourgogne du XV^e siècle*. Das ist ein 1961 in Paris gehaltener Vortrag, in welchem nicht nur die Entwicklung der politischen Gewalt der burgundischen Herzöge in Holland und Seeland, sondern auch der südliche Einfluß auf die Kunst in diesen Provinzen, z. B. auf einige Kirchen und Rathäuser beschrieben werden. Aus der burgundischen Zeit behandelt Jansma mehrere Themen wie *Philippe le Bon et la guerre hollando-wende (1438—1441)*, schon veröffentlicht in RN 1960, rezensiert in HGBll. 79, 1961, 134, und *Het oproer te Rotterdam (1439), een tijdverschijnsel*. Letztgenannter Aufruhr entstand in einem Zeitraum von Hungersnot durch Mißernten und durch die fast völlige Stilllegung des Kornimports aus dem Ostseegebiet wegen des 1438 begonnenen Krieges zwischen Holland und den wendischen Hansestädten, in welchem Herzog Philipp übrigens nur eine geringe Rolle spielte. Jansma betont in diesen Artikeln, daß die burgundische Regierung in Holland und Seeland (seit 1428) den Wohlstand durchaus nicht gefördert hat; in der Periode 1450—1470 nahm das wirtschaftliche Wachstum zu, aber der Anteil der burgundischen Regierung darin war sehr bescheiden. Rotterdam hat mehrmals die Aufmerksamkeit Jansmas auf sich gezogen, wie sich aus seiner Studie *De oudste geschiedenis van Rotterdam* ergibt. In der Abhandlung *De betekenis van Dordrecht en Rotterdam omstreeks het midden der zestiende eeuw* beweist der Verf., daß um die Mitte des 16. Jh. die wirtschaftliche Bedeutung Dordrechts im Vergleich mit dem 14. Jh. abwärts gesunken ist, aber daß die Stadt immer noch in einer hervorragenden Lage im Nieder-Maasraum war durch ihre regen Beziehungen mit u. a. Köln, Antwerpen, den Maasstädten und England. Der

große Anstieg der Rotterdamer Schifffahrt fing erst um 1575 an. Bemerkenswert ist, daß in der Periode 1572—1578 Dordrecht und Rotterdam einigen Anteil im Ostseehandel zum Nachteil Amsterdams bekommen, welches bis 1578 auf der Seite Spaniens stand. Seit 1578, dem Übergang Amsterdams zum Prinzen von Oranien, hat diese Stadt ihre alte Stelle im Ostseehandel völlig zurück-erhalten, und dementsprechend verloren Dordrecht und Rotterdam ihren Anteil. Am Ende möchte ich noch hinweisen auf den Aufsatz *Olivier Brunel te Dordrecht; de noordoostelijke doorvaart en het Westeuropées-Russisch contact in de 16e eeuw*, worin Jansma die Geschichte der ältesten niederländischen Beziehungen mit Rußland über das Weiße Meer beschreibt. Eine besondere Rolle bei der Verlagerung des niederländischen Handels von der Küste Lapplands (Kola) nach dem Mündungsgebiet der Dwina (Archangel seit 1583) spielte der Südniederländer Olivier Brunel, im Dienst der Stroganows, der sich in 1576 mit einigen Russen in Dordrecht aufhielt, wo schon im vorhergehenden Jahr — wahrscheinlich zufällig — Russen mit Pelzwerk gewesen waren.

P. H. J. van der Laan

In der Reihe der Sonderveröffentlichungen von Archives et Bibliothèques de Belgique / Archief- en Bibliotheekwezen in België erschien als Nr. 13 in Brüssel 1975 ein *Gids van de Bedrijfsarchieven bewaard in de openbare depots van België / Guide des Archives d'Entreprises conservées dans les dépôts publics de la Belgique*, verfaßt von H. C o p p e j a n s - D e s m e d t. Geboten wird eine ausführliche Übersicht der Betriebsarchive und -dokumente, aufbewahrt in den belgischen Staatsarchiven Antwerpen, Arlon, Brügge, Brüssel, Gent, Hasselt, Kortrijk, Lüttich, Bergen, Namen, Ronse und Doornik, in den Stadtarchiven Antwerpen, Brügge, Brüssel und Gent, im Museum Plantin-Moretus und im Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen, in der Universitätsbibliothek Gent, usw. Das in diesem Führer nach Aufbewahrungsort geordnete Archivmaterial erfaßt die Zeit seit dem 14. Jh. bis auf die letzten Jahre. Alphabetische Indices der Personen- und Firmennamen und der geographischen Namen und ein Index rerum weisen dem Benutzer den Weg. — Für die in den niederländischen öffentlichen Aufbewahrungsorten vorhandenen Betriebsarchive erstellten E. P. de Booy und A. J. L o o i j e n g a eine vorläufige Übersicht: *Overzicht van archieven van particuliere ondernemingen berustend in openbare archiefbewaarplaatsen* (Algemeen Rijksarchief, Haag, 1975). Dabei wurden die Archive und Dokumente nicht nach dem Aufbewahrungsort, sondern nach Rubriken (Banken, Versicherung, Handel, Industrie usw.) geordnet. Diese Übersicht entstand aus Anlaß der Konferenz über Betriebsarchive, veranstaltet vom Verein der Archivare in den Niederlanden im Frühling 1975. (Der Bericht dieser Konferenz wurde veröffentlicht in *Nederlands Archievenblad* 79, 1975, 217—328, als Sondernummer.)

P. H. J. van der Laan

M. K. E l i s a b e t h G o t t s c h a l k, *Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland II. De periode 1400—1600* (Assens 1975, Van Gorcum & Comp B. V., XV u. 896 S.). — Verf.n läßt 4 Jahre nach Erscheinen des ersten Bandes, der die Zeit bis 1400 betrachtete, nun einen zweiten folgen (vgl. HGBll. 90, 139). Die Anlage des Buches ist in etwa die gleiche. Wieder begleiten nützliche englische Zusammenfassungen, gute Skizzen, Diagramme und Tabellen den Text.

Auf einer Reihe von Falt- und anderen Tafeln werden Ausschnitte der Kartographie des 16. Jh. reproduziert, die jetzt eine wesentliche Ergänzung der Quellenlage darstellen. Ein Hauptanliegen der Verf.n ist es wiederum, die legendäre Überlieferung von den tatsächlich nachweisbaren Naturkatastrophen zu trennen. „Die nichtzeitgenössischen Chroniken und der Fluß populärer Literatur sind für das 15. Jh. kein verantwortungsvollerer Führer als für die früheren Perioden“ (189). Verf.n kann sich jetzt aber auf eine breite und gleichmäßiger verteilte unverdächtige Überlieferung, die u. a. besonders durch Stadtrechnungen gekennzeichnet ist, stützen. Im ganzen gab es während der zwei Jahrhunderte keine Veränderungen. Die Wasserkatastrophen folgten aufeinander in wechselnden Abständen und mit der Konzentration auf wechselnde Gegenden.

R. S.

Les Archives générales de Simancas et l'histoire de la Belgique (IX^e—XIX^e siècles) 4, 1: *Secretaría de Estado, Negociación de Roma (IX^e—XVIII^e siècles)*. Bearbeitet von Maurice van Durme (Brüssel 1973, Publikationen der Königlichen Kommission für Geschichte, 593 S.). — Maurice van Durme setzt die Erschließung des spanischen Nationalarchivs zu Simancas für Probleme der niederländischen Geschichte fort mit dem laut Vorwort 1966 abgeschlossenen, 1973 gedruckten 4. Band, 1. Teil, der die Überlieferung der spanischen Botschaft in Rom wiedergibt: Briefe, Akten und „Bücher“, d. h. gebundene Briefe, Berichte, usw. Leider fehlen noch die Register, die als gesonderter Band erscheinen sollen (593). Erschienen waren in der Serie „Les Archives générales de Simancas et l'histoire de la Belgique“ 1964, 1966 und 1968 der erste bis dritte Band. Es handelt sich um Bestandsübersichten, den Liassen folgend, bezogen auf die Niederländischen Probleme, in Regel mit Nennung der Korrespondenzpartner und der Daten der Briefe, verbunden mit einigen inhaltlichen Hinweisen. Der Forscher erhält also schon sehr eingehende Hinweise, zumal ihm die Tektonik der Bestände durchsichtig gemacht wird. Im neuen Band rücken neun Jahrhunderte europäischer Geschichte im Dreiecksverhältnis Spanien — Kurie — Burgund/Niederlande in das Blickfeld, mit deutlichem Schwerpunkt im 16. und 17. Jh. Als Schlußjahr ist 1716 gesetzt, da der einschlägige Bestand für das 18. Jh. spürbar unergiebig ist. Bis zu diesem Jahr sind sowohl die habsburgisch verbliebenen Teile der Niederlande als auch die Generalstaaten mit ihren Kolonien berücksichtigt. Grundsätzlich einbezogen werden auch das Herzogtum Burgund und die Freigrafschaft. Insgesamt 327 Teilkomplexe (Liassen) konnte der Bearbeiter als einschlägig ermitteln. Die Zeit König Philipps II. bzw. des Aufstandes in „Flandern“ nimmt seitenmäßig gut die Hälfte des vorliegenden Bandes in Beschlag. Diese 327 Liassen in sieben Gruppen, jeweils zeitlich in etwa geordnet, erschließen ca. 260 000 Seiten Archivgut. Soweit Teilbestände und Einzelstücke ediert vorliegen, sind diese in den Anmerkungen vermerkt. Auch hat der Bearbeiter dankenswerterweise Abschriften, die Gachard für seine Editionen im Archiv von Simancas 1843—1858 genommen hat und die heute im Brüsseler Nationalarchiv liegen, jeweils besonders vermerkt. Chr. Römer

H. A. Enno van Gelder (Hg.): *Gegevens betreffende roerend en onroerend bezit in de Nederlanden in de 16^e eeuw* (Rijksgeschiedkundige Publicatiën 140/141, 's-Gravenhage 1973, Martinus Nijhoff, XX, 636, 408 S.). —

Der Hg. konnte aus dem Niederschlag der Tätigkeit von Herzog Albas Beschlagnahmekommissionen, vor allem in den Jahren 1567—1571, reichlich schöpfen. Doch bemühte er sich auch um Vermögensverzeichnisse aus anderen Abschnitten des Jh.: so wird etwa ein Einnahme- und Ausgaberegister der Herrschaft Warmond von 1510 wiedergegeben. Berücksichtigt ist das Gesamtgebiet der damaligen 17 Provinzen; durchforscht sind sowohl die großen Nationalarchive in Den Haag und in Brüssel als auch das Archiv des Departement Nord in Lille (Rizsel), ferner die Provinzarchive Gelderland, Groningen, Overijssel, Zeeland, Limburg, Gent, Namen, Ronse sowie die Gemeindearchive Amsterdam, Deventer, Leiden und Zwolle. Der Herausgeber wählte solche Verzeichnisse aus, für die die Berufszugehörigkeit (*maatschappelijke positie*) feststeht und gruppierte die Verzeichnisse entsprechend. Er bildete folgende Abteilungen: 1. Adel (Nr. 1—44, Bd. I, 1—304); 2. Bauern (Nr. 45—70; Bd. I, 305—364); 3. Handel und Verkehr (Nr. 71—143, Bd. I, 365—629); 4. Industrie (Nr. 144—234, Bd. II, 1—200); 5. Freie Berufe (Nr. 235—264, Bd. II, 201—345). Auch innerhalb der Abteilungen ist nach diesem Prinzip verfahren worden. In der Abteilung Industrie etwa treten u. a. folgende Berufe auf: Tuchhändler zu Leiden 1587, „Saaïmaker“ zu Doornik 1568, desgleichen zu St. Amand 1568, zu Gent 1567, zu Celle 1568, Zwinndreher zu Gent 1567, zu Doornik 1568, Weber zu Gent 1568, Leineweber zu Estainbourg 1568, zu Leiden 1574, „Tafellakenwever“ zu Delft 1567, ein Weber von Tapissereien zu Doornik 1568, zu Oudenaarde 1568, Tuchscherer zu Gent 1567, zu Amsterdam 1565, Alkmaar 1568, Doornik 1568. Es folgen die Färber, die Kleidermacher, usw. Der Wert einer solchen Edition für die Geschichte des Wohnens, des Wohnumfelds, des Kunstbesitzes steht ebenso außer Frage wie für die Berufs- und Handelsgeschichte (Werkzeuge, Warenlager usw.). Verdienstvoll sind die in den Anmerkungen gegebenen Identifikationshinweise zu einzelnen Büchern. Für die Nachweise an Bücherbesitz (wie auch Kleidung, Teppiche, Waffen, Kunstwerke, Pachtverträge, Renten) vergleiche man den Index „Besondere Onderwerpen“ einen der fünf „Indices“. Die anderen Register (insgesamt 35 Seiten, Bd. II, 349—384) erschließen Personen, Orte, Berufe, religiöse Institute. Das letzte Register ist von Nutzen für die Ermittlung von kirchlicher Grundherrschaft und Rentenwirtschaft — für die großen Grundherrschaften vergleiche man die Abteilung Adel, denn dort erscheinen die namhaften Persönlichkeiten und Familien der Zeit des Niederländischen Aufstandes. — Die Edition erfaßt also das Sozialgefüge der Niederlande in seiner ganzen Spannweite.

Chr. Römer

Neue Beiträge zur frühneuzeitlichen Strukturgeschichte der Niederlande bringt der Band 18 der A. A. G. Bijdragen, 1973. Neben dem bedeutenden Aufsatz von J. A. Faber, H. A. Diederiks und S. Hart zur Urbanisierungsgeschichte in den Niederlanden von 1500 bis 1800 (s. besondere Besprechung) ist zu verzeichnen 23—91 P. M. M. Klep, *Het huishouden in westelijke Noord-Brabant: structuur en ontwikkeling, 1750—1849*. Dieser Beitrag gehört zu den in der Landbouwhogeschool Wageningen entwickelten Strukturuntersuchungen auf der Basis quantitativer Analysen. Klep überprüft die Zusammensetzung und die Veränderung der Haushalte von sechs besonders ausgewählten Dörfern in fünf bestimmten Jahren (1750, 1775, 1800, 1829, 1849) auf der Basis von Steuerakten (*hoofdgeldkohieren*), bzw. Volkszählungen (*census*) für das

19. Jh. Der Begriff des „Haushalts“ ist auf 26ff. definiert. Die Daten sind für ein Computer-Programm aufbereitet worden; das Ergebnis wurde in zahlreichen, nämlich 50 Tabellen festgehalten (Haushaltsgröße, Zusammensetzung nach Alter, Verwandtschaft, Dienerschaft usw.). Das regionalgeschichtliche Ergebnis ist hier nicht zu würdigen. Die Methode der Arbeit aber könnte anregend wirken in Hinsicht auf eine intensivere Auswertung von Häuserbüchern (Dorfbüchern usw.) für die sozialgeschichtliche Forschung. Der Band 18 der A. A. G. Bijdragen enthält (95—250) weiterhin ein wichtiges Zeugnis der Wirtschaftsgeschichte, entstanden in der Zeit der Batavischen Republik: *De Goldberg-enquête in het Departement van Texel, 1801*. Der Hg. A. M. van der Woude erläutert die Entstehung der Quelle (95—108): Johannes Goldberg, Generalsekretär für Wirtschaft der jungen Republik (Agent van Nationale Oeconomie bij het Uitvoerend Bewind van de Bataafse Republiek) suchte für die Erfassung ökonomischer Zustände und Entwicklungen die beiden Verfahren der Inspektionsreisen und der statistischen Erhebungen — beide dem 18. Jh. an sich schon geläufig (Frankreich, Preußen usw.) — dynamisch miteinander zu verbinden (Goldberg: „mijn systema“). Abgedruckt wird die Erhebung für das Gebiet der heutigen Provinz Nord-Holland ohne Amsterdam (in etwa), das ist nämlich das Departement Texel (vgl. die Karte Seite 100). Die Publikation besteht aus „Aanbiedingsbrief, vragenlijst en lijst van de enquêterenden fabricen“ (108—115) und aus den Antworten, die Ort für Ort (mit dem Schema der Fragenliste) wiedergegeben sind (116—235). Register der Produktionsbranchen (236—238), der Ortsnamen (238—242), der Personen und Firmen (242—246) sowie der Produkte, Rohstoffe und Waren (246—250) erschließen dieses für die Firmen- und Gewerbestruktur in der letzten Zeit der alten Generalstaaten so aufschlußreiche und jetzt bequem zugängliche Dokument. Der einleitende — hier nicht im einzelnen anzuzeigende — Beitrag von Band 18 der A. A. G. Bijdragen erörtert Interferenzen zwischen Sozial- und Geschichtswissenschaften in begrifflicher Hinsicht (A. M. van der Woude: *Het gebruik van begrippen ontleend aan de sociale wetenschappen bij het analyseren van economische en sociale verschijnselen in het verleden*, 3—22). Chr. Römer

H. van der Wee, *Structural Changes and Specialization in the Industry of the Southern Netherlands, 1100—1600* (EcHistRev. N. S. 28, 1975, 203—221). — Verf. bietet nach einer Überprüfung der Balancen von Angebot und Nachfrage in ihrem Wandel über 5 Jahrhunderte eine anziehende Erklärung des schließlichen Aufstiegs einer Luxusproduktion in den südlichen Niederlanden. Unter den langfristig wirkenden Faktoren schreibt er einen besonderen Platz dem Import feiner, aber teurer englischer Wolle zu. G. D. R.

J. Rigault, *La navigation de la Meuse au XVI^e siècle vue du péage de Château-Regnault* (Actes du 95^e Congrès national des Sociétés savantes, Reims 1970, Section de philologie et d'histoire, 1975, 133—142). — Verf. analysiert kurz 8 Jahresrechnungen (1581—1616) dieses Zolles, der im Norden von Mézières nicht weit von dem Zusammenfluß von Maas und Semoy eingenommen wird. Unter den vielfältigen Waren, die bergwärts transportiert werden, bemerkt man die Stoffe der Niederlande, das Metallgeschirr von Dinant, Bier und Salzfische. Talwärts werden Getreide und vornehmlich Wein erwähnt. 1581

waren 126 von 288 talwärtsfahrenden Schiffen mit 3787 Tonnen Wein von je 228 Litern beladen. Die zahlreichsten Schiffe kamen von Mézières und Lüttich. Sie gehörten zu Familienbetrieben, die manchmal bedeutend waren. Die Präzision der Quelle, die in dem Fragment des Registers von 1581 erscheint, das im Anhang veröffentlicht ist, würde eine sehr interessante Studie über die Kaufleute zulassen, die die Eigentümer der Ladungen sind. Der Verkehr der Jahre 1594—1597 war um die Hälfte geringer als jener der Jahre 1581—1585. Die Summe der Einnahmen aus dem Zoll, die für einige Jahre bekannt ist, aus denen die Rechnungen nicht erhalten wurden, scheint aber nicht sehr genau die Fluktuation der Durchfahrten widerzuspiegeln. P. J.

H. Neveux, *Structure et fonctions des maisons de Cambrai au XVe siècle* (Actes du 95e Congrès National des Sociétés savantes, Reims 1970, Section d'Archéologie et d'histoire de l'art, 1974, 203—216). — Die Bau- und Reparaturrechnungen großer religiöser Institutionen verraten sehr gut die Disposition. Auf Parzellen von 30—50 m² etwa stehen gewöhnliche Häuser, die im wesentlichen aus Holz gebaut wurden. Die Ziegel beginnen das Stroh als Bedeckung in der zweiten Hälfte des Jh. zu ersetzen. P. J.

G. Sivery, *La fin de la guerre de Cent Ans et les malheurs du Hainaut* (RHES 52, 1974, 312—338). — Der Hennegau hatte von seiner Neutralität im französisch-englischen Krieg profitiert. Der Friede von Arras zwischen Philipp dem Guten und Karl VII. sollte erlauben, daß das Getreide des Nordens des Königreiches wieder auf dem flämischen Markt erschien. Der Autor analysiert sorgfältig die schreckliche Hungersnot von 1437—1440. Der Wiederaufschwung der französischen Produktion hatte erst nach 1450 deprimierende Auswirkungen auf die Verkäufe und den Preis im Hennegau. Der südliche Teil der Grafschaft, der am meisten von der Konkurrenz betroffen wurde, litt auch am meisten unter den Verwüstungen des Krieges nach 1477. Die anderen wirtschaftlichen Aktivitäten wurden nicht so hart betroffen in der letzten Phase wie der Getreideanbau. Aber es stellte sich ein Kontrast ein zwischen dem Norden des Hennegau, der verhältnismäßig im Schutze war und dem Süden, dessen Bevölkerung zurückging. P. J.

Marie-Jeanne Tits-Dieuaide, *La formation des prix céréaliers en Brabant et en Flandre au XV^e siècle* (Brüssel 1975, Editions de l'Université, XXXIV u. 406 S.). — Verf.n geht von den preisgeschichtlichen Veröffentlichungen van Houttes (1902) und Verlindens (1959/65) aus. Sie erörtert zunächst das Problem der Reduktion von Preisangaben auf Metallwerte. Besonders eine tabellarische Erarbeitung der Reaktionen auf die niederländischen Aufwertungen von 1489 zeigt, wie unvollkommen die Preise sich anpaßten. Von dorther entscheidet sich Verf.n für Kurven von Nominalpreisen. Der langfristige Trend der Agrarpreise wird durch den Anstieg zwischen 1391 und 1438, den Abstieg bis 1464 und den neuen Anstieg bis in das 16. Jh. hinein gekennzeichnet. Dadurch entsteht ein anderes Bild als in den bekannten Diagrammen von W. Abel, nicht zuletzt weil Abel regelmäßig auf Silber umrechnet, dadurch die Silberverteuerung unberücksichtigt läßt. Eine viel größere Ähnlichkeit besteht mit Diagrammen von U. Hauschild von den Rostocker Roggenpreisen (HGbl.

92, 152—154). Die agrar- und preisgeschichtliche Problematik wird durch eine Reihe weiterer Einzelergebnisse fruchtbar erhellt. Hier interessiert mehr die Konfrontation der Preiskurven mit dem handelsgeschichtlichen Bild. Flandern und Brabant waren zugleich Getreideimporteure und -exporteure. Die Stadtrechnungen geben Auskunft über städtische Versorgungskäufe aus der Nähe, aus England, Spanien und aus Nordeuropa. Lesnikovs These, Getreide sei nur in Ausnahmезeiten wegen zu hoher Transportkosten in weiten Strecken herangefahren worden, wird gründlich widerlegt. Getreideexporte gehen von Brabant nach Holland. Im übrigen kann man bei Getreideexporten oft den Reexport nicht herauslösen, der sowohl Importe aus weiter Ferne wie aus der Nähe betreffen kann. Die häufigen städtischen Exportverbote — sie betreffen im ganzen 43 Jahre eines Jh. — sind weniger mit schlechten Ernten als vielmehr mit zyklischen Preisspitzen in Verbindung zu bringen. Den stärksten Einfluß auf diese Preisspitzen hatten Ausfuhrverbote in nord- und nordosteuropäischen Ausfuhrregionen. Im ganzen und im einzelnen liegt eine glänzende Arbeit vor uns, die eine Flut neuen Lichts weit über das engere Thema hinaus über die Wirtschaftsgeschichte des Spätmittelalters wirft.

R. S.

H. Soly, met medewerking van J. Jaspers en L. Meulenaere, *De schepenregisters als bron voor de conjunctuurgeschiedenis van Zuid- en Noordnederlandse steden in het Ancien Régime. Een concreet voorbeeld: de Antwerpse immobiliënmarkt in de 16de eeuw* (TG 87, 4, 1974, 521—544) behandelt die Möglichkeit, die Schöffengerister, die in mehreren süd- und nordniederländischen Städten aufbewahrt werden, als Quelle zu benutzen für die Forschung nach der Beziehung zwischen der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in der Stadt und dem Verkauf von Immobilien und Grundrenten in der vor-statistischen Periode. Aus der umfangreichen Reihe der Antwerpener Schöffengerister von 1394 bis 1797 wählte Soly als Beispiel die Akten aus den für die Geschichte Antwerpens so wichtigen Jahren 1545 und 1555, sowie sechs Jahre aus der Periode 1585—1610, zwecks einer quantitativen Untersuchung der Transaktionen in der Scheldestadt. Die Analyse ergab, daß die Konjunktur, die wirtschaftliche Krise und die Erholung sich im Verlauf des städtischen Immobilienmarktes widerspiegelten.

P. H. J. van der Laan

R. Degryse, *De Zeeuws-Hollandse buisnering en konvooiëring omstreeks 1439—1440* (Holland, regionaal-historisch tijdschrift 6, 1974, 57—86) beschreibt die Maßnahmen, die Herzog Philipp von Burgund als Graf von Holland und Seeland 1439—1440 ergriff im Rahmen des Krieges zwischen diesen beiden Grafschaften und den wendischen Städten zum Schutz der holländisch-seeländischen Heringflotte aus den Hafenplätzen Brielle, Schiedam, Rotterdam, Vlaardingen, Zierikzee, Veere, Vlissingen, Brouwershaven u. a. 1439 mußten 12 Schiffe, nämlich 10 „buysen“ (Büsen) und 2 „hulken“, ausgerüstet und bewaffnet werden als Konvoi für die etwa 250 Fischerschiffe, die damals sich mit dem Heringfang beschäftigten. Die Kosten für das Schutzgeleit sind aus einem Lastgeld auf dem zugeführten Hering bezahlt worden. 1440 wurde infolge eines Defizits ein viel kleinerer Konvoi beschlossen. Degryse behandelt weiter noch einige spätere Konvois, wie jenen von 1445 zusammen mit Flandern gegen Kaper aus Dieppe und Bremen und von 1457 gegen die Engländer. Betreffs des

Schiffstyps Büse legt der Verf. dar, daß seit etwa 1425 die Büse die ganze Küste von Danzig bis Sluis in Flandern entlang erwähnt wird und daß dieses Schiff anfänglich für die Seefischerei, für die Frachtfahrt (Salz!) und für den Krieg und die Kaperei benutzt werden konnte. Später in diesem Jahrhundert war die Büse nur eine Heringsbüse. Über das Heringfischereigewerbe macht Soly überdies noch einige interessante Bemerkungen. P. H. J. van der Laan

R. W. Unger, *Regulations of Dutch shipcarpenters in the fifteenth and sixteenth centuries* (TG 87, 1974, 503—520). — In der kurzen wohlbegründeten Überschau kommt der Autor zur Schlußfolgerung, daß die holländischen und seeländischen Schiffbauergilden durch die Art ihrer Statuten beigetragen haben zum wirtschaftlichen Wachstum in Holland und Seeland. Die Statuten waren der Stabilität zuträglich, erlaubten die Anwendung neuer Techniken und betonten die Schulung der zukünftigen Schiffbauer, ohne daß sie den stark beschränkenden Charakter wie andere Handwerksgilden gehabt hätten. Die Nachfrage nach Schiffen, die manchmal riesige Schwankungen zeigte, machte es notwendig, daß die Schiffbauer die Zulassung von Arbeitsleuten außerhalb der Stadtgrenze nicht allzusehr beschränkten. Das gute Verhältnis zu den Stadtverwaltungen paßte genau dazu. Eine regionale oder nationale Gildenpolitik fehlte, so daß man sich in Acht nehmen mußte, Aufträge nicht an eine andere Stadt zu verlieren. Man suchte deswegen nach Regelungen, die der Aufrechterhaltung der Disziplin und dem Zuwachs der Beschäftigung dienten. Obwohl es wechselseitige Differenzen gab, zeigten die Statuten der Schiffbauergilden in den holländischen und seeländischen Städten denn auch grundlegende Ähnlichkeiten. P. D. J. van Iterson

Eine Sondernummer der Zeitschrift *Holland, regionaal-historisch tijdschrift* des Historischen Vereins Holland (7, Abl. 3/4, August 1975) ist der historischen Kartographie gewidmet, insbesondere der der beiden Provinzen Nord- und Südholland. C. K o e m a n, Utrecht, bietet in seinem Aufsatz *Algemene inleiding over de historische kartografie, meer in het bijzonder: Holland vóór 1600* (218—237) einen Überblick des bisher bekannten Kartenmaterials, vornehmlich Hollands, aber auch der Niederlande im allgemeinen: Holzschnitte, Kupferstiche, Handschriftkarten und Kartenbücher. Besonders erwähnenswert ist die in Europa einzigartige Reihe der Manuskript-Stadtpläne, die Jacob van Deventer in den Jahren 1552—1565 für die spanische Regierung aus militärischen Motiven gefertigt hat. Es muß sich noch viel bisher unbekanntes kartographisches Material in Archiven befinden, z. B. in Prozeßdossiers des Grote Raad van Mechelen im Algemeen Rijksarchief in Brüssel, worin in den letzten Jahren etwa 20 unbekannte topographische Karten gefunden worden sind. Der Verf. behandelt einige Ausgaben des Kartenmaterials und gibt weiter Informationen über die Geschichte der geodätischen Wissenschaft bis 1600 und über die Anwendung von Karten bei der historisch-geographischen Forschung. H. S c h o o r l, *Texel in enige zestiende-eeuwse kaarten en opmetingen* (239—290) untersucht einige Karten und Vermessungen von Küsten und Polderbedeckungen dieser im Norden Hollands gelegenen Insel. Die übrigen Beiträge dieser Sondernummer sind: W. H o f m a n, *Het ontwerp voor een kanaal tussen Oude Rijn en Hollandse IJssel. Een discussie tussen Montfoort en Amsterdam in 1554* (291—299) und P. R a t s m a, *De landmeter Jan Jansz. Potter. De topografie*

van Rotterdam en omgeving in de tweede helft van de zestiende eeuw (300—321). Zum Schluß veröffentlicht die Redaktion noch eine Enquete über das in Museen, Privatarchiven oder Privatversammlungen, Rathäusern und öffentlichen Archiven befindliche Kartographische Material aus dem 16. oder 17. Jh. mit Bezug auf das heutige niederländische Territorium, vornehmlich von Manuskript-Karten, aber auch von gedruckten Wandkarten (Auskünfte an Frau Y. M. Donkersloot-de Vrij, St. Nicolaaslaan 44, Odijk, Niederlande). — Einen holländischen Geometer aus dem 16. Jh. behandeln S. Groenveld und A. H. Huussen jr., *De zestiende-eeuwse landmeter Jasper Adriaensz en zijn kartografisch werk* (Hollandse Studiën 8, 1975, 131—177). Dieser verfertigte im Gegensatz zu dem oben erwähnten Potter, der sich nur mit Südholland beschäftigte, auch Karten des Zuiderseegebietes, namentlich von Overijssel, und zwar im Rahmen der Fischereistreitigkeiten zwischen Holland und Overijssel im 16. Jh.

P. H. J. van der Laan

J. G. van Dillen (†), *Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen van Amsterdam. Deerde Deel 1633—1672* (Rijksgeschiedkundige Publicatiën, Grote Serie 144, 's-Gravenhage 1974, Martinus Nijhoff, 959 S.). — Schon 1929 und 1933 erschienen zwei Bände der Quellen des wirtschaftlichen Lebens und des Gildewesens von Amsterdam für die Jahre 1512—1611 bzw. 1612—1632 (Rijksgeschiedkundige Publicatiën, Grote Serie 69 bzw. 78), hg. von J. G. van Dillen, von 1920 bis 1933 „underdirectoris“ der R. G. P. Die Einziehung seiner Stelle infolge der damaligen Wirtschaftskrise bedeutete für den Hg., sich als Fünfzigjähriger noch eine neue Existenz suchen zu müssen und bewirkte, daß der dritte Band erst jetzt — 1974 — erscheinen konnte (van Dillen starb 1969). Dieser Band (Grote Serie 144), versehen mit einem Vorwort von S. Hart und W. M. Zappey, erfaßt die Jahre 1633—1672, also die Mitte des „Goldenen Jahrhunderts“. Die Edition enthält 1812 Stücke, zeitlich geordnet und erschlossen durch Register von S. Hart (und Ehefrau). Das Sachregister hat den Umfang von über 60 Seiten (863—925). Allein die Stichworte zum Thema „Laken“ füllen zweieinhalb Seiten: lakenbereiders, lakenbereiders-gereedschape, lakenbereidersgilde, lakenbereidersknechts, lakenfactors, lakenhal, lakenhandel, lakenimport, lakenkopers usw. Das vereinigte Namens- und Ortsregister von gut 20 Seiten (927—959) nennt auch die Hansestädte Hamburg (29), Lübeck (5), Bremen (8), Köln (10), Braunschweig (3). Lübeck ist erwähnt in Zusammenhang mit Glasbläserei 1636 (Nr. 275), Tuchhandel 1652 (Nr. 1195), Seidenhandel 1639 (Nr. 449) und 1650 (Nr. 1107, n) und Lotsenwesen 1643 (Nr. 691). Braunschweig ist genannt 1642 (Nr. 645): ein junger Mann aus Braunschweig (22) wird als Feinbäckerlehrling angenommen; 1655 (Nr. 1317): „Jan Schouwenburgh“ aus Braunschweig erhält einen Kompagnonvertrag; 1669 (Nr. 1679): betreffend Zuckerraffinade und die ausländische Konkurrenz. Diese Edition ist für den Nichtniederländer deswegen besonders wertvoll, weil angesichts der üblichen Gliederung der Archivbestände in relativ kleine Fonds hier eine wesentliche Einarbeitungshilfe gegeben wird — ganz abgesehen davon, daß der typologische Vergleich von Betriebs- und Gewerbestrukturen im 17. Jahrhundert durch eine solche Edition ganz außerordentlich erleichtert wird. Im Vorwort legen S. Hart und W. M. Zappey die Grenzen der Edition van Dillens kritisch dar. Demnach befindet sich vieles schon in Hermannus Nordkerk's

Handvesten ofte privilegiën enz. der stad Amstelredam, 3 Teile, Amsterdam 1748, zum Teil wird — etwa für die Gildestatuten — auf Nordkerk verwiesen. Die eigentlichen Gildearchive sind relativ zurückhaltend herangezogen. Genutzt ist das Bürgermeisterarchiv (dort etwa Vroedschapsresolutiën, Briefregister, Abteilung Gilden, Handel, Betriebe) und die Archive der Finanz- und Justizbehörden. Die umfangreichen Notariatsarchive (ab 1578) sind für den vorliegenden Band durch van Dillen nur in beschränktem Umfange, nämlich zu ca. 15%, systematisch untersucht; publiziert werden ca. 20% der thematisch einschlägigen Akten.

Chr. Römer

S. Hart, *Gens de mer à Amsterdam au XVIIe siècle* (Annales de Démographie Historique 1974, 145—163). — Dieser Artikel ist die Übersetzung eines Aufsatzes, der 1968 auf niederländisch erschienen ist (Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis 17). Er stützt sich auf eine statistische Studie der Heiraten, die in Amsterdam 1586—1713 geschlossen wurden. Die Akten erwähnen den Beruf und den Herkunftsort der Vermählten. Die Seeleute, einschließlich der Schiffer, bilden 22% der in etwa 170 000 Männer, die eine erste Ehe eingehen. Die Analyse der geographischen Herkunft für die Jahre 1651—1665 läßt erkennen, daß von 5831 Seeleuten, die sich in Amsterdam verheiraten, 57,5% aus dem Ausland kommen. Davon sind 18,5% Deutsche und 28,25% Skandinavier. Die Tabellen bieten zahlreiche Details, die die Hanseaten betreffen. Man erfährt ohne große Überraschung, daß der größte Teil von den deutschen Häfen der Nordseeküste kommt. Aber unter denen, die von den Ostseehäfen kommen, ist der Anteil der Seeleute größer. Beispielsweise schlossen in der ganzen Periode vor 1716 2266 Hamburger, davon 809 Seeleute in Amsterdam die Ehe. Die Gesamtsumme der Bremer betrug 1636, davon waren 449 Seeleute, die der Lübecker 646, davon 353, die der Danziger 731, davon 324.

P. J.

Als vorläufigen Bericht zu einer Ph. D.-Dissertation an der McGill University Montreal (Canada) präsentierte Jake Knoppers im Juni 1975 der Canadian Historical Association *A quantitative study of Dutch shipping from Russia in the eighteenth century* (43 S., 3 Tbn., 4 Abb.). Der Vortrag liegt als vervielfältigtes Manuskript vor und bringt die Ergebnisse einer Auswertung der Galjootsgeldregister aus dem Amsterdamer Gemeente Archiv. Die Register verzeichnen von 1705 bis 1825 eine Abgabe, die Amsterdamer Schiffe für einen Convoy- und Informationsdienst im Handel mit Rußland und im Ostseeraum zu erlegen hatten. Verf. hat die Informationen EDV-mäßig (Kodes, Lochkarten, Bänder) aufgearbeitet. Der holländische Rußlandhandel zeigt demzufolge im 18. Jh. zunächst eine kontinuierliche Expansion bis in die 1740er Jahre und einen anschließenden Rückgang, der sich nach dem Siebenjährigen Krieg auf einem relativ stabilen Niveau einpendelt. Riga und Narva waren die für Amsterdam wichtigsten Exporthäfen im russischen Bereich. Als erstaunlich hebt Verf. die bescheidene Position St. Petersburg hervor, ohne hier die Frage zu stellen, ob von dort kommende Schiffe nicht vielleicht anschließend Narva oder Riga aufsuchten und entsprechend im Sund wie in Amsterdam erfaßt wurden. Das instruktive Material wirft noch manche Frage auf, die in der abschließenden Arbeit (mit 500 Tabellen!) beantwortet oder genauer erörtert sein können.

E. H.-G.

R. W. Unger, *Wooden Shipbuilding at Dordrecht* (Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis 30, April 1975, 5—19). Der Autor gibt eine Übersicht der Umstände, die dazu geführt haben, daß Dordrecht von 1300 bis ins 19. Jh. hölzerne Seeschiffe gebaut hat. Im Anfang des 14. Jh. entstand die Schiffbauergilde, seit 1367 eine offizielle Instanz der Stadt. Die Lage der Stadt war damals derart, daß es ein Bedürfnis an Schiffbauindustrie (Neubau und Reparatur) gab. Als die Lage der Stadt nach 1421, dem Jahr der riesigen Sturmflut (St. Elizabethsvloed), in Bezug auf die Seeschifffahrt ungünstiger wurde, nahm die Bedeutung Dordrechts als Seehafen ab; die Tradition einer Stadt mit Schiffbau aber stellte sich als tragfähig heraus. Nacheinander betrieben die Gilde, der Magistrat und die Staatsregierung den Schiffbau bis ins 19. Jh. Das Aufleben im Bau der Seeschiffe in diesem Jahrhundert (bis zum Bau des letzten hölzernen Seeschiffes im Jahre 1871) erklärt der Autor aus der Präention und der Tradition der Stadt, wozu die Grundlage bereits in der Blütezeit des 14. Jh. gelegt worden war. Denn Dordrecht war im 19. Jh. eine ruhige, wirtschaftlich unbedeutende Provinzstadt. P. D. J. van Iterson

W. J. Formsa, *De aanbieding van de landsheerlijkheid over Groningen aan de hertog van Brunswijk in de jaren 1592—1594* (BMGN 90, 1, 1975, 1—14), untersucht die Verhältnisse und Motive der 1592 und 1594 entworfenen Pläne, die Landesherrlichkeit über die Stadt Groningen an Heinrich Julius, Herzog von Braunschweig und Bischof von Halberstadt, zu übertragen. 1580 hatte die Stadt Groningen sich dem König Spaniens ergeben; nach 1590 kam sie in eine isolierte Stellung infolge der Eroberung der nordöstlichen und östlichen Teile der Niederlande durch die Truppen der Generalstaaten. Eine wichtige Rolle in diesen Plänen zur Übertragung der Stadt an den Herzog von Braunschweig spielten Johan van Oldenbarnevelt, der Ratspensionar Hollands, und Philipp von Hohenlohe-Langenburg, Generalleutnant von Holland und Seeland. Die Übertragung wurde jedoch nicht realisiert; 1594 nahm der Statthalter Prinz Moritz von Nassau die Stadt Groningen ein, sie wurde in die Republik aufgenommen. P. H. J. van der Laan

FRANKREICH. J. Meyer, *Quelques vues sur l'histoire des villes à l'époque moderne* (AESC 29, 1974, 1551—1568). — Verf. geht von einer nützlichen bibliographischen Übersicht über Arbeiten zu den französischen Städten zwischen Mittelalter und Revolution aus, um bestimmte Forschungsorientierungen zu empfehlen, vor allem ein regressives Vorgehen (Zurückgehen vom 18. Jh. zu der früheren Periode). Der Akzent wird auf demographische und kulturelle Probleme gelegt. P. J.

Françoise Bibolet, *Les métiers à Troyes aux XIVe et XVe siècles* (Actes du 95e Congrès national des Sociétés Savantes, Reims 1970, Section de philologie et d'histoire, 1975, 113—132). — Verf.n inventarisiert die Berufe, die in den städtischen Steuerlisten verzeichnet sind. Sie fügt Informationen über die wichtigen Handwerkszweige hinzu, lokalisiert sie in der Stadt und bestimmt die Höhe der gewöhnlich geleisteten Abgaben. Statistiken fehlen leider. Vielleicht gibt das Material sie nicht her? Immerhin halten wir fest, daß die Herstellung von Leinen gegenüber der von Tuchen überwiegt. Neben den reicheren

Leuten (etwa 30 Familien steuern mehr als 4 Pfund) sitzen Männer bescheidener wirtschaftlicher Statur im Rat. Die Bevölkerung verringert sich nach der Epoche der Messen bis auf 6000 Einwohner etwa um 1400, sie steigt in der zweiten Hälfte des 15. Jh. wieder an und übertrifft 1501 die Zahl von 23 000. P. J.

R. Gandilhon, *Gourmettage et docimasia des vins en Champagne XVIIe—XVIIIe siècle* (Actes du 95e Congrès National des Sociétés Savantes, Reims 1970, Section d'histoire moderne et contemporaine II, 1974, 11—22). — Verf. veröffentlicht und kommentiert ein Prozeßprotokoll, das von Apothekern anlässlich eines Prozesses in Douai angefertigt wurde, der die Qualität eines Maßes Wein in Frage stellte. P. J.

M. Morineau, *A la Halle de Charleville: fourniture et prix des grains ou les mécanismes du marché 1647—1821* (Actes du 95e Congrès National des Sociétés Savantes, Reims 1970, Section d'histoire moderne et contemporaine II, 1974, 159—222). — Bei der Betrachtung dieses Marktes, dessen Nähe zu den Niederlanden ein gewisses internationales Interesse hervorruft, geht der Verf. über die sonst immer nützliche Veröffentlichung der Merkurialen des Getreides hinaus. Er verfügt über Dokumente, die es erlauben, der Bewegung der verkauften Mengen zu folgen. Das Studium der Korrelation zwischen den Preisen und den Quantitäten führt zu der Idee, daß die zyklischen Phasen des Preisanstieges nicht eine Erhöhung der Gewinne für die Verkäufer nach sich ziehen. P. J.

J. J. Hemardinquer, *Law, Liège et la reconstruction industrielle d'Arcis sur Aube 1720* (Actes du 95e Congrès National des Sociétés Savantes, Reims 1970, Section d'histoire moderne et contemporaine II, 1974, 23—43). — Verf. beschäftigt sich mit der Aktivität von Jean Vercour, eines Maklers aus Lüttich, in Frankreich. Dieser hatte in Köln Geschäftsbeziehungen, die durch 13 Briefe bezeugt sind. Sie werden im Anhang veröffentlicht. Die Empfänger waren der oberste Finanzbeamte des Kurfürsten und der Bürgermeister J. P. Herwegh. P. J.

Françoise Boudon, *Tissu urbain et architecture: l'analyse parcellaire comme base de l'histoire architecturale* (AESC 30, 1975, 773—818). — B. gewinnt methodische Erkenntnisse für solche Studien städtischer Architektur, die sich nicht auf die Monumente der großen Architektur beschränken, sondern zu einer Mikroanalyse des Parzellenplans in einer langen Dauer gehören. Das Beispiel ist das Viertel der Hallen von Paris, dessen Struktur nahezu unverändert vom Beginn des 17. bis zur Mitte des 19. Jh. geblieben ist. Aber dieses Viertel hatte sich zwischen 1380 und 1640 etwa bedeutend verändert. Der Plan der langen Geschäftsstraßen stammte zweifellos aus der Zeit vor dem 13. Jh. Die Bedrängnisse des wirtschaftlichen Verkehrs waren derart, daß die Wohnhäuser des Bezirks keine Frontseiten zu den Straßen hatten. Zahlreiche Pläne vervollständigen den Text und illustrieren insbesondere die bestimmende Rolle der Parzellenform für die Architekturlösungen. Diese Studie gehört zu dem Be-

mühen, den Urbanismus zu einer Disziplin zu machen, die den literarischen Erörterungen und mehr oder weniger philosophischen Spekulationen entsagt. Indem sie sich tief in die konkrete Komplexität der sozialen Wirklichkeit der Vergangenheit versenkt, erweist sie den Stadthistorikern einen wichtigen Dienst.

P. J.

G. Arbellot, *Les barrières de l'An VII* (AESC 30, 1975, 745—772). — 1798 ließ das Direktorium Barrieren errichten, wo eine Steuer für den Unterhalt von Straßen eingesammelt wurde. Diese Besteuerung, die bis 1806 dauerte, wurde bald an Pächter ausgegeben. Mit Hilfe der erhaltenen Rechnungen, die von den Rechnungen der Einnehmer der neuen Abgaben herkommen, stellt der Verf. ein System der Bewertung für den Verkehr auf den Straßen von 1798—1799 auf. Dieses System wendet er auf die Ausfallstraßen von Paris und den ganzen Raum des Département Seine et Marne an. Daraus gewinnt er Karten, die er mit jenen vergleicht, die die Verwaltung der Brücken und Straßen nach der ersten Verkehrsmessung von 1856/1857 anfertigen ließ.

P. J.

J. P. Goubert, *Environnement et épidémies: Brest au XVIIIe siècle* (Annales de Bretagne 81, 1974, 733—743). — Verf. ermittelt die Chronologie und die lokalen und regionalen Rückwirkungen der Epidemien, die in dem größten Militärhafen des Königreiches durch die Rückkehr der Flotten hervorgerufen wurden. Die schwerste Epidemie war der Typhus von 1757—1758, der 5000—8000 Menschenleben unter den Bürgern in der Stadt und in der Umgebung forderte. Dann folgte die Ruhr 1779. Trotz der unveränderten Mangelhaftigkeit der Hospitalausstattung gelang es einer entschlosseneren Gesundheitspolitik der Autoritäten, eine Wiederholung einer so großen Katastrophe, wie jener von 1757—1758, zu vermeiden.

P. J.

F. Concato, *La technique drapière en Normandie à la fin du Moyen Age XIVe—XVe siècles* (Annales de Normandie 25, 1975, 75—98). — Verf. verfügt als Quellen nur über Statutenbücher, die nicht sehr zahlreich und nicht sehr reich sind. Die ausführlichsten kommen aus Rouen und Montivilliers. Um die Lücken zu schließen, greift er auf flämische Nachrichten zurück, die durch die Vermittlung der Arbeiten von G. de Poerck benutzt werden.

P. J.

J. Cl. Perrot, *Recherches sur l'analyse de l'économie urbaine du XVIIIe siècle* (RHES 52, 1974, 350—383). — Die Konzepte und theoretischen Modelle der Raumorganisation und der wirtschaftlichen Mechanismen der Stadt können die historischen Studien befruchten. P. beweist dieses in einer glänzenden Weise, indem er sich auf ein Beispiel stützt, dem er eine bewundernswerte Arbeit gewidmet hat (*Genèse d'une ville moderne. Caen au XVIIIe siècle*, Paris-la Haye, 1975, 2 Bde.). Dieses ist eines der wichtigsten Bücher der französischen Geschichtsschreibung der letzten Jahrzehnte. Die theoretische Analyse nahm bereits bei den Vorläufern, wie Alexandre Le Maitre (*La Métropole, 1682*) und Richard Cantillon, Gestalt an. Diese haben bereits erkannt, daß die Stadt nicht nur einen räumlichen Rahmen darstellt, sondern von ursprünglichen wirtschaft-

lichen Faktoren geschaffen wurde. Sie haben bereits Modelle entworfen, um den Dynamismus der Veränderungen zu erklären. Die Erforschung der öffentlichen Investitionen (Straßenbau usw.) und ihrer Multiplikator-Effekte zeigt deutlich die schöpferische Kraft der Ansiedlung, die sich noch mittels einer Abschöpfung von Einkünften aus dem Lande vergrößert. Die Überfülle und Qualität demographischer und fiskalischer Quellen erlaubt es, durch eine sehr sorgfältige Beobachtung der Fluktuationen die Gruppen und die Aktivitäten zu charakterisieren, die die Veränderung herbeiführen. Es läßt sich so auch er-messen, daß nicht eigentlich die Manufaktur sondern die Verwaltung und der Handel der Motor der Stadt waren. Das Werk von Perrot, das in diesem Aufsatz mit klaren Zügen zusammengefaßt wird, wird von nun an eine Basis für die Erforschung der Stadtgeschichte sein. Dieses gilt selbst für die ältesten Perioden, in denen die Quellenlage mit ihren Lücken ein Hindernis darstellen wird, um die analytischen Methoden in vollem Ausmaße anzuwenden. P. J.

J. P. Bardet, *La démographie des villes de la modernité XVIe—XVIIIe siècles; mythes et réalités* (Annales de Démographie Historique 1974, 101—126). — Verf. erklärt mit allen technischen Präzisionen die Methoden seiner im Gange befindlichen Forschungen über die Bevölkerung von Rouen vom 17. und 18. Jh. auf der Basis der Kirchenbücher (es gibt keine Volkszählung). Rouen zählte am Ende des 18. Jh. zwischen 70 und 80 000 Einwohner. Es handelt sich um die ersten Erfahrungen für eine Stadt dieser Größenordnung mit Forschungsmethoden, die mit Erfolg bei kleineren Städten angewandt wurden. Verf. zieht eine erste Bilanz seiner Resultate und unterstreicht, in welchem Maße ein demographisches städtisches Modell nuanciert werden muß, um jeweiligen regionalen Varianten Rechnung zu tragen. Die Züge, die man gewöhnlich einer Stadt in diesem Rahmen zuschreibt: reiche Fruchtbarkeit und intensive Sterblichkeit werden manchmal von einem kräftigen Malthusianismus und einer Gesundheitspolitik überdeckt, der nicht jede Wirksamkeit gefehlt hat. P. J.

S. Calonne und D. Clauzel, *Conjoncture et société à Lille pendant la période bourguignonne* (RN 56, 1974, 365—384). — Unter den zahlenmäßigen Informationen, die die Stadtrechnungen von 1390—1470 liefern, betrifft die einzige wirklich zufriedenstellende Serie den Getreidepreis. Die Bewegungen dieses Preises hätten wohl nützlicherweise mit jenen, die man von anderen Städten der Niederlande kennt, verglichen werden können. Aber die Autoren lassen diese Möglichkeit außer acht und bemühen sich, nicht immer sehr geschickt, zu zeigen, daß die verschiedenen Unglücksfälle der Zeit in Lille nicht immer dasselbe Ausmaß hatten, wie in anderen Städten des Königreichs. Das Fehlen demographischer Angaben und die Ärmlichkeit der übrigen Auskünfte machen ihre Aufgabe schwierig. Bemerkenswert ist die Tendenz zur Preissteigerung von Tuchen und die Rolle, die der Zufuhr von Getreide durch die Hanse 1439 (allerdings ohne Angabe von Quellen) am Ende der schwersten Hungersnot der Zeit zugeschrieben wird. P. J.

A. Derville, *Pots-de-vin, cadeaux, racket, patronage. Essai sur les mécanismes de décision dans l'état bourguignon* (RN 56, 1974, 341—364). — Die

Analyse dieser Begriffe versucht die verschiedenen Formen der Verteilungen in dem „trafic d'influence“ zu ermitteln. Folgendes Beispiel wird gewählt: Es gab im 15. Jh. Beziehungen zwischen den Städten Lille und hauptsächlich Saint Omer einerseits und den Trägern von Autorität, die sich auf Institutionen oder einfach Gunst des Fürsten stützte. Den zu diskreten Auskünften der Stadtrechnungen fügen die Register der Beratungen und die Korrespondenz der Schöffen instruktive Präzisionen hinzu. Die Praxis der Geschenke, die günstige Entscheidungen herbeiführen sollten, stellte früher eine „zivilisierte Form feudaler Räuberei“ dar. Als sich im 15. Jh. die Behinderungen der herzoglichen Gewalt gegenüber der städtischen Autonomie intensivierten und systematisierten, genügten gelegentliche Geschenke nicht mehr. Man strebte nach der Protektion durch einen Mann oder durch eine Familie. Im Falle von Saint Omer und des Artois im allgemeinen waren es die Croy. Darin lag mehr Sicherheit. Die Gegenseitigkeit der Beziehungen zwischen Patron und Kunden brachte beiden Seiten Vorteile.

P. J.

ENGLAND/SCHOTTLAND. M. M. Postan, *The Medieval Economy & Society. An Economic History of Britain in the Middle Ages* (Harmondsworth 1975, Penguin Books, VIII, 296 S.). — Dieses 1972 schon in einem anderen Verlag erschienene Taschenbuch behandelt in 9 von 13 Kapiteln die Agrarwirtschaft, was wohl in etwa dem englischen Mittelalter angemessen ist. Die Hanse wird nur kurz erwähnt. Die Anmerkungen beschränken sich fast ganz auf englische Literatur. In deutscher Sprache sind nur Arbeiten des Norwegers A. Bugge vertreten. Das Buch von G. Schanz hätte aber wohl nicht fehlen dürfen. Nicht unwichtig für deutsche Leser sind wohl die Ausführungen über die Preisentwicklung im ausgehenden Mittelalter: Die Kornpreise seien verhältnismäßig hoch im letzten Viertel des 14. Jh. und während kurzer Perioden im frühen 15. Jh. gewesen. Sie sanken mehr in den mittleren Jahrzehnten des Jahrhunderts und stiegen wieder nach 1460 (265).

R. S.

Colin Platt, *The English Medieval Town* (London 1976, Secker & Warburg, 219 S.). — Das Buch enthält eine sachkundige, reich belegte und bebilderte Gesamtübersicht der englischen Stadtgeschichte im Mittelalter. Unter den Belegen spielen die Quellen von Southampton die Hauptrolle, an deren Erarbeitung der Verfasser selbst mitgewirkt hat (HGbl. 91, 12—23). Unter den Bildern finden sich Karten, Diagramme, Aufrisse und viele überraschende Ansichten, die in die Stimmung der mittelalterlichen Stadt einführen. Der deutsche Leser wird von der Parallelität vieler Probleme und Strukturen in England und Deutschland beeindruckt sein. Dieses gilt für: die anfängliche Verknüpfung der Stadtgeschichte mit der feudalen Aristokratie, ihre Loslösung aus dieser Verknüpfung bis zum 13. Jh. und die Wiederanknüpfung durch die Investitionen des reichen Bürgertums auf dem Lande im Spätmittelalter; die große Zahl von kleinen städtischen Neugründungen vom 12. bis zum beginnenden 14. Jh., bei denen vielfach topographisch das Straßenkreuz oder das Schachbrettmuster hervortritt; die Herkunft der Zuwanderer kleinerer Städte aus der unmittelbaren dörflichen Umgebung, die größerer Städte vorzugsweise aus den kleineren Städten. Die Sterblichkeit in den Städten des Spätmittelalters war sehr hoch,

so daß sie ihren Bevölkerungsstand nur durch massive Einwanderung halten konnten. Die große Zeit der Verfassungsprivilegien war das 13. Jh. Die Städte waren „over-churched“. Die Handwerker gehörten oft gleichzeitig einer beruflichen Zunft und einer parallelen geistlichen Bruderschaft an. Die Steuerlistenuntersuchungen ergeben eine geringere Mittelschicht, als viele deutsche Städte, besonders norddeutsche Städte sie aufweisen. Sie beträgt etwa 10% gegenüber 85% Unterschicht. Völlig gleichartig mit den deutschen Verhältnissen sind jedoch die Handwerkerunruhen, die sich in vielen Städten nachweisen lassen und die entweder keinen Erfolg hatten oder nur die Ablösung einer Oligarchie durch eine andere bewirken: „Wealth and authority continued to cling together“ (119). Eine Reihe von Anregungen erhält der deutsche Leser, weil der Forschungsstand in einigen Hinsichten in England günstiger ist. Z. B. ist die quantitative Messung des Handels mit kartographischen Mitteln (76 u. 78) zu erwähnen. Vor allem beeindruckend sind die vorzüglichen Ergebnisse der mittelalterlichen Archäologie, die in Deutschland weit zurückhängt, besonders der spätmittelalterlichen Archäologie, die in Deutschland nahezu ganz fehlt. Die Ergebnisse reichen von Funden aus dem angelsächsischen Southampton, das sich als frühes Handelsemporium entpuppt, das Haithabu und Dorstad an die Seite zu stellen ist, über die mittelalterlichen Mülltonnen mit ihren stadt- und handelsgeschichtlichen Aussagen, über die sorgfältige Studie der mittelalterlichen Bürgerhäuser, über die Grundrisse von Stadtkirchen mit ihren sukzessiven Erweiterungen, bis hin zu jenem kompletten mittelalterlichen Dorffriedhof, bei dem das Alter der Bestatteten (durchschnittlich 19 Jahre) ermittelt wurde. Im ganzen haben wir sicherlich eine der wichtigsten Neuerscheinungen des Jahres 1976 vor uns. *R. S.*

Jeremy Goring, Social Change and Military Decline in mid-Tudor England (History 60, 1975, 185—197). — Verf. zeigt, daß es um 1550 herum in England die weitverbreitete Täuschung gab, die Bevölkerung sei im Abnehmen begriffen. „The sheep were eating up the men“. Die Furcht vor einer Invasion wurde verstärkt, weil die nationale Kriegsmacht sich in der Zahl verringerte. Es kam hinzu, daß Rüstung teuer war und der militärische Geist fehlte. *G. D. R.*

George Daniel Ramsay, The City of London in international politics at the accession of Elizabeth Tudor. The End of the Antwerp Market, Part I (Manchester 1975, X u. 310 S.). — „Antwerpen, die Metropolis auf ihrem Höhepunkt“, nimmt das erste, „London, eine Satellitenstadt“ das umfangreichste von insgesamt acht Kapiteln ein, deren letztes die Verlegung des Tuchmarktes der Merchants Adventurers von Antwerpen nach Emden darlegt, eine Maßnahme von knapp einjähriger Dauer (Abbruch der Handelsbeziehungen zwischen England und den Niederlanden: März 1564, Rückkehr der Merchants Adventurers nach Antwerpen: Januar 1565). Insgesamt hat sich Ramsay auf die ersten sechs Regierungsjahre der Königin Elisabeth konzentriert und nimmt seinen Gegenstand, die Stadt London, an einem bestimmten Punkt ihrer Geschichte aus immer neuer Richtung ins Visier. Dadurch werden verschiedenartigste Quellenbereiche provenienzspezifisch ausgenutzt und zu gezielter Aussage verbunden. So ersteht aus der personen- und korporationsgeschichtlichen Überlieferung die urbane Sozialstruktur Londons als detailliertes und doch klar umrissenes Ganzes: das Bürgerrecht auf der Basis von Hand-

werksgilden, nahezu vollkommene Personalunion von Stadtregierung (Lord Mayors) und führenden Merchants Adventurers, enge Verbindung von Hof und City — alles in deutlichem Kontrast zu der um etwa ein Fünftel größeren (um 1560: rd. 100 000 E.), von einer grundbesitzenden Oligarchie regierten und unabhängigkeitsehrgeizigen Stadt Antwerpen. Satellit ist London in seiner wirtschaftlichen Abhängigkeit von Tuchmarkt und Börse Antwerpen — bis gegen Ende der Regierung Mary Tudors eine wohlorganisierte Gruppe von Londoner Kaufleuten den Außenhandel fest im Griff hat, die Korporationen zu exklusiven Klubs des Großhandels umwandelt und sich des Schutzes der Krone erfreut, deren Schulden sie aus Handelsgewinn abträgt. — So entstehen, um nur ein weiteres Beispiel zu nennen, aus den State Papers (PRO), den jüngst erschlossenen Papieren von Samuel Pepys u. a. Englands Beziehungen zu Nordeuropa als mehr und mehr sich abzeichnende Alternative, die in rascher Entscheidung genutzt wird, als Anfang 1564 der spanisch-niederländische Kardinal Granvelle die Engländer in der Hand zu haben glaubte. Ramsay gewinnt auch hier aus überaus subtiler Detailarbeit die Synthese, angefangen beim Bedarf der Regierung Englands an deutschen Waffen und Söldnern, an zinsgünstigen Darlehen vom holsteinischen Geldmarkt (Kieler Umschlag, Heinrich Rantzau), den wirtschaftspolitisch angefärbten Hoffnungen auf die Hand der Queen sowohl im Hause Vasa wie bei Herzog Adolf von Holstein bis zu den gräflich-oldenburgischen Avancen, die am „Wendepunkt der englischen Wirtschaftsgeschichte schlechthin“ schließlich von Krone und Kaufleuten genutzt wurden. Wir verdanken Ramsay eine außerordentlich klarsichtige Erkenntnis und Wertung der Städte an Nordeuropas Küsten als einer durch Sozialsystem, Religion, Handelsgüter, (fortgeschrittene) Schiffbautechnik und (rückständige) Handelstechnik charakterisierten Gemeinschaft, gesichert und integriert durch die wirtschaftliche Spezialisierung von Stadtindividualitäten mit ausgeprägten Merkmalen urbaner Selbständigkeit, hierin gerade vor den klimatisch günstiger gelegenen, einem moderneren Handelsbereich zugewandten Atlantikstädten ausgezeichnet.

K. Friedland

G. D. Ramsay, *Industrial Discontent in Early Elizabethan London: Clothworkers and Merchants Adventures in Conflict* (The London Journal I, 2, 1975, 227—239). — 1973 begann The London Journal neu zu erscheinen. Es ist eine Review of Metropolitan Society Past and Present. Der Herausgeber ist V. Pearl, Reader in the History in the University of London. Es ist zu vermuten, daß diese Zeitschrift auch in Zukunft Artikel mit Interesse für die Hanse enthalten wird. Bei dem Streit zwischen den Londoner Tuchmachern und den Merchants Adventures, die G. D. Ramsay in seinem Artikel in dem ersten Heft der neuen Zeitschrift schildert, geht es um die Frage, ob die Merchants Adventures nur endgefertigte Tücher oder auch ungefärbte Rohtücher von London aus exportieren dürfen. 1566 wurde eine Art Kompromiß erzielt, der die Frage aber nicht abschließend beruhigte. Im Jahr darauf stießen die Londoner Tuchmacher übrigens auch mit den hansischen Stalhofkaufleuten zusammen. R. S.

Pauline Croft, *Free Trade and the House of Commons, 1605—1606* (EcHistRev. N. S. 28, 1975, 17—21). — Verf. zeigt, daß der Versuch, das Monopol der Company of Merchants im Spanienhandel nach dem englisch-

spanischen Frieden von 1604 wiederherzustellen, nicht so sehr durch ein allgemeines Unbehagen des Parlaments gegenüber Monopolen, als vielmehr durch die spezielle Feindseligkeit der „gentlemen, yeomen, farmers and others“ von Südwestengland in Frage gestellt wurde. Sie fürchteten, daß die Londoner, die die Company beherrschten, ihre Freiheit, in Spanien Korn und Fisch zu verkaufen, durchkreuzen würden. Viele von ihnen planten, die Kaperei, die ihnen jetzt verboten wurde, durch einen Handel mit Neufundlandfischen, die sie direkt zu den nach dem Frieden neueröffneten Märkten bringen würden, zu ersetzen.

G. D. R.

Theodor Gustav Werner, *Der Stalhof der deutschen Hanse in London in wirtschafts- und kunsthistorischen Bildwerken* (ScrMerc 2, 1973, 118 S.). — Der Titel könnte den Eindruck erwecken, daß sich die über 80 Abbildungen in dieser Arbeit sämtlich auf den Stalhof beziehen. Das ist jedoch nicht der Fall. Fast die Hälfte der Bilder steht in keinerlei Zusammenhang mit dem Londoner Hansekontor, sondern dient lediglich als Ersatzdokumentation — in Anbetracht fehlender authentischer Zeugnisse. Der Autor hat das von ihm zusammengetragene Material in vier Gruppen eingeteilt: der Stalhof in Städteansichten und -plänen, Innenräume und der Mensch in der hansischen Niederlassung (in dieser Rubrik erscheinen die Werke des Malers Hans Holbein d. J.), Handelsgüter sowie Urkunden und Grundrisse des Stalhofs. Verschiedene Abbildungen werden hier zum ersten Mal veröffentlicht. Besonders gelungen sind die stark vergrößerten Teilausschnitte von Ansichten und Gemälden. Zu ergänzen wäre diese Zusammenstellung durch den 1670 am Eingangstor des Hansekontors angebrachten Wappenstein, der sich heute im Guildhall Museum in London befindet, und durch die sechs bemalten Fenster in der Kirche von Thorney Abbey, die — wie H. Oettli überzeugend nachgewiesen hat — aus dem Stalhof stammen. Sämtliche Bilder sind vom Autor mit mehr oder weniger ausführlichen Erklärungen und Beschreibungen versehen worden, die allerdings trotz zahlreicher Anmerkungen kaum den Anspruch erheben können, neue Erkenntnisse für die Hanseforschung zu vermitteln. Dennoch ist diese Arbeit im Hinblick auf ein breiteres Publikum zu begrüßen, will sie doch die Möglichkeit geben, „die Geschichte des Stalhofs und seiner Kultur und damit auch ein Stück hansischer Geschichte nacherleben zu können“. Wissenschaftliches Interesse kann die als Anhang erschienene Studie über die Unterschiede zwischen den Stalhofgrundrissen von 1598 und 1667 beanspruchen, die nicht weniger als eine detaillierte Erörterung der Topographie des Stalhofs bietet. Nur wer sich wirklich einmal in diese Materie vertieft hat, wird die Schwierigkeiten ermessen, die sich im Hinblick auf die Klärung der internen lokalen Verhältnisse des Stalhofs ergeben. Es ist hier nicht der Ort, in eine ausführliche Diskussion der Ergebnisse einzutreten. Doch soviel sei festgestellt, daß Werner sich eindeutig gegen die Zuverlässigkeit des im Londoner Public Record Office befindlichen Stalhofgrundrisses aus der zweiten Hälfte des 16. Jh. ausspricht. Da diese Darstellung mit den bekannten zeitgenössischen Panoramaansichten von London nicht in Einklang zu bringen ist, gelangt Werner zu der Vermutung, daß die Skizze aus einer früheren Zeit stammen muß. Ob damit das letzte Wort in dieser Frage gesprochen ist, soll dahingestellt bleiben.

W. Lenz

SKANDINAVIEN

(Bearbeitet von *Erich Hoffmann*)

Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder fra vikingetid til reformationstid. Bd. XVIII (København 1974, Rosenkilde og Bagger, 723 Sp.). — An Stichworten, die für die Wirtschafts- und Handelsgeschichte wichtig sind, finden sich etwa: Takster (Sp. 83f., Abgaben in Geld und Naturalien); Talg (Sp. 103f., Talghandel, Naturalabgaben in Talg); Tegl (Sp. 149f., Beschaffenheit und Verwendung von Ziegeln im mittelalterlichen Skandinavien); Tegskifte (Sp. 166f., Beschaffenheit und Größenumfang der einzelnen Ackerstücke und die Betriebsform der Mehrfelderwirtschaft mit ihrem Fruchtwechsel); Tenn (Sp. 190f.; hier geht es vor allem um die Verwertung und Verwendung von Zinn, über die Preisentwicklung wird auf das Stichwort Metallhandel verwiesen); Textil (Sp. 234ff., nur Allgemeines mit vielen Verweisen); Tjära und Tjärahandel (Sp. 417f., Sp. 421f., Teererzeugung und Teerhandel); Told (Sp. 431f., mit vielen Verweisen auf Stichworte, die mit dem Bereich Zoll zusammenhängen. Die Zollprivilegien der Hansestädte werden dabei in besonderer Weise angeführt); Tomt bzw. Toft (Sp. 455f., Umfang an Areal und Beschaffenheit); Torp (Sp. 491f.); Torgfrid und Torvevaesen (Sp. 475f. und Sp. 530f., über Marktfrieden und Marktwesen im allgemeinen); Torskefiske (Sp. 506, Nachrichten über Fang, Verarbeitung und Verkauf von Dorschen); Tranhandel (Sp. 558f.) und Transithandel (Sp. 562f.). Weiterhin ist auf folgende Stichworte der Rechtsgeschichte wie allgemein interessierender Themen hinzuweisen: Sørøveri (Sp. 23f., der Schwerpunkt der Darstellung liegt im Spätmittelalter; die Vitalienbrüder sind nur kurz behandelt, es wird auf ein eigenes Stichwort verwiesen); Tidräkning (Sp. 270, hier geht es vor allem um nordische Besonderheiten der Zeitrechnung und der Tagesbezeichnungen); Tiend (Sp. 279, Kirchenzehnt); Ting und Tingsted (Sp. 334f. bzw. 373f.). *E. H.*

Den nordiske Adel i Senmiddelalderen. Struktur, funktioner og internordiske relationer (Rapporter til det Nordiske Historikermøde i København 1971, 9.—12. August, 133 S.). — Dieser Band enthält vier Rapporte über die Stellung des Adels in den jeweiligen skandinavischen Ländern. Der norwegische Beitrag stammt von Ole J. Benedictow, der dänische von Troels Dahlerup, der schwedische von Kjell-Gunnar Lundholm und der finnische von Jerker A. Eriksson. Dabei bringt der Beitrag von Benedictow den umfangreichsten Überblick, da er unter dem Terminus „Spätmittelalter“ die Jahre von 1319—1536 faßt und damit die norwegische Entwicklung von den Höhepunkten norwegischen Adelseinflusses auf das Staatswesen bis zum Aussterben der Hochadelsgeschlechter und zum Abstieg des Niedradels zu Beginn der Neuzeit verfolgt, wo dann von einem eigenen norwegischen Adel nicht mehr die Rede sein kann. Die übrigen drei Beiträge befassen sich vor allem mit den Entwicklungen im 14. und 15. Jh. Bei den gebotenen Definitionen des Adels legt man nach Ansicht des Berichterstatters zu wenig Wert auf die geblütsmäßige Sonderstellung dieses Standes und definiert ihn allein nach seinen staatsrechtlichen und soziologischen Bedingtheiten. Für den Leser der HGbl. sind besonders diejenigen Abschnitte der Rapporte interessant, welche über die Besitz- und landwirtschaftlichen Produktionsver-

hältnisse der Adligen als Grundbesitzer berichten. Hier war die Stellung des dänischen Adels weitaus bedeutsamer als in den drei anderen nordischen Staaten. Der Niederadel wurde in allen vier Ländern seit der Mitte des 14. Jh. von einer Krise heimgesucht, die mit den hohen Bevölkerungsverlusten durch die verschiedenen Pestwellen und den Veränderungen im Preisgefüge für landwirtschaftliche Produkte zusammenhängt. Anders als der Niederadel konnten die großen Familien mit dieser Krise leichter fertig werden. Auf ihren Besitzungen erfolgte die zukunftsfruchtige Umstellung von vorwiegend Getreideerzeugung zu immer bedeutenderer Viehwirtschaft. Alles in allem verschaffen die umfangreichen Rapporte einen guten Einblick in die Forschungslage zum Problem skandinavischen Adels im Spätmittelalter. — Vgl. dazu auch

Beretning, Foredrag og Forhandlingar ved det nordiske Historikermøde i København 1971; 1. Rapportdiskussion: Den nordiske Adel i Senmiddelalderen (9—35). Innerhalb dieser Diskussion über die oben genannten vier Rapporte zum Thema des nordischen Adels im Spätmittelalter ist vor allem der umfangreiche einleitende Beitrag von Erling Ladewig Petersen hervorzuheben, der die Grundgedanken der Vorträge klar zusammenfaßt und in einzelnen Punkten eigene interessante Ergänzungen bietet. 2. Sven A. Nilsson: Från Krig till Fred. Krigsmakt och Statshushållning under svenskt 1600-Tal (99—112). Dieser Vortrag bringt eine gute Zusammenfassung der vom Verfasser, L. Ekholm, H. Landberg, R. Nordlund, S. Lundquist, K. R. Böhme und anderen in den letzten Jahren erarbeiteten Ergebnissen zur Frage, wie die schwedischen Könige im 17. Jh. ihre weitgespannten Kriege finanzierten. Am Beginn steht die Notwendigkeit, bis zum Siege bei Breitenfeld noch den größten Teil der Ausgaben für das Heer aus Einnahmen in Schweden, den baltischen Provinzen und den preußischen Provinzen zu decken. Während der zweiten Hälfte des Dreißigjährigen Krieges und der Karl-Gustav-Zeit steht dann die den übrigen europäischen Staaten angegliche Form der Finanzierung „des Krieges“, indem zunächst von großen europäischen Bankiers Anleihen aufgenommen werden, die dann durch die Leistungen der eroberten feindlichen Gebiete aber auch der Verbündeten und schließlich auch durch die deutschen Zahlungen nach den Bedingungen des Westfälischen Friedens abgedeckt werden. Eine große Rolle spielen auch die Dotationen an Landgütern, die, soweit sie in später wieder geräumten Gebieten lagen, durch Finanzleistungen besiegtter Gegner oder durch neue Dotationen in den außerschwedischen Besitzungen des Reiches abgegolten wurden. Die Zeit Karls IX. brachte dann einen erneuten Umschwung. Die meist aus Söldnern bestehenden Heere in Deutschland und an den Grenzen der baltischen Provinzen waren besiegt und großenteils aufgerieben worden, als durch das Eingreifen der Dänen im „Schonenschen Krieg“ der Feind direkt ins schwedische Land einbrach. Diese Krise führte zum Rückgriff auf das alte „Indelnigs“-System, indem man vor allem Landeskinder in die Armee einstellte und sie durch Übertragung kleiner Bauernstellen finanziell abfand. Dies aber führte zu einem hohen Landbedarf von Staat und Krone und den großen Gutsreduktionen der karolingischen Ära. 3. Ole Degn, Perspektiver i eet Købmandsregnskabsmateriale fra Ribe fra første Halvdel af 1600-Årene (113—129). Der Verf. berichtet in diesem Vortrag über die Bedeutung der Rechnungs- und Aufzeichnungsbücher aus den Jahren 1602—1650 der Kauf-

leute Niels Hansen Grisbeck und seines Sohnes Hans Nielsen Friis aus Ribe sowie zweier großer Kaufmannsbücher des Sohnes von 1627—1650. Es handelt sich hierbei um einige der ältesten überhaupt in Dänemark erhaltenen Handelsbücher eines Kaufmanns. Der Vater war Ratmann in Ribe, der Sohn brachte es darüber hinaus sogar zum Bürgermeister. Beide gehörten also zu den Spitzen des Stadtpatriziats. In ihrem Handel dominierten Tuche und sonstige Textilien aller Art. Doch auch mit Getreide, Vieh, Fischen, Holz, Metall, Salz, Wolle und anderen Waren trieben sie ihre Geschäfte. Die Haupthandelsbeziehungen gingen nach Hamburg und Amsterdam, wobei den Tendenzen des Nordhandels folgend der Handel mit Hamburg von 1600—1640 langsam zurückging, der nach Amsterdam sprunghaft stieg. Von 1600—1639 wurden nur noch 60% der Importe aus Hamburg, schon 33,5% aus Amsterdam gedeckt, während noch um die Jahrhundertwende fast alle Importe aus Hamburg kamen. E. H.

DÄNEMARK. *Diplomatarium Danicum*, 1. Række, 1. Bd., Register 789—1052, udgivet af C. A. Christensen og Herluf Nielsen (København 1975, C. A. Reitzels Boghandel, 225 S.). — Die beiden Bearbeiter haben die Herausgabe dieses Bandes nach dem Tode von Lauritz Weibull (1960) übernommen. Sie konnten dabei auf umfangreiche Vorarbeiten des Verstorbenen zurückgreifen. Im Gegensatz zu den übrigen Bänden des Dipl. Dan. werden die Urkunden des Zeitraums von 789—1052 nur in Regestenform vorgelegt. In diesen Regesten (rund 500 Nummern) werden vor allem die Urkunden der anglodänischen Könige des kurzlebigen dänischen Nordseeimperiums, Papsturkunden und westeuropäische Urkunden, in denen Nachrichten über Wikingerfälle erwähnt werden, aufgeführt. Da in diesem Urkundenmaterial die Dänemark betreffenden Passagen oft nur einen kleinen Anteil ausmachen, ist die Herausgabe von Regesten durchaus gerechtfertigt, zumal alle diese Dänemark betreffenden Nachrichten im Originaltext in lateinischer oder angelsächsischer Sprache zitiert werden. Für die Zeit des dänischen Nordseeimperiums zur Zeit der ersten Hälfte des 11. Jh. sind mehrere Urkunden auch vollständig abgedruckt. Eine genaue Angabe der Fundorte erleichtert das Auffinden der vollständigen Urkundentexte in den englischen, französischen und deutschen Quellenpublikationen. E. H.

Kersten Krüger, *Die Einnahmen und Ausgaben der dänischen Rentmeister 1588—1628. Ein Beitrag zur frühneuzeitlichen Finanzgeschichte* (Marburg 1970, N. G. Elwert, 329 S.). — Die Hamburger Dissertation Kersten Krügers (1968) vermittelt einen materialgesättigten Einblick in die dänische Innen- und Außenpolitik vom Gesichtspunkt der Finanzgeschichte. Angelpunkt der Arbeit ist zweifellos die finanzwissenschaftliche Erörterung der Einnahme- und Ausgaberechnungen während der Zeit der vier Reichsverweser bis 1596 und der Regierungszeit König Christians IV. bis zum katastrophalen Abschluß im „Kaiser-Krieg“. Für den Hansehistoriker wertvoll werden weniger die Ergebniszahlen sein als vielmehr der Weg, auf dem diese Zahlen ermittelt werden: Betrachtungen der Einnahmekategorien (97ff.), Abrechnungstechnik (72ff.), Münzwerte (78ff.) usw. Der Verf. beginnt mit einer Betrachtung des wirtschaftsgeschichtlichen „Hintergrundes“ (16ff.). Diesen Hintergrund bilden wesentlich

die merkantilistischen Initiativen des Dänenkönigs, für die mit der vorliegenden Dissertation jetzt ein gut zugänglicher Abriss vorliegt (16—41). Das gleiche läßt sich sagen für „Die Verwaltung und Finanzverwaltung unter Christian IV.“, denen die Seiten 42—72 gewidmet sind. Den inhaltlichen Schwerpunkt der Arbeit stellen freilich die Einzelbetrachtungen der Einnahmen (97—217) und Ausgaben (217—306) dar. Die Analysen liefern dem Wirtschaftshistoriker nicht so sehr inhaltliche Ergebnisse als vielmehr Ansatzpunkte für Recherchen (vgl. z. B. die Abschnitte über Zölle, Einkäufe, Handwerker, Zucht- und Waisenhaus). Erwünscht wäre eine noch konsequentere, von den Quellen distanziertere Gegenüberstellung der finanz- und münzgeschichtlichen Aspekte des dänischen Haushaltswesens. Grundlegender Verdienst der Dissertation aber dürfte es sein, die infolge einer älteren Kontroverse über die Abgrenzung von staatlichem und königlichem Haushalt (Grundtvig/Lund 1876ff.) steckengebliebene Auswertung der Rentmeisterrechnungen wieder zu einem vordringlichen Forschungsanliegen gemacht zu haben.

Chr. Römer

Erling Ladewig Petersen, *Christian IV.s penge ud lån til danske adlige. Kongelig foretagervirksomhed og adelig gaeldstiftelse 1596—1625* (Københavns Universitet, Institut for Økonomisk Historie, Publikation 8, København 1974, Akademisk Forlag, 178 S. mit englischem „summary“). — Diese mit großer Sorgfalt unternommene Untersuchung, in welcher der Verf. seine Ergebnisse durch eine Fülle von statistischen Material veranschaulicht, wendet sich den persönlichen finanziellen Vorhaben Christians IV. während der ersten Hälfte seiner Regierung zu. Während der Jahre 1604/05 und 1618—21 kam es in großem Stil dazu, daß die königliche Kammer dänischen Adelsfamilien Geld auslieh. Im zweiten Fall waren die Summen noch bedeutender als in der ersten Periode, da der König nun nach dem gewonnenen Kalmarkrieg über die hohen Summen, die Schweden zur Auslösung von Elfsborg zahlte, und über die erhöhten Sundzollgebühren verfügte. Der Verf. sieht in der Anlage der Gelder durch Christian IV. eine deutliche Parallele zum Handeln etwa des schleswig-holsteinischen Herzogs Hans des Jüngeren oder norddeutscher Territorialfürsten, wie etwa des Markgrafen Johann von Küstrin. Während auf der einen Seite das große Geldvermögen den König in seiner ausgreifenden Außenpolitik zunächst gegen die Annäherung Schwedens an die wendischen Hansestädte und die Niederlande, dann in seinem Eingreifen in die norddeutsche Territorialpolitik zum Erwerb von evangelisch gewordenen Bistümern und zur Realisierung seiner landesherrlichen Ansprüche auf Hamburg, von der Zustimmung des dänischen Reichsrates zu seinem Handeln unabhängig machte, wirkte seine Geldanlage in dänischen Adelsgütern auch stark konjunkturbeeinflussend. Dem auf Export von landwirtschaftlichen Produkten eingestellten dänischen Adel bereiteten in den ersten Jahrzehnten des 17. Jh. größere Konjunkturschwankungen — bedingt durch den Wechsel von Krieg und Frieden zwischen Spanien und den aufständischen Niederlanden und die sich damit mehrfach ändernden Absatzverhältnisse — größere Schwierigkeiten. (Kleinere Betriebe, die sich nicht schnell anpassen konnten, fallierten.) Notwendige Investitionen und Landkäufe zwangen dabei zu erhöhter Kreditaufnahme, die auf dem Kieler Umschlag allein nicht mehr befriedigt werden konnte, so daß der König hier in großem Umfang Abnehmer für die von ihm gebotenen Kredite fand.

E. H.

Erling Ladewig Petersen, *Veritas et honor regis. Studier over Niels Slanges kilder og kildebehandling i hans fremstilling af Christian IV.' historie* (Odense University Studies in History and Social Sciences 21, 1974, Odense Universitetsforlag, 100 S.). — Der Verf. setzt sich in diesem Buch mit dem Quellenwert der im Jahre 1749 erschienenen Geschichte Christians IV. von Niels Slange auseinander. Er beschränkt sich dabei auf diejenigen Passagen des Werkes, welche die Jahre 1588—1613 behandeln. Denn nur diese Teile der Geschichte Christians IV. beruhen allein auf der Arbeit Slanges, während die späteren Teile von dem wesentlich bedeutenderen Historiker Hans Gram überarbeitet wurden, so daß sie weitgehend dessen „Handschrift“ zeigen. Das Werk Niels Slanges zeichnet sich nach dem Verf. durch eine ungeheure stilistische Breite aus, wie auch durch sein Unvermögen, Wesentliches von Unwesentlichem zu scheiden. Vieles in diesem Buch beruht auf reiner Kombination Slanges, in manchen Fällen dabei angeregt von vermeintlichen oder wirklich vorliegenden Andeutungen zeitgenössischer Quellen. Auszüge aus verlorenen Quellen, wie etwa in der Hvitfeldtschen Chronik finden wir bei Slange kaum. Immerhin gelang es dem Verf., in einigen Fällen Material verlorener Quellen aus Slanges Text zu erschließen, etwa den Versuch Herzog Hans des Jüngeren, Anteil an der Vormundschaftsregierung für Christian IV. zu erhalten oder Stellungnahmen des Königs zu seinem Konflikt mit dem Reichsrat im Jahre 1604. Wichtiger als das, was Slange an Nachrichten vermittelt, ist für den heutigen Historiker die Tendenz, die seinem Buche zugrundeliegt. Hier geht es vor allem um eine Rechtfertigung und Verherrlichung der Außenpolitik König Christians gegenüber den Anmaßungen des „böartigen“ schwedischen Nachbarn. Im Zusammenhang hiermit steht auch Slanges Verurteilung der Machtstellung des selbstsüchtigen dänischen Adels, der dem König die Abwehr der schwedischen „Anmaßungen“ laufend erschwerte. In seinen Auseinandersetzungen mit dem auf seine Privilegien bestehenden Adel erscheint so dem Königsdiener Slange der König Christian IV. auch als Vorkämpfer eines „Protoabsolutismus“ gegen die seiner Ansicht nach illegitimen Privilegien und Machtpositionen des Adels.
E. H.

Henrik Fode, *Islandhandel og fastlandsspærring* (Erhvervshistorisk Arbog 25, 1974, 7—34). — Der Verf. schildert die zum Teil erfolgreichen Versuche, von Dänemark aus den Islandhandel während der Kontinentalsperre (1807—1813) und der zu dieser Zeit erfolgten Besetzung Islands durch die Engländer, trotz der Bedrohung durch englische und französische Kaperschiffe, aufrechtzuerhalten.
E. H.

Esben Albrechtsen, *Den holstenske adels indvandring i Sønderjylland i det 13.—14. århundrede* (DHT 74, 1974, 81—152, mit deutscher Zusammenfassung). — Über das in diesem Aufsatz behandelte Problem liegt bereits von deutscher Seite die Kieler Dissertation von Harald Voigt (ZSHG 82, 1958, 51—138) vor („Die Einwanderung des holsteinischen Adels in das Herzogtum Schleswig und das Königreich Dänemark bis zum Jahre 1375“). Im Gegensatz zu Voigt und anderen deutschen und dänischen Vorgängern möchte der Verf. die Bedeutsamkeit der Verpfändung des Landes zwischen Eider und Schlei durch die Königinwitwe Mechthild an ihre Brüder, die holsteinischen Grafen, für den Beginn der Einwanderung holsteinischer Adliger nach Schleswig herab-

mindern. Denn man kenne keine Urkunden, nach welchen die Grafen holsteinischen Adligen Land übertragen hätten. Überhaupt ließen sich Verbindungen dieser ersten holsteinischen Großen in Schleswig mit den Schauenburgern nicht nachweisen, wohl aber gebe es früh solche zu den schleswigschen Herzögen aus Abels Geschlecht. Hierzu wäre anzumerken, daß sicherlich die Rolle der Herzöge für das Hineinziehen holsteinischen Adels nach Schleswig von ganz besonderer Bedeutung gewesen ist (dies hat man auch schon in den bisherigen Arbeiten der letzten Jahrzehnte wie bei Windmann und Voigt gesehen), aber es ist doch auffällig, daß die drei ältesten in Schleswig ansässig werdenden holsteinischen Adelsgeschlechter sich nach Orten benennen, die auf das Gebiet zwischen Eider und Schlei weisen (Sehestedt, Lembek, Schinkel). Weitere neue Gedanken bringt der Verf. vor allem im Zusammenhang mit Überlegungen darüber, welche wirtschaftlichen Gründe die Einwanderung der holsteinischen Adligen gefördert haben könnten. Die landwirtschaftliche Krise seit der Mitte des 14. Jh. betraf in gleicher Weise Schleswig und Holstein. Aber während sich der holsteinische Adel in beiden Ländern behaupten konnte, verschwand der einheimische dänische Adel in Schleswig in diesen Jahren fast völlig. Nach Ansicht des Verf.s muß der holsteinische Adel (vor allem was den häufig bezugten Rittersitel und die Kapitalkraft anbelangt) „Hochadel“ gewesen sein, während der einheimische schleswigsche Adel mit wenigen Ausnahmen dem Niederadel angehörte. Die Krise mit den sinkenden Einkünften der Grundherren habe vielen schleswigschen „Herremaend“ ihre Existenzgrundlage genommen, so daß sie ins Bauerntum abgesunken seien. Die größere Kapitalkraft der holsteinischen Großen habe diese die Krise besser überstehen lassen und dann dazu geführt, daß diese in Schleswig den einheimischen Adel völlig verdrängt und ersetzt hätten. Auch wenn die Einnahmen an Landgilde von den abhängigen Bauern damals abnahmen, galt wohl Landbesitz als solcher als krisensicher und ermunterte somit die holsteinischen Adligen zum Erwerb weiteren Grundbesitzes. Eine Reihe übersichtlicher Tabellen und eine umfangreiche Übersicht über urkundliche Nachweise holsteinischer Adelfamilien in Schleswig ermöglichen es dem Leser, die Ergebnisse des Verf.s zu überprüfen.

E. H.

Tore Nyberg, *Plattysk i Sønderjylland* (Historie. Jyske Samlinger, Ny Række XI, 2, 1975, 222—241). — Bei diesem Aufsatz handelt es sich um eine „Opposition“ zur „Disputats“ von H. V. Gregersen, *Plattysk i Sønderjylland. En undersøgelse af fortyskningens historie indtil 1600-årene* (Odense University Studies in History and Social Sciences 19, 1974, 393 S.). Ohne den Wert des verdienstvollen Buches von Gregersen mindern zu wollen, liefert der Verf. für den Bereich der Sprachenfrage in den Städten des Herzogtums Schleswig eine Reihe von kritischen Hinweisen, die wichtige Ergänzungen zu diesem Buch liefern. Für die Hanseforschung erscheinen dabei Hinweise auf die Rolle von deutschen Kaufleuten als Gästen in den schleswigschen Städten im 13. Jh. und die Bedeutung der Beziehungen zu Lübeck und den wendischen Städten wichtig, wodurch das Niederdeutsche in Schleswig eine Stütze fand.

E. H.

Ribe Rådstuedombøger (1527—1576 og 1580—1599). Aeldre danske Rådstueprotokoller og Bytingbøger, udgivet ved Erik Kroman (København 1974,

Selskabet for Udgivelse af Kilder til dansk Historie, 264 S.). — Seit 1935 gibt die oben genannte Gesellschaft eine Reihe älterer Rechtsprotokolle (Ratsprotokolle und Thingbücher) von repräsentativen Städten der verschiedenen Landesteile heraus. Nach Herausgabe der Rechtsprotokolle von Malmö und Helsingør wird nun diese Reihe mit den Riber Ratsprotokollen fortgesetzt. Städtische Gerichtsprotokolle liefern vorzügliches Quellenmaterial für die sozialen Verhältnisse einer Stadt, die Funktionen des Stadtreiments, die allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse und gewähren nicht zuletzt vorzügliche Einblicke in das tägliche Leben der betreffenden Stadt. Ribe hatte als Handelszentrum im 16. Jh. noch einiges von dem alten Glanz der Zeit des Mittelalters bewahrt. In den Protokollen werden Auskünfte über Handelsbeziehungen mit England/Schottland (London und Dundee), dem deutschen Hanseraum (Hamburg, Stade und Köln) und den Niederlanden (Amsterdam, Enkhuizen und Middelburg/Zeland) geliefert. Das Stadtleben trägt noch lange Zeit mittelalterliche Züge. So sind nicht weniger als neunzehn Gildennamen — meist nach Kirchenheiligen benannt — überliefert. Die Streitigkeiten vor Gericht haben oft wirtschaftliche Hintergründe, es geht oft um Erbschafts- und Vermögensfragen sowie Streitigkeiten über Grundstückskäufe und Handelsgeschäfte. Im privaten Bereich sind Eheauseinandersetzungen und Beleidigungsfälle häufiger. Für den Bereich der städtischen Selbstverwaltung werden Ratsanordnungen und Willküren überliefert. Interessant sind schließlich auch die häufigen in den Protokollen verzeichneten Briefe König Christians III. von Dänemark, der hier wie auch sonst in seinen Landen häufig mit Mandaten und Anordnungen persönlich in die Zustände der Städte und Ämter eingriff, um Mißstände abzustellen. Für den Gesamtstaat der oldenburgischen Könige ist er für diese Zeit der typische Vertreter des „Landesvaters“. Im Wirtschaftsbereich bremst er etwa Getreide- und Ochsenausfuhren, um das heimatliche Preisgefüge nicht zu erschüttern. Alles in allem stellt diese Quellenausgabe wichtiges Material für die vergleichende Städteforschung in vorbildlich edierter Form zur Verfügung. E. H.

J a n K o c k , *Byarkæologisk topografi i Aalborg* (hikuin 2, 1975, 186—196), bietet in Auseinandersetzung mit den herrschenden Meinungen eine gedrängte Übersicht über die Entwicklung des Stadtbildes von Aalborg vom Mittelalter bis zur Neuzeit. Er stützt sich auf die Analyse der naturräumlichen Voraussetzungen für das Wachstum des Ortes, auf erhaltene und vergangene Baudenkmäler und ihre Lage im Stadtgebiet, auf historisches und neuzeitliches Kartenmaterial und auf die — noch spärlichen — Ergebnisse der Stadtkernarchäologie. Die Frühgeschichte Aalborgs ist nach wie vor recht unsicher, festen Boden gewinnt auch K. erst mit dem 12. Jh. M. L.

A l e x W i t t e n d o r f f , *Alvej og Kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede* (Akademiske Forlag 1973, 348 S.). — Diese Abhandlung gibt in vorzüglicher Weise Aufschluß über die Verkehrsverhältnisse in Seeland während des 16. und 17. Jh. Es geht dabei sowohl um das topographische System der öffentlichen Landstraßen (Alveje) wie der privaten Königsstraßen (Kongeveje), welche erst im 17./18. Jh. der allgemeinen Benutzung zugänglich gemacht wurden. Außerdem werden Verkehr und Gütertransport in ihren Einzelheiten erschlossen, so daß man gut über Wagentypen, Fuhrleute, Postwesen, Reisegeschwindigkeit und ähnliches informiert

wird. Ebenfalls wird über die Verwaltung und Instandhaltung der Landstraßen berichtet. Alles in allem eine vorzügliche Abhandlung zur Verkehrsgeschichte der frühen Neuzeit. E. H.

SCHWEDEN. *Diplomatarium Suecanum*, utgivet av Kungl. Vitterhets Historie- och Antikvitetsakademien och Riksarkivet, Bd. X, H. 2, 1373—1374 Juni, utarbetat av Jan Öberg (Stockholm 1974). — Dieser Band enthält Urkunden aus der Zeit des übermächtigen Einflusses des Reichsdrosten Bo Jonsson während der Regierungszeit Albrechts II., dabei liegen vor allem Bezeugungen über innerschwedische Grundstücks- und Vermögensangelegenheiten vor. Die hier agierenden Personen gehören meist dem schwedischen Reichsadel oder den Bischöfen und Äbten der schwedischen Kirche an. Die Bedeutung des Einflusses von Bo Jonsson wird an vielen Stellen deutlich. Unter den Adligen befinden sich eine Reihe von mecklenburgischen Herren, die mit Albrecht III. ins Land gekommen waren. Der schwache König Albrecht III. ist mit der Vergabe von Privilegien und Schenkungen vertreten. Auch der abgesetzte König Magnus Eriksson und sein Sohn Haakon VI. von Norwegen urkunden noch für Westgötaland, wo sie mit Grundbesitz und verschiedenen Einkünften für den verlorenen schwedischen Thron abgefunden waren. Ebenfalls sind Verträge zwischen Albrecht II. von Mecklenburg und seinem Sohn Albrecht III. von Schweden auf der einen Seite und Kaiser Karl IV. mit seinen Söhnen auf der anderen Seite mit aufgenommen worden (sie sind bereits im MUB vollständig abgedruckt). Es handelt sich dabei um den Fürstenberger Vertrag vom 6. 6. 1373 (Nr. X 240 und X 241), in welchem Karl IV., als Dank für die Hilfe, die er vom Mecklenburger beim Erwerb Brandenburgs erhalten hatte, nun versprach, Albrecht III. bei der Behauptung des schwedischen Thrones zu unterstützen und die Thronansprüche Albrechts des Jüngeren (IV.) auf den dänischen Thron zu fördern, sowie die bestätigenden Verträge von Tangermünde (X 316 vom 28. 4. 1374) und Guben (X 322 vom gleichen Datum). Mit diesen Verträgen suchte sich Albrecht II. von Mecklenburg die aktive Unterstützung des Kaisers im Fall des künftigen Thronstreits nach dem für die nächsten Jahre erwarteten Tode Waldemars IV. von Dänemark zu gewinnen, um die Thronkandidatur seines Enkels Albrecht des Jüngeren gegen gleichgerichtete Wünsche Haakons VI. und Margarethes von Norwegen zugunsten ihres Sohnes Olaf durchzusetzen. Für die Hanseforschung liegen in diesem Bande nur wenige interessierende Briefe und Urkunden vor. In einem Schreiben vom 21. 9. 1373 berichten Bürgermeister und Rat von Visby den Lübeckern über Verhandlungen mit den Novgorodern über den Peterhof (Nr. X 256a). Bürgermeister und Rat von Visby bzw. von Lödöse und Kalmar bitten die Lübecker, jeweils Bürger ihrer Stadt in Erbschaftsangelegenheiten bzw. beim Eintreiben einer Geldforderung zu unterstützen (X 251, X 314 und X 325). Der Rat von Reval setzt sich in einem Schreiben vom 31. 1. 1374 für einen in Schweden verhafteten Bürger beim Reichsdrost Bo Jonsson und beim Vogt von Viborg ein (X 302). E. H.

Eine *Geschichte Schwedens* (Istorija Švecii. Hg. vom Institut vseobščej istorii Akademija nauk SSSR, Autoren: A. S. Kan, G. A. Nekrasov, I. P. Rozdorožnyj, O. V. Černyševa, I. P. Šaskol'skij, Ju. V.

Kudrina, Moskau 1974, 720 S.) wird erstmals von einem sowjetischen Autorenkollektiv vorgelegt. Sie reicht von der ersten Besiedlung im Neolithikum bis in die 70er Jahre des 20. Jh. Acht von 13 Kapiteln beziehen sich auf die Zeit vor dem 19. Jh. Das 14. Kapitel verzeichnet Schwerpunkte aus der Geschichte der schwedischen Kultur. Vorausgeschickt wird eine Einführung in die schwedische Historiographie (7—25) von A. S. Kan und eine Übersicht über die russisch-sowjetische (G. A. Nekrasov) und baltische (Ch. A. Pijrimjaë) Geschichtsschreibung, soweit sie sich auf Schweden bezieht (26—38). Neben einer Bibliographie (677—90) enthält das Werk eine chronologische Übersicht, Indizes für Personennamen und geographische Bezeichnungen, ein Verzeichnis der Illustrationen und sechs Karten. Inhaltlich geben die Autoren der ökonomisch-sozialen Entwicklung verschiedener Ebenen und Studien besonders breiten Raum. Im Rahmen des Handels und der politischen Außenbeziehungen wird das schwedisch-russische Verhältnis vorrangig beachtet. — Interessant wird es sein zu erfahren, ob das marxistisch konzipierte, seit 1968 sorgfältig vorbereitete und von vielfach ausgewiesenen Autoren erarbeitete Werk, das sich betont in das Zeichen eines guten sowjetisch-schwedischen Einverständnisses stellt, ins Schwedische übersetzt wird. Ingvar Anderssons *Sveriges Historia* (1943) erschien bald nach dem Krieg, 1951, auf Russisch. E. H.-G.

Gudrun Utterström, *Die mittelalterliche Rechtssprache Schwedens. Einige quellenkritische und sprachliche Beobachtungen* (The Nordic Languages and Modern Linguistics 2. Proceedings of the Second International Conference of Nordic and General Linguistics, University of Umeå, June 14—19, 1973, 734—748). — Der Verf.n geht es in diesem Aufsatz vor allem um die Frage, ob man das Dalarecht (d. h. das codifizierte Recht der Landschaft Dalekarlien) auf einen frühen Zeitpunkt datieren könne und ob es überhaupt möglich sei, innerhalb der schwedischen Volksrechte neuere und ältere Bestandteile, die also schon lange vor der Codifizierung im mündlich überlieferten Recht festlagen, zu unterscheiden. Im Gegensatz zu Arbeiten von Ståhle (1958 und 1965) und Wessén (1968) kommt die Verf.n bei ihren Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß man nach sprachlicher Analyse das Dalarecht nicht als besonders altertümlich bezeichnen könne. Der Anschein der Altertümlichkeit sei wohl eher daraus zu erklären, daß die Bauerngesellschaft Dalekarliens sich nicht nur geographisch im mittelalterlichen Schweden in Randlage befunden habe. Hier hätten sich urtümlichere Rechtsverhältnisse länger bewahrt. So gäbe es keine Beweise dafür, daß Teile dieses Rechts vor dem Jahre 1318 entstanden sein könnten (dies ist die ungefähre Datierung nach Schlyter, dem Hg. der mittelalterlichen Rechte Schwedens im 19. Jh.). Im Gegensatz zur sonst meist in Schweden heute geltenden Auffassung ist die Verf.n im übrigen nicht der Ansicht, daß man in den schwedischen Rechten verschiedene Altersschichten voneinander unterscheiden oder darin Reste eines ursprünglich mündlich formulierten Textes finden könne. Sie weist darauf hin, daß die dänischen Wissenschaftler Erik Kroman und Stig Juul für die dänischen mittelalterlichen Rechte zu ähnlichen Überlegungen gelangt seien. E. H.

Sven Lundquist, *Rörlighet och social struktur i 1610-talets Sverige* (SHT 94, 1974, 192—258, mit englischem „summary“). — In den Jahren 1619

bis 1622 entsandte der schwedische König Kommissionen ins Land, die zu untersuchen hatten, ob die von 1613—1618 zur Auslösung des von den Dänen eroberten Elfsborg erhobene Steuer auch wirklich von allen Reichsbewohnern bezahlt worden war. Daraufhin wurden Listen angelegt, welche alle Einwohner des Landes von fünfzehn Jahren aufwärts umfaßten. In manchen Fällen können aber aus anderen gleichzeitigen Listenaufstellungen Auskünfte über die Zahl der Jugendlichen und Kinder erschlossen werden. Das vorgelegte Material ermöglicht es dem Verf., manche Einsichten über die sozialen Verhältnisse innerhalb der damaligen schwedischen Bevölkerung, wie auch über Wanderbewegungen — die zum Teil mit „Steuerflucht“ zusammenzuhängen scheinen — innerhalb Schwedens zu gewinnen. E. H.

Roland Nordlund, *Kontribution eller satisfaktion. Pommern och de svenska krigsfinanserna 1633* (SHT 94, 1974, 321—402, mit englischem „summary“). — Der Verf. wendet sich in seinem Aufsatz dem interessanten Problem zu, unter welchen Bedingungen Schweden nach Gustav Adolfs Tod zwischen 1632—1634 dazu bereit war, den deutschen Krieg insgesamt zu beenden oder gar einen die evangelischen Bundesgenossen nicht berücksichtigenden Sonderfrieden zu schließen. Das Problem ist als solches der bisherigen Forschung bekannt. Man weiß um Oxenstjernas Bemühungen, vor allem Pommern zu sichern wie um Bestrebungen, das Engagement der schwedischen Feldarmee abzubauen und den deutschen Protestanten größere finanzielle und militärische Bürden zur Stützung der gemeinsamen Sache aufzuerlegen, ja um die Bereitschaft Schwedens, den Krieg zu beenden, wenn die evangelischen Bundesgenossen dazu bereit seien, den Schweden Pommern als Satisfaktionsleistung zu übereignen. Allerdings wurde bisher noch nicht im Detail untersucht, was von diesen Planungen schwedischerseits nun in Wirklichkeit ernsthaft unternommen wurde. Dies wird vom Verf. in sehr umfangreichen, sehr sorgfältigen und exakten Quellenuntersuchungen ausgeführt. Auf der einen Seite wird erkennbar, daß in den Jahren des untersuchten Zeitraums schwedische nationale Einheiten auf den Raum Pommern konzentriert wurden. Das Land hatte die Versorgung der Truppen zu übernehmen, dafür wurden die Kontributionen erleichtert. So sollte wohl die Bevölkerung für Schweden gewonnen und die Annexion vorbereitet werden. Als die Lage Schwedens sich weiter verschlechterte, die deutschen Verbündeten Schwierigkeiten machten (Brandenburg war nicht dazu bereit, auf den Erbanspruch auf Pommern zu verzichten. Sachsen sträubte sich gegen Schwedens Führungsanspruch, beide traten nicht dem festeren deutsch-evangelisch/schwedischen Bündnis im Heilbronner Bund bei), die französischen Subsidien und holländischen Kredite zeitweise versiegten und Schweden in Schlesien militärische Niederlagen gegen die Kaiserlichen erlitt, waren Oxenstjerna und der Reichsrat zu einer weiteren Minderung der schwedischen Forderung bereit. Man erwog, nur noch Teile Pommerns mit den wichtigsten Häfen zu fordern, ja schlimmstenfalls auf Pommern ganz zu verzichten und sich mit einer Abfindung von 60 Tonnen Gold zu begnügen. Dann aber kam es zur katastrophalen Niederlage Schwedens und des Heilbronner Bundes bei Nördlingen. Süddeutschland ging an die Kaiserlichen verloren, Brandenburg und Sachsen verließen das schwedische Bündnis, und die kaiserliche Partei konnte hoffen, die Schweden mit militärischer Gewalt, ohne sie mit Landabfindungen

oder Geldzahlungen zu beschwichtigen, von deutschem Boden zu vertreiben. Damit zerschlugen sich alle Friedenspläne. *E. H.*

Kjell-Håkan Arnell, Karna Jönsson, *Arkeologiska undersökningar i Gamla Staden i Kalmar* (Kalmar Län 1975, 31—53), geben zunächst eine kurze Übersicht über die Stadtgeschichte von Kalmar nach historischen Quellen für Mittelalter und Neuzeit, und suchen dann die vor allem im Zuge von Bauarbeiten beobachteten und gesicherten Bodenfunde und Befunde auszuwerten. Eine Karte (49) dokumentiert mit der Eintragung solcher „Fundplätze“ die außerordentlich rege bodendenkmalpflegerische Tätigkeit und ihre Bedeutung für die Stadtgeschichte. Grabungen, die nicht unter solchen Zwängen standen, wurden 1975 eingeleitet. Ein Runenstein erwähnt den Ort erstmals für die Zeit um die Jahrtausendwende; nach Ausweis von Siedlungsfunden, zumal auch der Gräberfelder hat damals der Ort aber schon mehrere Jahrhunderte kontinuierlich bestanden. Schiffsfunde dokumentieren die Bedeutung Kalmars als Hafentort für die Zeit vom 13. bis zum 17. Jh. *M. L.*

Tord O:son Nordberg, *Gamla Stan i Stockholm. Kulturhistorisk beskrivning hus för hus Bd. I (Kvarteren Achilles-Glaucus)* (Monografier utgivna av Stockholms Kommunalförvaltning 35, 311 S., 1 Kte., 143 Abb.). — Dieses Buch ist das erste in einer geplanten Reihe von weiteren Bänden, welche genaue Berichte über die Geschichte jedes einzelnen Hauses der Altstadt von Stockholm liefern. Soweit vorhanden wird auch die zu jedem Hause erschienene Literatur verzeichnet. Eine ganze Reihe von Hausplänen und historischen wie heutigen Abbildungen veranschaulicht die jeweilige Baugeschichte. *E. H.*

Stockholms Tänkeböcker från år 1592, utgivna av Stockholms Stadtarkiv, Del XI: 1619; red. av Sven Olsson och Naëmi Särnquist (Stockholm 1974). — Dieser Band enthält: 1. Die Konzeptversion des Tänkebok der Vorstadt von Stockholm (7. 1. — 16. 10. 1619) 1—131; 2. Die Reinschrift des Tänkeboks der Stadt Stockholm (11. 10. — 11. 12. 1619) 133—169; 3. Beilagen zu 2., 171—178; 4. Die Konzeptversion des Tänkeboks der nördlichen Vorstadt von Stockholm 193—243. A. v. Brandt hat bereits früher auf die große Bedeutung dieser Quellenedition für die Städteforschung hingewiesen (HGbl. 93, 195). Auch der Band für das Jahr 1619 bietet hochinteressante Einblicke in das tägliche Leben der Stadt Stockholm. Hauptbeteiligte an den Rechtsstreitigkeiten sind verständlicherweise vor allem Handwerker, aber auch Kaufleute, Schiffer und Bootsleute (Matrosen). Daneben macht sich auch das Vorhandensein der königlichen Zentralverwaltung und Hofhaltung mit Beamten, Schreibern und Hoftrabanten bemerkbar. Wie in den Vorjahren erscheinen Offiziere und Soldaten häufiger vor Gericht, ein Zeichen dafür, daß auch nach dem Ende des Kalmarkrieges mit Dänemark (1613) die Kämpfe mit Russen und Polen unvermindert weitergingen und Schweden stark gerüstet blieb. Die Streitfälle, über die vor Gericht verhandelt wurden, erinnern in ihrer Art sehr an entsprechende in den gleichzeitigen Rats- und Kämmereigerichtsprotokollen norddeutscher Städte. Häufig geht es um Totschlag, Beleidigung, Schlägerei und Mißhandlung. Auch Diebstahl ist häufig. Ehebruchsfälle und Ehestreitigkeiten stehen zur Untersuchung wie auch die vielen Schwängerungsfälle unver-

heirateter Mägde. Letztere ein Zeichen dafür, welche Komplikationen es mit sich bringen mußte, wenn bei den meist geschlossenen Handwerksämtern die Zahl der Meister stark eingeschränkt war und daher viele Gesellen nicht an Heirat denken konnten. Aus der gleichen Quelle entspringt das Problem der „Bönhasen“, der handwerklichen „Schwarzarbeiter“, die von den Ältermännern der Handwerksämter hier wie anderswo unnachlässig aufgespürt wurden. Im wirtschaftlichen Bereich geht es oft um Grundstücksstreitigkeiten wie um Auseinandersetzungen über nichtgezahlte Schulden. Im Handelsbereich tauchen vor allem Lebensmittelprodukte, aber auch Kupfererz als Streitobjekte auf. Im Hansebereich fanden die Stockholmer Kaufleute — was die Gerichtsprotokolle anbetrifft — Handelspartner vor allem in Danzig, dann auch in Lübeck und Rostock wie Hamburg und Königsberg. E. H.

Hans Sundström, *Bebyggelse utvecklingen i övre Norrland under Senmedeltiden. Kritiska synpunkter på källor och metoder* (Scandia 40, 1974, 192—205). — Die bisherige Forschung glaubte vom 15. bis zum frühen 16. Jh. einen starken Anstieg der Bevölkerungszahl in Nordschweden und Nordfinland feststellen zu können. Man glaubte dabei die „rökar“ des Schatzregisters von 1413 mit den „mantal“ des Erdbuches von 1543 gleichsetzen zu können, indem man beide gleich einem besteuerten Bauernhaushalt setzte. Der Verf. weist nun nach, daß ein „rök“ mehrere Haushalte umfassen konnte. Daraufhin stellt der Verf. mit Recht die bisherigen Forschungsergebnisse in Frage, die für das behandelte Jh. mit einer sehr starken Bevölkerungsvermehrung rechneten (1543 waren es 6 mal mehr mantal als 1413 rökar). Auf jeden Fall kann die Vermehrung der Bevölkerung nicht so stark gewesen sein, wie angenommen wurde. E. H.

NORWEGEN / ISLAND. Knut Helle, *Stavanger. Fra Våg til By*, utgitt av Stavanger Kommune til Byjubileet (1975, 222 S.). — In diesem Buch untersucht der Verf. die Anfänge der Stadt Stavanger. Er unterzieht dabei den Stadtnamen, die frühesten Nachrichten aus Skaldengedichten und Sagas sowie dann das seit dem 13. Jh. langsam umfangreicher werdende Urkundenmaterial einer mit großer Akribie vollzogenen gründlichen Untersuchung und zieht dabei archäologische Forschungsergebnisse wie auch topographische Befunde der Geomorphologie des Raumes um Stavanger häufig als Vergleichsmaterial heran. Der Name deutet auf „stav“- („Stock“, „Stab“, „Pfahl“) und -„angr“ („Bucht“). „Stav“- dürfte auf eine stabähnliche Felsformation oder eine naturgegebene, möglicherweise aber auch von Menschen errichtete Grenzmarke hinweisen. Weniger wahrscheinlich hält der Verf. die Ableitung des ersten Teiles des Stadtnamens von „Stab“ im Sinne eines Phallossymbols — in diesem Falle besäßen wir einen Hinweis auf ein an dieser Stelle vorhanden gewesenes germanischheidnischen Heiligtum —, möchte aber diese Deutungsmöglichkeit nicht gänzlich ausschließen. Von den drei im Raume der Stadt Stavanger vorhandenen Buchten entscheidet sich der Verfasser mit vollem Recht für „Vågen“ als der namengebenden Bucht, denn diese führt direkt auf den frühesten Kern der Siedlung mit Dom und Bischofshof zu. In den 1120ern wurde das Bistum Stavanger eingerichtet. Möglicherweise ist der Bischofshof aus dem schon früher bezugten Hof Eiganes herausgewachsen. Unklar bleibt, ob Stavanger schon

vor Entstehung des Bischofssitzes als Handelsort vorhanden war. Immerhin bestanden hier gute Hafenverhältnisse und der Ort besaß eine zentrale Lage für ein verhältnismäßig dicht besiedeltes und landwirtschaftlich gut erschlossenes Umland. So hätte ein solcher Handelsort etwa auch der Mittelpunkt eines alten „Viertels“ werden können. Doch fehlen exakte Quellenhinweise auf ein bereits vor dem 12. Jh. vorhandenes Handelszentrum. Immerhin liegen aber Indizien vor, die hierfür sprechen könnten. — Der in der ersten Hälfte des 12. Jh. erbaute Dom weist sowohl englische wie auch kontinentale Stileinflüsse auf. Im Laufe des folgenden Jahrhunderts traten zum Dom und Bischofshof weitere Kirchen, ein St. Olaf-Augustinerkloster und Hospitäler. König Magnus Erlingson (1162—1184) schenkte nach dem Bericht einer Urkunde König Haakon Hakonarsons (aus der Zeit zwischen ca. 1226—1245), welche die Privilegien des König Magnus bestätigte, dem Bischof den Ort Stavanger samt dem hier zu erhebenden Ledingschatz und dem kgl. Anteil an den Strafbußen aus den Gerichtsgefällen. Dabei scheint allerdings nicht der ganze Grund des Ortes in bischöfliche Hand gefallen zu sein, denn es gibt weiterhin dort umfangreichen königlichen Besitz. In den Urkunden Stavangers ist jedoch nie von einem königlichen Amtsträger („Gjaldker“) die Rede, sondern von einem bischöflichen „Arman“, der die dem Bischof zustehenden Gefälle einzog und dessen Amtsstellung mit der des „Byfogd“ (Stadtvogt), der seit dem 14. Jh. überliefert ist und ebenfalls im Auftrag des Bischofs handelte, wohl identisch sein wird. Der königliche Sysselmann in Rogaland vertrat in Stavanger nach den Urkunden nur die Interessen des Königs im allgemeinen, ohne direkt in die Angelegenheiten der Stadt einzugreifen. So ist es nach Ansicht des Verf. im wesentlichen die Schaffung des Bischofssitzes gewesen, die Stavanger zu einem bedeutenden Handelsort und zur Stadt werden ließ, anders als etwa bei Drontheim, Bergen und Oslo, bei denen die Förderung durch den König eine besondere Rolle spielte. In der Zeit von der zweiten Hälfte des 12. bis zur ersten Hälfte des 13. Jh. stieg damit Stavanger zu einer solchen Bedeutung auf, daß es als Stadt im Sinne dieser Zeitepoche angesehen wurde. Anders als bei den übrigen Städten des mittelalterlichen Norwegen ist uns die Grenze des Stadtfeldes von Stavanger unbekannt. Aufgrund von Urkundennachrichten gelingt es dem Verf., eine Reihe von mittelalterlichen Gebäuden und Höfen im Stavangergebiet topographisch festzulegen. Nach Grundstücksverzeichnissen von 1560 und 1600 schließt man auf Bevölkerungszahlen Stavangers um 200 bzw. 800 Einwohner. In diesen Grenzen dürfte sich nach Ansicht des Verf. auch die ungefähre mittelalterliche Bevölkerungszahl gehalten haben. Nach dem Zeugnis der spätmittelalterlichen Quellen lebte die Bevölkerung der Stadt von Handel, Handwerk, Fischfang und Ackerbau. Die Einfuhr an Gebrauchsgütern kam schon nach den ältesten archäologisch bezeugten Anzeichen aus dem Raum der Rhein- und Wesermündung wie aus England. Die Ausfuhren Stavangers waren vor allem Trockenfische und Holz. Hier waren natürlich ebenso wie bei der Einfuhr ausländische — bald vor allem hansische — Kaufleute mit ihren Schiffen führend beteiligt. Über die Selbstverwaltungsorgane der Stadt im Mittelalter gibt es keine Quellenzeugnisse. Obwohl das „Bylov“ König Magnus Lagabøters von 1276 nicht für Stavanger galt, ist hier doch mit ähnlichen Verhältnissen, wie sie im Bylov für die großen norwegischen Städte geschildert werden, zu rechnen, nur daß sich hier eben ausnahmsweise das Heranwachsen der bürgerlichen

Organe unter der Herrschaft des Bischofs, nicht des Königs, vollzog. So hat es wohl auch in Stavanger die Bürgerversammlung des Stadtthings gegeben und einen Rat mit richterlichen und Verwaltungsfunktionen. Das Handelsprivilegium Erichs von Pommern aus dem Jahre 1494 setzt dann das Vorhandensein von Ratmännern voraus. Alles in allem stellt so das Buch Helles über Stavanger einen sehr bedeutungsvollen Beitrag zur mittelalterlichen Stadtgeschichte Norwegens dar, der auch in seinen allgemeinen methodischen Ansätzen für den Städteforscher viele Anregungen aufzuweisen hat. E. H.

Oslo wird zum erstenmal von Ordericus Vitalis für das frühe 12. Jh. erwähnt. Aufschlüsse über die frühe Gestalt des Ortes haben die Ausgrabungen im Stadtgebiet, nördlich der Alna-Mündung, gebracht, über die P e t t e r B. M o l a u g, *Oslo im Mittelalter* (Zeitschr. für Archäologie des Mittelalters 3, 1975, 217—260), berichtet. Bevorstehende Straßenbauten boten die Möglichkeit zur Freilegung größerer Flächen; wiederkehrende Brandschichten, die den mittelalterlichen Holzbauten zu verdanken sind, ermöglichten schöne stratigraphische Befunde. Die ältesten Fundschichten reichen bisher in die erste Hälfte des 11. Jh.; sie spiegeln ein eher dörfliches Milieu; Wohnhäuser mischen sich mit Vieh- und Lagerschuppen; das Handwerk dominiert dem Fundniederschlag zufolge noch nicht. Städtisches Leben — dichtere Bebauung, verstärkte nicht-landwirtschaftliche Tätigkeit — lassen die Fundschichten des 13./14. Jh. erkennen; mindestens von dieser Zeit an bleiben die „Hauptstraßen“ im Grabungsareal stabil. Kleinfunde bieten vielfältige Aufschlüsse über Wirtschaften, Wohnen, Tracht und Schmuck, Spielgerät. Auffallend reichhaltig ist das mittelalterliche Schuhwerk repräsentiert (ca. 1000 Lederreste unterschiedlichen Bearbeitungsstadiums). Oslos Handelsbeziehungen und deren Veränderungen werden anhand der Keramik verfolgt; ein Unternehmen, das deswegen erfolgreich ist, weil die Produktionsstätten im Nordseeküstenraum und seinem Hinterland in den letzten Jahren zunehmend besser bekanntgeworden sind. Die ältesten Fundschichten in Oslo sind ausgesprochen keramikarm, Specksteingefäße scheinen als Kochgefäße gedient zu haben. Deutsche Keramik überwiegt im 12./13. Jh., danach — seit etwa der Zeit um 1300 — die englische Keramik bei einem relativ starken Anteil von Siegburger Steinzeug. Schließlich setzt sich die heimische Keramikfertigung gegen diese ausländische Konkurrenz durch. M. L.

Knut Helle og Ingvild Ø. Sølvsberg, *Bergens eldste kjente grensemerker* (Bergens Historiske Forening Skrifter 74, 1974, 151—202). — Nach dem von König Magnus Lagaboter 1276 verliehenen Stadtrecht für Bergen umfaßte die Grenze für die Jurisdiktion der Stadt ein weit über den bebauten Grund der städtischen Siedlung hinausreichendes Areal. Der Umfang des Stadtgebiets war demnach viel größer als in der frühen Neuzeit, als es nach dem Streit mit Erik Rosenkranz (1565—66) eingeschränkt wurde. In diesem Aufsatz werden die in der Urkunde des Königs Magnus genannten Fixpunkte der Stadtgrenze teils direkt erschlossen, teils werden einleuchtende Identifikationsversuche unternommen. Das Stadtgebiet wurde nicht nach natürlichen Grenzen festgelegt, sondern umfaßte den Raum, in welchem die Stadtgemeinde, Klöster und Kirchen der Stadt, aber auch einzelne in der Stadt ansässige Einzelpersonen wirtschaftliche Interessen besaßen. Zu dem eigentlichen Stadtfeld, mit Vieh-

weide, Fischereimöglichkeit und Versorgungsraum für Brennmaterial traten so auch die Bereiche der Höfe, die von kirchlichen Institutionen und Privatpersonen teils selbst bewirtschaftet wurden oder die an von ihnen abhängige Bauern ausgegeben worden waren. Eine der Abhandlung beigelegte Karte gibt Auskunft über den teils gesicherten, teils wahrscheinlich gemachten oder nur vermuteten Verlauf der Stadtgrenze von 1276. E. H.

Grethe Authén Blom, *Magnus Lagabøters Bylov og Trondheim. Med en innledning om Bergen bylovs overføring til rikets øvrige kjøbsteder* (Trondhjemske Samlinger 9, 1974, 99—145). — In einer sehr exakten Quellenuntersuchung kommt die Verf.n zu dem Ergebnis, daß König Magnus Lagabøters Bylov zunächst allein auf die im 13. Jh. größte Handelsstadt Norwegens, Bergen, zugeschnitten war, aber noch während der Regierungszeit dieses Königs auf Oslo, Tønsberg und Nidaros/Drontheim ausgedehnt wurde. Die Beschränkung des Bylovs auf diese vier Städte wurde schon früher verschiedentlich vermutet, der exakte Nachweis hierfür ist aber eigentlich erst durch die Verf.n erbracht worden. Weiterhin macht die Verf.n es mit guten Gründen in genauen Quellenanalysen glaubhaft, daß das Bylov durch die königliche Kanzlei noch zur Zeit König Magnus Lagabøters etwa zwischen 1276 und 1280 den Drontheimern und ihrem Erzbischof zugesendet wurde. Diese hätten dann nach der Verf.n entweder das Bylov in seiner ursprünglichen Form angenommen und dann bald für ihre neuen Verhältnisse überarbeiten lassen, oder aber erst das auf Bergen und seine Verhältnisse bezogene Stadtrecht für Drontheimische Zustände überarbeiten lassen und dann erst durch Thingbeschuß übernommen. Diese Überarbeitungen dürften etwa um das Jahr 1300 erfolgt sein. Weitere Ergänzungen seien dann im zweiten Jahrzehnt des 14. Jh. hinzugefügt worden. E. H.

Njörður Njarðvík, *Island i forntiden* (Stockholm 1973, Wahlström u. Widstrand, in dänischer Übersetzung: *Islands ældste historie. Fra landnam til fristatens fald. På Dansk ved Anne Marie Berg. 109 S. Gyldendals Uglebøger, København 1974*). — Dieser Band bietet auf verhältnismäßig kleinem Raum einen guten Einblick in die frühe Geschichte Islands. Hier werden Entdeckung, Landnahme und Besiedlung wie die Institutionen der losen von der aristokratischen Führungsschicht beherrschten Staatlichkeit (Allthing, Lokalthinge, Viertel; Recht und Gerichtswesen) geschildert. Dazu erhält man Auskunft über die Vorstöße der Isländer nach Grönland und Amerika, wie über die Auseinandersetzung zwischen Heidentum und Christentum und Einrichtung und Organisation der neuen christlichen Kirche in Island. Das Buch endet mit einer Darstellung des wachsenden Interesses der norwegischen Könige an einer Beherrschung Islands und dem Ende des Freistaates im Jahre 1262. Das Buch beruht auf einer Überarbeitung von Vorlesungen, die der Verf. an den Universitäten Göteborg und Lund zur Einführung in die isländische Geschichte als Lektor für isländische Sprache gehalten hat. Obwohl Njarðvík kein Fachhistoriker ist, ist es ihm doch gelungen aufgrund der vorliegenden historischen Literatur ein sehr brauchbares Einführungsbuch in die Geschichte Islands zu schreiben, das durchweg den augenblicklichen Forschungsstand wiedergibt. E. H.

OSTEUROPA

(Bearbeitet von Norbert Angermann, Elisabeth Harder-Gersdorff
und Hugo Weczerka)

ESTLAND/LETTLAND. A. Vassar und E. Tarvel, *Die ostbaltischen Stämme im Kampf gegen die deutsch-skandinavische Aggression im 12.—13. Jahrhundert* (TATÜ 24, 1975, 26—40). — Der Beitrag kennzeichnet die politische und wirtschaftliche Situation im Ostbaltikum jener Zeit, wobei dem militärischen Potential der einheimischen Stämme besondere Beachtung gewidmet wird. In der Zersplitterung dieser Völkerschaften sehen die Verf. die Hauptursache für ihren Mißerfolg. Bei der Charakterisierung der Etappen des Kampfes wird zugunsten der Auffassung argumentiert, daß sich die anfängliche Konzentrierung der Eroberer auf den ostbaltischen Norden aus dem Ziel der Beherrschung der dortigen Handelswege ergab. N. A.

V. Doroshenko, J. Kahk, H. Ligi, H. Piirimäe, E. Tarvel, *Trade and Agrarian Development in the Baltic Provinces 15th—19th Centuries* (Academy of Sciences of the Estonian S. S. R., Preprint, Tallinn 1974, 18 S., 1 Tb.). — Fünf Autoren thematisieren (zum VI. Internationalen Wirtschaftshistorikerkongreß, Kopenhagen 1974) den Zusammenhang der landwirtschaftlichen Produktionsstruktur des östlichen Baltikums mit den Außenmärkten. Aus dieser Perspektive ergeben sich drei Stadien der regionalen Wirtschaftsentwicklung: Im 14.—15. Jh. lieferte Livland vornehmlich Rohmaterialien für technischen Bedarf (Flachs, Hanf, Häute) nach Westeuropa, ohne daß daraus verfestigte Marktbindungen resultieren. Eine Abhängigkeit von westlichen Marktverhältnissen ergibt sich jedoch im 15.—17. Jh., als sich die livländische Getreideproduktion an der westlichen Nachfrage und Preisbildung orientierte. Der Einschluß ins Russische Reich löste dieses Verhältnis. Die estnische Landwirtschaft richtete sich auf russische (Petersburger) Bedürfnisse mit Viehzucht (Ochsen) und mit der Erzeugung von Spirituosen. E. H.-G.

Klaus Zernack, *Das Zeitalter der nordischen Kriege von 1558 bis 1809 als frühneuzeitliche Geschichtsepoche* (Zeitschrift für historische Forschung 1, 1974, 55—79). — Auf hohem Reflexionsniveau charakterisiert Z. den fundamentalen Wandlungsprozeß im frühneuzeitlichen Nordosteuropa, der durch die nordischen Kriege und die Teilungen Livlands, des Schwedischen Reiches und Polens gekennzeichnet ist. Als Bestimmungsfaktor der schwedischen und russischen Expansionspolitik erhält dabei das Streben nach der Ostseeherrschaft einen besonderen Stellenwert. N. A.

Guntram Philipp, *Die Wirksamkeit der Herrnhuter Brüdergemeine unter den Esten und Letten zur Zeit der Bauernbefreiung. (Vom Ausgang des 18. bis über die Mitte des 19. Jhs.)* (Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 5, Köln/Wien 1974, Böhlau, XVI u. 470 S., 1 Kte., 4 Abb., engl. u. frz. Zus.fass.). — Die Herrnhuter Bewegung wurde im Baltikum weitgehend von der estnischen und lettischen Landbevölkerung getragen. Das vorliegende Werk, das dieser Bewegung gewidmet ist, geht deshalb zu Recht ausführlich auf die ländliche Wirtschafts- und Sozialstruktur und auf die agrari-

schen Reformbestrebungen in den baltischen Provinzen ein, womit die Bedingungen des Wirkens der Brüder erfaßt werden. Verf. behandelt sodann die um 1850 ihren Höhepunkt erreichende Ausbreitung und das Gemeindeleben der Herrnhuter im Baltikum. Als besonders interessantes Problem wird außerdem der Einfluß der Bewegung auf die soziale und nationale Emanzipation der Esten und Letten untersucht. Dabei legt Verf. u. a. dar, daß in den Herrnhuter Gemeinschaften die Herausbildung einer bäuerlichen Führungsschicht erfolgte. Das Werk, das auf umfangreichen Archiv- und Literaturstudien beruht, zeichnet sich durch Gründlichkeit aus und verdient hohe Anerkennung. N. A.

Zur Gründungsgeschichte der Stadt Riga legt Walter Eckert einen Beitrag vor (Baltische Hefte 19, 1973, 7—19), in dem unter Hinweis auf sowjetische Grabungsergebnisse mit einer intensiven Besiedlung des Gebiets der Rigaer Altstadt seit dem 12. Jh. gerechnet wird. Die Angabe Heinrichs von Lettland, Riga sei 1201 erbaut worden, interpretiert E. in der Weise, daß Bischof Albert damals nur seine Pfalz errichtete und die Erhebung zur Bischofsstadt vollzog. N. A.

V. Pāvulāne, *Rigas Holzhandel im 17.—18. Jahrhundert* (Rīgas tirdzniecība ar meža materiāliem XVII—XVIII gs., Riga 1975, Zinatne, 176 S., 20 Tbn., russ. Resumee). — *Aus der Geschichte der Wirtschaftsbeziehungen Rigas zu den russischen, weißrussischen, ukrainischen und litauischen Gebieten* (Untertitel) behandelt die Verf.n die Handelsgeschäfte mit Holzprodukten (Masten und andere Gebrauchshölzer, Asche, Teer und Pech) unter den zwei Aspekten des Umfangs einschließlich der Waren- und Preisstruktur (a) und der Organisation des Handels vom Erzeugungsort bis zum Absatz (b). Unter den Einzugsgebieten gaben Weißrußland und Litauen bis gegen Ende des 18. Jh. den Ausschlag. Dorthier kamen 95% der Holzzeugnisse. An der Gesamtzufuhr nach Riga waren beide Gebiete zu gut der Hälfte beteiligt. Russische Wälder lieferten nur 1,5% der Holzzeugnisse, die Riga erreichten, während russische Waren 20% der Gesamtzufuhr ausmachten. Bemerkenswert ist die Dynamik einer Expansion des holzproduzierenden Hinterlandes vom 13./14. Jh., als nur Litauen als Lieferant auftrat, zum Anschluß der Dnjeprzone an den Dünaverkehr im 16. Jh. bis ins 18. Jh., als sogar das Einzugsgebiet des Dons und der mittleren Wolga für den Rigaer Holzhandel relevant wurde. Ausschlaggebende Faktoren für die räumliche und umfangmäßige Ausdehnung des Handels mit Holzprodukten sind der Verf.n zufolge der Reichtum der Wälder, das günstige Flußnetz und die Intensität der Nachfrage. Durch die Abhängigkeit der Lieferanten — ab etwa 1560 sind es in erster Linie polnische Adlige und Magnaten — vom Kapital der Abnehmer verfügten die Rigaer Kaufleute über eine ökonomische Machtstellung. Vorschüsse banden die Produzenten an die Abnehmer. Das Kreditsystem verfestigte sich im 17. Jh. und machte den Rigaern ein Preisdiktat möglich, das bis ins 18. Jh. die Rentabilität im Produktionsbereich einschränkte und die Verschuldung der Liferanten von Holz und Holzprodukten aufrechterhielt. — Verf.n bietet auch zur Handels- und Verkehrstechnik sorgfältig aufbereitete Analysen. Zwar läßt die Untersuchung weitere Forschungsperspektiven offen. Es erfaßt jedoch die akribisch genaue Dar-

stellungs- und Dokumentationsform das Spezialthema in einer Weise, die für eine umfassendere Behandlung der Zusammenhänge von besonderem Nutzen sein kann.

E. H.-G.

Die Kapitalausstattung, Zusammensetzung der Arbeiterschaft und Absatzorganisation von drei Rigaer Papiermühlen behandelt in bewährter Weise J. Jenšs (G. Jensch), *Historische Quellen über die Erzeugung und den Verkauf von Papier in Riga während der zweiten Hälfte des 18. und im frühen 19. Jahrhundert* (Vēstures avoti par papīra ražošanu un tirdzniecību Rīgā XVIII gs. otrā pusē un XIX gs. sākumā. ZAVēst. 1975, 2, 66—77, russ. Zus.fass.).

N. A.

M. Svarāne, *Die Handelshilfsämter und ihre Bedeutung für die Entstehung und das Wachstum der lettischen Bourgeoisie in Riga im letzten Viertel des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts* (Tirdzniecības palīgamati un to nozīme latviešu topošās buržuāzijas veidošanās procesā Rīgā XVIII gs. pēdējā ceturksnī un XIX gs. pirmā pusē. ZAVēst. 1975, 6, 89—103, russ. Zus.fass.). — Mit dem Transport, der Sortierung und dem Wiegen von Handelsgütern waren in der 1. Hälfte des 19. Jh. in Riga etwa 350 vereidigte Angehörige entsprechender Ämter beschäftigt. S. behandelt diese Vereinigungen und untersucht die Einkünfte und das Vermögen ihrer Mitglieder, die sie als Kernbestandteil des lettischen Kleinbürgertums charakterisiert.

N. A.

J. Kahk, H. Ligi, E. Tarvel, *Beiträge zur marxistischen Agrargeschichte Estlands der Feudalzeit. Neue Ergebnisse, neue Probleme, neue Methoden* (Tallinn 1974, Eesti Raamat, 152 S., russ. Resumee). — Dieser Forschungsbericht legt das Schwergewicht auf Fragen, die für die neuere sowjetische Agrargeschichtsforschung theoretisch relevant sind. Er umreißt die konkrete Entwicklung der Produktivkräfte und der sozialen Entwicklung vom vorgeschichtlichen Stand bis ins 19. Jh. Von den vier methodischen Relationen des Anhangs beziehen sich zwei, von E. Tarvel verfaßte, auf die frühere Zeit, nämlich eine „Kritik der Hakenzahlberechnungshypothese P. Johansens und E. Blumfeldts“ (71—81) und ein realtypisch orientierter „Versuch der Konstruktion eines Bauernhofmodells“ (81—105), der Kennziffern für die ökonomischen Lebensbedingungen (Saatfläche, Gespanne, Vieh, Arbeitskräfte) von Höfen mit unterschiedlicher Größenordnung herausarbeitet.

E. H.-G.

Raimo Pullat, *Die estnischen Städte und ihre Bevölkerung vom späten 18. Jahrhundert bis 1917* (Eesti linnad ja linlased XVIII sajandi lõpust 1917. aastani, Tallinn 1972, Eesti Raamat, 119 S., russ. u. dt. Zus.fass.). — In der durch diese Studie erfaßten Zeit gab es in Estland zwölf Städte, deren Entwicklung hier teils unter wirtschaftlich-sozialen, vorwiegend aber unter demographischen Aspekten analysiert wird. Besonders erwähnt sei, daß einige der beigegebenen Tabellen und Diagramme den Außenhandelsumsatz der estnischen Hafenstädte erfassen.

N. A.

K. Kaplinski, *Die Handwerker in der sozialen Struktur Revels im 14. Jahrhundert* (Käsitöölised Tallinna sotsiaalses struktuuris XIV sajandil.

TATÜ 23, 1974, 376—390; 24, 1975, 40—62, russ. u. dt. Zus.fass.). — Unter Heranziehung ungedruckter Steuerlisten bietet K. mit besonderer Berücksichtigung der Handwerker Angaben über die berufliche Zugehörigkeit und Vermögenslage der Bewohner der Revaler Unterstadt. Nach seiner Berechnung lebten dort in der zweiten Hälfte des 14. Jh. 5600—6000 Personen, wobei auf einzelne hier auswahlweise genannte Berufsgruppen folgende Familienzahl entfiel: Großkaufleute 90, Mittelkaufleute 70—90, mit der Lebensmittelverarbeitung Beschäftigte 150—200, Angehörige metallbearbeitender Handwerke 80, Böttcher, Ratsdiener und Hilfsarbeiter des Handels je 30—40, Edelschmiede 15—20. N. A.

LITAUEN. Anna Leonidovna Choroškevič, *Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des nördlichen Weißrußland im 15. Jahrhundert* (Očerki social'no-ekonomičeskoj istorii Severnoj Belorussii v XV veke. Avto-referat dissertacii na soiskanie učenoj stepeni doktora istoričeskich nauk, Moskau 1974, 57 S.). — Das vorliegende Autorenreferat faßt die Ergebnisse einer Habilitationsschrift zusammen, die dem Polozker Land gewidmet ist. Besondere Beachtung wurde darin der Stadt Polozk selbst zugewandt. Bereits die Zusammenfassung bietet interessante Angaben über das Polozker Handwerk, das in der Bearbeitung von Leder und Pelzen sein Schwergewicht besaß, ebenso über den Handel der Stadt mit Riga, Novgorod und Pleskau. Danach wurden bis zur Mitte des 15. Jh. Wachs und Pelze nach Riga ausgeführt, während der Export in der Folgezeit auch Holz und Produkte der Bearbeitung desselben — geliefert vor allem von Bojaren — einschloß. Aus Riga bezog man dafür Salz, Tuche, Silber, Pferde und Gewürze. Wie erwähnt wird, ist dem Manuskript eine Sammlung der Polozker Urkunden des 13. bis frühen 16. Jh. beigefügt. Wir hoffen sehr, daß die Arbeit einschließlich dieses Anhangs bald veröffentlicht wird. N. A.

Georgij Vasil'evič Štychov legt eine Monographie über *Das alte Polozk im 9.—13. Jahrhundert* vor (Drevnij Polock IX—XIII vv., Minsk 1975, Nauka i tehnika, 136 S.). Unter Auswertung eines reichen Quellenmaterials, vor allem neuer archäologischer Funde, geht Verf. u. a. auf die soziale und politische Struktur, das Wirtschaftsleben und die Kunstdenkmäler der Stadt ein. Er nimmt an, daß um 1200 etwa 8000 Menschen in Polozk lebten. Viel Neues erfahren wir über das Handwerk, während der Handel mit Riga nur knapp charakterisiert wird. N. A.

V. I. Meleško, *Studien zur Agrargeschichte des östlichen Weißrußland (zweite Hälfte des 17. und 18. Jahrhundert)* (Očerki agrarnoj istorii Vostočnoj Belorussii [vtoraja polovina XVII — XVIII v.], Minsk 1975, Nauka i tehnika, 248 S.). — Unter Heranziehung reichen Archivmaterials behandelt das Buch die Agrarstruktur und -produktion im bezeichneten Gebiet, geht auf die gewerblichen Betriebe des Adels ein, der neben den Möglichkeiten der Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse die der Holz-, Pottasche- und Eisengewinnung nutzte, und bietet schließlich ein besonderes Kapitel über die Marktverflechtung der Magnatenwirtschaften. Was den Außenhandel betrifft, konzentrierte sich die Aktivität der Magnaten vor allem auf Riga und Königsberg, wobei ent-

sprechend der geringen Entwicklung der Vorwerkwirtschaft im Osten Weißrußlands in starkem Maße Erzeugnisse exportiert wurden, die den Bauern abgekauft worden waren. Bei der Ausfuhr überwogen Hanf, Flachs, Leinsamen, Pflanzenöl, Pottasche und Holz, bei der Einfuhr Salz, Heringe, Gewürze, Wein und Tuch. Der Magnat stützte sich bei der Ausführung der entsprechenden Handelsoptionen auf Faktoren und Agenten. N. A.

Ju. M. Jurginis, *Das Schicksal des Magdeburger Rechts in den litauischen Städten* (Sud'ba magdeburgskogo prava v litovskich gorodach. In: IstSSSR 1975, 4, 145—155). — Im Siedlungsgebiet der Litauer besaßen bis zur Mitte des 16. Jh. nur Wilna, Kaunas und Trakai das Magdeburger Recht. In der zweiten Hälfte des 16. und der 1. Hälfte des 17. Jh. wurde es jedoch einer bedeutenden Zahl von Kleinstädten verliehen. J. verdeutlicht, daß sich die Städter gegenüber dem Adel und den Administratoren der königlichen Besitzungen in einer zu schwachen Position befanden, als daß sie ihre Rechtsansprüche bei den häufigen Konflikten mit Erfolg hätten durchsetzen können. Mit Ausnahme der genannten drei wurde für alle nicht im Privatbesitz befindlichen Städte im Jahre 1776 die Geltung des Magdeburger Rechts aufgehoben. N. A.

RUSSLAND. Bruno Widera, *Blühender Handel und blühendes Handwerk in der vormongolischen Ruß. Kritische Einwände zu Bemerkungen von Siegfried Epperlein, Zur Geschichte der mittelalterlichen Stadt in West- und Osteuropa* (JbWG 1974, 3, 209—212); Siegfried Epperlein, *Zur Erforschung der Stadt in der Kiever Ruß* (ebenda, 213f.). — In Fortführung einer Diskussion (vgl. HGBl. 93, 207f.) argumentiert W. noch einmal zugunsten des Entwicklungsniveaus des städtischen Lebens in der Ruß, während sich E. in seinem Schlußwort kurz über Erfordernisse methodischer Art äußert. N. A.

V. P. Darkevič veröffentlicht einen Beitrag *Zur Geschichte der Handelsverbindungen der Alten Ruß (aufgrund archäologischer Quellen)* (K istorii torgovych svjazej Drevnej Rusi [po archeologičeskim dannym]. In: KSIA 138, 1974, 93—103). Darin wird das numismatische und kunsthandwerkliche Fundmaterial byzantinischer und westlicher Herkunft berücksichtigt. Verf. rechnet mit direkten friesisch-ostslawischen Kontakten und einer aufsteigenden Linie beim Handel mit dem Westen im 12. und in der 1. Hälfte des 13. Jh. Neben der Verbindung Regensburg—Kiew und dem Handel über die Ostsee kennzeichnet er einen mittleren Weg, der von Köln über Magdeburg, Posen und Drohiczyn nach dem Osten führt. N. A.

Zur Stellungen Pleskaus in der Novgoroder Feudalrepublik lautet der Titel einer kleinen Studie von S. I. Kolotilova (K voprosu o položenii Pskova v sostave Novgorodskoj feodal'noj respubliki. In: IstSSSR 1975, 2, 145—152). Darin wird nachgewiesen, daß der Pleskauer Innen- und Außenpolitik bereits im 12. und 13. Jh. ein hoher Grad an Selbständigkeit eigen war. Die in der Literatur übliche Bezeichnung Pleskaus als „Beistadt“ von Novgorod lehnt K. ab, weil sie weder quellenmäßig überliefert noch sinngemäß zutreffend sei. N. A.

M. Ch. Aleškovskij, *Die sozialen Grundlagen der Gestaltung des Novgoroder Territoriums im 9.—15. Jahrhundert* (Social'nye osnovy formirovanija territorii Novgoroda IX—XV vekov. In: SovArch. 1974, 3, 100—111). — Dieser Beitrag enthält anregende Beobachtungen zum sozialen Gefüge, der Verwaltung und territorialen Gliederung Novgorods, wobei für uns von besonderem Interesse ist, daß die Position der Kaufleute im Vergleich zu anderen neueren Darstellungen eine Aufwertung erfährt. Zwar hält auch A. die Kaufmannschaft für ein sekundäres Element in der von Bojaren gegründeten Stadt, doch legt er andererseits dar, daß Kaufleute im Besitz von Höfen waren und seit 1136 am Veče teilnahmen. Beachtenswert ist außerdem die Feststellung, daß der Ausdruck *kupcy* in den russischen Quellen des 12. und 13. Jh. nicht nur Kaufleute bezeichnete, sondern auch Handwerker, die ihre Produkte feilboten. N. A.

Zum Statut des Fürsten Jaroslav über die Pflasterungen legen V. V. Mavrodin und S. N. Orlov einen Beitrag vor (K voprosu ob „Ustave“ knjazja Jaroslava „o mostech“. In: SovArch. 1975, 2, 89—99). Er geht uns an, weil in der behandelten Novgoroder Quelle von je einem Hafenplatz und von Baupflichten der Deutschen und Gotländer gesprochen wird. Die Verf. verbinden das Statut mit dem Fürsten Jaroslav Vladimirovič (1182—1199) und meinen, daß sich jene Verpflichtungen auf die Instandhaltung von Teilen des befestigten Novgoroder Stadtwalls bezogen. N. A.

I. Ė. Klejnberg, *Dietrich von Bern in der Ersten Novgoroder Chronik* („Dedrik Bernskij“ v Novgorodskoj I letopisi. In: Letopisi i chroniki. Sbornik statej 1973 g., Moskau 1974, 129—136). — Unter dem Jahre 1204 wird in der 1. Novgoroder Chronik Dietrich von Bern als böser Heide erwähnt, wobei die niederdeutsche Namensform Dedrik benutzt ist. K. erklärt dies mit einer durch den Handel ermöglichten Kenntnis des deutschen Sagengutes in Novgorod und weist zum Verständnis der negativen Charakterisierung Dietrichs darauf hin, daß dieser in der Sage als Gegner der Russen auftritt. Diese Deutung der Stelle erscheint als verlockend, doch sind auch die andersartigen Vermutungen von Freydank zu beachten (JbVNddtSpr. 86, 29—32), die dem Verf. leider unbekannt geblieben waren. N. A.

N. A. Kazakova, *Der Textanfang der Novgoroder Verträge mit den Deutschen aus dem 12. bis 15. Jahrhundert* (Načal'nyj tekst novgorodskomeckich dogovorov XII—XV vv. In: Vspomogatel'nye istoričeskie discipliny VI, Leningrad 1974, Nauka, 161—175). — Dieser Beitrag führt vor Augen, daß in den älteren Abkommen der Fürst, der Posadnik, der Tysjackij und das Veče als Novgoroder Vertragspartner des deutschen Kaufmanns genannt werden, seit dem 2. Viertel des 14. Jh. an die Stelle des Fürsten der Erzbischof tritt und zusätzlich die Novgoroder Kaufmannschaft aufgeführt wird, während seit 1423 außerdem die Bojaren sowie die „alten“ Posadniki und Tysjackie erscheinen. K. gewinnt damit ergänzendes Material für die Verfassungs- und Sozialgeschichte Novgorods. Sichtbar werden u. a. die zunehmende Bedeutung der Kaufleute und die im 15. Jh. wichtige Rolle des aus dem Erzbischof, den Posadniki und den Tysjackie gebildeten Herrenrats. N. A.

Natal'ja Aleksandrovna Kazakova, *Russisch-livländische und russisch-hansische Beziehungen vom Ausgang des 14. bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts* (Russko-livonskie i russko-ganzejskie otnošenija. Konec XIV — načalo XVI v., Leningrad 1975, Nauka, 360 S.). — Nachdem die Verf.n bereits 1946 eine unveröffentlichte Dissertation zu einem Teilbereich des hier behandelten Themas abgeschlossen hatte, war sie, unterbrochen durch Arbeiten zur älteren russischen Geistesgeschichte, immer wieder zu den uns interessierenden Problemen zurückgekehrt. Sie legte zahlreiche Aufsätze vor, die wir in den HGbl. angezeigt haben. Das vorliegende Werk bietet nun eine willkommene Zusammenfassung und Ergänzung dieser wichtigen Arbeiten. Es untersucht die Konflikte, Verhandlungen und Verträge Novgorods, Pleskaus und seit dem späten 15. Jh. auch Moskaus mit Livland und der Hanse. Dabei ist der innere Zusammenhang der Thematik u. a. dadurch gegeben, daß auch im Rahmen der russisch-livländischen Beziehungen dem Handel ein hoher Stellenwert zukam. Was das russische Verhältnis zur Hanse betrifft, richtet Verf.n besonderes Augenmerk auf Bestrebungen zur Einschränkung der hansischen Privilegien, die seit Beginn des 15. Jh. deutlich wurden, lange Zeit ergebnislos blieben, schließlich aber, wie K. meint, dank des zielstrebigem Einsatzes der Moskauer Regierung für die Belange der russischen Kaufleute in der gleichen Weise wie in anderen Ländern zum Erfolg führten. Bei der entsprechenden Interpretation der russischen Politik in der langwierigen Krise seit der Schließung des Novgoroder Hansekontors von 1494 ergeben sich jedoch Schwierigkeiten, und es bleibt durchaus fraglich, ob sich Moskau damals primär vom Handelsinteresse seiner Untertanen leiten ließ. Überzeugend ist dagegen die bisherigen Auffassungen widersprechende These begründet, daß Ivan III. am Ende des 15. Jh. keine Angriffspläne gegenüber Livland hegte. Im übrigen ergänzen die vorliegenden außen- und handelspolitischen Untersuchungen in glücklicher Weise das bekannte Buch von A. L. Choroškevič über den Handel Novgorods, das dem Warenverkehr gewidmet ist. Dabei kommt der neuen sowjetischen Monographie für den russischen Leser in gewisser Weise größere Bedeutung zu als für den deutschen, weil zu den hansisch-russischen Beziehungen die Arbeiten von Goetz und zu den livländisch-russischen die von Osten-Sacken, Cosack, Kentmann und Stern vorliegen. K. bietet nun aber doch sehr viel Neues, sie analysiert deutsch-russische Verträge, die Goetz nicht berücksichtigt hatte, und die russisch-livländischen Beziehungen sind hier umfassender als bisher behandelt worden. Für unser Forschungsgebiet verfügen wir damit über ein neues grundlegendes Werk. N. A.

Janet Martin, *Les Uškujniki de Novgorod: marchands ou pirates* (Cahiers du Monde russe et soviétique 16, 1975, 5—18). — Den Raubzügen, die von Novgorod während des dritten Viertels des 14. Jh. in das nördliche Hinterland gerichtet wurden, folgten kaufmännische friedliche Expeditionen, die von den Herren der Länder an der mittleren Wolga sicherlich für wichtiger gehalten wurden, denn sie weckten einen deutlicheren Widerstand ihrerseits. P. J.

I. E. Klejnberg spricht über *Die Zinshöhe in Groß-Novgorod im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts* (Zaemnyj procent v Velikom Novgorode pervoj četverti XV v. In: Vspomogatel'nye istoričeskie discipliny VI, Leningrad

1974, Nauka, 241—251). Unter Hinweis auf Kreditoperationen zwischen Russen und Deutschen stellt er fest, daß ein Jahreszins von 10% gezahlt wurde. N. A.

Zu den katholischen Quellen der Gennadij-Bibel, die am Ende des 15. Jh. in Novgorod zusammengestellt wurde, äußert sich Elke Wimmer (Forschung und Lehre. Abschiedsschrift zu Joh. Schröpfers Emeritierung und Festgruß zu seinem 65. Geburtstag, Slavisches Seminar Hamburg 1975, 444—458). Nach ihren sorgfältigen Beobachtungen haben die Novgoroder Übersetzer wahrscheinlich zwei niederdeutsche Drucke aus Köln sowie lateinische Bibeln aus Nürnberg und Basel benutzt. N. A.

Theodor Lewandowski, *Das mittelniederdeutsche Zwiegespräch zwischen dem Leben und dem Tode und seine altrussische Übersetzung. Eine kontrastive Studie* (Slavistische Forschungen 12, Köln/Wien 1972, Böhlau, VII u. 199 S.). — In den Zusammenhang der lebhaften Übersetzertätigkeit, die um 1500 am Hofe des Novgoroder Erzbischofs Gennadij entfaltet wurde, gehört die Übertragung eines Streitgesprächs zwischen Mensch und Tod, bei der ein Einblattdruck Bartholomäus Ghotans als Vorlage diente. Die vorliegende Dissertation geht näher auf die niederdeutsche Dichtung ein, kennzeichnet die geistigen Voraussetzungen ihrer Rezeption in Rußland und untersucht dann die Übertragung, die von L. dem russischen Übersetzer Dmitrij Gerasimov zugeschrieben wird. N. A.

Norbert Angermann, *Der Lübecker Hof in Novgorod* (ZVLGA 54, 1974, 81—86). — Diese kleine Studie behandelt eine kaufmännische Niederlassung, die 1603 aufgrund eines Privilegs des Zaren Boris Godunov errichtet worden war und mit gewissen Unterbrechungen fast das ganze 17. Jh. hindurch benutzt wurde. Dabei blieb jedoch die Zahl der Lübecker Kaufleute und Faktoren, die dort wohnten und Handel trieben, entsprechend dem allgemeinen Niedergang des deutschen Handels am Volchov ausgesprochen gering. Wie eine beigelegte Skizze zeigt, lag die Niederlassung etwa an derselben Stelle wie einst der hansische St. Petershof. Selbstanzeige

B. N. Mironov, *Russischer Getreideexport von der zweiten Hälfte des XVIII. zum Anfang des XIX. Jahrs.* (Èksport russkogo chleba vo vtoroj polovine XVIII — načale XIX v. IstZap. 1974, 93, 149—189, 12 Tb.) korrigiert Irrtümer über den Umfang der Ausfuhren im 18. Jh. Auf A. Semenov und V. Pokrovskij basierend hatte sich die Vorstellung von im 18. Jh. rückläufigen Getreideexporten in der Literatur fortgepflanzt. M. führt den Fehler auf unzulängliche Unterlagen zurück und kann demgegenüber Aktenmaterial aus der Petersburger Kommerz-Kommission und dem Kommerz-Kollegium erschließen, das methodische geeignetere Vergleichswerte (Durchschnitte längerer Zeitphasen, Umrechnung verschiedener Getreidesorten auf Roggenwert) ermöglicht. Da zeigt M., daß von 1701—1761 ein jährlicher Mittelwert von 27 145 četvert', 1796—1805 aber durchschnittlich 1 262 981 četvert' (Roggenwerte) exportiert wurden. Der bislang erst dem 19. Jh. zugesprochene steile Exportanstieg fand demnach schon vor der Jahrhundertwende statt. Wenn Verf. mit den hier zitierten Größen für das 18. Jh. eine Steigerung auf das 47-fache (178) belegt,

kann man sich streiten, ob die Wahl seiner Bezugsgrößen nicht im Dienst der Errechnung sensationeller Kontraste gestanden hat. Denn der Durchschnitt für die Jahre 1791—1801 (Tb. 8) liegt bei 471 705 *četvert'*. Die klare und detaillierte Anlage der Tabellen erlaubt jedoch dem Leser eigene Berechnungen. — Die Arbeit bezieht sich, hiervon abgesehen, auf die europäischen Bezieher des Getreides — es sind zwölf —, die Stellung der russischen Ausfuhrhäfen, die Getreidehandelspolitik der Regierung und, vielleicht der interessanteste Aspekt, auf die Auswirkungen der Ausfuhrerweiterung auf die ökonomisch-soziale Struktur des russischen Binnenlandes.

E. H.-G.

M. J. a. Volkov, *Handwerkliche und kleingewerbliche Juchtenherzeugung in Rußland von der zweiten Hälfte des XVI. zur ersten Hälfte des XVII. Jahrh.* (Remeslennoe i melkotovarnoe proizvodstvo jufti v Rossii vo vtoroj polovine XVI — pervoj polovine XVII v. IstZap. 1973, 92, 215—253, 6 Tb.) verdient besondere Aufmerksamkeit wegen des Zusammenhangs von binnenwirtschaftlicher Entwicklung und Außenhandel. Gerberei und Lederherzeugung können als alteingesessenes russisches Handwerk angesehen werden. Schon im 15. Jh. lag eine Steuer auf Gerberwannen. Die Produktion galt zunächst dem örtlichen Bedarf. Vom 16. Jh. an läßt sich eine wachsende Warenproduktion für den Markt belegen. In der Mitte des 17. Jh. expandierte auffällig die Juchtenherzeugung, stimuliert durch Nachfrage im In- und Ausland. Durch Lohnarbeit vergrößerte Handwerksbetriebe mit fortschreitender Arbeitsteilung leiteten zu den Anfängen der Großproduktion über, die, von Kaufleuten organisiert, das 18. Jh. bestimmte. — Aus anderen Quellen ist bekannt, daß der Effekt dieses Prozesses im Ausland spürbar wurde. Paul Jacob Marperger, von dem Verf. (222) fälschlich annimmt, er habe Rußland besucht, beschreibt die Juchtenkonjunktur, die sich Ende des 17. Jh. in Lübeck abzeichnete. Wenn Juchten dort, den Zollbüchern zufolge, 1699 im Wert von 600 000 Mk. lüb. importiert wurden und 1724 sogar einen Importwert von 1 Mill. Mk. lüb. erreichten, dann gibt die in ihrer Akribie überzeugende Analyse des Verf.s, die den auch vom Außenhandel angeregten Übergang vom handwerklichen Familienbetrieb zur Verlagsproduktion im Moskauer Reich belegt, dafür die vom Handelshistoriker gewünschte Erklärung.

E. H.-G.

Hans-Jürgen Grabmüller, *Die Pskover Chroniken. Untersuchungen zur russischen Regionalchronistik im 13.—15. Jahrh.* (Schriften zur Geistesgeschichte des östlichen Europa 10, Wiesbaden 1975, Harrassowitz, 240 S.). — Für die umfangreichen, hier vorgelegten Forschungen nennt Verf. folgende Absicht: Zunächst soll eine schwerpunktmäßig im 20. Jh. ausgearbeitete Methodologie der altrussischen Chronistik in ihrer textanalytischen und texteditorischen Entwicklung vorgestellt werden, zumal sie von der deutschen Ostforschung bisher weitgehend ignoriert wurde. Des weiteren will Verf. die Frage, inwieweit der hohe Stand sowjetischer Chronistikforschung die bisherige Editionspraxis bestimmt hat, an einer „Fallstudie“ über die Pskover (Pleskauer) Chronistik des 13. bis 15. Jh. behandeln. Seine Arbeit repräsentiert damit einen „Versuch zur Lösung der noch in weiten Teilen unklaren geschichtlichen und überlieferungsgeschichtlichen Hintergründe der chronistischen Entwicklung in Rußland“ (10), einen Beitrag also zur archäographischen Forschung in der UdSSR. — Der

Aufbau des Werkes sei folgendermaßen gekennzeichnet. Eine höchst instruktive Einführung (11—27) in die Geschichte der russischen Textkritik des tradierten Bestandes an Chroniken führt vom 18. Jh. (V. N. Tatiščev) bis zu dem Konzept einer autorenintentionalen Schichtenanalyse der Chroniktexte, für die nach A. A. Šachmatov (1864—1920) in der Gegenwart Namen wie D. S. Lichačev und A. N. Nasonov stehen. Die komplizierte Struktur und Genese russischer Chronistik erbrachte die Frage nach den Gründen für die im Lauf der Jahrhunderte zahlreichen Neufassungen in kombinierten Handschriften (svody) und Sammelhandschriften (sborniki), die als Produkt politischer Willensbildung erkannt wurden. Damit aber wurde „Textentwicklung als Manifestation von Werkgenese ein selbständiges Erkenntnisobjekt“ (26), ein Prinzip, auf dem auch die Anlage der vorliegenden Arbeit beruht. Sie bestimmt zunächst den Platz der Pskover Chronistik im Rahmen der allgemeinen Chronistik Rußlands (61—122), bemüht sich anschließend um eine kombiniert textanalytisch-ereignishistorisch bezogene Erklärung der Ursprünge einer eigenständigen Chronikschreibung, die Verf. auf eine „Urchronik“ von 1368 zurückführt (123—168), um schließlich die Spaltung der Pskover Stadtchronistik im 15. Jh. als Ergebnis unterschiedlicher politischer Entwicklungsstränge (169—213) zu erforschen. Das jeweilige Referat über zentrale Ereignisse in Pskovs Geschichte, das zunächst quellenanalytische Funktion hat, vermittelt unabhängig davon sehr genaue Einsichten zur Situation Pskovs zwischen den Mächten Groß-Novgorod, dem Orden, Litauen und Moskau. In den Vordergrund treten Themen wie die schrittweise Lösung der Beistadt Pskov von Novgorod, die frühe Bedrohung durch den Schwertbrüderorden, das für die Emanzipation von Novgorod ausschlaggebende Bündnis mit Litauen im 13. Jh., Gegnerschaft zu Litauen und Zusammengehen mit Novgorod im folgenden Jh., bis im 15. Jh. Pskov bei verstärkter Anlehnung an das expandierende Moskau aktiv an der Unterwerfung Novgorods durch das Großfürstentum mitwirkte. — Die in diesem politischen Rahmen text-kontext-bezogene Analyse der drei Pskover Chronikfassungen durch G. wurde möglich durch die Edition von A. N. Nasonov (1941 u. 1955), die Lichačevs Postulat, „eine klare Vorstellung von der Geschichte des edierten Textes“ zu vermitteln (46), völlig entspricht. Verf.s kritische Anmerkungen zu der Ausgabe gelten Problemen der Beziehungen der drei Fassungen untereinander, ihrer Entstehung und den politischen Motivationen, also den Anlässen und Intentionen der Chronikgestaltung in Pskov (58). An Nasonovs Edition kritisiert Verf. auch, daß ihr Gebrauch das Studium der komplizierten Genealogie der Pskover Chronistik voraussetzt, zu dem die Publikation selbst nicht anleitet. — Nicht zuletzt hiermit dokumentiert die eindrucksvolle, trotz des verwickelten Gegenstandes immer durchsichtig gehaltene Arbeit G.s auch, wie schwierig, wenn nicht unmöglich es ist, Erkenntnisse einer Schichtenanalyse in ihrem teilhypothetischen Bedingungsgefüge auf leichter faßbare und zugleich sachlich vertretbare Formeln zu bringen. E. H.-G.

Heinz Ellersieck, *The Swedish-Russian Frontier in the Seventeenth Century: A Commentary* (Journal of baltic studies V, 1974, 3, 188—198). — Verf. diskutiert sowjetische Arbeiten, die seit dem Erscheinen des Skandinavskij Sbornik (1956ff.) das russisch-schwedische Verhältnis im 17. Jh. thematisieren und, wie E. meint, schönfärberisch verharmlosen. Die im Frieden von Stolbovo 1617 festgelegte Grenze habe trotz ihrer Dauerhaftigkeit „greedy, quarrelsome

and suspicious potential enemies“ getrennt, was zeitgenössische Dokumente im Überfluß belegen. So heiter sich E's. ironiereicher Text liest: er scheint in erster Linie für Leser geschrieben, denen die attackierte Literatur fremd ist. Weder Poršnev (1956), der die russische Zurückhaltung im Dreißigjährigen Krieg hervorhebt, noch Piirimäe (1963), der in der russischen Handelsexpansion über die baltischen Häfen ein Indiz für Normalisierung der Beziehungen sieht, kann man zu recht jene Blindheit unterstellen, die E. ins Visier genommen hat.

E. H.-G.

I. P. Šaskol'skij, *Fragen des Handels bei den russisch-schwedischen diplomatischen Beziehungen an der Wende der 20er und 30er Jahre des 17. Jahrhunderts* (Voprosy trgovli v russko-švedskich diplomatičeskich otnošenijach na rubeže 20-ch i 30-ch gg. XVII v. In: SkandSborn. 19, 1974, 70—84, estn. u. schwed. Zus.fass.). — In den Jahren 1629—31, einer Zeit politischer Annäherung zwischen Schweden und Rußland, unterbreitete die schwedische Seite der Moskauer Regierung nacheinander den Vorschlag zum Abschluß eines Handelsvertrages mit der Festlegung sehr umfangreicher beiderseitiger Lieferungen, das Angebot einer Vereinbarung über den Tausch russischen Salpeters gegen schwedische Waren und schließlich den Plan, gemeinsam den internationalen Getreidehandel zu monopolisieren. Verf. untersucht diese später nicht mehr wiederholten Vorschläge und die entsprechenden Verhandlungen mit der gewohnten Sorgfalt, wobei er ihr Scheitern damit erklärt, daß die sich ablehnend verhaltende Moskauer Regierung die Begrenztheit der damaligen wirtschaftlichen Möglichkeiten Rußlands vor Augen hatte.

N. A.

N. V. Ustjugov, *Wirtschaftsentwicklung, Klassenkampf und Kultur im Russischen Staat im 17. Jh.* (Ėkonomičeskoe razvitie, klassovaja bor'ba i kul'tura v Russkom gosudarstve v XVII v. In: Naučnoe nasledie, Moskau 1974, Nauka, 18—177). — Der zusammenfassende Titel bezieht sich auf drei Vorlesungsmanuskripte, die hier mit einem weiteren, auf Mittelasien bezogenen, aus dem Nachlaß des Gelehrten veröffentlicht wurden. Zusammen betrachtet ergeben die Texte eine sehr nützliche Einführung in die russische Wirtschafts- und Sozialgeschichte des 17. Jh., die an Übersichtlichkeit (erklärender Systematik) und informativem Gehalt ein hervorragendes Niveau repräsentiert. So wird zum Beispiel die komplizierte Sozialstruktur der am Handel beteiligten Bevölkerung und ihr Status innerhalb der sich im 17. Jh. herausbildenden, sich verflechtenden Einzelmärkte verständlich gemacht. Dem Außenhandel spricht U. in diesem Prozeß eine wichtige Rolle zu.

E. H.-G.

Zu den Verhandlungen über die Aufnahme Kurlands in die russische Untertanenschaft im Jahre 1658 legt E. D. Ruchmanova eine kleine Studie vor, in der u. a. das russische Interesse am freien Handel in Kurland und an der Gewinnung eines Zugangs zur Ostsee verdeutlicht wird (K istorii peregovorov o prinjatii Kurlandii v poddanstvo Rossii v 1658 godu. IstSSSR 1975, 1, 157—163).

N. A.

S. M. Troickij, *Russischer Absolutismus und Adel im 18. Jh. Die Formierung der Bürokratie* (Russkij absoljutizm i dvorjanstvo v XVIII v. Formiro-

vanie bjurokratii, Moskau 1974, Nauka, 396 S.). — Das Buch fragt nach der Funktion der Staatsverwaltung, die Peter I. im wesentlichen durch die Rangtabelle von 1722 (abgedruckt 368—70) konditionierte, beim Übergang von einer feudalen zu einer bürgerlichen Gesellschaftsordnung. Die Bürokratie diene, dem Verf. zufolge, dem sozialen Wandel insofern, als staatliche Würdenträger — als eklatantes Beispiel bringt T. den Favoriten Peters, Fürst Menšikov — aktiv und im großen Maßstab Unternehmerfunktion wahrnahmen, auch im Außenhandel, wo es ihnen möglich war, mit westlichem Kapital zu konkurrieren (356). Andererseits bot die Hierarchie der Staatsverwaltung Aufstiegsmöglichkeiten für nichtadlige Kräfte, die dadurch der herrschenden Schicht zugeordnet, vom Adel sozusagen „verdaut“ (367), wurden. Ein abschließendes Urteil darüber, ob adliges Großunternehmertum im 18. Jh. ein für Rußland qualitativ neues ökonomisches Niveau repräsentierte, fiel dem Leser leichter, wenn die Rückfrage, ob sich nicht im Gegensatz zum 17. Jh. eher die Qualität der Überlieferung (z. B. die Archivalien zum Fall Menšikov) gewandelt habe, vom Verf. ausführlicher zur Debatte gestellt worden wäre. E. H.-G.

Arcadius Kahan, *Observationes on Petrine Foreign Trade* (Canadian-American Slavic Studies VIII, 1974, 222—236), sieht im petrinischen Rußland die ökonomischen Voraussetzungen für eine merkantilistische Politik noch nicht gegeben. Er bezweifelt darum auch, daß Peters Zolltarif von 1724 „protektionistisch“ gedacht war. Fiskalische Gründe, meint K., lagen näher. Die ebenfalls im Dienste der Staatskasse vollzogene Devaluation des Rubel 1698, 1704 und 1718 wirkte jedoch zugleich exportfördernd, zumindest solange das russische Preisniveau nicht nachzog. Ruckartiges Ansteigen der englischen Exporte belegt diesen Effekt 1704 und 1718. E. H.-G.

K. Kévonian, *Marchands arméniens au XVIIe siècle. A propos d'un livre arménien publié à Amsterdam en 1699* (Cahiers du Monde russe et soviétique 16, 1975, 199—244). — Es handelt sich um den „Trésor des mesures, poids, nombres et monnaies du monde entier“. Dieses Handbuch wurde von Lucas de Vanand zusammengestellt, einem Neffen des Bischofs, der die armenische Renaissance seit 1670 förderte. Es zeigt, daß die armenischen Kaufleute durch Rußland hindurch sehr aktiv waren und sich für die Wege interessierten, die dieses Land mit dem Okzident durch den hansischen Raum hindurch verbanden. Damit stehen die Auskünfte in einem Zusammenhang, die über zahlreiche deutsche Orte, wie Leipzig, Frankfurt, Hamburg, ebenso wie Reval, Riga und Danzig gegeben werden. Um das Buch in einen Zusammenhang stellen zu können, gibt der Verf. eine wertvolle Zusammenfassung zur Geschichte der armenischen Diaspora dieser Zeit im Hinblick auf Handel und Kultur. P. J.

BEMERKUNG

Ich möchte als Verf. des oben besprochenen Werkes (*Bremen und Nordwestdeutschland am Kriegsende 1945*, o. 155—157) nicht die Rezension rezensieren, obgleich es reizvoll wäre, etwa über die Zuordnung zu einer Gruppe von Historikern zu meditieren, von denen der jüngste immerhin 16 Jahre älter ist als

ich. Ich habe meine wissenschaftliche Ausbildung — wie der Rezensent — erst nach 1945 erhalten, so daß mir die „neuen Dimensionen“ und die „neuen Grundlagen“ der Nachkriegsgeneration in der Geschichtsforschung bekannt sind, was immer man darunter verstehen will. Es sind nun aber konkrete Ergänzungen nötig, die einige Auffassungen des Rezensenten in einem anderen Licht erscheinen lassen: Die „Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte“ waren vertraglich auf den Zeitraum 1918 (nicht 1914) bis 1945 festgelegt; eine Fortsetzung über 1945 hinaus hielt auch ich für wünschenswert. Sie stieß jedoch auf zwei wesentliche Hindernisse: 1. Die Akten der Militärregierung befinden sich noch in den USA und sind nicht zugänglich. 2. Die bremischen Akten sind ab 1945 gesperrt; es war sehr fraglich, ob eine Freigabe für wissenschaftliche Zwecke in ausreichendem Umfang erfolgen werde. Der Rezensent beklagt mit Recht, daß die Zeit bis 1933 in der Veröffentlichungsreihe mit zwei Arbeiten sehr mangelhaft abgedeckt sei. Wenn er aber von einem „Versagen der Konzeption“ spricht, so befindet er sich in der Lage eines Kritikers, der vor einer Bauruine steht und es als einen Mangel der Konzeption ansieht, daß das Haus kein Dach und keine Heizung hat. Die Themen, die der Rezensent vermißt, waren nun aber von mehreren — fünf — Verfassern in fast abgeschlossenen Manuskripten bearbeitet; darüber hinaus waren weitere Bereiche durch mühevollen Quellensammlungen erforscht worden. Die frist- und bedingungslose Vertragsbeendigung durch die Freie Hansestadt Bremen hat bewirkt, daß Verfasser und Herausgeber auf ihren Vorarbeiten „sitzengeblieben“ sind. Es wurde leider untersagt, die unerfreulichen politischen Hintergründe im letzten Heft der Reihe darzustellen, weil es unzumutbar sei, Kritik an staatlichen Organen mit Haushaltsmitteln zu finanzieren. Hier ist nicht der Ort, näher darauf einzugehen.

H. Schw.

FÜR DIE HANSEFORSCHUNG WICHTIGE ZEITSCHRIFTEN

A.A.G. Bijdragen	Afdeling Agrarische Geschiedenis. Bijdragen. Landbouwhogeschool Wageningen.	BraunschwJb.	Braunschweigisches Jahrbuch.
ABaltSlav.	Acta Baltico-Slavica. Bialystok.	BremJb.	Bremisches Jahrbuch.
AESC	Annales. Économies, sociétés, civilisations. Paris.	BullCommHist.	Bulletin de la Commission Royale d'Histoire. – Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis. Bruxelles.
AnnNdrh.	Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein, insbesondere das alte Erzbistum Köln. Düsseldorf.	BusinessHist.	Business History Liverpool.
APolHist.	Acta Poloniae Historica. Polska Akademia Nauk. Instytut Historii. Warszawa.	Business HR	The Business History Review. Cambridge (Mass.)
AusgrFu.	Ausgrabungen und Funde. Berlin.	CommBalt.	Commentationes Balticae. Jahrbuch d. baltischen Forschungsinstituts. Bonn.
AZGW	Archief. Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland, uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen. Middelburg.	DA	Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters. Köln-Wien.
BaltStud.	Baltische Studien. Hamburg.	DHT	(Dansk) Historisk Tidsskrift, Kopenhagen.
BDLG	Blätter für deutsche Landesgeschichte. Wiesbaden.	DüsseldJb.	Düsseldorfer Jahrbuch.
Beitr.Dortm.	Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark.	DuisbF	Duisburger Forschungen.
BMGN	Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden. Nederlands Historisch Genootschap te Utrecht.	EcHistJb.	Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek. 's-Gravenhage.
BIHR	Bulletin of the Institute of Historical Research. London.	EcHistRev.	The Economic History Review. London.
		EHR	The English Historical Review. London.
		FHT	Historisk Tidsskrift för Finland. Helsinki.
		Fornvännen	Fornvännen. Tidsskrift för Svensk Antikvarisk Forskning. Stockholm.
		GotlArk.	Gotländskt Arkiv. Visby
		GreifswStralsJb.	Greifswald-Stralsunder Jahrbuch. Rostock.

HambGHbl.	Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter.	JbKölnGV	Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins.
HBNu.	Hamburger Beiträge zur Numismatik.	JbMorgenst.	Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bremerhaven.
HGbl.	Hansische Geschichtsblätter. Köln-Wien.	JbNum.	Jahrbuch für Numismatik und Geldgeschichte. München.
HispAHR	The Hispanic American Historical Review. Durham/North Carolina.	JbRegG	Jahrbuch für Regionalgeschichte. Weimar.
Hispania	Hispania. Revista española de historia. Madrid.	JbVNddtSpr.	Jahrbuch d. Vereins für Niederdeutsche Sprachforschung. Neumünster.
Hist.	History. The Journal of the Historical Association. London.	JbWG	Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Berlin.
HistArkiv	Historisk Arkiv. Stockholm.	JbWitthBremen	Jahrbuch der Wittheit zu Bremen.
HistJourn.	The Historical Journal. Cambridge.	JEcoH	The Journal of Economic History. New York.
HZ	Historische Zeitschrift. München.	JMitVorg.	Jahresschrift für mitteleuropäische Vorgeschichte. Halle/S.
IstSSSR	Istorija SSSR. Moskau.	KSIA	Kratkie soobščeniya Instituta archeologii Akademii nauk SSSR. Moskau.
IstZap.	Istoričeskie zapiski. Moskau.	KölnJbVFg.	Kölner Jahrbuch für Vor- und Frühgeschichte.
JbAmst.	Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum. Amsterdam.	Kuml	Kuml, Årbog for Jysk Archæologisk Selskab. Aarhus.
JbbGOE	Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. München.	KwartHist.	Kwartalnik Historyczny. Warschau.
JbBreslau	Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau. Würzburg.	KwartHKM	Kwartalnik historii kultury materialnej. Warschau.
JbEmden	Jahrbuch der Gesellschaft für Bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden.	LippMitt.	Lippische Mitteilungen. Detmold.
JbGMOst.	Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands, hrsg. vom Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin. Tübingen.	Logbuch	Das Logbuch, hrsg. v. Arbeitskreis historischer Schiffbau. Wiesbaden.
		LünebBl.	Lüneburger Blätter.
		MA	Le Moyen Age. Revue d'histoire et de philologie. Bruxelles.

Maasgouw	De Maasgouw. Tijdschrift voor Limburgse Geschiedenis en Oudheidkunde. Maastricht.	PrzegłHist. RB	Przegład Historyczny. Warschau. Revue Belge de philologie et d'histoire. — Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis. Bruxelles.
MAcWet.	Mededelingen der Koninklijke Nederlandsche Academie van Wetenschappen. Afdel. Letterkunde. Amsterdam.	RDSG	Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych. Posen.
MatZachPom.	Materialy Zachodnio-Pomorskie. Muzeum Pomorza Zachodniego. Stettin.	RH RheinVjbl.	Revue Historique. Paris. Rheinische Vierteljahrsblätter. Bonn.
Meddelanden	Meddelanden från Lunds Universitets Historiska Museum. Lund.	RHES	Revue d'histoire économique et sociale. Paris.
MittKiel	Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte.	RM RN	Revue Maritime. Revue du Nord. Revue historique trimestrielle. Région du Nord de la France. — Belgique
MM	The Mariner's Mirror. London.		— Pays-Bas. Lille.
MS	Mediaeval Scandinavia. Odense.	RoczGd	Rocznik Gdański. Gdańskie Towarzystwo Naukowe. Danzig.
Naut.	Nautologia, Kwartalnik-Quarterly. Gdingen-Warschau-Stettin.	ScandEcHistRev.	The Scandinavian Economic History Review. Uppsala.
NdSächsJb.	Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Hildesheim.	Scandia	Scandia. Tidskrift för historisk forskning. Lund.
NHT	Historisk Tidsskrift, utgitt av den Norske Historiske Forening. Høvik.	ScHR	Scottish Historical Review. Edinburgh.
Nordelbingen	Nordelbingen. Beiträge zur Heimatforschung in Schleswig-Holstein, Hamburg u. Lübeck. Heide (Holst.)	ScrMerc	Scripta Mercaturae. Halbjahresveröffentlichung von Urkunden und Abhandlungen zur Geschichte des Handels und der Weltwirtschaft. München.
NordNumÅ	Nordisk Numismatisk Arsskrift. Stockholm.	SHAGand	Société d'histoire et d'archéologie de Gand. Annales. Gent.
NT	Nordisk Tidskrift. Stockholm.		Historisk Tidskrift. Svenska Historiska Föreningen. Stockholm.
OldJb.	Oldenburger Jahrbuch.	SHT	
OsnMitt.	Osnabrücker Mitteilungen.		

SkandSborn.	Skandinavskij sbornik (Skrifter om Skandinavien), hrsg. v. d. Staatsuniversität Tartu (Dorpat).	WestfF	Westfälische Forschungen. Mitteilungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde.
SEER	The Slavonic and East European Review. London.	WestfZs.	Münster/Westf. Westfälische Zeitschrift.
SoesterZs.	Soester Zeitschrift.		Münster/Westf.
SovArch.	Sovetskaja arheologija. Moskau.	WissZsBerlin	Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe.
StadJb.	Stader Jahrbuch. Stader Archiv, Neue Folge.		Desgl.: Ernst Moritz Arndt-Universität Greifswald.
StudPom.	Studia i materialy do dziejńw Wielkopolski i Pomorza. Posen.	WissZsGreifswald	Desgl.: Universität Rostock.
TATÜ	Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised. Ühiskonnateadused. Tallinn (Reval).	WissZsRostock	Zeitschrift für Agrargeschichte u. Agrarsoziologie. Frankfurt/M.
TG	Tijdschrift voor Geschiedenis. Groningen.	ZAA	Latvijas PSR Zinātņu Akadēmijas Vēstis. Riga.
Tradition	Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie. Baden-Baden.	ZAVēst	Zapiski Historyczne. Thorn.
VerslOverijssel	Verlagen en Mededelingen. Vereeniging tot Beoefning van Overijsselsch Regt en Geschiedenis. Zwolle.	ZapHist.	Zeitschrift für Ostforschung. Marburg/Lahn.
Viking	Viking. Oslo.	ZfO	Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Neumünster.
Vist.	Voprosy istorii. Moskau.	ZGW	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. Berlin.
VSWG	Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Wiesbaden.	ZSRG.GA	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung. Weimar.
Wagen	Der Wagen. Ein Lübeckisches Jahrbuch.	ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte.
Westfalen	Westfalen. Hefte für Geschichte, Kunst und Volkskunde. Münster/Westf.	ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde.

AUTORENREGISTER

für die Umschau

Albrechtsen 189, Aleškovskij 205, Angermann 207, Arbellot 179, Arnell 195, Aymard 117, Bardet 180, Barth 104, Baumgart 115, Beeck 100, Benedictow 185, Bennassar 117, Berlekamp 131, Beumann 97, 98, Bibolet 177, Blaiich 110, Blom 199, Bohmbach 147, Boje 119, de Booy 168, Boudon 178, Braun 101, Brix 152, Brulez 99, 118, Burger 122, Bulkin 134, Capelle 122, Calonne 180, Černyševa 192, Choroškevič 203, Christensen 187, Clauzel 180, Claviez 117, Coblenz 133, Concato 179, Cordes 117, Coppejans-Desmedt 168, Cottrell 100, de Craecker-Dussart 102, Croft 183, Dahlerup 185, Darkevič 204, Delbanco 149, Degn 186, Derville 180, Degryse 173, Deus 141, van Dillen 175, Dingedahl 153, Ditt 137, Dobrovolskij 134, Dösseler 140, Doppelfeld 135, Doroshenko 200, Dralle 164, Drögereit 157, Dubov 134, van Durme 169, Eckert 201, Eggert 161, Ehbrecht 104, 105, 138, 141, Eichberg 143, Eickermann 140, Ellermeyer 146, Ellersieck 209, Am Ende 151, Ennen 121, 135, Eriksson 185, Everaert 99, Fechter 112, 113, Fode 189, Formsma 177, Freimark 153, Gad 124, Gandilhon 178, Ganshof 99, Gebers 130, van Gelder 169, Göransson 128, Goring 182, Gosebruch 143, Gottschalk 168, Goubert 179, Goy 117, Grabmüller 208, Gramulla 135, Graus 96, Grimm 153, Groenveld 175, Grundmann 98, Guddat 165, Gupieniec 133, Hagberg 128, Halaga 107, Hall 129, Hart 176, Hatz 126, 128, Hauschild-Thiessen 153, 159, Heers 100, Heitjan 163, Helle 196, 198, Hellfaier 144, Hemardinquer 178, Henschke 145, Herborn 136, Herrmann 131, Hess 99, Heyne 157, Hömberg 137, Hofman 174, Hofmeister 162, Holmqvist 125, Hollenberg 114, Hougen 125, Huussen jr. 175, Irsigler 135, 136, Jankuhn 97, Jansma 167, Jenšs 202, Jönsson 195, Jurginis 204, Kahan 211, Kahk 200, 202, Kan 192, Kaplinski 202, Karp 159, Kayser 152, Kazakova 205, 206, Kellenbenz 100, 118, 135, Kellmer 125, Kévonian 211, Keyř 97, Kirchhoff 137, 141, E. Klein 113, H. Klein 138, Klep 170, Klejnenberg 205, 206, Klose 154, Kluge 117, 141, Klüßendorf 135, Knoppers 176, Kock 191, Köhn 140, Koeman 174, W. Kohl 137, R. D. Kohl 140, Kollmann 111, Kolotilova 204, Kriedte 163, Kristensen 123, Kroman 190, Krüger 187, Krusy 140, Kudrina 193, Kuhn 97, 166, Kutz 112, 113, Laag 142, Lanckorońska 165, Lange 151, Lampe 130, Lapeyre 99, Lebedev 133, 134, Leesch 137, Lewandowski 207, Ligi 200, 202, Looijenga 168, Looses 153, Looz-Corswarem 136, Ludat 99, Lundholm 185, Lundquist 193, Martin 206, Mavrodin 205, Meleško 203, Menzel 98, Meulenaere 173, Meyer 177, Militzer 148, Mironov 207, Mörner 99, Molaug 198, Mołowist 100, Morineau 178, Müller H. 157, Müller H. H. 131, von Müller 97, Muci 132, Nekrasov 192, Neveux 172, Nielsen 187, Nilsson 186, Njarðvik 199, Nordberg 195, Nordlund 194, Noss 125, Novotny 109, Nyberg 190, Öberg 192, Olsen 123, Olsson 195, Onishi 112, 113, Orlov 205, Østergård 124, Overhageböck 138, Padrón 100, Palandt 145, Paluka 118, Patze 99, Pāvulāne 201, Peter 141, Petersen 186, 188, 189, Perrot 179, Petri 99, Graf v. Pfeil 144, Philipp 200, Pickl 109, Piirimäe 200, Platt 181, Potin 134, Postan 181, Pullat 202, Ramsay 182, 183, Ratcliffe 100, Ratsma 174, Rau 132, Ravdina 134, Reekers 137, Reichstein 122, 123, Riebe 138, Riehm 133, Rigault 171, Rister 159, Römer 142, Rohdenburg 148, Rozdorožnyj 192, Ruchmanova 210, Särnquist 195, Šaskol'skij 192, 210, Schellenberg 152, Scheper 149, Schlesinger 96, 97, R. Schmidt 160, T. Schmidt 145, Schnitzler 160, Schoknecht 132, Schoorl 174, Schreckenbach 161, Schwarz 158, Schwarzwälder 154, 155, Schulte 138, Schulze 99, Sivery 172,

Soenke 112, Sølvberg 198, Soly 173, Sprandel 102, 118, Steitz 136, Stenzel 117, Stols 99, Stoob 138, Storkebaum 162, Strait 136, von Stromer 99, Stupperich 139, Štychov 203, Sundström 196, Svarāne 202, Tarvel 200, 202, Teuteberg 101, Thunmark 128, Tiessen 122, 123, Tits-Dieuaide 172, Trawkowski 97, Troickij 210, Ullrich 132, Unger 174, 177, Ustjugov 210, Utterström 193, Vassar 200, Vellev 124, Verlinden 99, Verwers 122, Vierck 122, Voigt 158, Volkov 208, Wachter 122, von Wallthor 137, Warnke 131, 160, Weczerka 167, van der Wee 171, Welin 125, Wenskus 97, Werner 184, Westermann 105, 109, Widera 204, Wiesflecker 109, Wiesinger 98, Wilkes 140, Wilson 100, Wimmer 207, Winkelmann 122, Winterhoff 120, Wittendorff 191, van der Woude 171, Zernack 98, 200, Zientara 97, 166, Zillmann 142, Zimmermann 144, Zoellner 103, Zunkel 116.

MITARBEITERVERZEICHNIS

für die Umschau

Ahrens, Dr. Gerhard, Wiss. Ass., Hamburg (112—114). — Angermann, Dr. Norbert, Wiss. Ass., Hamburg (133f., 200—207, 210; N. A.). — Baumgart, Prof. Dr. Peter, Würzburg (160f.). — Engelsing, Prof. Dr. Rolf, Berlin (155—157). — Fischer, Prof. Dr. Fritz, Hamburg (115f.). — Friedland, Prof. Dr. Klaus, Kiel (182f.). — Harder-Gersdorff, Prof. Dr. Elisabeth, Bielefeld (176, 192f., 200—202, 207—211; E. H.-G.). — Heinsius, Dr. Paul, Hamburg (117f., 119—121; P. H.). — Hoffmann, Dr. Erich, Universitätsdozent, Kronshagen/Kiel (123f., 129f., 185—199; E. H.). — van Iterson, Dr. P. D. J., Archivrat, Amsterdam (174, 177). — Jeannin, Prof. Dr. Pierre, Directeur d'études, Paris (99f., 102, 117, 171f., 176—181, 206, 211; P. J.). — Kumlien, Prof. Dr. Kjell, Enskede (126—128). — Kolb, Prof. Dr. Eberhard, Würzburg (114f.). — van der Laan, Dr. P. H. J., Archivrat, Amsterdam (167f., 173—175, 177). — Langewiesche, Dr. Dieter, Wiss. Ass., Würzburg (116f.). — Last, Dr. Martin, Akad. Rat., Göttingen (121—126, 128, 130—133, 160, 191, 195, 198; M. L.). — Lenz, Dr. Wilhelm, Paris (184). — Moltmann, Prof. Dr. Günter, Hamburg (118f.). — Petersohn, Prof. Dr. Jürgen, Würzburg (161, 163). — Ramsay, Prof. Dr. George D., Oxford (171, 182—184; G. D. R.). — Römer, Dr. Christof, Braunschweig (169—171, 175f., 187f.). — Schwarzwälder, Prof. Dr. Herbert, Bremen (100—102, 104f., 112, 135—137, 139—154, 157—159; H. Schw.). — Sicken, Univ.-Doz. Dr. Bernhard, Würzburg (111f.). — Sprandel, Prof. Dr. Rolf, Würzburg (98—102, 104f., 117, 118, 135f., 152f., 154f., 164, 168f., 172f., 181—183; R. S.). — Teuteberg, Prof. Dr. Hans, Münster (110f.). — Weczerka, Dr. Hugo, Cappel b. Marburg/Lahn (96—98, 103f., 107—110, 133, 137—139, 159, 162—167; H. W.). — Westermann, Dr. Ekkehard, Ettlingen, Kr. Karlsruhe (105—107, 145f., 161f.).

HANSISCHER GESCHICHTSVEREIN JAHRESBERICHT 1975

A. Geschäftsbericht

Die Hansisch-Niederdeutsche Pfingsttagung 1975 (91. Jahresversammlung des HGV, 88. Jahresversammlung des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung) fand vom 19. bis 22. Mai 1975 in Bremen statt. Folgende Vorträge wurden gehalten: Prof. Dr. Heinz Stoob/Münster: Hansische Westpolitik im frühen 14. Jh.; Dr. Volker Plagemann/Bremen: Die Architektur der Hansestadt als Dokument der Sozialgeschichte (mit Lichtbildern); Dr. Wilfried Ehbrecht/Münster: Die Hanse und die spätmittelalterlichen Bürgerkämpfe in Niedersachsen und Westfalen; Dr. Burchard Scheper/Bremerhaven: Ratsgewalt und Gemeinde in den nordwestdeutschen Hansestädten Bremen, Lübeck und Lüneburg während des Mittelalters; Dr. Hans-Joachim Behr/Münster: Die Landgebietspolitik nordwestdeutscher Hansestädte.

Eine anregende Aussprache ergänzte die Vorträge.

Das wissenschaftliche Programm wurde durch Stadt- und Museumsführungen vervollständigt, vor allem durch die Eröffnung der gelungenen Ausstellung „Weser — von Bremen bis zur Nordsee“ im Alten Rathaus. Ihr folgte ein Empfang aller Tagungsteilnehmer in der oberen Halle des historischen Gebäudes.

Die Tagung klang aus mit der interessanten Exkursion „Auf den Spuren der Hanse im Elb-Weser-Dreieck“ (Bremerhaven: Besichtigung der Hansekogge im Deutschen Schiffahrtsmuseum, Führung: Dr. Detlev Ellmers) — Stade (Führungen: Dr. Heinz Joachim Schulze, Prof. Dr. Richard Drögereit, Dr. Jürgen Bohmbach) — Buxtehude (Besichtigung der Petri-Kirche, Stadtführung und Kurzreferat von Dr. Margarete Schindler „Buxtehude als Typ einer kleinen Gründungs- und Hansestadt“).

An der Tagung beider Vereine nahmen insgesamt 184 Besucher teil, davon 21 Ausländer.

Im Juni wurde der Umzug der Registratur und des Archivs des HGV von Bremen nach Lübeck vorgenommen, wo sich seit ebendiesem Zeitpunkt die Geschäftsstelle befindet.

Im Berichtszeitraum erschienen die Hansische Geschichtsblätter 93 (1975). In Druck gegeben wurden folgende Bände der Quellen und Darstellungen: B. Scheper, Frühe bürgerliche Institutionen norddeutscher Hansestädte, und J. D. v. Pezold, Reval 1670—1687, Rat, Gilden und schwedische Stadtherrschaft. Beide Bände erschienen zu Anfang des Jahres 1976. Weiter sind in Druck gegeben: R. Vogelsang, Revaler

Kämmereibuch (1432—1463) und K. Friedland, Berichte und Aufsätze zum Hansesymposium in London 1974.

Vorstandssitzungen fanden am 19. Mai in Bremen und am 11. Oktober in Lübeck statt. Die turnusmäßig ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder Prof. Sprandel, Würzburg, und Dr. Weczerka, Marburg, wurden von der Mitgliederversammlung am 21. Mai wiedergewählt, Herr Prof. Pitz, Berlin, neu in den Vorstand gewählt. Herr Senator Schneider, dessen fünfjährige Amtszeit abgelaufen war, wünschte altershalber nicht wieder für das Amt des Vorsitzenden zu kandidieren. Der Vorstand wählte gemäß § 5 der Satzung Herrn Senator Dr. Knüppel, Lübeck, zu seinem Nachfolger.

Auf Antrag des Vorstandes wählte die Mitgliederversammlung Herrn Senator Schneider wegen seiner fünfzehn Jahre lang mit Umsicht und Takt ausgeübten Tätigkeit als Vorsitzender des HGV zum Ehrenmitglied. Die Geschäftsführung ging von Herrn Dr. Schwebel, der sie altershalber abzugeben wünschte, an Frau Dr. Graßmann, Lübeck, über.

Die Mitgliederzahl des HGV betrug am 31. Dezember 1975 509. 30 Mitglieder, darunter ein korporatives, traten ein, zwei verlor der Verein durch den Tod. Er trauert insbesondere um seinen Verleger Dr. Heinrich Gottwald. Vier Personen kündigten die Mitgliedschaft.

Knüppel
Vorsitzender

Graßmann
Geschäftsführer

B. Rechnungsbericht 1975

Im Rechnungsjahr 1975 erreichten die Einnahmen eine Höhe von insgesamt 30 590,54 DM. Ihnen standen Ausgaben in Höhe von 36 413,— DM gegenüber, so daß sich der Bestand auf den Vereinskonto zum 31. 12. 1975 um 5 822,46 DM verringerte. Diese Entwicklung bedarf insofern der Erläuterung, als sie maßgeblich durch die Gewährung eines Zuschusses der Possehl-Stiftung in Höhe von 10 000,— DM, der erst Anfang Januar 1976 auf dem Konto des Hansischen Geschichtsvereins einging, beeinflußt wurde. Wäre der Zuschuß noch in dem Auslaufmonat Dezember gefallen, so hätten die Einnahmen die Ausgaben voll abgedeckt.

Zu den einzelnen Positionen der Einnahmenseite ist folgendes zu sagen:

Die Beiträge der Städte und Gebietskörperschaften sowie der Einzelpersonen und Institute erreichten 18 074,81 DM. Sie erreichten damit in etwa die Höhe des Vorjahres, blieben aber um knapp

3 000,— DM hinter dem Voranschlag zurück. Auch hier ist zu sagen, daß ein größerer Teil der Einnahmen aus Beiträgen Anfang 1976 geleistet wurde. Die Zuschüsse erreichten 8 050,— DM. Im Voranschlag waren 12 000,— DM erwartet worden, aber hier wirkt sich, wie schon erwähnt, die Gewährung des Zuschusses der Possehl-Stiftung entsprechend aus. Insgesamt ist also die Spendengewährung durchaus positiv zu vermerken, was insbesondere durch die großzügige Förderung der Bremer Pfingsttagung durch den Senat der Freien Hansestadt Bremen bewirkt wurde. Die sonstigen Einnahmen lagen mit 4 465,73 DM in etwa auf der Höhe des Voranschlages. Zu dieser Position zählt der Verkauf von Veröffentlichungen, die Tagungsbeiträge, die Zinsen für Guthaben und dergleichen.

Auf der Ausgabenseite beanspruchten die Ausgaben für Forschungen und Publikationen mit 22 433,46 DM den größten Anteil. Allein der Band 93 der Hansischen Geschichtsblätter erforderte den Einsatz von insgesamt 20 278,67 DM. Wenn die Kosten der Hansischen Geschichtsblätter in der Jahresrechnung 1975 nur mit 19 162,11 DM erscheinen, so liegt das daran, daß noch weitere Rechnungen erst Anfang 1976 eingingen und entsprechend beglichen wurden. Die Veranstaltungen des Hansischen Geschichtsvereins, ihre Vorbereitung, die Organisation, die Honorare usw. erforderten 1975 insgesamt 10 002,30 DM, wobei zu erwähnen ist, daß die Kosten der Pfingsttagung 1975 allein einen Betrag von 7 726,10 DM erforderten. Für die Geschäftsführung, Kassenführung und die sonstigen Ausgaben des Vereins wurden insgesamt 3 977,24 DM benötigt.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die finanziellen Anforderungen des Hansischen Geschichtsvereins im Berichtsjahr 1975 geordnet werden konnten. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß der Verein seine Aufgaben nur durch die großzügigen Spenden der Possehl-Stiftung und einiger anderer Institutionen erfüllen konnte.

Die Kassenführung und die Jahresrechnung 1975 wurden von den gewählten Rechnungsprüfern, den Herren Dr. Ahrens und Dr. Hatz, am 26. April 1976 geprüft und für richtig befunden. Sie haben aufgrund dieses Ergebnisses die Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstandes für das Jahr 1975 beantragt.

Lübeck, 4. Juni 1976.

Knüppel
Schatzmeister

Jahrbuch für Geschichte

von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft

Lateinamerikas

Herausgegeben von Richard Konetzke und Hermann Kellenbenz
unter Mitarbeit von Günter Kahle und Hans Pohl

Das Jahrbuch konzentriert sich vorwiegend auf Aspekte der lateinamerikanischen Geschichte, wobei die Betonung auf den politischen, wirtschaftlichen und sozialen Bereichen liegen. Unter Verzicht auf jede programmatische Vereinheitlichung oder schematisierende Gliederung werden Arbeiten und Literaturberichte aus den verschiedenartigsten Gebieten zusammengefaßt. Bewußt haben die Herausgeber die »americanistas« anderer Länder zur Mitarbeit aufgefordert, um das Jahrbuch zu einem Organ der internationalen Zusammenarbeit zu machen. Trotz aller Verschiedenheit der Arbeiten und Autoren durchzieht die Bände eine Einheit, die sich aus dem Objekt, aus der zentralen Stellung bestimmter Forschungsprobleme und dem Anliegen des heutigen geschichtlichen Denkens ergibt.

BAND 1/1964:

VIII, 371 Seiten, 1 Kunstdrucktafel,
1 Klappkarte. Gr. 8°. Br. DM 64,—

BAND 2/1965:

VIII, 438 Seiten, zahlreiche Tabellen und
Schemata im Text, 2 Kunstdrucktafeln.
Gr. 8°. Br. DM 64,—

BAND 3/1966:

VIII, 441 Seiten. Gr. 8°. Br. DM 64,—

BAND 4/1967:

XXXII, 746 Seiten, Gr. 8°. Br. DM 124,—

BAND 5/1968:

VIII, 431 Seiten, 6 Abbildungen (z. T. auf
Tafeln), 1 Karte, 1 Klappkarte. Gr. 8°. Br.
DM 64,—

BAND 6/1969:

VIII, 477 Seiten, zahlreiche Tabellen im
Text. Gr. 8°. Br. DM 84,—

BAND 7/1970:

VIII, 450 Seiten, 2 Tafeln, Gr. 8°. Br.
DM 84,—

BAND 8/1971:

VI, 402 Seiten, 1 Kunstdrucktafel, 2 Kar-
ten, zahlreiche Abbildungen und Tabellen
im Text. Gr. 8°. Ln. DM 84,—

BAND 9/1972:

X, 434 Seiten, zahlreiche Tabellen und
1 Karte im Text. Gr. 8°. Ln. DM 74,—

BAND 10/1973:

VI, 403 Seiten, 5 Karten, zahlreiche Ta-
bellen und Übersichten im Text, 3 Klapp-
tabellen, 2 Faltkarten in Rückentasche.
Gr. 8°. Ln. DM 84,—

BAND 11/1974:

VI, 462 Seiten, 3 Karten und zahlreiche
Tabellen im Text. Gr. 8°. Ln. DM 84,—

BAND 12/1975:

VI, 462 Seiten, 3 Karten und zahlreiche
Tabellen, davon eine zum Klappen, 3 Kar-
ten im Text. Gr. 8°. Ln. DM 92,—

BAND 13/1976:

Etwa VI, 490 Seiten, zahlreiche Tabellen
und Abbildungen im Text. Gr. 8°. Ln. (in
Vorbereitung; erscheint im Herbst '76)

Böhlau-Verlag Köln · Wien

Lateinamerikanische Forschungen

Beihefte zum Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas

Herausgegeben von Richard Konetzke, Hermann Kellenbenz, Günter Kahle, Hans Pohl

- Band 1: **Militär und Staatsbildung in den Anfängen der Unabhängigkeit Mexikos**
Von Günter Kahle. 1969. Gr. 8°. XIV, 267 Seiten.
Ln. DM 54,—
- Band 2: **Regierung und Verwaltung der kolonialspanischen Städte in Hochperu 1538-1650**
Von Inge Wolff. 1970. Gr. 8°. XII, 212 Seiten, 1 Karte, 5 Tabellen. Ln. DM 46,—
- Band 3: **Das Dritte Reich und Argentinien**
Die diplomatischen Beziehungen unter besonderer Berücksichtigung der Handelspolitik (1933-1939)
Von Arnold Ebel. 1971. Gr. 8°. XVI, 472 Seiten. Ln. DM 84,—
- Band 4: **Deutschland und Brasilien (1889-1914)**
Von Gerhard Brunn. 1971. Gr. 8°. XIV, 360 Seiten.
Ln. DM 56,—
- Band 5: **Die Einführung des Intendantensystems in Neu-Spanien im Rahmen der allgemeinen Verwaltungsreform der spanischen Monarchie im 18. Jahrhundert**
Von Horst Pietschmann. 1972. Gr. 8°. VIII, 328 Seiten, 1 Karte im Text. Ln. DM 62,—
- Band 6: **Les Allemands au Chili (1816-1945)**
Von Jean Pierre Blancpain. 1974. Gr. 8°, XXXIII, 1162 Seiten, 33 Abbildungen, zahlreiche Tabellen im Text, 13 Kunstdrucktafeln. Ln. DM 220,—
- im Druck **Guía de las fuentes en el archivo general de Indias para el estudio de la administración virreinal española en México y en el Perú (1535-1700)**
Von Lewis Hanke. 3 Bände. Gr. 8°. Etwa 1104 Seiten.
Ln. ca. DM 220,—

Böhlau-Verlag Köln · Wien

Weitere Publikationen zur spanischen bzw. ibero-amerikanischen Geschichte:

**Die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands
zu Mexiko und Mittelamerika im 19. Jahrhundert**

Von Hendrik Dane

(Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 1)
1971. Gr. 8°. X, 265 Seiten, 3 Diagramme und zahlreiche Tabellen im Text.
Br. DM 48,—

**Die ausländischen Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien
und ihre Beteiligung am Kolonialhandel**

Von Wilhelm von den Driesch

(Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 2)
1972. Gr. 8°. II, 693 Seiten, Br. DM 68,—

Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel

Herausgegeben von Hermann Kellenbenz

(Kölner Kolloquien zur internationalen Wirtschaftsgeschichte, Band 1)
1970. Gr. 8°. VI, 403 Seiten, 1 Karte, 1 Abbildung. Br. DM 98,—

Industrialisierung in Südbrasilien

Die deutsche Einwanderung und die Anfänge der Industrialisierung in Rio
Grande do Sul

Von Dietrich Delhaes-Guenther

(Neue Wirtschaftsgeschichte, Band 9)
1973. Gr. 8°. VI, 346 Seiten, 4 Karten, 33 Abbildungen, zahlreiche Tabellen und
Diagramme im Text. Br. DM 34,—

Handel und Unternehmer im Französischen Brasiliengeschäft 1815—1848

Versuch einer quantitativen Strukturanalyse

Von Jürgen Schneider

(Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 9)
1976. Gr. 8°. XVI + VI, 649 Seiten, 1 Titelbild, zahlreiche Tabellen und Dia-
gramme im Text. Br. DM 48,—

**Die Schiffs- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach
Lateinamerika 1815—1848**

Von Jürgen Brockstedt

(Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 10)
1976. Gr. 8°. XVI, 575 Seiten, 2 Karten, 5 Abbildungen und zahlreiche Tabellen
im Text. Br. DM 42,—

Böhlau-Verlag Köln · Wien

QUELLEN UND DARSTELLUNGEN ZUR
HANSISCHEN GESCHICHTE NEUE FOLGE

Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein

Band XX:

Frühe bürgerliche Institutionen norddeutscher Hansestädte

Beiträge zu einer vergleichenden Verfassungsgeschichte Lübecks, Bremens, Lüneburgs und Hamburgs im Mittelalter

Von Burchard Scheper. 1975. XII, 223 Seiten. Br. DM 44,—

Band XXI:

Reval 1670—1687

Rat, Gilden und schwedische Stadtherrschaft

Von Johann Dietrich von Pezold. 1975. VIII, 391 Seiten. Br. DM 68,—

Neu im Herbst '76:

Band XXII:

Kämmereibuch der Stadt Reval 1432—1463

Bearbeitet von Reinhard Vogelsang. 2 Bände. Zusammen VII + V, 746 Seiten
Br. ca. DM 136,—

Die mittelalterliche Geschichte der Stadt Reval spiegelt sich in den Kämmereibüchern in besonderer Breite wider; denn es gibt nahezu keinen Bereich des bürgerlichen Daseins, der nicht in irgendeiner Weise mit den Stadtfinanzen zu tun hätte. Die politische Geschichte findet ihren Niederschlag in den Gesandtschaftsrechnungen und den Ausgaben für die Stadtbefestigung und das Kriegswesen, die Kirchengeschichte in den Aufwendungen für die Kirchen und die Renten für Geistliche und deren Meßfründen, die Baugeschichte in den Zahlungen für Material und Lohn, die Sozialgeschichte vor allem in den deutschen, estnischen, schwedischen und russischen Namen, die Wirtschaftsgeschichte in den Ausgaben für Baumaterial und Lebensmittel und den Angaben über Preise und Löhne ...

In Vorbereitung:

Band XXIII:

Frühformen englisch-deutscher Handelspartnerschaft

Referate und Diskussionen des Hansischen Symposions im Jahre der 500. Wiederkehr des Friedens von Utrecht in London vom 9. bis 11. September 1974

Bearbeitet von Klaus Friedland. Etwa XII, 120 Seiten. Br. ca. DM 30,—

Böhlau-Verlag Köln · Wien

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

Beihefte

Hrsg. von O. Brunner, H. Kellenbenz, E. Maschke, H. Pohl, W. Zorn

Neuerscheinung

- 63 **Die Portugiesen in Antwerpen (1567—1648)**
Zur Geschichte einer Minderheit. Von **Hans Pohl**. 1976. Ca. 480 S.,
3 Faltktn.
brosch. ca. DM 78,— ISBN 3-515-02380-1
Ln. ca. DM 86,— ISBN 3-515-02381-X

Letzterschienene Hefte

- 58 **Der Strukturwandel im Geldumlauf Frankens zwischen 1437 und 1610.**
Ein Beitrag zur Methodologie der Geldgeschichte. Von **Hansheiner Eichhorn**. 1973. XVI, 437 S., 2 Taf., 11 Ktn. u. 44 Abb., brosch. DM 72,—
ISBN 3-515-00320-7
- 59 **Zur Geschichte der spanischen Reitermilizen.**
Die Caballeria de Cuantia unter Philipp II. und Philipp III. (1562—1619).
Von **Johann Hellwege**. 1972. 183 S., brosch. DM 28,—, ISBN 3-515-00321-5
- 60 **Schiffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts**
Von **Frauke Röhlk**. 1973. Teil I: X, 187 S., Teil II: VI, 209 S., 1 Faltkarte,
zus. brosch. DM 54,—, ISBN 3-515-01195-1
- 61 **Deutschlands Außenhandel von der Französischen Revolution bis zur Gründung des Zollvereins**
Eine statistische Strukturuntersuchung zur vorindustriellen Zeit. Von
Martin Kutz. 1974. XII, 395 S., brosch. DM 56,—, ISBN 3-515-01801-8
- 62 **Studien zur Geschichte der Lebensmittelwissenschaft**
Teil 1: Qualitätsbeurteilung und Versorgungsprobleme bis zur Renaissance,
Teil 2: Das Lebensmittelwesen im Spiegel der frühen deutschen Literatur.
Von **Eberhard Schmauderer**. 1975. X, 314 S. m. 14 Abb., brosch.
DM 60,—, ISBN 3-515-01908-1

FRANZ STEINER VERLAG GMBH · WIESBADEN

Taschenbuch für FAMILIEN- GESCHICHTS- FORSCHUNG

Begründet 1919 von Friedrich Wecken und nun in 8. Auflage von
Wolfgang Ribbe und Eckart Henning vollständig neu bearbeitet.

1975. 356 Seiten mit 156 Abbildungen auf 27 Tafeln. Format 15 × 21 cm.
Flexibler Plastikeinband DM 36,—. (ISBN 3 7686 1004 7).

Das erfolgreiche Handbuch der Genealogie

ist für Anfänger und Fortgeschrittene gleichermaßen unentbehrlich. Es behandelt alle wichtigen Fragen und fördert mit Tausenden von Informationen Forschungen in jeder Richtung. — Diese Neuauflage berücksichtigt nicht nur die traditionelle Genealogie. In den letzten Jahren bedienen sich in Deutschland zunehmend historische Familienforschung, Demographie, Sozialgeschichte, Bevölkerungswissenschaft und Medizin genealogischen Grundlagenmaterials. Die elektronische Datenverarbeitung wurde zur wertvollen Hilfe und ermöglicht Auswertung und Vergleich im europäischen Rahmen.

Für den Praktiker bietet das TASCHENBUCH alles über Arbeitsweisen, Darstellungsformen, Bezifferungsmethoden, Veröffentlichungsmöglichkeiten, wissenschaftliche Auswertungen, Quellen der Familienforschung, Hilfsmittel für das Studium der Quellen (Schriftkunde, Zeitrechnung, Wappenwesen, Siegel- und Namenkunde). Dazu im Lexikonteil Fachausdrücke, Verwandtschaftsbezeichnungen, Abkürzung in Urkunden, Krankheitsbezeichnungen, Titulaturen, Anschriften der Archive, Bibliotheken, genealogischen und historischen Vereine, ferner zu jedem Kapitel die wichtigste Literatur für weiteres Studium.

Fordern Sie den kostenlosen achtseitigen Sonderprospekt für das TASCHENBUCH mit der vollständigen Inhaltsübersicht und mit Textproben an vom

VERLAG DEGENER & CO., D 8530 NEUSTADT/AISCH, POSTFACH 1340

Der Schwedische Krieg und Wallensteins Ende

Quellen zur Geschichte der Kriegereignisse der Jahre
1625-1630

Documenta Bohemica Bellum Tricenale Illustrantia, Band V
Etwa 480 Seiten, 19 Abbildungen auf 16 Tafeln, Ln. DM 138,—

Über 1200 Dokumente, zusammengetragen aus 19 mährischen und böhmischen Archiven, beleuchten den Zeitraum von den letzten Tagen des ersten Generalats Wallensteins bis zum Prager Friedensschluß. Den Schwerpunkt dieser Edition bilden die Schriftstücke der Militärkanzlei Wallensteins, Thuns, Colloredos, vor allem aber Gallas' und Piccolominis; ergänzend kommt noch die in ihren Anfängen stehende Kriegskanzlei des V. E. Lobkovič hinzu.

Bisher erschienen und lieferbar:

Band I: DM 80,—

Band II: DM 98,—

Band III: DM 96,—

Band IV: DM 112,—

Band VI erscheint Ende 1977, der die Reihe abschließende Band VII im Jahre 1978.

Böhlau-Verlag Köln · Wien

Wertorientierungen und wirtschaftliches Erfolgsstreben mittelalterlicher Großkaufleute

Das Beispiel Gent im 13. Jahrhundert

Von Renate Märtins (Kollektive Einstellungen und sozialer Wandel im Mittelalter, Band 5). 8°. VIII, 356 Seiten, zahlreiche Tabellen im Text. Br. DM 44,—

In der letzten Arbeit dieser Reihe geht es um Wertorientierungen im Wirtschaftsleben des Mittelalters, die aber entsprechend der geringeren Differenziertheit der mittelalterlichen Verhältnisse und genauso wie die damaligen religiösen Einstellungen stark in den Bereich hinausstrahlen, den wir als politischen oder staatlichen Bereich abzusondern gewohnt sind. Die Vorstellungen werden hier nicht schriftlich fixiert, sondern aus dem Handeln von Mitgliedern einer Gruppe der kaufmännischen Oberschicht einer flämischen Stadt ermittelt, in der man die Anfänge des Kapitalismus sieht.

Böhlau-Verlag Köln · Wien