

Zeitschrift  
des Vereins für Lübeckische Geschichte  
und Altertumskunde

BAND 47

Verlag  
Max Schmidt-Römhild, Lübeck  
1967

## Inhalt

	Seite
<b>Aufsatz:</b>	
Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen 1368 und 1398—1400. Von <i>Curt Weibull</i> (Göteborg) . . . . .	5
<b>Arbeitsberichte:</b>	
Fünfter Bericht des Amtes für Vor- und Frühgeschichte (Boden- denkmalpflege) der Hansestadt Lübeck. Von <i>Werner Neugebauer</i> . . . . .	99
Bericht des Amtes für Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck. Von <i>Lutz Wilde</i> . . . . .	104
<b>Kleiner Beitrag:</b>	
Die Gedenkbilder Hermen Rodes. Von <i>Max Hasse</i> . . . . .	121
<b>Besprechungen und Hinweise</b> . . . . .	125
<b>Jahresbericht 1966</b> . . . . .	167

Die Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde erscheint, soweit es die wirtschaftliche Lage zuläßt, jährlich mit einem Band.

Manuskriptzusendungen und Besprechungsstücke werden an die Schriftleitung

Lübeck, Mühlendamm 1-3

erbeten. Anmeldungen zur Mitgliedschaft im Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, die zum freien Bezug der Zeitschrift berechtigt, nimmt die Geschäftsstelle des Vereins unter der gleichen Anschrift entgegen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt z. Z. jährlich 10,- DM.

Herausgeber des vorliegenden Bandes:

Dr. O. Ahlers

in Verbindung mit Dr. W. Neugebauer und Dr. K. Friedland.

Die Veröffentlichung des vorliegenden Bandes wurde wiederum durch eine namhafte Beihilfe der *Possehl-Stiftung* zu Lübeck unterstützt.

DRUCK: MAX SCHMIDT-RÖMHILD, LÜBECK

# Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen 1368 und 1398-1400\*)

## Studien nach den lübischen Pfundzollbüchern

Von *Curt Weibull*

### I. Hansische Pfundzölle und Pfundzollrechenschaften

#### 1.

Im Jahr 1360 eroberte Waldemar Atterdag Schonen. Beinahe ein Menschenalter lang war damals Schonen, eines von Dänemarks drei Hauptländern und durch die Schonischen Märkte, „nundinæ Scanienses“, ein Zentrum für den nordeuropäischen Handel, mit Schweden vereinigt gewesen. Der schwedische König Magnus Eriksson hatte sich bereits 1332 und seit Mitte 1335 stets als „rex Scaniæ“, König von Schonen, bezeichnet. Im Jahr nach der Eroberung von Schonen griff Waldemar Atterdag die beiden großen Inseln Schwedens in der Ostsee an. Er eroberte Oland und kämpfte das gotländische Bauernheer vor den Mauern von Visby nieder. Auch Gotland und Visby, zu dieser Zeit noch ein Zentrum des Handels im Ostseegebiet, wurden die Beute des siegreichen dänischen Königs.

Die Ereignisse von 1360—1361 leiteten eine lange Periode politischer Umwälzungen mit Krieg und Seeräuberei im Ostseegebiet ein, deren Auswirkungen sich bis nach Norwegen erstreckten. Lübeck spielte dabei eine aktive, bisweilen führende Rolle.

#### 2.

Die Kriege im Norden und die Seeräuberei im Ostseegebiet während der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts brachten große ökonomische Belastungen für die Hansestädte mit sich. Der Handel nach den Schonischen Märkten, nach Dänemark und Norwegen war in manchen Jahren verboten, in anderen ganz unterbrochen oder stark eingeschränkt. Den Hansestädten erwachsen gleichzeitig beträchtliche unmittelbare Kosten. Es galt, Kriegsflotten und

\*) Der Aufsatz erschien auf schwedisch in *Scandia*, *Tidskrift för historisk forskning*, Bd. 32, Lund 1966, S. 1 ff. Die Übersetzung ins Deutsche hat Frau Lore Johannisson ausgeführt. Dabei sind einige kleinere Druckfehler in den Tabellen 2, 3, 10 und 12 berichtigt worden.



Heere auszurüsten, Truppen zu besolden und zu unterhalten, die Seeräuberei zu bekämpfen. Kriegsschiffe, sog. Friedenskoggen, mußten ständig ausgerüstet und in See gehalten werden, um die Schifffahrt sicherzustellen.

Wie die Hansestädte die großen Kriege und die Bekämpfung der Seeräuberei finanzierten, entzieht sich zum großen Teil unserer Kenntnis. Eines der Mittel, ihre Ausgaben zu decken, ist indessen wohlbekannt. Es ist ein neuer Zoll, von 1367 ab als „pundgheld“, Pfundzoll, bezeichnet. Der Name rührt daher, daß der Zoll in der Regel vom Warenwert in Pfund flämisch berechnet wurde.

Im Jahr 1361 griffen die Hansestädte das erste Mal zu diesem Mittel, sich Geld zu verschaffen. Nach der Eroberung von Gotland durch Waldemar Atterdag stand der Krieg gegen ihn vor der Tür. Auf demselben Hansetag — dem Hansetag in Greifswald im September 1361 —, auf dem der Krieg gegen Waldemar Atterdag endgültig beschlossen wurde, vereinbarten die Städte einen Zoll zur Deckung der Kriegskosten. Der Zoll sollte ein Seezoll und ein reiner Wertzoll sein. Er sollte erhoben werden von dem Wert aller aus den Häfen der Hansestädte auslaufenden Schiffe und von aller ausgeschifften Ware mit vier englischen Pfennigen für den Wert von jedem Pfund Grote. Der Wert von Schiff und Ware sollte unter Eidschwur angegeben und der Zoll an dem Platz erhoben werden, wo die Ware ausgeschifft wurde. Für jede Zollzahlung sollte eine Quittung ausgestellt werden. Damit war das Gut sowohl zur Ausfuhr wie zur Einfuhr freigegeben, d. h. es konnte gegen Vorzeigen der Quittung zollfrei in eine andere Hansestadt eingeführt werden<sup>1)</sup>.

Dieser erste Pfundzoll wurde 1362—1363 erhoben. An Hand eines Rechnungsabschlusses von einem Hansetag in Stralsund am 1. Januar 1363 ist errechnet worden, daß der Pfundzoll während des Jahres 1362 etwas über 7 500 m. lüb. eingebracht hat. Für das Jahr 1363 liegen keine Angaben über die Zolleinnahmen vor. Die Kosten für den Krieg gegen Waldemar Atterdag, der die Ursache der Zollerhebung war, sind indessen einigermaßen bekannt. Sie sind auf mindestens 180 000 m. lüb. berechnet worden. Der Zoll ist, nach diesen Zahlen zu urteilen, eine Fehlspekulation gewesen. Er hat nur einen sehr kleinen Teil der Kriegskosten decken können<sup>2)</sup>.

Aus Gründen, die sich unserer Kenntnis entziehen, scheinen die Hansestädte jedoch den Pfundzoll als eine gute Einnahmequelle betrachtet zu haben. In den folgenden Jahrzehnten beschlossen sie wiederholt, neue Pfundzölle zu erheben. Hansische Pfundzölle sind also in den meisten Hansestädten auch 1368—1371, 1377—1380, 1381—1385(?) und 1398—1401 erhoben worden; in manchen Städten auch in anderen Jahren. Die Höhe der Pfundzölle wechselte. Am höchsten war der Zoll 1362—1363. Er betrug damals 1/96 des Wertes von Schiff und Ware. In den folgenden Jahren war er wesentlich niedriger. Er wurde nach verschiedenen Sätzen erhoben: 1/240, 1/288 und

<sup>1)</sup> Hanserecesse, I, Nr. 259, 264, 267, 286, 296, 302.

<sup>2)</sup> D. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Jena 1879, S. 355; W. Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen. Hansische Geschichtsquellen, V. Halle 1887, S. IV, XXXIII.

1/360 vom ganzen Wert der Ware und vom halben Wert des Schiffes. Die Pfundzölle wurden auf den Hansetagen beschlossen, der Zoll wurde nicht immer, aber in der Regel in allen Hansestädten entrichtet. Er wurde zeitweise auch auf den Schonischen Märkten gefordert. Die großen Erfolge im Krieg gegen Waldemar Atterdag ermöglichten es den Hansestädten, schon im Jahr 1368 einen auf Skanör und Falsterbo konzentrierten Handel nach den Schonischen Märkten aufzunehmen. Gleichzeitig damit bestimmte man, daß auf den Märkten Pfundzoll erhoben werden sollte. Er ist 1368—1371 entrichtet worden. Der Friede von Stralsund 1370 machte die Hansestädte auf 15 Jahre hinaus zu Herren der Schonischen Märkte. Auch in diesen 15 Jahren haben sie zeitweise Pfundgeld auf den Schonischen Märkten gefordert<sup>3)</sup>.

### 3.

Die Pfundzollerhebung veranlaßte eine nicht unbedeutende Buchführung. Die Hansestädte sollten auf den Hansetagen von ihren Pfundzolleinnahmen Rechenschaft ablegen. Es wurde unumgänglich, Zollbücher zu führen und summarische Zusammenfassungen davon zu machen. Es war auch unvermeidlich, Schiffern und Befrachtern Quittungen über den erlegten Pfundzoll auszustellen. In nicht geringem Umfang sind die eigentlichen Endsummen der Pfundzolleinnahmen der verschiedenen Hansestädte bekannt. Sie sind in die Rezepte der Hansetage, an denen die Abrechnungen stattgefunden haben, eingetragen worden. Pfundzollbücher, Pfundzollquittungen und übrige Rechenschaft sind dagegen meist verlorengegangen. Soviel man weiß, haben nur vier Hansestädte ihre Pfundzollbücher noch erhalten. Reval besitzt zwei; das eine für die Jahre 1373—1382, das andere für die Jahre 1383—1384<sup>4)</sup>; Thorn hat drei für die Jahre 1370—1371<sup>5)</sup>; Hamburg besitzt eins für das Jahr 1369 und eins für die Jahre 1399—1400<sup>6)</sup>. Lübeck bewahrt in seinem Archiv eine lange Reihe von Pfundzollbüchern aus dem 14., 15. und 16. Jahrhundert und Pfundzollquittungen aus den Jahren 1362—1377, sie sind z. Z. noch ausgelagert.

---

<sup>3)</sup> Über die hansischen Pfundzölle siehe vor allem: Stieda, Einleitung; H. Nirrnheim, Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien und Hansestadt Hamburg, I. Hamburg 1910. Einleitung; Ders., Das Hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400, ebd., II. Hamburg 1930. Einleitung; Curt Weibull, Lübeck och Skånemarknadens. Skrifter utg. av Fahlbeckska stiftelsen, II. Lund 1922, S. 10, 16, 21, 49; G. Lechner, Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N. F. X. Lübeck 1935. Einleitung.

<sup>4)</sup> Gedruckt bei Stieda, S. 24.

<sup>5)</sup> Gedruckt in Rocznik Gdąński. Gdąnsk 1935, VII i VIII, S. 275.

<sup>6)</sup> Gedruckt bei H. Nirrnheim, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien und Hansestadt Hamburg, I, Hamburg 1910; II, Hamburg 1930. Eine Zollrolle aus dem Königsberger Staatsarchiv, die mir Herr Professor Erik Lönnroth als Fotokopie mitgeteilt hat, ist leider nicht datiert.



Die Führung der Pfundzollbücher zeigt wesentliche Verschiedenheiten auf. Die Pfundzollbücher von Reval, Thorn und Hamburg sind ohne systematische Ordnung geführt.

Schiffe und Waren sind anscheinend in derselben Zeitfolge gebucht wie die Verzollung der Waren stattgefunden hat. Wie in allen mittelalterlichen kameraleen Quellen, stößt man auch in den Pfundzollbüchern von Reval, Thorn und Hamburg auf manche Unregelmäßigkeiten. Im allgemeinen sind jedoch die Namen der Schiffer und Befrachter, die Schiffs- und Warenwerte sowie Angaben über die Warenart und den entrichteten Zoll eingetragen worden. Den Pfundzollbüchern haften indessen gewisse andere Mängel an. Das Hamburger Pfundzollbuch von 1369 verzeichnet z. B. nur die Ausfuhr, während die Bücher von 1399 und 1400 nur die Einfuhr notieren. Die entsprechenden Pfundzollbücher über Ausfuhr und Einfuhr sind verlorengegangen<sup>7)</sup>. In den Pfundzollbüchern von Reval und Thorn sind dagegen Ausfuhr und Einfuhr nicht auseinandergehalten, und ihr jeweiliger Umfang kann nicht festgestellt werden. Auch auf eine andere wesentliche Frage geben die Pfundzollbücher dieser drei Städte keine Antwort. Die Bücher von Thorn und Hamburg teilen nicht mit, wohin die registrierten Schiffe und Waren gegangen oder woher sie gekommen sind, und die Revaler Pfundzollbücher haben nur wenige, wenn

<sup>7)</sup> Eine wissenschaftliche Ausnutzung des Hamburger Pfundzollbuches von 1369 erfordert Kenntnis der für die Pfundzollerhebung geltenden Bestimmungen. Dies ist bisweilen nicht beachtet worden. W. Jochmann hat in einer ungedruckten Dissertation, „Der Hamburger Handel im 13. und 14. Jahrhundert“ (1948), aus dem Pfundzollbuch eine Ausfuhrstatistik für Hamburg im Jahre 1369 errechnet. Den Hauptanteil an der Ausfuhr habe mit 58% das hamburgische Eigenerzeugnis, das Bier. Etwa 5% der Ausfuhr seien Heringe aus Schonen, und nur 2% entfielen auf baltische Transitgüter, im wesentlichen Wachs, Felle und Eisen. Die Haupteinfuhrwaren des Binnenlandes, Getreide, Holz und Leinwand, betragen hingegen nach Jochmann mehr als 22%, fast ein Viertel der Gesamtausfuhr. Hamburgs Handelsverbindungen nach den Ostseegebieten seien viel geringer gewesen als die zum Binnenland, und Jochmann wirft daher die Frage auf, ob man die für die Hansezeit viel gebrauchte Bezeichnung Hamburgs als „Nordseehafen Lübecks“ noch verwenden dürfe. Erich von Lehe, Hamburgische Quellen für den Elbhandel der Hansezeit und ihre Anwendung. HansGbl. 76, S. 135, schließt sich der Auffassung an, daß die von Lübeck in Hamburg ankommenden Warenmengen 1369 nur einen Bruchteil des Elbgutes darstellten. „Die vorhin angeführte Frage W. Jochmanns ist also durchaus berechtigt. Hamburg war zur Hansezeit in stärkerem Maße ein Umschlagplatz des ausgedehnten Elbhandels als ein Ausfuhr- und Einfuhrhafen Lübecks.“ Jochmanns Statistik spiegelt jedoch nicht die wirklichen Verhältnisse wieder. Laut geltenden Bestimmungen sollten baltische Waren bei der Ausfuhr aus den baltischen Hansestädten, wie Reval und anderen, mit Zoll belegt werden; wenn sie von nichthansischen Ostseehäfen kamen, sollten sie bei der Einfuhr nach Lübeck oder einer anderen Hansestadt verzollt werden. Die Waren durften dann zollfrei ausgeführt werden. Das Bemerkenswerte ist also, daß überhaupt baltische Waren in Hamburgs Pfundzollbuch vorkommen. Diese Waren sind entweder den Zollbehörden in anderen Hansestädten entgangen, von älteren Lagern in Hamburg exportiert worden, auf dem Landwege nach Hamburg gekommen, oder nicht unverändert, d. h. handwerksmäßig bearbeitet gewesen. Siehe auch unten S. 13.

auch wertvolle Angaben hierüber<sup>8)</sup>. Die Pfundzollbücher von Reval, Thorn und Hamburg machen es darum nicht möglich, oder jedenfalls nur in sehr mangelhafter Weise, die Handelsgebiete und Handelsverbindungen dieser drei Städte festzustellen.

Das älteste, im Lübecker Archiv aufbewahrte Pfundzollbuch ist von 1368. Darüber hinaus bewahrt dasselbe Archiv eine sehr große Anzahl von Pfundzollquittungen. Wie die Pfundzollbücher von Reval, Thorn und Hamburg sind das Lübecker Pfundzollbuch von 1368 und die Lübecker Pfundzollbücher der folgenden Jahre Kassenbücher, in denen die Zollschreiber die von ihnen einkassierten Erträge aus den Pfundzöllen eingetragen haben. Wenn man von den Pfundzollbüchern Revals, Thorns und Hamburgs zu den lübischen übergeht, fällt einem gleich ein wesentlicher Unterschied in die Augen. Der Schreiber hat sich nur eine kurze Zeit im Jahr 1368 damit begnügt, die Zolleinnahmen in der Reihenfolge zu buchen, wie sie eingeflossen sind. Schon vom 9. Mai 1368 ab ist ein neues System angelegt worden, und zwar ein geographisches. Für jede Stadt oder jedes Land, womit Lübeck Handel zur See trieb, hat der Schreiber in seinem Buch besondere Konten angelegt. Dabei hat er versucht, Ausfuhr und Einfuhr auseinanderzuhalten. Lübecks gesamter Schiffs- und Warenverkehr z. B. mit Stockholm ist somit im Prinzip unter den Konten „nach Stockholm“ und „von Stockholm“ registriert worden.

Das neue System, das man vom 9. Mai 1368 ab im Lübecker Pfundzollbuch anzuwenden begann, bezeichnet einen bedeutenden Fortschritt in der Buchführung. Für den Schreiber muß es dadurch wesentlich leichter geworden sein, sich unter den Tausenden von eingetragenen Zollposten zurechtzufinden und sich eine bessere Kontrolle der Zolleinnahmen zu verschaffen. Für die Nachwelt bekommen die lübischen Pfundzollbücher durch dieses System einen ganz anderen Wert als die übrigen bewahrten Pfundzollbücher. Dank diesem System kann man wenigstens für bestimmte Jahre der späteren Hälfte des 14. Jahrhunderts den Verzweigungen von Lübecks Schiffs- und Warenverkehr in Nordeuropa folgen. Man kann in gewissem Grade feststellen, welchen Umfang Lübecks Schifffahrt und Handel nach verschiedenen Ländern und Städten gehabt hat.

#### 4.

Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts richtete sich die Aufmerksamkeit der Geschichtsforschung auf die im Lübecker Archiv bewahrten Rechnschaften von der Pfundgelderhebung. Zu dieser Zeit kannte man indessen nur die Pfundzollquittungen der Jahre 1368—1371. Sie waren damals gerade aufgefunden worden. Von ihnen ausgehend gab ein Hanse-Historiker eine

<sup>8)</sup> W. K o p p e, Revals Schiffsverkehr und Seehandel in den Jahren 1378/84. HansGbl. 64, S. 111; C. I. N o r d m a n n, Die Veckinchusenschen Handelsbücher. HansGbl. 65, S. 132.



erste Darstellung des 1367 in Köln beschlossenen hansischen Pfundzoll<sup>9)</sup>. Ein anderer nutzte die von den Vögten der wendischen Hansestädte in Skanör und Falsterbo ausgestellten Pfundzollquittungen aus, um die Größe der Heringsfischerei zu bestimmen für eine Zeit, wo diese in ihrer höchsten Blüte gestanden haben soll<sup>10)</sup>.

Erst 1884, durch einen Aufsatz von Wilhelm Stieda, erfuhr die Geschichtsforschung von der Existenz der lübischen Pfundzollbücher. Dieses historisch gesehen wertvollste Quellenmaterial aus der Zeit der Pfundzölle hatte vergessen im Lübecker Archiv gelegen. Stieda selbst nutzte nur das Pfundzollbuch von 1368 aus, um eine provisorische Zusammenrechnung von den in diesem Jahr in Lübeck eingegangenen und von Lübeck ausgegangenen Schiffen zu geben. Er betonte jedoch, daß schon in diesem ältesten Pfundzollbuch die Momente entgegnetreten, die zur Aufstellung einer Schifffahrts- oder Handelsstatistik im modernen Sinne nötig sind. „In der Tat scheint hier“, schrieb er, „ein Material gegeben, das zwar mehr als im gewöhnlichen Sinne mühselig und langweilig zuzubereiten ist, das dafür aber auch viele lohnende Ergebnisse verspricht“<sup>11)</sup>.

Aber erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts ging die Forschung daran, Lübecks Pfundzollbücher statistisch auszuwerten. Ein erster Versuch, auf Grund der Pfundzollbücher eine tabellarische Übersicht von Lübecks Schiffs- und Warenverkehr zu geben, fiel indessen etwas summarisch aus<sup>12)</sup>. Man errechnete viele Zahlen. Zahlen können jedoch trügerisch sein. Die Exaktheit ist nicht selten eine Illusion, und die geschichtliche Forschung scheiterte manches Mal an der Bewertung der aus den Lübecker Pfundzollbüchern gewonnenen Zahlen. Sie übersah die Bestimmungen, die für die Zollerhebung galten<sup>13)</sup>. Die Forschung hatte auch lange eine falsche Auffassung von den im Lübecker Archiv aufbewahrten Pfundzollquittungen. Sie betrachtete sie als Quittungen, die Schiffer und Befrachter in verschiedenen Hansestädten abgeliefert hatten

---

<sup>9)</sup> W. Mantels, Der im Jahre 1367 zu Köln beschlossene zweite hanseatische Pfundzoll. Programm des Catharineums in Lübeck. Lübeck 1862; Neudruck in Dens., Beiträge zur lübisch-hansischen Geschichte. Jena 1881, I, S. 233.

<sup>10)</sup> C. F. Wehrmann, Umfang des Heringshandels in Lübeck im 14. Jahrhundert. ZLG 2, S. 129. Nach der Berechnung von Wehrmann hätten die hansischen Vögte im Jahre 1368 rd. 34 000, im Jahre 1369 rd. 33 000 Tonnen Hering verzollt. Die Zahlen sind nicht richtig, siehe Lechner, S. 58, bestimmten aber auf Jahre hinaus die Auffassung von der Größe der schonischen Heringsfischerei. Siehe unten S. 66. — Eine ältere Forschung hat auch die auf Hansetagen abgelieferten Abrechnungen der Zolleinnahmen ausgenutzt, um Bedeutung und Umfang von Lübecks damaligem Handel festzustellen. G. W. Dittmer, Geschichte des Krieges der See- und Wendischen Städte mit Dänemark und Norwegen. Lübeck 1853, S. 34, 43; Mantels, S. 30.

<sup>11)</sup> W. Stieda, Schifffahrtsregister. HansGbl. 13, 1884, S. 77.

<sup>12)</sup> O. Wendt, Lübecks Schiffs- und Warenverkehr in den Jahren 1368 und 1369. Lübeck 1902.

<sup>13)</sup> Siehe hierüber unten S. 13.



und die von dort zur Abrechnung ihrer Zolleinnahmen nach Lübeck gebracht worden waren. In Wirklichkeit sind es Quittungen, die Schiffer und Befrachter in Lübeck abgeliefert haben als Beweis dafür, daß sie schon in anderen Hansestädten ihren Pfundzoll für Schiff oder Ware bezahlt hatten<sup>14)</sup>. Mangelnde Kenntnis vom Charakter des Quellenmaterials und vom Verfahren bei der Pfundzollerhebung führte zu einer Anzahl von Irrtümern und unhaltbaren Schlußfolgerungen und Annahmen in der Hansegeschichtsschreibung.

Zu gleicher Zeit wie die Forschung versuchte, auf Grund der Pfundzollbücher eine Übersicht von Lübecks Schiffs- und Warenverkehr im ganzen in den Jahren 1368 und 1369 zu geben, benutzte man diese — und mit größerem Erfolg — für eine Darstellung von Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach Bergen<sup>15)</sup>. Aber erst in späteren Jahrzehnten stellte sich die hansische Geschichtsforschung energischer auf das Pfundzollmaterial ein. Man untersuchte die eigentliche Buchführung und den Charakter des gesamten Quellenmaterials. Pfundzollbücher sowie Pfundzollquittungen erschienen im Druck und wurden zur Grundlage einer in gewisser Hinsicht neuen Auffassung von Lübecks Schifffahrt und Handel in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhundert<sup>16)</sup>.

---

<sup>14)</sup> H. Nirrnheim, Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369, S. XVII; Curt Weibull, S. 16; Lechner, S. 12.

<sup>15)</sup> Fr. Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer. Hansische Geschichtsquellen. N. F. II. 1900.

<sup>16)</sup> Außer den S. 7, Anm. 3 angeführten Arbeiten siehe u. a. W. Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert. Neumünster 1933; Ders., Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert. Göteborgs Kungl. Vetenskaps- och Vitterhetssamhälles handlingar. 5 F. Ser. A. 4:1. Göteborg 1934; Ders., Das mittelalterliche Kalmar. HansGbl. 67/68, S. 192.

## II. Das Pfundzollbuch und die Pfundzollquittungen des Jahres 1368

### 1.

Das Lübecker Pfundzollbuch des Jahres 1368 ist in der späteren hansischen Geschichtsforschung von zentraler Bedeutung geworden<sup>1)</sup>.

Eine der Ursachen liegt darin, daß, wie bereits erwähnt, aus dem Jahr 1368 zufälligerweise Zollquittungen erhalten geblieben sind, die Schiffer und Befrachter in Lübeck abgeliefert haben als Beweis dafür, daß sie ihren Pfundzoll bereits in anderen Hansestädten bezahlt hatten. In diesen Quittungen sind 479 nach Lübeck eingegangene Schiffe und eine Einfuhr im Wert von 104 473 m. Lüb. registriert. Sie ergänzen das Pfundzollbuch, in das diese Schiffe und diese Einfuhr nur ausnahmsweise eingetragen worden sind. Ihre Angaben und die des Pfundzollbuches müssen addiert werden. Auf diese Weise wird es möglich, für das Jahr 1368 zu einer richtigeren Schätzung der nach Lübeck angekommenen Anzahl von Schiffen und der nach dort eingeführten Waren zu kommen als für die Jahre, aus denen nur Pfundzollbücher, aber keine Pfundzollquittungen vorliegen. Auch ein anderer Umstand gibt dem Pfundzollmaterial von 1368 einen hohen Wert. Hier wird in bedeutend größerem Umfang als es für die meisten anderen Jahre der Fall ist nicht nur der Wert der Waren, sondern auch die Art der Waren registriert, die Lübeck nach und von verschiedenen Ländern aus- bzw. eingeführt hat. Lübecks Aus- und Einfuhr hat laut Pfundzollbuch und Pfundzollquittungen im Jahr 1368 einen Wert von rd. 550 000 m. Lüb. gehabt. Hiervon ist für Waren im Wert von rd. 400 000 m. Lüb., d. h. von 73%, auch die Warengattung registriert.

Lübecks Pfundzollbuch von 1368 ist jedoch, wie die übrigen lübischen Pfundzollbücher, ein in mancher Hinsicht heikles geschichtliches Quellenmaterial. Diese Zollbücher sind nicht entstanden, um die Mit- und Nachwelt über Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach verschiedenen Städten und Ländern zu unterrichten. Sie sollten einem rein fiskalischen Zweck dienen, der Buchung und Rechnungslegung einer Zollerhebung. Folglich sind die Bestimmungen, die für diesen Zoll, den Pfundzoll, galten, von grundlegender Bedeutung, wenn man die Pfundzollbücher als Quellen für Lübecks Schiffs- und Warenverkehr benutzen will. Die Verwertung der Pfundzollbücher fordert große Vorsicht. Es gibt viele Fallgruben.

### 2.

Die Grundbestimmungen für den hansischen Pfundzoll von 1368—1371 wurden in dem Bündnisvertrag, den die Hansestädte am 19. November 1367 in Köln schlossen, der sog. Kölner Konföderation, festgesetzt.

<sup>1)</sup> Lübecks Pfundzollbuch und Pfundzollquittungen liegen jetzt in einer mustergültigen Ausgabe vor mit einer in bezug auf die Handschriften instruktiven Einleitung. G. Lechner, Die hansischen Pfundzolllisten des Jahres 1368. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N. F. X. 1935. Pfundzollquittungen sind auch gedruckt bei Stieda, S. 1 und bei Nirrnheim, S. 101.



Laut dieser Bestimmungen sollte jeder Kaufmann Pfundzoll für seine Waren entrichten, und zwar mit 4 lübischen Pfennigen von 6 m. lüb., „he wille zeghelen wor he zeghelen wille“<sup>2)</sup>. Desgleichen sollten die Schiffer die Hälfte des vorgeschriebenen Zolles vom Wert ihrer Schiffe bezahlen, für ihre Handelsware jedoch denselben Zoll wie andere Kaufleute. Nach einer Bestimmung von 1369 war auch mitgeführtes Bargeld zollpflichtig. Der Pfundzoll sollte in jeder zum Bündnis gehörenden Stadt, von der ein Schiff auslief, erhoben werden. Über den entrichteten Pfundzoll sollten Quittungen ausgestellt werden, die die Schiffer und Kaufleute dann mit sich führten, um sie im Bestimmungshafen vorzuzeigen. Die Kölner Konföderation gab dem Pfundzoll auch einen wesentlich erweiterten Wirkungsbereich — möglicherweise in Übereinstimmung mit früherer Praxis. Er sollte nach diesen Bestimmungen auch Schiffe und Waren treffen, die aus Häfen kamen, wo kein Pfundzoll erhoben wurde, somit aus Seestädten, die nicht zur Kölner Konföderation gehörten. In diesen Bestimmungen heißt es weiter: Wer aus England oder Flandern oder anderswoher kommt, wo kein Pfundzoll erhoben wird, der soll am Bestimmungsort seinen Zoll bezahlen. Wer von der Ostsee kam und nach der Zuidersee oder der Nordsee weiter wollte, brauchte in Hamburg keinen Pfundzoll zu bezahlen, wenn er mit einer Quittung nachweisen konnte, daß er den Zoll im Herkunftshafen entrichtet hatte. Wer von Westen kam, von einem Ort, wo er keinen Pfundzoll bezahlt hatte, sollte seinen Pfundzoll in Hamburg bezahlen; und wollte er weiter ostwärts, sollte er damit frei (von Zoll) sein, bis er zu dem Handelsplatz kam, wohin er wollte. Hatte er Zoll bezahlt, ehe er aussegelte, sollte er davon befreit sein, wenn er eine Quittung darüber mitbrachte.

Im Jahr 1381 verdeutlichte man diese letztere Bestimmung, sicherlich in Übereinstimmung mit der zur Zeit der Kölner Konföderation geltenden Praxis. Die Hansestädte vereinbarten, daß, wer den Pfundzoll für seine Waren in einer Stadt entrichtet hatte und dieselben Waren nach einer anderen Stadt beförderte, um sie von dort wieder mit einem anderen Schiff nach einer anderen Stadt auszuschießen, keinen Pfundzoll zu entrichten brauchte, wenn er nachweisen konnte, daß sein Gut unverändert geblieben war („dat dat gud von eme unverändert blyft“). Befreit vom Pfundzoll waren auch in den folgenden Jahren „heren, vorsten, riddere, knapen und papen“, aber nur in bezug auf die Waren, die sie für den eigenen Bedarf ausführten. Für Handelswaren mußten sie den gleichen Zoll bezahlen wie die Kaufleute<sup>3)</sup>.

### 3.

Die Bestimmungen der Kölner Konföderation entschieden, welche Schiffe und Waren in Lübeck verzollt und im Pfundzollbuch 1368 registriert werden sollten. Eine Folge dieser Bestimmungen war, daß Schiffer und Befrachter, die an Hand einer Quittung nachweisen konnten, daß sie in anderen Hanse-

<sup>2)</sup> Über den etwas wechselnden Prozentsatz bei verschiedenen Geldsorten siehe Stieda, S. VIII, XII.

<sup>3)</sup> Hanserecesse, I, Nr. 413, 489 § 9; II, Nr. 232 § 13; I, Nr. 469 §§ 1-5.

städten für ihre Schiffe und Waren Zoll bezahlt hatten, bei der Ankunft in Lübeck der Zollpflicht enthoben waren. Als Zollobjekt interessierten diese Schiffe und Waren den Lübecker Zollschreiber nicht. Der für sie in anderen Hansestädten entrichtete Zoll lag außerhalb seiner Rechnungspflichtigkeit. In der ersten Zeit der Pfundzollerhebung hat jedoch der Schreiber offenbar nicht recht gewußt, wie er mit diesen Schiffen und eingeführten Waren verfahren sollte. Sollte er sie in sein Zollbuch eintragen oder nicht?

Ein Beispiel für die Verfahrensweise des Schreibers gibt uns seine Buchung von Einfuhr und Schiffen, die von Danzig gekommen waren. In der Zeit vom 18. März bis 23. Juni hat er nicht weniger als 51 von Danzig eingelaufene Schiffe gebucht und die Namen der Schiffer und Befrachter mit dem Vermerk versehen: „hat Zoll in Danzig bezahlt“, „hat Zoll bezahlt“ od. dgl. Außerdem hat er für eine geringe Anzahl von Befrachtern — acht insgesamt — Waren zu dem im Vergleich mit der Anzahl der Schiffe geringen Wert von 794 m. Lüb. gebucht, sowie 600 modii ordei. Nur in einem Fall — es handelt sich um einen Warenposten im Wert von 90 m. Lüb. — hat er dabei einen in Lübeck entrichteten Zoll notiert; es dürfte sich um einen Warenposten handeln, der der Zollbehörde in Danzig auf irgendeine Weise entgangen war. Offenbar ist der Schreiber jedoch dieser Buchführung überdrüssig geworden. Vom 24. Juni ab kommen im Pfundzollbuch keine von Danzig eingelaufenen Schiffe und überhaupt keine Einfuhr von dort vor. Es kann indessen kein Zweifel darüber bestehen, daß auch nach dem 23. Juni Schiffe und Waren von Danzig nach Lübeck gekommen sind<sup>4)</sup>. Aus den in Lübeck bewahrten Pfundzollquittungen geht auch hervor, daß in der Zeit vom 26. Juni bis 14. Dezember 1368 mindestens 51 Schiffe von Danzig nach Lübeck gesegelt sind. Es kann nur *eine* Erklärung dafür geben, daß diese und alle anderen Schiffe, die von Danzig gekommen waren, im Lübecker Pfundzollbuch fehlen: der Schreiber hat mit einer von seinem Gesichtspunkt aus unnötigen Buchführung aufgehört.

Auf eine im großen und ganzen gleichartige Weise ist der Schreiber in seiner Buchführung mit Schiffen und Einfuhrgütern verfahren, die von den meisten anderen Hansestädten an der Ostsee kamen: Elbing, Königsberg, Pernau, Lemsal, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin und Rügenwalde. Er hat für alle diese Städte, hauptsächlich in der ersten Zeit der Pfundzollerhebung, 92 nach Lübeck eingelaufene Schiffe und deren Waren mit dem geringen Wert von nur 3 836 m. Lüb. registriert. Für die allermeisten Schiffer und Befrachter hat er gleichzeitig notiert, daß sie ihren Pfundzoll im Ausfuhrhafen bezahlt haben. Schließlich hat er sozusagen mit jeglicher Registrierung von Schiffen und Einfuhrwaren auch von diesen Städten aufgehört<sup>5)</sup>. Dies gilt auch für das folgende Jahr. Im Pfundzollbuch 1369 ist kein

<sup>4)</sup> Lechner, S. 79, 126, 408, 325.

<sup>5)</sup> Vom 24. Juni ab hat der Schreiber für die Einfuhr von den livländischen und preußischen Städten nur ein Schiff mit einer Ladung im Wert von 99¼ m. Lüb. registriert. Für die wendischen Städte notiert er keine Einfuhr von Stralsund, Greifswald und Kolberg; für Wismar eine Einfuhr im Wert von 164¼ m. Lüb.; für Rostock im Wert von 11 m. Lüb.; für Rügenwalde im Wert von



nach Lübeck eingelaufenes Schiff gebucht und keinerlei Einfuhr nach Lübeck von irgendeiner der Hansestädte an der Ostsee<sup>6)</sup>).

4.

Eine Einfuhr von großem oder größerem Wert ist im Pfundzollbuch 1368 nur für zwei Hansestädte an der Ostsee und für den kleinen Ort Oldesloe notiert:

Reval:	6 Schiffe:	21 307 <sup>10</sup> / <sub>sz</sub> m. Lüb.
Riga:	11 Schiffe:	4 523 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> m. Lüb.
Oldesloe:	56 Schiffe:	136 280 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> m. Lüb.

Die Zahlen sind auffallend hoch im Verhältnis zu denen, die das Pfundzollbuch für Lübecks Einfuhr von anderen Hanseorten an der Ostsee angibt. Sie fordern eine Erklärung.

Ein näheres Studium der Zahlen für Reval und Riga zeigt, daß diese Einfuhr — mit 21 044 <sup>23</sup>/<sub>sz</sub> bzw. 4 108 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> m. Lüb. — praktisch ganz in die sieben Wochen vom 18. März bis 8. Mai fällt. Für die Zeit vom 9. Mai bis 23. Juni 1368 hat der Schreiber eine Einfuhr von nur 262 <sup>7</sup>/<sub>s</sub> bzw. 414 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> m. Lüb. gebucht. Bei fast allen Schiffen und Befrachtern, die für diese eingelaufenen Schiffe und Waren registriert sind, hat er den Vermerk hinzugefügt, daß sie ihren Pfundzoll in Reval oder Riga bezahlt haben. Er scheint Angaben von in diesen beiden Städten ausgestellten Pfundzollquittungen in sein Buch eingetragen zu haben. Der Schreiber ist jedoch auch hier, wie hinsichtlich der Einfuhr von Danzig, dieser Buchführung überdrüssig geworden. Vom 24. Juni 1368 ab hört er mit jeglichem Rechenschaftsbericht über Lübecks Einfuhr von Reval und Riga auf<sup>7)</sup>. Kein einziges Schiff, keinerlei Ware ist laut Pfundzollbuch nach diesem Datum von Reval oder Riga nach Lübeck gekommen. Die in Lübeck bewahrten Pfundzollquittungen zeigen jedoch, daß dies der Fall gewesen ist<sup>8)</sup>.

Die hohen Zahlen, die das Pfundzollbuch 1368 für Lübecks Einfuhr von Oldesloe angibt, sind auf Grund anderer Verhältnisse entstanden. Nach den Bestimmungen des Kölner Bündnisses sollte derjenige, der von Westen kam, von einem Land, wo er keinen Pfundzoll bezahlt hatte, also von Flandern, England oder anderswoher, seinen Pfundzoll in Hamburg entrichten. Damit sollte er von einer weiteren Pfundzollabgabe befreit sein. Hamburg schloß sich jedoch erst auf dem Hansetag in Stralsund, am 6. Oktober 1368, der Kölner Konföderation an, und erst von diesem Zeitpunkt ab hat man in Hamburg Pfundgeld erhoben. Der große, von Westen kommende Warenstrom ist vor diesem Zeitpunkt erst in Lübeck verzollt worden. Oldesloe war der Ort an dem großen Handelsweg zwischen Hamburg und Lübeck, wohin die Waren auf

100 m. Lüb.; für Stettin allein eine Einfuhr von einem etwas höheren Wert: 730 m. Lüb. Lechner, S. 81, 83, 90, 91, 101, 103, 104, 106, 107, 108, 135, 155, 158, 159, 161, 162, 190, 213, 218, 223, 225, 283, 294, 408.

<sup>6)</sup> Wendt, S. 56, 57.

<sup>7)</sup> Lechner, S. 83, 88, 131, 133, 408.

<sup>8)</sup> Lechner, S. 335, 337.



Wagen von Hamburg verfrachtet wurden, um dann, nach Umladung auf Travekähne, nach Lübeck weiterbefördert zu werden. Dadurch erklärt sich der hohe Wert, der im Pfundzollbuch 1368 für die Wareneinfuhr von Oldesloe vor dem 1. Oktober registriert ist. Nach diesem Datum sinkt der registrierte Warenwert ganz gewaltig — von 133 609 m. lüb. in der Zeit vom 18. März bis 30. September auf 2 671 m. lüb. in der Zeit vom 1. Oktober 1368 bis 10. März 1369 — und verschwindet ganz im Pfundzollbuch von 1369. Der große, von Westen kommende Warenstrom ist jetzt schon in Hamburg verzollt worden. Er wird nicht mehr in Lübeck gebucht<sup>9)</sup>.

5.

Das Lübecker Pfundzollbuch von 1368 gibt keine auch nur annähernd richtigen Zahlen für die von anderen Hansestädten nach Lübeck angekommenen Schiffe oder eingeführten Waren. Lediglich für die Einfuhr von Reval,

<sup>9)</sup> Hanserecesse, I, Nr. 479 § 15. Nirrnheim, Lübecks Schiffs- und Warenverkehr. Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, 22, S. 298 und Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369, S. XI; Lechner, S. 109, 165, 237, 301, 408; Wendt, S. 56, 62. — Es liegt nahe, anzunehmen, daß die im Lübecker Pfundzollbuch nach dem 1. Oktober registrierten Waren im Wert von 2 671 m. lüb. nach Lübeck eingeführt worden sind, ehe man in Hamburg mit der Pfundzollerhebung begonnen hatte. Die Kölner Konföderation schrieb folgendes über das Bezahlen der Pfundzölle vor: „Kumpt ok we van westword unde is uthegezegheld dar he neen pundgheld heft ghegheven de schal zyn pundgheld thu Hamborch gheven, unde wil he vort ostword, zo schal he dar mede vry wesen went dat he kumpt in den market dar he wesen wil. Hedde he ok pundgheld ghegheven eer he ut zegheld, dar scholde he mede vry wesen, vorst he des breve brachte.“ Die Bestimmung ist seit Mantels so gedeutet worden, daß ein Befrachter, der seine Waren von Hamburg nach einem Hafenplatz an der Ostsee weitertransportieren wollte, die Bezahlung des Pfundzolles aufschieben konnte, bis seine Waren im Bestimmungshafen gelöscht wurden. Mantels, S. 4; Nirrnheim, S. XVIII Anm. 1; Lechner, S. 18; Fr. Rörig, Hansische Beiträge, S. 238 Anm. 24. Diese Deutung dürfte nicht haltbar sein. Die Bestimmung dürfte so zu verstehen sein, daß ein Befrachter seinen Pfundzoll in Hamburg entrichten sollte und damit von weiteren Zollabgaben für seine Waren in Hansestädten und -häfen, die auf seiner Route nach dem Bestimmungshafen lagen — und natürlich auch in diesem letzteren — befreit war. Vgl. die auf S. 13 angeführte Bestimmung in Hanserecesse, I: 2, Nr. 232 § 13. — Die erstere Deutung der diesbezüglichen Bestimmung der Kölner Konföderation würde eine Kontrolle wesentlich erschwert und viele Möglichkeiten gegeben haben, der Pfundzollabgabe aus dem Wege zu gehen. Die Richtigkeit der hier gegebenen Deutung geht daraus hervor, daß die Einfuhr von Oldesloe nach Lübeck vom 1. 10. 1368 ab ganz unbedeutend wird und im Jahr 1369 völlig aufhört. Das Pfundzollbuch 1368 registriert eine von Hamburg kommende verzollte Einfuhr im Wert von nur 54 m. lüb., und das Pfundzollbuch 1369 verzeichnet überhaupt keine Einfuhr. Dagegen ist vom 23. Oktober 1368 und aus der folgenden Zeit zufälligerweise eine nicht geringe Anzahl in Hamburg ausgestellter Pfundzollquittungen erhalten geblieben. Von Westen in Lübeck angekommene Waren sind nach Mitte Oktober vom Zoll in Hamburg erfaßt und zollfrei nach Lübeck eingeführt worden. Wendt, S. 62, 63; Lechner, S. 361.

Riga und Oldesloe — und hier nur für begrenzte Zeitperioden — liegen Zahlen vor, die man als einigermaßen zuverlässig betrachten kann.

Eine annähernd genaue Zahl für Lübecks Einfuhr von anderen Hansestädten zu erhalten würde nur dann möglich sein, wenn sämtliche Pfundzollquittungen der von diesen Städten nach Lübeck eingeführten Waren erhalten geblieben wären. Das ist aber bei weitem nicht der Fall.

Das Pfundzollbuch 1368 gibt selbst einen unwiderlegbaren Beweis dafür, daß Pfundzollquittungen nur in geringem Ausmaß in Lübeck erhalten geblieben sind. Wie schon erwähnt, hat der Schreiber anfänglich eine lange Reihe von Schiffen und Befrachtern in das Pfundzollbuch eingetragen, mit dem Vermerk, daß sie ihren Pfundzoll in anderen Hansestädten entrichtet hätten. Nur in einigen wenigen Fällen sind die Pfundzollquittungen, die sie mitgebracht haben müssen, unter den in Lübeck bewahrten wiederzufinden. Für 50 von den 51 Schiffen, die zwischen dem 18. März und dem 23. Juni von Danzig nach Lübeck gekommen sind und für alle ihre Befrachter, sind keine Pfundzollquittungen in Lübeck erhalten. Den Bestimmungen für die Pfundzollerhebung zufolge ist es eigentlich selbstverständlich, daß in anderen Hansestädten ausgestellte Pfundzollquittungen nur unvollständig in Lübeck bewahrt sein können. Nur für Waren, deren endgültiger Bestimmungsort Lübeck oder Städte und Länder waren, in denen kein Pfundzoll erhoben wurde, können die Befrachter ihre Pfundzollquittungen in Lübeck abgegeben haben. In allen anderen Fällen mußten sie diese selbst behalten. Konnten sie sie nicht vorzeigen, wenn sie ihre Waren auf dem Seeweg von Lübeck ausführten und in anderen Hansestädten ankamen oder ihre Waren von dort ausführten, mußten sie aufs neue Pfundzoll bezahlen. Die Pfundzollquittungen waren Wertpapiere. Es war riskant, sie abzugeben.

Die in Lübeck bewahrten Pfundzollquittungen ergänzen in nicht unwesentlichem Grade das Pfundzollbuch. Aber ihr Wert darf nicht überschätzt werden. Die Quittungen und das Pfundzollbuch zusammen geben keine vollständigen Zahlen für Lübecks Einfuhr von anderen Hansestädten, die im Jahr 1368 sicherlich wesentlich, vielleicht sogar um ein Vielfaches größer gewesen ist als aus dem Pfundzollbuch und den bewahrten Quittungen hervorgeht.

## 6.

Im vorigen Abschnitt war von den dem Pfundzollmaterial entnommenen Angaben über Lübecks Einfuhr aus anderen Hansestädten die Rede.

Das Pfundzollbuch von 1368 gibt aber auch Auskunft über Lübecks Ausfuhr nach diesen Städten. Das Buch enthält Tausende von Befrachternamen und Zahlenangaben. Nach den Bestimmungen der Kölner Konföderation sollten jedoch Schiffer und Befrachter von weiteren Zollabgaben befreit sein, wenn sie den Pfundzoll einmal bezahlt hatten. Diese Bestimmung schränkt den Wert des Pfundzollbuches hinsichtlich der Feststellung von Umfang und Wert, den die Ausfuhr Lübecks nach anderen Hansestädten gehabt hat, wesentlich ein.



Lübeck war der große Transitort für den Handel zwischen den Städten und Ländern des Ostsee- und Nordseeraumes. Waren aus diesen Gebieten blieben bei weitem nicht immer — vielleicht nur in geringem Umfang — in Lübeck. Sie wurden west- und ostwärts weiterbefördert. Die Waren aber, die bei der Ankunft von Oldesloe in Lübeck und, von Mitte Oktober ab, in Hamburg verzollt worden waren, durften zollfrei von Lübeck nach den Hansestädten des Ostseegebietes ausgeführt werden. Dasselbe gilt von den Waren, die von diesen letzteren über Lübeck nach Westen gingen<sup>19)</sup>. Auch hinsichtlich dieser Waren, die ohne neue Pfundzollabgabe ausgeführt werden durften, ist der Schreiber — ebenso wie bei den eingeführten und bereits verzollten Waren — im Zweifel gewesen, ob er sie in sein Zollbuch eintragen sollte. In der ersten Zeit des Pfundzolles hat er es getan, ob vollständig oder mehr

<sup>19)</sup> Nirrnheim, S. XXIII, hat die Ansicht geäußert, daß die aus dem Osten stammenden Waren, die über Lübeck und Hamburg nach dem Westen ausgeführt wurden, in der Regel in Lübeck ihren Besitzer wechselten und dann, sobald sie in andere Hände übergegangen waren, bei der Ausfuhr neu verzollt werden mußten. Der Verkehr Lübecks mit dem Osten wurde nach Nirrnhaims Ansicht eben im allgemeinen von anderen Kaufleuten besorgt als der mit dem Westen. Träger des ersteren seien, außer baltischen Kaufleuten, namentlich die lübeckischen Novgorodfahrer gewesen, Träger des letzteren neben Hamburgern die lübeckischen Flandernfahrer. Es sei eine Ausnahme gewesen, daß derselbe Kaufmann, der die Ware aus einem der baltischen Häfen ausführte, sie auch noch wieder aus Lübeck oder Hamburg nach dem Westen weiter verfrachtet habe. So auch Lechner, S. 20. Irgendwelche Beweise dafür, daß die Waren von Osteuropa in Lübeck den Besitzer zu wechseln pflegten, können jedoch nicht angeführt werden. Die Annahme ist in der Tat unwahrscheinlich. Betreffs Stockholm vgl. Koppe, S. 6, 19, 56 und passim. — Nirrnhaims Annahme, daß Waren bei der Ausfuhr neu verzollt werden mußten, wenn sie in Lübeck den Besitzer gewechselt hatten, stützt sich auf die Deutung einer Bestimmung in dem Pfundzollbeschluß der Kölner Konföderation. Dort heißt es ausdrücklich, daß „en gywelk kopman under schiphere von zynem gude“ Pfundgeld bezahlen solle und daß bei der Ausfuhr von Hamburg nur der vom Pfundzoll befreit sei, der nachweisen könne, daß er es bereits vorher bezahlt habe. Es genügt also nicht, meint Nirrnheim, daß die Ware überhaupt schon einmal vorher verzollt worden war, sondern es war erforderlich, daß derselbe Kaufmann sie verzollt hatte; nicht allein um eine Besteuerung der Ware handelte es sich, sondern zugleich um eine Besteuerung des jeweiligen Besitzers. Diese Deutung ist streng formalistisch. Man kann mit Recht bezweifeln, ob sie für eine mittelalterliche Zollvorschrift Gültigkeit haben kann. Eine größere praktische Bedeutung würde auch eine Vorschrift über erneute Verzollung einer Ware beim Besitzerwechsel kaum haben. Mit einem Minimum an kaufmännischer Geschicklichkeit hätte man sie umgehen können. Nirrnhaims Auffassung, daß im Falle des Besitzerwechsels bei der Ausfuhr von Waren eine erneute Verzollung gefordert wurde, soll erklären, warum im Hamburger Pfundzollbuch, obgleich sich nur in sechs Fällen die Notiz findet, daß ein Befrachter Pfundzoll in Riga, und in zwei Fällen, daß er ihn in Reval bezahlt hat, dennoch die Ausfuhr sehr erheblicher Mengen östlicher Produkte, besonders Pelzwerk und Wachs, registriert ist. Dieser Umstand ist jedoch nicht mit Nirrnhaims Auffassung erklärt. Wenn eine erneute Verzollung von Waren, die in Lübeck ihren Besitzer gewechselt hatten, stattfinden sollte, hätte man sie bei der Ausfuhr von Lübeck, und nicht bei der Ausfuhr von Hamburg, vorgenommen. Die-



sporadisch kann man nicht entscheiden. Aber schon früh, vom 24. Juni ab, hat der Schreiber mit der Buchung dieser Ausfuhr ganz aufgehört. Somit ist auch die Ausfuhr Lübecks sowohl nach den Hansestädten des Ostseegebietes wie — über Oldesloe—Hamburg — nach denen des Nordseegebietes sehr unvollständig im Pfundzollbuch 1368 registriert<sup>11)</sup>.

7.

Außer den Hansestädten waren Dänemark und Schonen, Norwegen, Schweden und Gotland die Handelsgebiete Lübecks. Hinsichtlich dieser Handelsgebiete sollte man im Pfundzollbuch 1368 eine weitaus größere Vollständigkeit erwarten als bei den Hansestädten an der Nord- und Ostsee. Die Zahlen für den Wert von Lübecks Ausfuhr nach diesen Handelsgebieten müssen natürlich unter derselben Unvollständigkeit leiden wie die Zahlen für die Ausfuhr nach den Hansestädten. In anderen Hansestädten und bei der Einfuhr nach Lübeck verzollte Transitwaren sind bei der Ausfuhr nach den nordischen

---

jenigen osteuropäischen Waren, die bei der Ausfuhr von Hamburg mit Pfundzoll belegt wurden, können sehr wohl, sofern sie wirklich osteuropäischen Ursprungs waren, Hamburg auf anderen Wegen als über die livländischen und preußischen Hansestädte erreicht haben. Osteuropäische Waren wurden auch auf dem Landwege transportiert.

Man muß damit rechnen, daß das Hamburger Pfundzollbuch von 1369, ebenso wie das Lübecker von 1368, nur unvollständig solche Waren registriert, für die der Pfundzoll in anderen Hansestädten entrichtet worden war. Vgl. Nirrnheim, S. XXIV, LVIII. — Aus irgendeinem Grunde hat der Schreiber in Hamburg in überaus zahlreichen Fällen Waren mit dem Vermerk gebucht, daß der Pfundzoll in Lübeck bezahlt worden sei. Diese Waren dürften von Lagern ausgeführt worden sein, die vor der Einführung des Pfundzolls am 18. März 1368 in Lübeck angelegt worden waren, oder aber sie sind auf dem Landwege, bzw. von nichthansischen Ostseehäfen, wo kein Pfundzoll erhoben wurde, nach Lübeck gekommen, und schließlich können sie nicht „unverändert“ gewesen sein.

<sup>11)</sup> Lechner, S. 79, 127, 178. Anders Wendt, S. 16. Wendt meint, daß Lübecks Ausfuhr einigermaßen vollständig im Pfundzollbuch registriert ist. — Es muß hinzugefügt werden, daß die Unvollständigkeit der Angaben des Pfundzollbuches noch umfassender sein kann. Nach den Bestimmungen der Kölner Konföderation sollten die Schiffer für den halben Wert der Schiffe Pfundzoll bezahlen. Es geht jedoch aus dem Pfundzollbuch hervor, daß der Schiffer auch für den ganzen Wert des Schiffes hat Zoll bezahlen können. Wenn ein Schiffer dieses Verfahren in Danzig oder in einer anderen Hansestadt wählte, brauchte er bei dem Auslaufen von Lübeck keinen weiteren Zoll zu bezahlen. Hatte er außerdem lediglich bereits verzollte Waren an Bord, lag für den Schreiber in Lübeck kein Grund vor, diesen Schiffer und seinen Befrachter in sein Buch einzutragen. — Über die Unvollständigkeit des Pfundzollbuches siehe auch Koppe's Besprechung von Lechners Ausgabe in der Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 35, S. 91. Koppe hat an Hand des „Schifferregisters“ der Ausgabe die Reisen eines Schiffers verfolgt und gezeigt, daß Schiffe in Lübeck angekommen sind, ohne daß man sie und ihre Ladung gebucht hätte. Koppe scheint jedoch nicht beachtet zu haben, daß dies eine Folge der Bestimmungen der Kölner Konföderation über die Pfundzollabgabe ist.

Ländern nicht im Pfundzollbuch registriert worden. Aber die Einfuhr nach Lübeck von den nordischen Ländern muß, abgesehen von dem, was den Zollbehörden in Lübeck durch Schmuggel entgangen ist, vollständig sein. In den nordischen Ländern wurde meist kein Pfundzoll von Schiffen und Waren erhoben, die nach Lübeck gingen.

Das Pfundzollbuch von 1368 enttäuscht jedoch unsere Erwartungen. Für Schifffahrt und Handel lagen im Jahr 1368 in den nordischen Gewässern und Ländern außergewöhnliche Verhältnisse vor. Die Kölner Konföderation hatte jeglichen Schiffs- und Warenverkehr nach Dänemark und Norwegen verboten, und im April 1368 brach der Krieg zwischen den bündischen Hansestädten und diesen beiden Reichen aus. Das Verbot wurde streng befolgt. Im Pfundzollbuch ist keinerlei Ausfuhr nach Dänemark oder Norwegen gebucht. Die registrierte Einfuhr von Dänemark hat einen Wert von nur 22 m. Lüb. Sie ist mit einem Schiff von Kopenhagen nach Lübeck gekommen. Kopenhagen war, als das Schiff auslief, eben von den Hansen erobert worden. Von Bergen ist eine Einfuhr im Wert von 4 362½ m. Lüb. gebucht. Sie dürfte jedoch nicht das Resultat von normalem Handel sein. Vor dem Kriegausbruch hatten die hansischen Kaufleute in Bergen den Befehl bekommen, zurückzukehren. Die Einfuhr von Bergen bezieht sich sicherlich auf Gut, das mit den heimkehrenden Kaufleuten nach Lübeck gekommen war<sup>12)</sup>.

Das Pfundzollbuch von 1368 enthält somit praktisch keine Angaben über Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach Dänemark und Norwegen. Die einzigen Angaben, die es über dessen Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen liefert, beziehen sich auf Schonen, Schweden und Gotland. Aber auch in diesen Handelsgebieten herrschten unnormale Verhältnisse.

Die Hansen hatten schon zu Beginn des Sommers 1368 die großen Handelsorte in Schonen — mit Ausnahme von Helsingborg — besetzt. Sie versäumten nicht die Möglichkeiten, die sich dadurch boten. Das Verbot, nach den Schonischen Märkten Handel zu treiben, wurde aufgehoben, und die Hansestädte erhoben dort selbst den Pfundzoll. Im Pfundzollbuch 1368 sind daher nur Schiffe und Waren gebucht, die aus irgendeinem Anlaß nicht in Schonen verzollt worden waren. Die Anzahl der Schiffe und der Wert der Waren ist nicht groß: 76 Schiffe mit Waren im Wert von 8 484 m. Lüb. Die Unvollständigkeit des Pfundzollbuches ist offenbar. Aber das Buch wird hier durch anderes Pfundzollmaterial ergänzt. So sind Pfundzollquittungen von den Schonischen Märkten, wenn auch nicht vollständig, so doch in großer Anzahl in Lübeck aufbewahrt. Darüber hinaus hat Lübeck auf den Hansetagen 1368 und 1369 die Abrechnungen für seine Pfundzollerhebung in Schonen vorgelegt<sup>13)</sup>. Das Quellenmaterial, das die Pfundzollerhebung hinterlassen hat, ist somit hinsichtlich der Schonischen Märkte ungewöhnlich umfangreich. Es erlaubt uns, betreffs der Märkte und ihrer Bedeutung gewisse Schlüsse zu ziehen.

<sup>12)</sup> Lechner, S. 406, 408; 20, 33. Die Einfuhr von Bergen ist zwischen dem 9. Mai und dem 30. September nach Lübeck gekommen. Für die übrigen Abschnitte des Jahres ist keine Einfuhr gebucht.

<sup>13)</sup> Lechner, S. 408; Hanserecense, I, Nr. 484, 490. Vgl. unten S. 66.



Für Schweden und Gotland verzeichnet das Pfundzollbuch prinzipiell alle von dort nach Lübeck eingegangenen Schiffe und die gesamte Einfuhr<sup>14)</sup>. Bis auf eine Ausnahme registriert das Buch auch Lübecks gesamte Ausfuhr nach Schweden und Gotland. Die Ausnahme bildet das bereits in Lübeck oder anderen Hansestädten verzollte Transitgut. Die Lücke im Pfundzollbuch ist wesentlich. Aber abgesehen davon gibt das Pfundzollbuch von 1368 ein für die zurückliegenden Zeiten in seiner Vollständigkeit einzig dastehendes Bild von Lübecks Schifffahrt und Handel nach Schweden und Gotland. Man hat jedoch Grund zu vermuten, daß dieses Bild nur für das Jahr 1368 Gültigkeit hat. Der Krieg und das Verbot jeglichen Schiffs- und Warenverkehrs nach Dänemark und Norwegen, das für dieses Jahr galt, können den Schiffs- und Handelsverbindungen Lübecks mit Schweden und Gotland eine von den normalen Verhältnissen abweichende Richtung gegeben haben.

8.

Die Forschung hat bisher betont, daß die Zahl, die aus den Pfundzollbüchern und Pfundzollquittungen von 1368 für den gesamten Lübecker Warenverkehr errechnet werden kann, in jeder Hinsicht eine Mindestzahl darstellt. In seinen Endzahlen, so ist gesagt worden, bietet dieses Quellenmaterial zwar einen Anhalt für die rechte Einschätzung des lübischen Außenhandels im 14. Jahrhundert, aber keinen exakten handelsstatistischen Abschluß<sup>15)</sup>.

Ohne Zweifel ist es vollkommen richtig, daß das Pfundzollmaterial Mindestzahlen gibt und keine exakte Handelsstatistik. Sowohl die Einfuhr wie die Ausfuhr Lübecks zur See 1368 hat — ebenso wie seine Schifffahrt — sicherlich einen wesentlich größeren Wert und Umfang gehabt als aus dem Pfundzollbuch und den Pfundzollquittungen errechnet werden kann. Aber bietet das Pfundzollmaterial von 1368 in seinen Endzahlen überhaupt einen Anhalt für eine rechte Einschätzung des lübischen Schiffs- und Warenverkehrs? Man hat gemeint, daß das der Fall wäre, wenigstens bei der Schifffahrt und dem Handel nach Städten und Ländern an der Ostsee. Die Schifffahrt soll mit 680 größeren und kleineren Schiffen betrieben worden sein, die 1775 Seereisen gemacht haben. Der größte Teil davon soll nach und von Mecklenburg-Pommern gegangen sein, und zwar mit 675 Reisen, nach und von Schonen mit 456 Reisen, nach und von Preußen mit 328, nach und von Schweden mit 160 und nach und von Livland mit 77 Reisen. Hinsichtlich des Handels hat man gemeint, aus dem Pfundzollmaterial eine leidlich sichere und ausreichend detaillierte Übersicht über Warenverkehr und Sortenverteilung von Lübeck aus oder auf Lübeck hin gewinnen zu können. Wertmäßig — Ein- und Ausfuhr zusammengenommen — würden Lübecks Handelsgebiete wie folgt aufzuzählen sein: Livland mit

<sup>14)</sup> Jedoch mit einer Ausnahme. In Kalmar erhoben die Hansen Pfundzoll. Dies bezeugen in Lübeck bewahrte Pfundzollquittungen. Die Pfundgelderhebung in Kalmar ist jedoch nicht ganz durchgeführt worden. Das Pfundzollbuch registriert eine nicht unbedeutende Einfuhr von dort.

<sup>15)</sup> Lechner, S. 47

94 700 m. Lüb., Schonen mit 82 000 m. Lüb., Schweden und Gotland mit 81 400 m. Lüb. und sodann in weiterem Abstände die preußischen Städte mit 48 400 m. Lüb. und die wendischen mit 42 300 m. Lüb. Man hat auch die Bedeutung, die verschiedene Warensorten im Lübecker Handel gehabt haben, aus dem Pfundzollmaterial errechnet. Es sind Diagramme aufgestellt worden sowohl über die Anzahl der nach und von Lübeck ein- und auslaufenden Schiffe als auch über den Wert von Lübecks Warenverkehr mit verschiedenen Ländern und Städten und über die in seine Ein- und Ausfuhr einbezogenen Hauptwarengruppen und deren Wert<sup>16)</sup>.

Es dürfte wichtig sein hervorzuheben, daß das Pfundzollmaterial von 1368 diese weitgehenden Schlußfolgerungen nicht zu tragen vermag. Das Fehlen von Angaben über Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach zwei Handelsgebieten, Dänemark und Norwegen, und die sehr mangelhaften Angaben über Schifffahrt und Handel vor allem nach anderen Hansestädten machen nicht nur alle exakten Berechnungen unmöglich; es macht auch die Verwendung des Pfundzollmaterials von 1368 als Anhaltspunkt für eine rechte Einschätzung von Lübecks Schifffahrt und Handel im 14. Jahrhundert unmöglich. Der Umfang dieser Schifffahrt und der Umsatz dieses Handels und seine Einstellung auf verschiedene Städte und Länder und verschiedene Warengruppen sind und bleiben infolge der Unvollständigkeit des Pfundzollmaterials in wesentlichen Teilen unbekannt<sup>17)</sup>. Das Pfundzollmaterial gibt für das Jahr 1368 gewisse Mindestzahlen, nichts anderes. Diese sind wertvoll, aber man darf ihre Tragfähigkeit nicht überschätzen. Sie müssen mit Vorsicht verwendet werden.

## 9.

Das Pfundzollbuch und die Pfundzollquittungen des Jahres 1368 sind als geschichtliche Quellen von beschränktem Wert. Aber innerhalb gewisser Grenzen sind ihre Angaben und die Zahlen, die aus ihnen errechnet werden können, für die Kenntnis von Schifffahrt und Handel in Nordeuropa um die Mitte des 14. Jahrhunderts von Bedeutung.

Bedeutungsvoll sind nämlich ohne Zweifel etliche von den Angaben und Zahlen, die das Pfundzollbuch und die Pfundzollquittungen über Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach Schweden, Gotland und Schonen liefern<sup>18)</sup>. Lübecks Einfuhr von Schweden und Gotland im Jahr 1368 ist mit Angaben über sowohl Anzahl wie Wert der Schiffe gebucht; es sind die Namen der Schiffer und Befrachter notiert, und schließlich enthält das Pfundzollbuch einen

<sup>16)</sup> Lechner, S. 50, 65.

<sup>17)</sup> Vgl. die andere Auffassung in Koppe's oben, S. 19, Anm. 11, angeführter Besprechung von Lechners Ausgabe: „Von dieser Grundlage (Lechners „Schifferregister“) aus läßt sich ziemlich genau feststellen, wieviel Schiffe in Lübeck ankommen, aber nicht verzeichnet sind, wieviel Ladungen nicht sichtbar werden und wie hoch ungefähr die nicht ausgewiesene Ein- und Ausfuhr einzuschätzen ist.“

<sup>18)</sup> Siehe hierüber Koppe, passim; Curt Weibull, S. 10.



beinahe vollständigen Rechenschaftsbericht über die eingeführten Waren und ihren Wert<sup>19)</sup>. Lübecks Einfuhr von den Schonischen Märkten ist nicht mit derselben Vollständigkeit verzeichnet. Die Angaben des Pfundzollbuches und der Pfundzollquittungen sind aber umfangreich genug, um eine neue Auffassung von der Größe und Bedeutung des schonischen Heringsfanges um die Mitte des 14. Jahrhunderts zu geben<sup>20)</sup>.

Nicht weniger bedeutungsvoll sind die Angaben über Lübecks Handel nach Reval, Riga und Oldesloe.

Reval und Riga waren die Hauptorte für Lübecks Handel nach Osteuropa. Die russischen Waren wurden auf dem See- und Landwege nach Riga und Reval geführt. Ende der sechziger Jahre des 14. Jahrhunderts wurde dieser Handel unter politisch unruhigen Verhältnissen getrieben. 1367 herrschte Krieg zwischen dem Deutschen Orden und Pskov, was die Inhaftnahme der deutschen Kaufleute in Novgorod und der russischen in Livland zur Folge hatte. Der Ordensmeister in Livland verbot in demselben Jahr die Zufuhr von Waren, vor allem von Salz und Hering, an die Russen und nach Viborg. Lübeck fügte sich in dieses Verbot, und im Frühjahr 1368 hat der Ordensmeister in Livland aufs neue den Abbruch des Handels auf der Neva von Lübeck begehrt<sup>21)</sup>. Aber trotzdem registriert das Pfundzollbuch für dieses Jahr eine Einfuhr nach Lübeck von Reval, in der Zeit vom 18. März bis 8. Mai, im Wert von 21 044<sup>22)</sup>/<sub>24</sub> m. Lüb. und von Riga im Wert von 4 108<sup>22)</sup>/<sub>4</sub> m. Lüb.<sup>22)</sup>. In den ganz unvollständig bewahrten Quittungen dieses Jahres wird außerdem Rechnung abgelegt über Waren — im Wert von 12 931<sup>22)</sup>/<sub>4</sub> bzw. 5 747<sup>22)</sup>/<sub>8</sub> m. Lüb. —, die von diesen beiden Städten nach Lübeck eingeführt worden sind. Ein Vergleich mit dem Wert der Einfuhr Lübecks aus Stockholm klärt uns über die wirkliche Tragweite dieser Zahlen auf. Er gibt einen Begriff von der Bedeutung, die der Revaler Handel für Lübeck gehabt hat. Das Jahr 1368 war ein ungewöhnlich günstiges Jahr im Lübeck—Stockholmer Warenverkehr. Die Ursache dürfte der Krieg in den dänischen und norwegischen Gewässern und das herrschende Handelsverbot nach Dänemark und Norwegen gewesen sein. Lübecks Einfuhr unter dem Konto „von Stockholm“ hatte im ganzen Jahr 1368 einen Wert von 22 286<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. Lüb. und die unter dem Konto „von Stockholm oder Gotland“ einen Wert von 2 267<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. Lüb. Im folgenden Jahr blieb die Einfuhr aus Stockholm bei einem Wert von 10 440 m. Lüb.

<sup>19)</sup> Koppe, a.a.O., passim.

<sup>20)</sup> Curt Weibull, S. 10.

<sup>21)</sup> Hanserecense, I: 1, Nr. 396-398; K. Goetz, Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 80. Hansische Geschichtsquellen. N. F. 5. Lübeck 1922. Vgl. Johansen in ZLG Bd. 28, S. 144.

<sup>22)</sup> Lechner, S. 83, 131, 408. Bei der Beurteilung dieser Zahlen muß man beachten, daß der Livlandverkehr im Frühjahr und Herbst besonders lohnend war. Zu diesen Zeitpunkten hatten sich die russischen Waren in für Ausfuhr geeigneten Mengen in Reval und Riga angesammelt. K. H. S a s s, Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430, Marburg/Lahn 1955, S. 54. Im Pfundzollbuch von 1368 fehlt die Herbstaufuhr ganz, und es dürfte zweifelhaft sein, ob die Eintragung der Frühjahrsausfuhr vollständig ist.

und in den Jahren 1399—1400 bei durchschnittlich 10 256 m. lüb. stehen. Der Wert der Einfuhr Lübecks von Reval für die Zeit von sieben Wochen vor dem 9. Mai 1368 war also beinahe ebenso groß wie der Wert der gesamten Jahreseinfuhr aus Stockholm. Er war doppelt so groß wie in den ganzen Jahren 1369 und 1399—1400<sup>23)</sup>.

Der Wert der Einfuhr Lübecks aus Oldesloe in der Zeit vom 18. März bis 30. September, d. h. während einer Zeit, wo der Pfundzoll noch nicht in Hamburg erhoben wurde, betrug 133 609 m. lüb. Es ist möglich, daß der Schiffs- und Warenverkehr zwischen den Nord- und Ostseegebieten im Kriegsjahr 1368 in höherem Grade als normal über Oldesloe statt durch den Oresund gegangen ist. Jedoch dürfte die Zahl des Pfundzollbuches für die Einfuhr Lübecks aus Oldesloe eine ausgesprochene Mindestzahl sein. Waren, für die der Pfundzoll bei der Ausfuhr von den Hansestädten an der Nordsee entrichtet worden war, sind im Pfundzollbuch nicht registriert. Gegen Vorzeigen der Pfundzollquittungen von diesen Städten durften die Waren zollfrei nach Lübeck eingeführt werden und sind darum nicht gebucht worden. Auch die Einfuhr der Hamburger Kaufleute ist nach dem 9. Mai 1368 nicht im Pfundzollbuch registriert. Sie scheint in einem anderen, nicht erhaltenen Buch eingetragen gewesen zu sein<sup>24)</sup>. Auch hier ist ein Vergleich mit dem Wert der Einfuhr Lübecks von Stockholm aufschlußreich. Der Wert der Einfuhr von Oldesloe ist während 6½ Monate im Jahr 1368 sechsmal so groß gewesen wie die Einfuhr von Stockholm während dieses ganzen Jahres und dreizehnmal so groß wie diese letztere Einfuhr während der Jahre 1369 und 1399—1400.

Sowohl in russischer wie hansischer Forschung ist nach dem zweiten Weltkrieg geltend gemacht worden, daß eine ältere Forschergeneration, Dietrich Schäfer, Rudolf Häpke, Walther Vogel und zuletzt Fritz Rörig, den nordeuropäischen Ost-Westhandel mit Lübeck als Mittelpunkt überschätzt hat. Diese ältere Auffassung wird — zu einem Teil wenigstens — als eine traditionelle Illusion betrachtet. Die neue Auffassung gründet sich vor allem auf die Diagramme über Lübecks Warenverkehr und Schifffahrt, die Georg Lechner auf Grund des Pfundzollbuches von 1368 angefertigt hat

---

<sup>23)</sup> Lechner, S. 408; Koppe, S. 6; unten S. 101-102. Über die von Lechner abweichenden Zahlen für die Einfuhr Lübecks von Stockholm siehe unten, S. 83, Anm. 36. Von den drei Schiffen, die in der Zeit vom 18. März bis 8. Mai von Reval nach Lübeck gekommen sind, hatte das eine, laut der Registrierung im Pfundzollbuch, eine Ladung von enormem Wert, 12 763<sup>1</sup>/<sub>16</sub> m. lüb. — die beiden anderen hatten Ladungen im Wert von 5 195<sup>13</sup>/<sub>32</sub> bzw. 3 086<sup>1</sup>/<sub>4</sub> m. lüb. Ein anderes Schiff, das am 29. September von Reval nach Lübeck gesegelt ist, hatte laut einer bewahrten Pfundzollquittung einen Wert von 562<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. lüb., der höchste Schiffswert, den man im Pfundzollmaterial von 1368 findet. Der Wert seiner Ladung ist auf 8 665<sup>3</sup>/<sub>4</sub> m. lüb. berechnet worden. Sie hat, außer zwei kleinen Posten Butter, aus Pelzwerk und Wachs bestanden. Zum Vergleich kann angeführt werden, daß die gesamte Jahreseinfuhr aus Söderköping, auf 14 Schiffen, einen Wert von 7 692 m. lüb. hatte. Lechner, S. 337, 408.

<sup>24)</sup> Lechner, S. 30.



und auf die Statistik Werner Jochmanns, die sich auf das Hamburger Pfundzollbuch von 1369 stützt<sup>25)</sup>. Sowohl in diesen Diagrammen wie in der Statistik sind jedoch, wie bereits erwähnt, die für die Pfundzollerhebung geltenden Bestimmungen übersehen worden, und beide haben dadurch in die Irre geleitet<sup>26)</sup>. Richtig gedeutet und verwertet bestätigt das Pfundzollbuch von 1368 mit seinen Zahlen für die Einfuhr Lübecks aus Reval, Riga und Oldesloe vollkommen die Richtigkeit der älteren Auffassung, daß der West-Osthandel von großer Bedeutung gewesen ist und daß Lübecks Stellung als Mittelpunkt dieses Handels eine der Grundlagen für seine wirtschaftliche Größe war<sup>27)</sup>.

### III. Die Pfundzollbücher der Jahre 1398—1400

#### 1.

Der Pfundzoll, den die Kölner Konföderation im Jahr 1367 beschlossen hatte, wurde auch in den Jahren 1369—1371 entrichtet, und man erhob auch im späteren 14. Jahrhundert, wie bereits erwähnt, neue Pfundzölle. Von dieser Zollerhebung besitzt Lübeck noch für die Jahre 1369—1371, 1378—1381, 1383—1385 und 1398—1400 seine Pfundzollbücher, während von den Pfundzollquittungen zufälligerweise nur die für die Jahre 1369—1377 bewahrt sind. Alle diese Pfundzollbücher sind nicht gleich wertvoll für die Erforschung von Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen. Einige sind defekt und haben auch sonstige Mängel. Weiterhin vermindern andere Faktoren den Wert der älteren Pfundzollbücher.

Einer dieser Faktoren hängt mit dem Krieg zusammen, den die Hansestädte gegen Dänemark und Norwegen führten. Der Krieg gegen Dänemark währte das ganze Jahr 1369, und das im Jahr 1367 beschlossene Verbot des Schiffs- und Warenverkehrs nach Norwegen wurde erst gegen Ende des Jahres 1369 aufgehoben. Im Pfundzollbuch von 1369 ist kein Schiffs- und

<sup>25)</sup> Siehe hierüber Paul Johansen, Der hansische Rußlandhandel, insbesondere nach Novgorod, in kritischer Betrachtung. Wissenschaftliche Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft für Forschungen des Landes Nordrhein-Westfalen, 27. Köln 1963, S. 45.

<sup>26)</sup> Siehe oben, S. 21 f. und S. 8, Anm. 7.

<sup>27)</sup> Fritz Rörig, Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte, S. 223, hat, ausgehend vom Pfundzollbuch 1368, mit Schärfe die große Bedeutung hervorgehoben, die der Wasserweg Oldesloe—Lübeck im nordeuropäischen Verkehr gehabt hat. Der über Lübeck gehende Handel zwischen den Nord- und Ostseegebieten hat jedoch einen noch größeren Umfang und eine noch größere Bedeutung gehabt als Rörig meint. Rörig ist sich über die großen Lücken, die das Pfundzollbuch hat, nicht ganz im klaren gewesen.



Warenverkehr nach Dänemark gebucht, ebenfalls keine Einfuhr von Bergen und nur eine geringe Ausfuhr nach dort<sup>1)</sup>. Auf den Schonischen Märkten erhoben die Hansestädte während der Jahre 1368—1385 selbst den Pfundzoll. Schiffer und Befrachter von den Schonischen Märkten sind darum nur zufällig, auf jeden Fall nicht durchgehend, in den lübischen Pfundzollbüchern dieser Jahre gebucht. Angaben über Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach den vom ökonomischen Gesichtspunkt aus wichtigsten Gebieten des Nordens fehlen somit für viele Jahre. Einige von den Pfundzollbüchern der 1370er und 1380er Jahre sind u. a. für die Erforschung von Lübecks Verbindungen mit Schweden wertvoll. Man kann jedoch aus diesen Zollbüchern für die Jahre vor 1385 kein Gesamtbild von Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen gewinnen. Auch ein anderer Faktor trägt dazu bei, den Wert der lübischen Pfundzollbücher aus den Jahren 1369—1385 zu vermindern. In allen diesen Jahren wurde in der Ostsee und in den dänischen Gewässern in außergewöhnlichem Umfang Seeräuberei getrieben. Die Pfundzölle nach 1368—1371 sind zur Bekämpfung der Seeräuberei erhoben worden. Die Pfundzollbücher geben infolgedessen kein Bild von Schifffahrt und Handel unter ganz normalen Verhältnissen.

Für die Erforschung von Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach den nordischen Reichen sind die Pfundzollbücher von 1398 bis 1400 die weitaus ergiebigsten. Es herrschte in diesen Jahren Friede zwischen Lübeck und den nordischen Reichen. Schifffahrt und Handel waren frei und wurden nicht von Verboten gestört. Die Hansestädte erhoben auch nirgendwo in den nordischen Reichen Pfundzoll. Der langwierige Krieg zwischen Königin Margareta und den Mecklenburgern war durch den Frieden auf dem Schloß Lindholmen in Schonen im Jahre 1395 zu Ende gebracht worden. Nach dem Friedensschluß herrschten wohl nicht unmittelbar wieder ruhige und normale Verhältnisse auf See. Die Vitalier trieben weiterhin Seeräuberei im Bottnischen Meerbusen und auf Bornholm, nunmehr, nachdem ihnen Stockholm durch den Frieden verlorengegangen war, mit dem im Jahr 1394 eroberten Visby und Gotland als Stützpunkt und mit neuen festen Standorten in Finnland. Das Jahr 1398 wurde jedoch für die Vitalier ein Jahr der großen Niederlagen. Im März-April eroberte der Deutsche Orden Visby und ganz Gotland und vertrieb die Vitalier von dort; im Mai verpflichteten sich die Herzöge Barnim und Warteslaw von Barth, sie nicht zu unterstützen<sup>2)</sup>; im September übergaben die Hansen Stockholm an Margareta. Schon vorher, 1396, hatten „300“ während des Krieges von Stockholm vertriebene Bürger begonnen, in die Stadt zurückzukehren, und kurz darauf zwang die Königin die Vitalier in Finnland und am Bottnischen Meerbusen zur Unterwerfung. Die Machtstellung der Vitalier in der Ostsee war gebrochen. Zwar war damit der Seeräuberei in der Ostsee kein Ende gesetzt; sie hielt sich aber von 1399 ab in für das Mittelalter normalen Grenzen. Auch die norwegischen Gewässer

<sup>1)</sup> Wendt, S. 45, 53, 56, 61; Bruns, S. XXXII.

<sup>2)</sup> Hanserecense, I: 4, Nr. 468. Über Herzog Barnims Seeräuberei im Öresund im Juni desselben Jahres siehe Hanserecense, I: 8, Nr. 980-984.

wurden, soviel man weiß, von diesem Jahr an nicht von den Kaperzügen der Vitalier berührt<sup>3)</sup>).

Lübecks Schiffahrt und Handel nach den nordischen Reichen konnte somit in den Jahren 1399—1400 unter einigermaßen normalen Verhältnissen getrieben werden. Im Gegensatz zum Pfundzollbuch von 1368 und zu anderen älteren Büchern ist in den Pfundzollbüchern für diese Jahre der Lübecker Schiffs- und Warenverkehr nach dem Norden in seiner Gesamtheit gebucht, sowohl nach Dänemark, Norwegen und Schweden als auch nach den Schonesischen Märkten. Nur für *ein* nordisches Gebiet ist die Buchführung unbefriedigend. Der Deutsche Orden hatte, wie erwähnt, im Jahr 1398 Visby und Gotland erobert. Lübecks Schiffahrt und Handel hat dem Einfluß der politischen Verhältnisse, die diese Eroberung mit sich führte, nicht entgehen können. Sie spiegeln sich in den Pfundzollbüchern wider. Diese sind für die Jahre 1398—1400 im Bereich der Gotlandfahrt besonders mangelhaft geführt. Eine Bearbeitung dürfte keine verwendbaren Resultate geben. Auch für den Schiffs- und Warenverkehr nach Bergen ist die Buchführung in den Pfundzollbüchern 1398—1400 teilweise unbefriedigend. Für den Umfang der Schiffahrt zwischen Lübeck und Bergen können zwar für alle Jahre Zahlen errechnet werden. Was jedoch den Warenverkehr anbetrifft, kann man nur für das Jahr 1398 und für die Ausfuhr Lübecks nach Bergen 1399 voll verwendbare Resultate gewinnen. Die Einfuhr dieses Jahres kann jedoch ungefähr berechnet werden.

## 2.

Der Pfundzoll von 1398 bis 1400 hat folgende Entstehungsgeschichte.

In der Osterwoche des Jahres 1398 wurde in Lübeck ein Hansetag abgehalten. Die Abgesandten der Städte sprachen zunächst von „den großen, gewaltigen Schäden“, die Städten und Kaufleuten durch Seeräuberei und Mord zugefügt worden waren und immer noch zugefügt wurden. Um den Frieden zur See wiederherzustellen, beschlossen sie, daß alle Städte zusammen 8 Schiffe mit 750 bewaffneten Männern ausrüsten sollten. Zu jedem Schiff sollten zwei Schniggen oder eine Schnigge und eine Schute gehören. Die Ausrüstung sollte bis zum 16. Mai fertig sein, und die „Friedeschiffe“ sollten bei Bornholm gesammelt werden.

Die Städte sahen voraus, daß die von ihnen beschlossene Ausrüstung große Kosten verursachen würde. Sie beschlossen, zur Deckung dieser Kosten einen Pfundzoll zu erheben. Die Bestimmungen für diesen, auch 1399 und 1400 geltenden Pfundzoll waren folgende: der Zoll sollte mit vier Pfennigen lübisch für jedes Pfund Groten oder sechs Mark lübisch entrichtet werden und somit  $\frac{1}{288}$  des Warenwertes betragen. Die Schiffer sollten für ihre

---

<sup>3)</sup> Hanserecesse, I: 4, Nr. 296, 349; Gottfrid Carlson, Sveriges historia till våra dagar, III, S. 93, 96, 100. Im Nordseegebiet trieben die Vitalier noch viele Jahre Seeräuberei, und zwar in großem Umfang; aber in den Jahren 1399—1400 scheint diese Aktivität auf die Küstengebiete von Westdeutschland und Friesland beschränkt gewesen zu sein.



Schiffe den halben, für die Handelswaren jedoch den ganzen Pfundzoll bezahlen. Wie seine Vorgänger war der Pfundzoll von 1398 in erster Linie als Ausfuhrzoll gedacht. Er sollte wie die vorherigen Pfundzölle von Schiffern und Kaufleuten unter eidlicher Versicherung beim Auslaufen aus den hansischen Häfen entrichtet werden. Über das bezahlte Pfundgeld sollten Quittungen ausgestellt werden, die im Bestimmungshafen vorzuzeigen waren. Diejenigen Schiffer und Kaufleute, die keine Quittung vorzeigen konnten, mußten den Pfundzoll im Bestimmungshafen bezahlen. Für Schiffer und Kaufleute, die aus nicht-hansischen Häfen kamen, z. B. aus Häfen der nordischen Reiche, war der Pfundzoll immer noch ein Einfuhrzoll<sup>4)</sup>.

### 3.

In den drei Pfundzollbüchern von 1398 bis 1400, eins für jedes Jahr, sind die Pfundzolleinnahmen im Lübecker Hafen vom 2. Juni 1398 bis Ende 1400 gebucht. Das Pfundzollbuch von 1398 unterrichtet somit nur über die Pfundzolleinnahmen der letzten sieben Monate des Jahres. Hieraus folgt, daß die Angaben in bezug auf Dänemark, Norwegen und Schweden für dieses Jahr unvollständig und nur für die Schonischen Märkte vollständig sind. Sie können darum nicht im ganzen für eine Untersuchung von Lübecks Schifffahrt und Handel in diesem Jahr benutzt werden<sup>5)</sup>.

<sup>4)</sup> Hanserecesse, I: 4, Nr. 441 §§ 1-5, 9; 559 § 4. Siehe auch Stieda, S. XXIV. Die preußischen Städte befreiten durch einen Beschluß in Marienburg am 10. März 1400 die Dänen von der Erstattung des Pfundzolles. Die übrigen Hansestädte gewährten der Königin Margareta ihre Bitte um Befreiung vom Pfundzoll nicht. Hanserecesse, I: 4, Nr. 570 § 24; 585 § 7. Daenell's Auffassung, a.a.O., S. 161, daß die Städte 1398 beschlossen hätten, von nordischen Kaufleuten keinen Pfundzoll zu fordern, findet keine Stütze im Quellenmaterial. Hanserecesse I: 4, Nr. 483 § 7; Stieda, a.a.O., S. XXV. Sie steht in direktem Widerspruch zu den lübischen Pfundzollbüchern. — Die preußischen Städte beschlossen am 6. Januar 1399 eine Herabsetzung des Pfundzolles, „das man das pfuntgelt mynren sal den dritten pfening“. Hanserecesse, I: 4, Nr. 516 § 15; vgl. 503 § 9. Stieda, S. XXVI. Lübeck hat eine solche Herabsetzung nicht durchgeführt. — Der Hansetag in Kopenhagen am 1. August 1398 gab den Kaufleuten in Bergen das Recht, Pfundzoll zu erheben, um die Kosten — 350 Mark — für die Bestätigung ihrer Privilegien zu decken. Hanserecesse, I: 4, Nr. 482 § 18. Es handelt sich hier um einen lokalen Pfundzoll, der Schiffer und Kaufleute von Bergen bei der Ankunft in Lübeck nicht von hansischem Pfundzoll befreite. Stieda, S. XXXVI.

<sup>5)</sup> Das Pfundzollbuch von 1398 besteht aus sieben ungebundenen Lagen und 249 beschriebenen Blättern; die Überschrift der ersten Seite lautet: *Incipit liber de pecunia librali sub anno domini millesimo trecentesimo nonagesimo octo in die sancte trinitatis (2. Juni)*. Die Pfundzollbücher von 1399 und 1400 bestehen aus zwei Bänden in Pergamentumschlag. Das Buch von 1399 hat 10 Lagen und 256 beschriebene Blätter. Die erste Seite trägt die Überschrift: *Incipit liber de pecunia librali sub anno domini MCCCXC nono pasche (30. März)*. Das Buch von 1400 besteht aus 14 Lagen und 280 beschriebenen Blättern; die erste Seite trägt die Überschrift: *Incipit liber de pecunia librali sub anno domini M<sup>mo</sup> CCC<sup>mo</sup> invocavit (7. März)*. Im übrigen vermißt man sozusagen jegliche Datierung in den Büchern. Sie haben Folioformat. Eine spätere Pagi-

Die drei Pfundzollbücher sind von ein und demselben Schreiber in Latein geführt — niederdeutsche Worte kommen äußerst selten vor — und nach dem gleichen System. Als der Schreiber die Bücher anlegte, reservierte er für jedes Land oder jede Stadt, womit Lübeck Schiffahrt und Handel trieb, eine Anzahl Blätter. Die Stellen, wo diese in die Bücher eingeklebt sind, hat der Schreiber durch am seitlichen Rande eingelassene Pergamentstreifen gekennzeichnet, auf denen der Name des Landes oder der Stadt notiert ist; manchmal trägt auch die erste Seite diese Namen<sup>6)</sup>. Nur in Ausnahmefällen hat er gegen dieses System verstoßen und Schiffer und Befrachter falsch registriert. Es ist auch die Absicht des Schreibers gewesen, Lübecks Aus- und Einfuhr auseinanderzuhalten und sie getrennt zu buchen. Dies bezeugen sowohl die Vermerke auf den Registrierfahnen, z. B. „versus Falsterboden“ und „de Falsterboden“, wie die Überschriften auf den Seiten. Es ist dem Zollschreiber jedoch nicht immer gelungen, diese seine Absicht zu verwirklichen. Die Angaben über die Ladung der Schiffe zeigen deutlich, daß er nicht selten Ausfuhr und Einfuhr ohne klaren Unterschied gebucht hat. Lübecks Aus- und Einfuhr sind in manchen Teilen der Pfundzollbücher durcheinander gebracht<sup>7)</sup>.

Der Schreiber hat auch bei der Buchung einzelner Schiffer und Befrachter ein bestimmtes System angewandt. Zuerst hat er den Namen des Schiffers eingetragen, meistens auch den Schiffszoll, den dieser bezahlt hat. Er hat außerdem oft den Wert des Schiffes, in Mark lübisch, angegeben und daß der Zoll für den halben, bisweilen für den ganzen Schiffswert bezahlt oder für das Schiff bei einer anderen Gelegenheit entrichtet worden sei. Dieser letztere Fall wird z. B. mit den Worten „satisfecit de Falsterboden“ angegeben, was bedeutet, daß der Schiffer bei der Ankunft von Falsterbo Pfundzoll

---

nierung mit arabischen Ziffern ist nicht ganz korrekt, aber brauchbar für Hinweise. — K o p p e, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte, S. 6, ist der Auffassung, daß die Eintragungen im Pfundzollbuch von 1400 vor Jahresende abgebrochen werden. Eine Bestätigung dieser Ansicht habe ich nicht im Buch gefunden. Es enthält auch Buchungen für das Jahr 1401, was zu zeigen scheint, daß es für das Jahr 1400 vollständig ist. — Zwei Angaben im Pfundzollbuch von 1399 deuten darauf hin, daß noch ein Pfundzollbuch in Lübeck geführt worden ist: „Stekemest de navi satisfecit Hinricus Tenserowe in alio libro de Danzeke“ (pag. 39) und „Ludeke Malchin de navi satisfecit boetmaker in alio libro“ (pag. 41). Das Buch und sein Inhalt ist sonst nicht bekannt. Wahrscheinlich waren darin in Danzig, vielleicht auch bereits in anderen Hansestädten verzollte Schiffe und Waren eingetragen.

<sup>6)</sup> Viele Registrierfahnen sind jetzt nicht mehr vorhanden, was zum großen Teil mit den vielen Transporten zusammenhängt, die Lübecks Archiv nach dem letzten Weltkrieg hat mitmachen müssen. Wo die zur Orientierung dienenden Registrierfahnen herausgefallen sind, hat durch die Überschrift an den Seiten und durch Aufzeichnungen, die ich vor dem Weltkrieg gemacht habe, festgestellt werden können, auf welchen Seiten der Warenverkehr nach den nordischen Reichen registriert ist. Der Wegfall der Registrierfahnen dürfte es jedoch schwer machen, in gewissen anderen Fällen festzustellen, welchen Städten die Zollangaben gelten.

<sup>7)</sup> Siehe unten, S. 38.



für den ganzen Schiffswert entrichtet und somit bei dieser Gelegenheit auch den Zoll für die Ausreise von Lübeck bezahlt hat. Oft genug hat sich indessen der Schreiber damit begnügt, nur den Namen des Schiffers einzutragen, bisweilen zusammen mit dem Vermerk „satisfecit“. Eine vollständige Registrierung, die auf verschiedene Weise abgekürzt werden kann, lautet: Karle de sua nau valente LX marcis de dimidietate dedit XX d<sup>8)</sup>.

Unmittelbar unter dem Namen des Schiffers hat der Schreiber die Namen der Befrachter eingetragen und für jeden von diesen die ein- oder ausgeführten Waren oder nur den Wert, beinahe immer in Mark lübisch, und, in derselben Geldsorte, die von den Befrachtern entrichteten Zollbeträge, nicht selten nur diese letzteren. Eine Buchung der Warensorten und Warenmengen war vom zollbehördlichen Gesichtspunkt aus nicht notwendig. Der Pfundzoll war ein Wertzoll, und der Schreiber hätte sich damit begnügen können, einen Posten einzutragen, der den Wert oder Zoll der Waren angab. Aus irgendeinem Grunde hat er indessen in großem Umfang sowohl Warenart wie Warenmenge gebucht. Die Einfuhr von Stockholm und den Schonischen Märkten ist beispielsweise in hohem Grade spezifiziert. Sowohl Warenwert wie Warenart wird im Jahre 1398 für 77% der Einfuhr von Stockholm angegeben, im Jahre 1399 für 89% und im Jahre 1400 für 84%. Für die Einfuhr von den Schonischen Märkten gelten ähnliche Zahlen<sup>9)</sup>. Eine Befrachterregistrierung, die auf verschiedene Weise verkürzt werden kann, lautet in den Pfundzollbüchern folgendermaßen: „Thomas van den Berghe de III lastis salis dedit XXV d; Idem de XII marcis dedit VIII d.“<sup>10)</sup> In den Fällen, wo ein Befrachter den Zollbetrag schuldig geblieben war, hat der Schreiber das dadurch markiert, daß er keinen Zollbetrag eingetragen hat, häufig auch durch ein „tenetur“. Wenn der Zollbetrag später bezahlt worden ist, hat er dies durch das Streichen der Registrierung angegeben<sup>11)</sup>. In der Regel hat der Schreiber die Schiffe durch einen kleinen Zwischenraum voneinander getrennt.

#### 4.

Die lübischen Pfundzollbücher 1398—1400 sind fast durchgehend mit einer für mittelalterliche Zollbücher seltenen Sorgfalt und Genauigkeit geführt. Als geschichtliche Quellen für Lübecks Schifffahrt und Handel in diesen Jahren haben sie jedoch gewisse Mängel.

Einer dieser Mängel hat seinen Grund in den für die Pfundzollerhebung geltenden Bestimmungen. Wie im Pfundzollbuch von 1368 sind Schifffahrt und Handel Lübecks — sowohl Ausfuhr wie Einfuhr — nach anderen Hanse-

<sup>8)</sup> Pfundzollbuch 1399, pag. 91. Stockholm.

<sup>9)</sup> Koppe, S. 7; Curt Weibull, S. 27.

<sup>10)</sup> Pfundzollbuch 1399, pag. 79. Söderköping. Bargeld, für das auch Pfundzoll entrichtet werden sollte, kommt selten in den Pfundzollbüchern vor.

<sup>11)</sup> Siehe Lechner, S. 36. — In einzelnen Fällen scheint das Durchstreichen jedoch zu bedeuten, daß die Buchung ausscheiden sollte.

städten sehr unvollständig gebucht<sup>12)</sup>. Aus demselben Grunde fehlen in der Buchführung der Ausfuhr nach den nordischen Reichen Transitwaren, die Lübeck von anderen Hansestädten erreicht haben und bei der Ausfuhr von dort verzollt worden waren, sowie Transitwaren, die von nichthansischen Städten gekommen und bei der Einfuhr nach Lübeck verzollt worden waren<sup>13)</sup>. Von Lübeck nach den nordischen Reichen ausgelaufene Schiffe können in den Pfundzollbüchern ganz fehlen. Wenn ein Schiffer bereits Pfundzoll für den ganzen Schiffswert bezahlt hatte und nur Transitwaren ausführte, hat der Schreiber keinen Anlaß gehabt, dieses Schiff zu buchen. Die einzigen Waren, die prinzipiell verzollt wurden und bei der Ausfuhr nach den nordischen Reichen registriert werden mußten, sind noch nicht verzollte, d. h. in Lübeck angefertigte Waren, wie z. B. leere Tonnen, oder auf dem Landwege nach Lübeck eingeführte Waren, wie z. B. das Salz. Von den nordischen Reichen nach Lübeck eingelaufene Schiffe und eingeführte Waren sind dagegen prinzipiell vollständig in den Pfundzollbüchern registriert<sup>14)</sup>.

<sup>12)</sup> Laut Bestimmung sollte der Pfundzoll beim Aussegeln aus einer Hansestadt entrichtet werden. Man hätte darum erwartet, daß Schiffe und Waren, die von anderen Hansestädten nach Lübeck kamen, ganz, oder beinahe ganz, in den Pfundzollbüchern 1398—1400 fehlen würden. Wie bereits gesagt, ist das in den Pfundzollbüchern 1368—1369 gewöhnlich der Fall (S. 13 f.). In den Pfundzollbüchern 1398—1400 ist indessen eine nicht unbedeutende Anzahl von Schiffen und Waren aus diesen Städten gebucht, teils mit, teils ohne Angaben über den entrichteten Zoll. Eine Erklärung hierfür scheinen drei Notizen im Pfundzollbuch von 1398 zu geben: „Goschalk Beerman de diversis bonis de Dantzeke dedit V mk“ (pag. 68); „Hinricus Benhorne de diversis navibus de Pernowe et verus Pernowe dedit III mk“ (pag. 108). „Hermen Syrenberch de diversis navibus de Dantzeke dedit III mk“ (pag. 111). Man kann ein neues System für die Pfundzollentrichtung angewandt haben. Der Pfundzoll für Schiff und Ware von einer anderen Hansestadt kann erst bei der Ankunft in Lübeck entrichtet worden sein. Oder hat man in gewissen Hansestädten keinen Pfundzoll mehr gefordert? Die Frage läßt sich im Rahmen dieser Untersuchung nicht erörtern.

Soviel man weiß, hat das Salz in Lübecks Ausfuhr nach anderen Hansestädten an der Ostsee dominiert. Das meiste Salz ist nach Danzig gegangen. Einzig und allein nach dort sind laut Pfundzollbuch 1399 rd. 2 700 Lasten, d. h. 32 400 Tonnen Salz gegangen. Von diesen sind 86 Lasten und 8 Tonnen unter der Rubrik „De Danzig“ gebucht, was aber falsch sein dürfte. Das Lübeck-Lüneburg-Salz war offenbar gegen Ende des 14. Jahrhunderts im Danziger Handel noch nicht vom Baiesalz verdrängt. Eine im Pfundzollbuch pag. 44 gemachte Zusammenrechnung des nach Danzig ausgeführten Salzes ist nicht ganz korrekt. Der Schreiber scheint nur mit den Lasten Salz gerechnet zu haben, für die Zoll bezahlt worden ist, nicht aber mit den Angaben, die den Vermerk „tenetur“ tragen.

<sup>13)</sup> Vgl. Koppe, S. 6 Im Jahre 1400 segelte z. B. ein Schiffer, Hinricus Withoen, nach Bergen mit einem Schiff, das 144 m. Lüb. wert war. Im Pfundzollbuch, pag. 131 v, ist lediglich ein Befrachter mit Waren im Wert von 12 m. Lüb. registriert. Es kann kaum bezweifelt werden, daß das Schiff im übrigen eine Ladung von bereits verzollter Ware gehabt hat.

<sup>14)</sup> J. Rosén, Svensk historia, I, S. 245, vertritt die Auffassung, daß Geistlichkeit und Adel von Zollabgaben befreit waren und daß die Waren, die auf ihren eigenen Fahrzeugen ausgeschifft wurden, in der Regel nicht in irgendwelchen Rechenschaftsberichten registriert worden sind. Die Auffassung hat



Andere Mängel in den Pfundzollbüchern 1398—1400 haben zeitbedingte Ursachen. Abrechnungen sind im Mittelalter selten oder nie mit der Präzision geführt worden wie es spätere Zeiten gefordert haben. Ein Kaufmann lief im Mittelalter große Gefahr, seine auf dem Seewege transportierte Ware zu verlieren. Schiffe sanken, strandeten oder wurden von Seeräubern gekapert — dies alles in einem weitaus größeren Umfang als in späteren Zeiten. Um diese Gefahren zu vermindern, war es üblich, die Waren in kleineren Partien auf zwei oder mehreren Schiffen transportieren zu lassen. In den Pfundzollbüchern sind offenbar auf diese Weise transportierte Waren sehr oft unter nur einem von diesen Schiffen gebucht worden. Bisweilen wird dies ausdrücklich vermerkt: N. N. „de duabus navibus dedit“ oder „de diversis navibus dedit“. In anderen Fällen hat man Anlaß, zumindest zu vermuten, daß dies der Fall gewesen ist<sup>15)</sup>. Es kommen auch andere Mängel und Unregelmäßigkeiten in der Buchführung vor<sup>16)</sup>. Sie verursachen

---

keine Gültigkeit für die Jahre 1368 und 1398—1400. Geistlichkeit und Adel waren nur für Gut, das sie für den eigenen Bedarf ausführten, vom Pfundzoll befreit; für ausgeführte Handelsware mußten sie denselben Zoll wie die Kaufleute bezahlen. Siehe oben, S. 13. A.a.O. wird geltend gemacht, daß die aus den Pfundzollrechnungen gewonnenen Zahlen nicht die ganze Wirklichkeit decken, sondern nur den Export von den größeren Häfen angeben und daß man nicht weiß, wieviel über die zahlreichen kleinen Häfen gegangen ist. Vgl. auch B. B o e t h i u s, Kopperbergslagen, S. 87. Die Auffassung dürfte auf einem Mißverständnis beruhen. In den Bestimmungen für die Pfundzollerhebung wird kein Unterschied zwischen großen und kleinen Häfen gemacht, und von Dänemark registrieren die Pfundzollbücher eine bedeutende Ausfuhr aus kleinen Häfen. Schwedische Waren, die über dänische Häfen in den schonischen Gebieten nach Lübeck ausgeführt wurden, sind natürlich unter Dänemark, nicht unter Schweden registriert.

<sup>15)</sup> In den Pfundzollbüchern ist bei der Einfuhr nach Lübeck über dem Namen des Schiffers oft ein Vermerk eingetragen, der eine bestimmte Warenmenge angibt, z. B. Lasten Hering oder Gerste, Pferde usw. Mit dem Vermerk dürfte man beabsichtigt haben, die Schiffsladung zu summieren. Recht oft stimmt diese Summe jedoch nicht mit den spezifizierten Lastangaben überein. Die Differenz beruht manchmal auf Rechenfehlern. Sie dürfte jedoch auch darauf zurückzuführen sein, daß Waren unter einem anderen Schiff gebucht worden sind als dem, das sie beförderte. Vgl. Curt Weibull, a.a.O., S. 50.

<sup>16)</sup> Bisweilen haben die Pfundzollbücher Angaben vom Typ: N. N. „de schuta et VI equis dedit II sk“ oder N. N. „de schuta et bonis dedit X d“. Im ersten Fall ist in der hier vorliegenden statistischen Bearbeitung der Bücher der Wert der angegebenen Waren auf Grund von nahe stehenden Wertangaben in den Büchern berechnet worden; im letzteren Fall ist der Zoll für das Schiff festgestellt worden nach den etwas unsicheren Angaben über den Schiffszoll, den der Schiffer laut Buchung bei einer anderen Gelegenheit bezahlt hat. Auf Grund des restierenden Zollbetrages ist der Wert der Waren berechnet worden. In den nicht besonders vielen Fällen, wo andere Angaben über den vom Schiffer entrichteten Schiffszoll nicht aufgefunden werden konnten, ist der bezahlte Zoll gleichmäßig auf Schiff und Ware verteilt worden. Das Verfahren ist natürlich unbefriedigend und in der Regel nur bei Schiffen und Waren von geringem Wert, um 18 m. Lüb., angewandt worden. Die Fälle sind zahlenmäßig so gering, daß sie für die gewonnenen Resultate keine Bedeutung haben.

Schwierigkeiten bei der Bearbeitung, und eine gewisse Subjektivität bei der Deutung einzelner Angaben der Pfundzollbücher läßt sich wohl nicht vermeiden. Die Angaben dürften hier und da mit vielleicht demselben Recht verschieden gedeutet werden können. Zwei Forscher, die unabhängig voneinander die Bücher bearbeiten, dürften somit nicht zu genau dem gleichen Resultat kommen<sup>17)</sup>. Es gibt jedoch relativ wenige Angaben, die verschiedene Auslegungen zulassen, und sie sind auch nicht von einer solchen Größenordnung, daß sie für das Ergebnis der Bearbeitung Bedeutung haben könnten. Der Unterschied beträgt meist höchstens einige Hundert Mark.

Noch einige Worte zu diesen Resultaten. Sie liegen in großem Umfang in bestimmten, aus den Pfundzollbüchern errechneten Zahlen vor. Diese Zahlen sind nicht als völlig genau zu betrachten. Sie haben dieselbe Fehlerhaftigkeit wie alle aus Zollbüchern errechneten Zahlen. Die Schreiber waren keine unfehlbaren Menschen, die zollpflichtigen Schiffer und Befrachter waren es vielleicht noch weniger. Die ersteren können aus verschiedenen Gründen gegen die Buchführung verstoßen haben. Viele von den letzteren haben sicherlich, wie zu allen Zeiten, versucht, sich der Zollabgabe zu entziehen. Keine der aus den Pfundzollbüchern errechneten Zahlen kann somit Anspruch auf absolute Zuverlässigkeit erheben. Die Zahlen sind Mindestzahlen.

## 5.

Fritz Rörig, der führende hansische Historiker der letzten Jahrzehnte, hat einmal das Lübecker Pfundzollbuch von 1368 „den kostbarsten Schatz nicht nur der lübeckischen, sondern auch der nordeuropäischen Handelsgeschichte“ genannt<sup>18)</sup>. Als dieses Urteil gefällt wurde, war das Pfundzollbuch noch nicht herausgegeben, und Fritz Rörig war sich kaum ganz klar über dessen Unvollständigkeit bezüglich der Registrierung von Lübecks Schiffs- und Warenverkehr.

Häufig ist der Zollbetrag in den Pfundzollbüchern nicht exakt ausgerechnet. Ein Befrachter kann z. B. 4 Schill. für einen Warenwert von 74 m. lüb. geben; 4 Schill. als Zollabgabe entsprechen aber einem Wert von nur 72 m. lüb. In diesen Fällen hat bei der statistischen Berechnung der Zollbetrag als Richtschnur gedient und der Warenwert ist danach korrigiert worden. In früheren Bearbeitungen der Pfundzollbücher hat man ein entgegengesetztes Verfahren angewandt. Der Unterschied in den Zahlenresultaten ist nicht ganz unbedeutend. — Wenn nur die Warenmengen angegeben sind, nicht aber ihr Wert oder der für sie entrichtete Zoll, ist der Wert nach den in der Nähe stehenden Werten berechnet worden.

<sup>17)</sup> Beispiele hierfür liefern bezüglich der Aus- und Einfuhr Lübecks nach und von Stockholm *Wend t*, S. 45, 56; *Koppe*, S. 6 und *Lechner*, S. 406, 408, sowie bezüglich der Einfuhr Lübecks von Oldesloe *Wend t*, S. 62, *Fr. Rörig*, *Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts*, in *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*, S. 225 und *Lechner*, S. 408. Siehe auch unten S. 76, 78, 80, 81.

<sup>18)</sup> *Fritz Rörig*, *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*, S. 223.



In höherem Grade als für das Pfundzollbuch von 1368 hat Fritz Rörigs Urteil Gültigkeit für die lübischen Pfundzollbücher 1398—1400. Das trifft jedoch nicht für die Zollbücher im ganzen zu, sondern nur für die Teile, die Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen registrieren. Wie recht Fritz Rörig mit seinem Urteil hatte, tritt klar hervor, wenn man diese Pfundzollbücher dem übrigen historischen Quellenmaterial, das über die Schifffahrts- und Handelsgeschichte der nordischen Reiche im Mittelalter vorliegt, zur Seite stellt. Dieses andere Quellenmaterial ist äußerst dürftig. Es besteht aus einer Anzahl bisweilen schwer zu deutender, teilweise zufälliger und isolierter Angaben in Urkunden verschiedener Art, in Gesetzen, Privilegien und Traktaten, in Zollrollen, Stadtbüchern und Erzählungen. Sehr oft stammen diese Angaben aus verschiedenen Jahren, Jahrzehnten und Jahrhunderten. Konkrete Angaben über den Umfang des Schiffs- und Warenverkehrs, über die Anzahl der Schiffe, deren Größe und Ladefähigkeit, fehlen ganz. Der Versuch, diese Quellenangaben zu einem Gesamtbild zusammenzufügen, bedeutet, mit Mosaiksteinen von sehr verschiedenem Material, verschiedener Festigkeit und verschiedenem Wert zu arbeiten. Viele zum Bilde gehörende Steine sind für immer verlorengegangen.

Lübecks Pfundzollbücher 1398—1400 sind ein Quellenmaterial von anderem Charakter. Diese drei Bücher liefern für drei aufeinander folgende Jahre in wenigstens relativ sicheren Zahlen und Angaben eine Reihe von Beiträgen zur Erforschung des Schiffs- und Warenverkehrs in den nordischen Gewässern und nach den nordischen Reichen mit Lübeck als Zentrum. Sie geben Auskunft darüber, nach welchen Orten in den nordischen Reichen die Schiffe von Lübeck aus segelten und von wo sie nach Lübeck kamen. Anzahl und Wert der Schiffe geben Bescheid über die wirtschaftliche Bedeutung, die die verschiedenen Reiche und Handelsplätze für die lübische Schifffahrt hatten; ihr Wert gibt auch gewisse Aufschlüsse über die Art der Schiffe, mit denen diese Schifffahrt getrieben wurde. Die Angaben der Pfundzollbücher über die Ladung der Schiffe, über die Waren, aus denen sie bestand, und über deren Wert in Lübeck sind ebenso aufschlußreich. Es kommt hinzu, daß die Pfundzollbücher die Namen der Schiffer und Befrachter angeben, Dadurch bekommt man gewisse Anhaltspunkte für die Lösung der Frage, ob und in welchem Grade Lübecks Handel nach den nordischen Reichen von Großkaufleuten oder von Kleinhändlern betrieben wurde. Die Namen der Schiffer und Befrachter haben auch Bedeutung für die oft diskutierte Frage, in welchem Ausmaß Lübecks Schiffs- und Warenverkehr nach den nordischen Reichen um die Jahre 1398—1400 von Lübeckern bzw. von Dänen, Norwegern und Schweden betrieben wurde.

#### IV. Lübecks Schifffahrt nach den nordischen Reichen 1398—1400

##### 1.

Wir wenden uns zunächst den Angaben der Pfundzollbücher über Lübecks Schifffahrt nach den nordischen Reichen zu.

Eine der Fragen, auf die die Pfundzollbücher Antwort geben, lautet: mit welchen Städten und Orten in den nordischen Reichen hat Lübeck in direkter Verbindung zur See gestanden?

Auf dem nordischen Festland war im früheren Mittelalter Hedeby-Schleswig der Hauptort für Dänemarks und Sigtuna der für Schwedens Schifffahrt. Zur Zeit der Pfundzollbücher, zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts, ist die Umwälzung, die im 12. Jahrhundert eingeleitet wurde, durchgeführt. Sie kann deutlich aus den Pfundzollbüchern abgelesen werden. Hedeby-Schleswig und Sigtuna haben ihre Bedeutung verloren. Lübecks Schifffahrt, die zu dieser Zeit in den nordischen Gewässern die dominierende war, ist auf die seit dem 12. Jahrhundert neugegründeten Städte und Handelsorte in den nordischen Reichen eingestellt gewesen.

Lübecks Schifffahrt nach Dänemark ging 1398—1400 hauptsächlich nach den Schonischen Märkten. Diese Märkte und die große schonische Heringsfischerei hatten ihre Mittelpunkte in einer Reihe von schonischen und seeländischen Städten und Orten. Lübecks Schifffahrt konzentrierte sich in diesen ganzen drei Jahren 1398—1400 auf Malmö, Falsterbo und Dragör. In denselben Jahren trieb Lübeck in geringerem Umfang auch Schifffahrt nach Skanör und Ystad, in den Jahren 1398—1399 nach Trelleborg und 1398 nach Bornholm<sup>1)</sup>.

Lübecks Schifffahrt nach dem übrigen Dänemark ist in den Pfundzollbüchern unter der Rubrik Dänemark (*Dacia, versus Daciam, de Dacia*) gebucht, im Jahre 1399 außerdem unter den Rubriken Kopenhagen und Nestved, sowie im Jahre 1400 unter der Rubrik Nestved<sup>2)</sup>. Nach dieser Registrierung zu

<sup>1)</sup> Pfundzollbuch 1398: Malmö, pag. 249-299; versus Falsterbo, pag. 212-219; de Falsterbo, pag. 227-243; versus Dragör, pag. 152-156; de Dragör, pag. 156-165; versus Skanör, pag. 245-247; de Skanör, pag. 247-248, 296; Ystad, pag. 144-149; de Trelleborg, pag. 172; de Bornholm, pag. 149-150. Pfundzollbuch 1399: versus Malmö, pag. 103-116; de Malmö, pag. 117-139; versus Falsterbo, pag. 151-157; de Falsterbo, pag. 158-172; Dragör, pag. 196-208; de skutis, pag. 146-150; versus Skanör, pag. 173-174; de Skanör, pag. 175-177; versus Ystad, pag. 189-190; de Ystad, pag. 190-195; de Trelleborg, pag. 140-141. Pfundzollbuch 1400: Malmö, pag. 191-233; versus Falsterbo, pag. 162-171; de Falsterbo, pag. 172-189; Dragör, pag. 248-264; versus Skanör, pag. 234-240; Ystad, pag. 241-246.

<sup>2)</sup> Pfundzollbuch 1398: Dänemark, pag. 325-342. Pfundzollbuch 1399: Dänemark, pag. 224-250; Nestved, pag. 84-85; Kopenhagen, pag. 251. Pfundzollbuch 1400: Dänemark, pag. 279-307, 319-320; Nestved, pag. 116-117. Im Pfundzollbuch 1400 fehlt die Registrierfahne für Dänemark, aber Ortsangaben und eine Rubrik, versus *Daciam*, pag. 298, zeigen, daß pag. 279-307 sich auf die Schifffahrt nach Dänemark beziehen.



urteilen, scheint der Zollschreiber Kopenhagen und Nestved als die Hauptorte für Lübecks Schifffahrt nach Dänemark, die Schonischen Märkte ausgenommen, betrachtet zu haben. Die Konten für diese beiden Städte sind indessen auffallend klein und kaum vollständig. Im Pfundzollbuch von 1399 hat der Schreiber unter der Rubrik „de Dacia“ auch ein Schiff gebucht, das ausdrücklich als von Kopenhagen kommend angegeben wird, und im Pfundzollbuch von 1400 notiert er unter der Rubrik „Dacia“ zwei Schiffe, die von Kopenhagen und Nestved gekommen sind<sup>3)</sup>. Die Pfundzollbücher registrieren sonst nur gelegentlich, nach und von welchen Städten, Orten und Landschaften die Schiffe gesegelt sind. Als Herkunfts- und Bestimmungshäfen werden nicht weniger als 36 Städte, Orte und Landschaften genannt: Aabenraa, Aalborg, Aarhus, Assens, Dragør, Faaborg, Falsterbo, Flensborg, Haderslev, Halmstad, Holstebro, Horsens, Kalundborg, Kolding, Korsør, Malmö, Middelfart, Nakskov, Nyborg, Nyköping, Odense, Randers, Ribe, Rødby, Skagen, Slagelse, Stubbekøping, Svendborg, Skælsør, Sønderborg, Ystad, Blekinge, Fyen, Laaland, Möen und Ärö<sup>4)</sup>. Die Pfundzollbücher geben keinen Aufschluß über die verschiedene Bedeutung, die diese Städte, Orte und Landschaften für Lübecks Schifffahrt nach Dänemark gehabt haben. *Einen* Schluß kann man indessen aus den Angaben der Pfundzollbücher ziehen. Er ist von nicht geringer Bedeutung. Lübeck hat mit allen Teilen von Dänemark Schiffsverbindungen gehabt.

Lübecks Schifffahrt nach Norwegen hat nach den Pfundzollbüchern einen anderen Charakter gehabt als die nach Dänemark. Sie ist auf eine einzige Stadt konzentriert gewesen: Bergen<sup>5)</sup>. Mit Ausnahme von nur einem kleinen Schiff, das 1398 von Marstrand gekommen ist, kennen die Pfundzollbücher keinen Schiffsverkehr nach einer anderen Stadt oder einem anderen Ort in Norwegen als nach Bergen<sup>6)</sup>.

Lübecks Schifffahrt nach Schweden hat sich ebenfalls von der nach Dänemark unterschieden. Der Verkehr ist in den drei Jahren 1398—1400 so gut wie ausschließlich nach vier Städten gegangen: Stockholm, Söderköping, Kalmar und Lödöse. Außerdem ist im Jahr 1398 ein Schiff von Nyköping nach Lübeck gekommen, und zwei sind von Arboga nach dort gekommen<sup>7)</sup>. Die Pfund-

<sup>3)</sup> Pfundzollbuch 1399: pag. 227; 1400: pag. 279, 290.

<sup>4)</sup> Die bisweilen vorkommende Formulierung „N. N. de schuta de Aleborch dedit“ usw. zeigt, daß der Ortsname den Platz bezeichnet, von dem das Schiff gekommen ist, und nicht zum Personennamen gehört.

<sup>5)</sup> Pfundzollbuch 1398: pag. 189; Pfundzollbuch 1399: pag. 209; Pfundzollbuch 1400: pag. 126.

<sup>6)</sup> Pfundzollbuch 1398: pag. 326. Das Schiff ist unter Dänemark registriert.

<sup>7)</sup> Pfundzollbuch 1398: Stockholm, pag. 308; Söderköping, pag. 102; Kalmar, pag. 96; Lödöse, pag. 96, 105, 188; Nyköping, pag. 310; Arboga, pag. 311. Pfundzollbuch 1399: Stockholm, pag. 86; Söderköping, pag. 78; Kalmar, pag. 74; Lödöse, pag. 81. Pfundzollbuch 1400: Stockholm, pag. 118; Söderköping, pag. 104; Kalmar, pag. 97; Lödöse, pag. 110. — Im Jahr 1368 sind ein, möglicherweise zwei Schiffe von Västervik nach Lübeck gekommen und eins von Nyköping. Lechner, S. 151, 209.

TABELLE 1

Lübecks Schifffahrt, Anzahl der Reisen, nach den nordischen Reichen 1398-1400  
 Registrierung in den Pfundzollbüchern

	Auslaufende Schiffe			Einlaufende Schiffe			Zusammen		
	1398	1399	1400	1398	1399	1400	1398	1399	1400
<i>Schonische Märkte</i>									
Falsterbo	53	51	60	81	90	101	134	141	161
Skanör	66	16	14	45	22	21	111	38	35
Trelleborg				4	8		4	8	
Ystad	15	12	12	15	39	17	30	51	29
Bornholm				7			7		
Malmö	169	109	124	300	174	187	469	283	311
Dragör	96	288	309	123	409	224	219	697	533
Zusammen	399	476	519	575	742	550	974	1.218	1.069
<i>Dänemark</i>									
Dänemark		102	93		276	260	190 <sup>1</sup>	378	353
Dänemark (pag. 309)									26 <sup>1</sup>
Kopenhagen		19			64			83	
Nestved								12 <sup>1</sup>	19 <sup>1</sup>
Zusammen		121	93		340	260	190	473	398
<i>Norwegen</i>									
Bergen			13			21	23 <sup>1</sup>	35 <sup>1</sup>	34
<i>Schweden</i>									
Stockholm	4			16			20	33 <sup>1</sup>	25 <sup>1</sup>
Kalmar							17 <sup>1</sup>	24 <sup>1</sup>	14 <sup>1</sup>
Söderköping							12 <sup>1</sup>	9 <sup>1</sup>	15 <sup>1</sup>
Lödöse							6 <sup>1</sup>	10 <sup>1</sup>	11 <sup>1</sup>
Arboga				2			2		
Nyköping				1			1		
Zusammen							58	76	65

1) Im Pfundzollbuch sind auslaufende und einlaufende Schiffe nicht durchgehend auseinandergehalten worden.



zollbücher verzeichnen keinen Schiffsverkehr zwischen Lübeck und anderen Orten in Schweden.

Die nördlichsten Orte in Norwegen und Schweden, mit denen Lübeck nach den Pfundzollbüchern direkte Schiffsverbindungen gehabt hat, waren also Bergen und Stockholm. Die östliche Grenze dieses Schiffsverkehrs lag bei Reval und Pernau. Schifffahrt nach Finnland und nach Städten und Orten an den inneren Teilen der Finnischen Bucht ist in den Pfundzollbüchern 1398—1400 nicht registriert, auch nicht in den Büchern 1368—1369. Diese Begrenzung der lübischen Schifffahrt innerhalb des Ostseegebietes im zweiten Teil des 14. Jahrhunderts verdient Beachtung.

## 2.

Es ist bereits erwähnt worden, daß die Vermerke auf den Registrierfahnen und einzelne Angaben der Pfundzollbücher zeigen, daß der Schreiber die Absicht gehabt hat, die von Lübeck nach den nordischen Reichen ausgegangenen und die von dort nach Lübeck eingegangenen Schiffe auseinanderzuhalten. Es ist ihm jedoch nicht immer gelungen, seine Absicht zu verwirklichen. Die Buchführung ist in gewissen Teilen der Pfundzollbücher unklar, und auslaufende und einlaufende Schiffe sind durcheinandergebracht worden. Eine diesen Punkt betreffende Klärung der Buchführung ist nötig, um auf die grundlegende Frage, wieviele Schiffe jährlich zwischen Lübeck und den nordischen Reichen gesegelt sind, eine einigermaßen zuverlässige Antwort geben zu können.

Die Anzahl der von Lübeck nach den nordischen Reichen ausgelaufenen und der von dort nach Lübeck eingelaufenen Schiffe — laut Registrierung und Verteilung in den Pfundzollbüchern — geht aus Tabelle I hervor.

Nach diesen Zahlen wäre 1399 und 1400 die Anzahl der von Dänemark nach Lübeck eingelaufenen Schiffe ungefähr dreimal so groß gewesen wie die Anzahl der von Lübeck nach Dänemark ausgelaufenen. Die Zahlen sind überraschend. Es ist notwendig, zu untersuchen, ob sie die Verhältnisse richtig widerspiegeln.

Der Schreiber hat in den Pfundzollbüchern für die Ausfuhr nach und die Einfuhr von Dänemark meist nur den Warenwert und/oder den entrichteten Pfundzoll gebucht. Aus irgendeinem Grunde gibt er jedoch auch oft Auskunft über die aus- und eingeführten Waren, was einen Einblick in die Buchführung des Schreibers möglich macht.

Man sollte erwarten, daß die Schiffe, die der Schreiber als „de Dacia“ kommend gebucht hat, ausschließlich, oder so gut wie ausschließlich, mit dänischen Ausfuhrwaren beladen waren, wie Gerste, Vieh, Fleisch, Butter und sonstigem. Das ist jedoch nicht der Fall. Die Schiffe, die angeblich „de Dacia“ gekommen sind, werden in nicht geringem Ausmaß mit einer Ladung von typisch lübischen Ausfuhrwaren gebucht: Salz, Hopfen, Textilien und sonstigem. Die Registrierung des Schreibers unter „de Dacia“ kann zum Beispiel folgenden oder ähnlichen Wortlaut haben:

„Mattis Jonessone de navi dedit X d.  
Idem de I lasta ordeï dedit VII d.  
Idem de V tonnis salis dedit III d.“<sup>8)</sup>

...

„Ghise de schuta et VI equis et I ½ lastis salis dedit II sk.“<sup>9)</sup>

...

„Michel Tukessone de navi valente XXX mk dedit X d.  
Idem de VII lastis ordeï et ½ lasta carnum, III schippond speckes et I tonna  
butiri dedit IIII sk. Idem de bonis versus Daciam dedit XIII d. I lasta  
salis.“<sup>10)</sup>

...

„Wyneman de navi dedit XVI d.  
Idem de bonis dedit IV ½ sk.  
Idem versus Daciam dedit III sk. IIII d.“<sup>11)</sup>

In derselben Weise, wenn auch in geringerem Umfang, hat der Schreiber in den Pfundzollbüchern unter der Rubrik „versus Daciam“ Schiffe gebucht, die mit typisch dänischen Ausfuhrwaren beladen waren.

Die Angaben decken Unregelmäßigkeiten in der Buchführung auf. Nur im Ausnahmefall kann z. B. Salz von Dänemark nach Lübeck oder Gerste, Butter und Pferde von Lübeck nach Dänemark eingeführt worden sein. Die Schiffe, die zwischen Lübeck und Dänemark segelten, führten in der Regel keine größere Ladung. Löschen und Laden hat beinahe gleichzeitig vor sich gehen können, und der Schreiber hat es offenbar nicht für nötig gehalten, seinen Vorsatz, ausgehende und eingehende Schiffe auseinanderzuhalten, immer auszuführen. Er hat einen Schiffer, der von Dänemark kam und nach dorthin zurückkehrte, nur einmal in sein Buch eingetragen und unter dessen Namen sowohl Einfuhr wie Ausfuhr gebucht<sup>12)</sup>.

Die Anzahl der Schiffe, die im Verkehr zwischen Lübeck und Dänemark gestanden haben, ist somit größer, und zwar wesentlich größer gewesen als es laut Registrierung und Verteilung in den Pfundzollbüchern den Anschein hat. Von den 276 Schiffen, die zum Beispiel 1399 unter der Rubrik „de Dacia“ gebucht sind, haben 50 verzollte Ladung von sowohl dänischen wie lübischen Ausfuhrwaren; 31 haben lübische Ausfuhrwaren als Fracht und im übrigen unspezifizierte Waren, „bona“, sowie in Markwert registrierte Ladung. Die ersteren sind ohne Zweifel Schiffe, die von Dänemark eingekommen und nach dort ausgelaufen, vom Schreiber aber für sowohl Ankunft wie Abgang an

<sup>8)</sup> Pfundzollbuch 1399: de Dacia, pag. 224.

<sup>9)</sup> Pfundzollbuch 1399: de Dacia, pag. 232.

<sup>10)</sup> Pfundzollbuch 1399: de Dacia, pag. 226.

<sup>11)</sup> Pfundzollbuch 1400: de Dacia, pag. 203.

<sup>12)</sup> Vgl. W. K o p p e, Lübeck und Lödöse, S. 5, Anm. 2.



TABELLE 2

Lübecks Schifffahrt, Anzahl der Reisen, nach den nordischen Reichen 1398-1400  
Korrigierte Zahlen

	Auslaufende Schiffe			Einlaufende Schiffe			Zusammen		
	1398	1399	1400	1398	1399	1400	1398	1399	1400
<i>Schonische Märkte</i>									
Falsterbo	54	51	65	81	89	101	135	140	166
Skanör	67	16	15	46	22	21	113	38	36
Trelleborg		1		4	8		4	9	
Ystad	15	12	18	15	39	17	30	51	35
Bornholm				7			7		
Malmö	181	109	132	300	174	186	481	283	318
Dragör	98	288	311	123	409	225	221	697	536
Zusammen	415	477	541	576	741	550	991	1.218	1.091
<i>Dänemark</i>									
Dänemark		189	200		246	280	204 <sup>1</sup>	435	480
Kopenhagen		18			70			88	
Nestved		10	13		9	15		19	28
Zusammen		217	213		325	295	204	542	508
<i>Norwegen</i>									
Bergen	9	17	13	14(?)	18	21	23	35	34
<i>Schweden</i>									
Stockholm	4	9 <sup>a</sup>	8	16	24	17 <sup>a</sup>	20	33	25
Kalmar							18 <sup>a</sup>	29(?) <sup>a</sup>	22(?) <sup>a</sup>
Söderköping							14 <sup>a</sup>	10 <sup>a</sup>	18(?) <sup>a</sup>
Lödöse	4			2			6	10 <sup>10</sup>	14 <sup>11</sup>
Arboga				2			2		
Nyköping				1			1		
Zusammen							61	82	79

1) Aus- und einlaufende Schiffe sind nicht auseinandergelassen, und die Ladung der Schiffe ist beinahe durchgehend nur im Markwert gebucht. Aus der Ladung der Schiffe läßt sich darum nicht ersehen, in welchem Umfang der Schreiber unter dem Namen des Schiffers sowohl Ein- wie Ausfuhr registriert hat. Die niedrige Schiffsfrequenz dieses Jahres erklärt sich daraus, daß das Pfundzollbuch nur die Zeit vom 2. 6. 1398 an umfaßt. In den Monaten August-September konzentrierte sich Lübecks dänischer Handel auf die Schonischen Märkte. Das Pfundzollbuch 1398 bucht also den Handel nach Dänemark nur für einen Zeitraum von 5 Monaten. Die Vitalier waren im Jahre 1398 auch noch nicht niedergeschlagen.

2) Einen Schiffer namens Nicolaus Kuer und eine Reise nach Stockholm hat W. Koppe, a.a.O., S. 13, übersehen. Pfundzollbuch, pag. 94 v. Für sein Schiff sind nur zwei Befrachter und ein Ladungswert von 25½ m. Lüb. (½ L. Salz) gebucht. Hier, wie an anderen Stellen, dürfte die unbedeutende gebuchte Ladung darauf beruhen, daß die Hauptladung des Schiffes aus bereits verzollten Waren bestanden hat. Nicolaus Kuer ist auch unter Kalmar als Schiffer gebucht. Pfundzollbuch 1399, pag. 75, 76.

3) Ein Schiffer namens Johan van der Borch ist von Koppe, S. 13, übersehen worden. Pfundzollbuch 1399, pag. 120 v.

4) Im Pfundzollbuch sind 17 Schiffe gebucht. Nach der Ladung zu urteilen, haben sie 13 Fahrten von Lübeck nach Kalmar, 2 von Kalmar nach Lübeck gemacht. Von 3 Fahrten läßt sich nicht sagen, ob sie von Lübeck oder nach Lübeck gegangen sind.

5) Im Pfundzollbuch sind 24 Schiffe gebucht. Nach der Ladung zu urteilen, haben sie wahrscheinlich 29 Fahrten gemacht; von diesen dürften 18 von Lübeck nach Kalmar, 9 von Kalmar nach Lübeck gegangen sein. Die Buchführung ist nicht ganz klar, und die Zahlen der Reisen sind unsicher.

6) Im Pfundzollbuch sind 14 Schiffe gebucht. Nach der Ladung zu urteilen, haben sie wahrscheinlich 22 Fahrten gemacht; von diesen dürften 13 von Lübeck nach Kalmar, 9 von Kalmar nach Lübeck gegangen sein. Die Buchführung ist auch hier nicht ganz klar, und die Ziffern für die Anzahl der Reisen sind unsicher.

7) Im Pfundzollbuch sind 12 Schiffe gebucht. Nach der Ladung zu urteilen, haben sie 13 oder 14 Fahrten gemacht; von diesen sind 8 von Lübeck nach Söderköping, 4 von Söderköping nach Lübeck gegangen. Von 2 Fahrten läßt sich nicht entscheiden, ob sie von oder nach Lübeck gegangen sind.

8) Im Pfundzollbuch sind 9 Schiffe gebucht. Nach der Ladung zu urteilen, haben sie 10 Fahrten gemacht; 5 von diesen sind von Lübeck nach Söderköping, 2 von Söderköping nach Lübeck gegangen. Von 3 Fahrten läßt sich nicht entscheiden, ob sie von oder nach Lübeck gegangen sind.

9) Im Pfundzollbuch sind 15 Schiffe gebucht. Nach der Ladung zu urteilen, haben sie vielleicht 18 Fahrten gemacht; 11 von diesen sind von Lübeck nach Söderköping, 6 von Söderköping nach Lübeck gegangen. Von 1 Fahrt läßt sich nicht entscheiden, ob sie von oder nach Lübeck gegangen ist.

10) Die Buchführung erlaubt es nicht, auslaufende und einkommende Schiffe voneinander zu trennen.

11) Im Pfundzollbuch sind 11 Schiffe gebucht. Nach der Ladung zu urteilen, haben sie 14 Fahrten gemacht; von diesen sind 6 von Lübeck nach Lödöse, 5 von Lödöse nach Lübeck gegangen. Von 3 Schiffen läßt sich nicht entscheiden, ob sie von oder nach Lübeck gegangen sind.



derselben Stelle im Pfundzollbuch notiert worden sind. Die letzteren sind sicherlich nach Dänemark gesegelt. Es ist dagegen nicht möglich zu entscheiden, ob sie auch von dort eingekommen sind. Im folgenden sind sie deswegen — manchmal vielleicht unrichtig — mit unter die Schiffe gezählt worden, die nur nach Dänemark gingen. Daneben gibt es unter der Rubrik „de Dacia“ 10 Schiffe, die nur lübische Ausfuhrwaren, wie Salz und Hopfen, als Ladung haben. Diese Schiffe sind offenbar falsch gebucht und müssen zu den von Lübeck nach Dänemark ausgelaufenen Schiffen gerechnet werden. Unter der Rubrik „versus Daciam“ gibt es drei Schiffe, die nur mit dänischen Ausfuhrwaren befrachtet sind; eines, das eine Ladung von dänischen Ausfuhrwaren und „bona“ hat, sechs Schiffe, die sowohl mit dänischen wie mit lübischen Ausfuhrwaren befrachtet sind, und ein Schiff, von dem der Schreiber notiert, daß seine Ladung aus Hering und Butter sowie aus Waren im Wert von „40 mark versus“ bestanden hat. Vier Schiffe müssen zu den von Dänemark eingekommenen und sieben als sowohl von Dänemark eingekommene wie nach dort ausgelaufene gerechnet werden.

Die Inkonsequenz, auf die hier aufmerksam gemacht worden ist, findet man vor allem in der Registrierung der Pfundzollbücher von Lübecks Schifffahrt nach Dänemark. In gewissem Umfang kommt sie jedoch auch an anderen Stellen in den Büchern vor. Es ist notwendig, eine Korrektur der gesamten Registrierung des Schiffsverkehrs zwischen Lübeck und den nordischen Reichen vorzunehmen und die Schiffe, ausgehend von der Art ihrer Ladung und von zufälligen Angaben, in ausgelaufene und eingelaufene aufzuteilen. In verschiedenen Punkten ist es schwierig, diese Korrektur und Aufteilung durchzuführen. Es kann Unsicherheit darüber bestehen, ob ein Schiff von Lübeck nach den nordischen Reichen ausgegangen oder ob es von dort nach Lübeck eingekommen ist. Die Zahl der unsicheren Fälle ist jedoch im Verhältnis zu dem großen Verkehr, um den es sich handelt, verhältnismäßig klein<sup>13)</sup>. Die Zahlen für den Schiffsverkehr, die nach den Angaben der Warenart errechnet werden können, sind auch sicher genauer als die Zahlen der nicht korrigierten Registrierung der Pfundzollbücher.

Tabelle 2 gibt eine korrigierte Zusammenstellung von den Angaben der Pfundzollbücher über Lübecks Schifffahrt nach den nordischen Reichen in den Jahren 1398—1400<sup>14)</sup>.

<sup>13)</sup> Bei dieser Berichtigung und Aufteilung sind kleinere Posten von lübischen und nordischen Waren auf größeren Schiffen nicht als Indizium dafür betrachtet worden, daß die Schiffe an einer Stelle für sowohl ausgehende wie eingehende gebucht sind. Diese Posten können zu anderen Schiffen gehören als zu denen, unter welchen sie registriert wurden.

<sup>14)</sup> In der Tabelle sind auch einige kleinere, für die Resultate unwesentliche Korrekturen der Zahlen für die Schonischen Märkte vorgenommen worden. Vgl. Curt Weibull, a.a.O., S. 24, 26.

Die hier errechneten Zahlen für den Schiffsverkehr zwischen Lübeck und den nordischen Reichen 1398—1400 sind Mindestzahlen<sup>15)</sup>. Auch Mindestzahlen haben indessen ihren Wert, nicht zum wenigsten, wenn es sich um mittelalterliche Schifffahrt handelt. Hier geben die Mindestzahlen zum erstenmal eine Vorstellung von dem Umfang, den die Schifffahrt zwischen Lübeck und sämtlichen nordischen Reichen gehabt hat.

Lübecks Schifffahrt war zu diesen Zeiten während des Winters auf nahe gelegene Orte beschränkt und nach allen entlegeneren Handelsgebieten — mit Ausnahme von vereinzelt Fahrten — eingestellt. Die Schiffe waren primitiv, die Kunst des Segelns ebenso. Eis, Sturm und Nebel waren im Winter schwere, zum Teil unüberwindbare Hindernisse für die Schifffahrt in nordischen Gewässern und nach entlegeneren Orten. Das „Schiffahrtsgesetz“, das nach langen Verhandlungen auf dem Hansetag in Lübeck 1403 angenommen worden war, schrieb denn auch in Übereinstimmung mit bereits früher angewandter Regel vor, daß nach dem 11. November und vor dem 22. Februar kein Schiffer aus irgendeinem Hafen aussegeln dürfe. Der Übertreter des Gesetzes wurde mit Verlust von Schiff und Ware bedroht. Von dieser Vorschrift des „Winterlagers“ waren nur solche Schiffe ausgenommen, die von Norwegen oder anderen Häfen (Nordseehäfen) aussegelten und kleinere Schiffe, die im Ostseegebietes dürften, mit Ausnahme der nahe gelegenen Teile von Dänemark und Deutschland, hauptsächlich während noch kürzerer Zeit betrieben worden sein als es das „Schiffahrtsgesetz“ zuließ. Sie scheint auf die sieben Monate April — Oktober konzentriert gewesen zu sein<sup>16)</sup>.

Die Entfernung zwischen Lübeck und dem südlichen Dänemark ist gering und das Segeln recht gefahrlos. Der Seeverkehr zwischen Lübeck und Dänemark ist auch sehr lebhaft gewesen. In den Jahren 1399 und 1400, den einzigen Jahren, die vollständig von den Pfundzollbüchern erfaßt werden, sind mindestens 542 bzw. 508 Schiffe zwischen Lübeck und Dänemark (mit Ausnahme der Schonischen Märkte) gesegelt. Lübeck hat tägliche Verbindungen mit Dänemark unterhalten. Recht oft müssen während des Sommerhalbjahres täglich mehrere Schiffe nach Dänemark gesegelt oder von dort nach Lübeck gekommen sein. Noch lebhafter ist der Seeverkehr zwischen Lübeck und den

<sup>15)</sup> Vor allem sind die Zahlen für Dänemark in den Jahren 1398 und 1400 ausgesprochene Mindestzahlen. Der Schreiber hat für viele Schiffe nur den Wert der Ladung in m. lüb. oder den entrichteten Zollbetrag für die Waren gebucht, nicht aber die Warensorten. In anderen Fällen hat er für einen Befrachter die Warensorten notiert, für einen zweiten Befrachter auf demselben Schiff nur den Wert der Waren in m. lüb. oder den bezahlten Zoll. Die Art und Weise der Buchführung macht es häufig nicht nur unmöglich festzustellen, ob ein Schiff von oder nach Lübeck gesegelt ist, sondern auch, ob der Schreiber Hin- und Rückreise in einem Posten zusammengeführt hat.

<sup>16)</sup> Hansisches UB Bd. 5, Nr. 600; W. Vogel, S. 59; N. Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen, S. XCV; Lechner, Teil II. Die Pfundzollquittungen des Jahres 1368, und ihre Datierung.



Schonischen Märkten gewesen. In den ungefähr zwei Monaten, wo diese abgehalten wurden, sind 1398—1400 991 bzw. 1 218 und 1 091 Schiffe, d. h. im Durchschnitt nicht weniger als 1 100 Schiffe zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten gesegelt. Durchschnittlich sind somit in diesen Jahren täglich 18 Schiffe von Lübeck nach den Schonischen Märkten und umgekehrt gesegelt. Die Schonischen Märkte wurden auf dänischem Boden abgehalten. Zusammen sind 1399—1400 jährlich 1 760 bzw. 1 600 Schiffe zwischen Lübeck und Dänemark gesegelt.

Die Entfernung zwischen Lübeck und Bergen, Stockholm und den anderen schwedischen Städten, mit denen Lübeck Schiffsverbindung hatte, ist wesentlich größer als die zwischen Lübeck und Dänemark und den Schonischen Märkten. Außerdem ist das Fahrwasser gefährlicher, und eine Reise nach oder von Bergen muß im Mittelalter oft eine Art Abenteuer gewesen sein. Die Fahrzeit hat stark gewechselt, je nach den Wetterverhältnissen und der Segelkapazität der Schiffe. Sie ist für die Strecke Lübeck—Bergen in den Jahrzehnten um 1500 auf durchschnittlich 3 bis 4 Wochen berechnet worden<sup>17)</sup>; für die Strecke Lübeck—Stockholm dürfte sie ungefähr halb so lang gewesen sein. Die Verkehrsintensität auf diesen beiden Linien ist auch sehr viel geringer gewesen als die nach Dänemark und den Schonischen Märkten. In den Jahren 1399 und 1400 ist der Verkehr zwischen Lübeck und Bergen von jährlich 34 bis 35 Schiffen versehen worden. Nur fünf Schiffe im Monat sind während der Segelzeit, April bis Oktober, von Lübeck nach Bergen oder von Bergen nach Lübeck gefahren. Nach oder von Stockholm sind in denselben beiden Jahren im Durchschnitt 29 Schiffe, oder vier Schiffe monatlich, gekommen; nach oder von Kalmar im Durchschnitt 25 Schiffe, oder drei bis vier Schiffe monatlich; nach oder von Söderköping im Durchschnitt 14 Schiffe, oder zwei Schiffe monatlich; nach oder von Lödöse im Durchschnitt 12 Schiffe, oder ein bis zwei Schiffe monatlich. Ein Schiff, das von Lübeck nach Bergen oder Schweden segelte, oder von dort kam, war nichts Alltägliches im Lübecker Hafen. In Bergen und in den schwedischen Häfen muß es ein bedeutendes Ereignis gewesen sein, wenn ein Schiff von Lübeck kam oder nach dort ging.

#### 4.

In engem Zusammenhang mit der Verkehrsintensität stehen die Fragen nach der absoluten Anzahl der Schiffe — ein und derselbe Schiffer hat mitunter Pfundzoll für zwei oder mehrere Schiffe bezahlt —, die im Verkehr zwischen Lübeck und den nordischen Reichen eingesetzt gewesen sind und nach der Anzahl Fahrten, die ein und dasselbe Schiff von Lübeck nach den nordischen Reichen und umgekehrt gemacht hat.

Die Pfundzollbücher geben keine bis auf die Einerzahlen genauen Antworten auf irgendeine von diesen Fragen. Abgesehen von der eventuellen Unvollständigkeit der Bücher gibt es auch noch andere Momente der Unsicher-

<sup>17)</sup> Fr. Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer, Seite C.

heit. So kann man z. B. hier und da Inkonsistenzen in der Buchstabierung der Personennamen feststellen. Ein weiteres Moment der Unsicherheit ergibt sich daraus, daß etliche in den Pfundzollbüchern registrierte Schiffer nur mit dem Vornamen gebucht sind und daß viele, die von und nach den Schonischen Märkten und nach Dänemark gesegelt sind, Namen vom „sone“-Typ haben. Es ist nicht möglich, in diesen Fällen zu entscheiden, ob sich unter demselben Namen ein, zwei oder mehrere Schiffer verbergen. Die Bezeichnung des Schiffes als „navis“ oder „schuta“ und der entrichtete Schiffszoll geben keinen sicheren Anhalt für die Beantwortung dieser Fragen. Der Schreiber hat, wie zu erwarten — es handelt sich ja um ein mittelalterliches Zollbuch —, nicht immer strikt den Unterschied zwischen den beiden Schiffstypen durchgeführt und auch nicht immer angegeben, ob es sich um eine „navis“ oder um eine „schuta“ handelt. Der gebuchte Schiffszoll gibt auch keinen sicheren Anhalt. Schiffer mit demselben Namen bezahlen bisweilen verschiedenen Schiffszoll. Trotzdem kann es sich um denselben Schiffer und dasselbe Schiff handeln. Die Schiffswerte sind nicht stabil. Sie wechseln je nach der Konjunktur des Marktes; sie können durch Umbau, Reparaturen oder Havarien steigen oder fallen. Auch ein anderer Umstand verringert die Verwendbarkeit der Schiffszollangaben für die Trennung der Schiffer mit dem gleichen Namen. Die Schiffer mußten auch für die Handelswaren, die sie transportierten, Zoll bezahlen. Die Pfundzollbücher zeigen nicht selten, daß dieser Warezzoll in den Schiffszoll eingerechnet worden ist. In der folgenden Tabelle sind alle Schiffer mit demselben Namen als ein einziger Schiffer gerechnet worden. Die Tabelle gibt deswegen auch hier — und besonders für Dänemark — ausgesprochene Mindestzahlen.

Die absolute Anzahl der Schiffe, die nach den Pfundzollbüchern den Verkehr zwischen Lübeck und den nordischen Reichen in den Jahren 1399—1400 besorgt haben, geht aus Tabelle 3 hervor.

Die hier errechneten Zahlen für die absolute Anzahl derjenigen Schiffe, die im Verkehr zwischen Lübeck und den nordischen Reichen eingesetzt waren, zeigen, daß ein deutlicher Unterschied zwischen dem Schiffsverkehr nach den Schonischen Märkten und Dänemark einerseits und dem nach Bergen und den schwedischen Städten andererseits bestanden hat. Der Schiffsverkehr nach den Schonischen Märkten hat während der zwei Monate, die er währte, eine große Armada von Schiffen beschäftigt, 1399 nicht weniger als mindestens 740 Schiffe. Auch der Seeverkehr nach Dänemark ist außerordentlich lebhaft gewesen. Er ist von rd. 250 bis 300 Schiffen besorgt worden. Eine weitaus kleinere Anzahl von Schiffen ist im Verkehr nach Bergen und den schwedischen Städten eingesetzt gewesen, nach Bergen nur etwa 30, nach Schweden etwa 50.

Auch in anderer Hinsicht ist ein Unterschied festzustellen. Die Städte und Orte der schonischen Heringsfischerei und der Schonischen Märkte lagen alle in unmittelbarer Nähe voneinander. Viele Schiffer sind nur nach einem oder vorzugsweise nach einem von diesen Orten gesegelt. So sind z. B. die beiden Schiffer Johan Sukeland und Hinricus Schulte, die 1399 die meisten Fahrten



TABELLE 3

## Absolute Anzahl der Schiffe im Verkehr von und nach Lübeck

	1399			1400		
	Von Lübeck	Nach Lübeck	Zusammen	Von Lübeck	Nach Lübeck	Zusammen
<i>Schonische Märkte</i>						
Falsterbo	40	66	86	45	69	89
Skanör	16	20	33	14	18	30
Trelleborg		8				
Ystad	12	32	33	9	11	16
Malmö	64	113	138	60	101	120
Dragör	289	386	607	295	210	423
Zusammen			740			628
<i>Dänemark</i>	145	236	282	153	208	255
<i>Norwegen</i>						
Bergen	16	18	29	13	21	30
<i>Schweden</i>						
Stockholm	7	20	23	7	16	18
Kalmar			15			8
Söderköping			7			11
Lödöse			9			9
Zusammen			48			45

zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten gemacht haben — zusammen 22 —, nur nach Malmö gesegelt. Andere Schiffer sind jedoch nach verschiedenen Städten und Orten der Schonischen Märkte gefahren. Von den rd. 740 Schiffen, die 1399 nach den Schonischen Märkten gingen, sind rd. 150 nach mehr als einer Stadt oder einem Ort gesegelt. Im Jahre 1400 waren die betreffenden Zahlen rd. 630 bzw. rd. 50. Die Schiffer, die nach den schwedischen Städten fuhren, sind fast alle auf eine einzige von diesen eingestellt gewesen. Nur wenige sind nach mehr als einer Stadt gesegelt. Im Jahre 1399 ist z. B. nur einer von den Schiffen, die nach Stockholm segelten, auch nach Söderköping gefahren, zwei auch nach Kalmar; drei Schiffer sind sowohl nach Söderköping wie nach Kalmar gesegelt. Im Jahre 1400 ist nur ein Schiffer sowohl nach Stockholm wie nach Kalmar gesegelt.

Die Anzahl der Schiffe und der Reisen zwischen Lübeck und den nordischen Reichen geht aus Tabelle 4 hervor.

Das Auffallendste in dieser Tabelle ist die große Menge einzelner Reisen zwischen Lübeck und den nordischen Reichen.

Vor allem hätte man erwartet, daß die Schiffe, die zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten verkehrten, eine lange Reihe von Hin- und Rückreisen gemacht hätten, daß sie mit bestimmter Regelmäßigkeit die kurze Strecke Lübeck—Schonische Märkte befahren hätten während der zwei Monate, wo diese Märkte abgehalten wurden. Das ist aber, wie aus der Tabelle hervorgeht, nicht der Fall. Schiffe, die nur eine einzige Reise zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten gemacht haben, dominieren. Im Dänemark-, Bergen- und Schwedenverkehr sind die Verhältnisse ähnlich. Die einzelnen Reisen und die nur ein paar Male vorgenommenen Hin- und Rückreisen überwiegen auch hier.

Die Verhältnisse, auf die hier hingewiesen worden ist, können in verschiedener Weise erklärt werden. Es liegt nahe anzunehmen, daß die Pfundzollbücher unvollständig sind (S. 31) oder daß die Schiffer es in großem Ausmaß verstanden haben, sich der Pfundzollabgabe für ihre Schiffe zu entziehen. Was den Dänemarkverkehr anbetrifft, kann die Erklärung auch darin gesucht werden, daß, wie bereits erwähnt, der Schreiber in größerem Umfang als seine Registrierung zu entscheiden erlaubt, ein und dasselbe nach Lübeck eingegangene und von dort ausgegangene Schiff in einer Buchung zusammengeführt hat und daß somit die Hin- und Rückreisen zahlreicher gewesen sind als aus den Pfundzollbüchern hervorgeht. Es ist nicht ausgeschlossen, daß etwas Richtiges in diesen beiden Annahmen liegt. Sie haben jedoch kaum allgemeine Gültigkeit. Die Haupterklärung dürfte eine andere sein.

Die große Anzahl von Einzelreisen ist bezeichnend nicht nur für die Schifffahrt Lübecks nach den nordischen Reichen in den Jahren 1399—1400. Das Lübecker Pfundzollmaterial bezeugt sie auch für andere Jahre der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts.

Im Lübecker Pfundzollbuch von 1368 und in den Pfundzollquittungen desselben Jahres sind insgesamt 734 Schiffer gebucht, die in diesem Jahr von Lübeck ausgesegelt oder dort angekommen sind. Nicht weniger als 320 von ihnen sind nur für eine einzige Reise von oder nach Lübeck gebucht und 194 für zwei Reisen. Die Zahlen entsprechen nicht ganz den wirklichen Verhältnissen. Nach dem 24. Juni hat der Schreiber die von anderen Hansestädten angekommenen Schiffe, für die der Zoll im Herkunftshafen entrichtet worden war, nicht gebucht, und die Pfundzollquittungen der nach Lübeck angekommenen Schiffe sind nicht vollständig erhalten. Die Zahlen dürften aber doch zeigen, welche große Rolle einzelne Reisen in Lübecks Schifffahrt des Jahres 1368 gespielt haben. Das Pfundzollmaterial gibt auch nähere Auskunft über Lübecks Schiffsverkehr nach Schweden während gewisser Jahre zwischen 1368 und 1385. Von den 14 bzw. 15 Schiffen, die 1368 zwischen Lübeck und Kalmar und zwischen Lübeck und Söderköping gesegelt sind, hat von den





	Kalmar 1						Söderköping 1						Lödöse						
	Anzahl Schiffe		Anzahl Reisen		Davon hin u. zurück		Anzahl Schiffe		Anzahl Reisen		Davon hin u. zurück		Anzahl Schiffe		Anzahl Reisen		Davon hin u. zurück		
	1399	1400	1399	1400	1399	1400	1399	1400	1399	1400	1399	1400	1399	1400	1399	1400	1399	1400	
1 Reise																			
Von Lübeck																			
Nach Lübeck																			
2 Reisen																			
3 »	6	2	6	2			5	6	5	6			8	4	8	4			
4 »	5	3	10	6	3	3	1	4	2	8	1	2	1	5	2	10	1	5	
5 »	3	3	9	3	3	3	1	1	3	3	1								
6 »	1	1	4	4	2	2		1		4		2							
7 »																			
8 »																			
9 »																			
10 »																			
11 »																			
12 »																			
13 »																			
23 »																			
Zusammen	15	8	29	22	8	8	7	11	10	18	2	4	9	9	10	14	1	5	

1) Auf Grund der unklaren Buchführung in den Pfundzollbüchern sind die Zahlen für Kalmar und Söderköping teilweise unsicher. Siehe hierüber S. 41, Anm. 5, 6, 8, 9.



ersteren nur einer sieben, einer sechs, einer fünf und einer drei Reisen gemacht und von den letzteren nur einer vier und einer drei Reisen<sup>18)</sup>).

Für den Verkehr Lübeck—Stockholm liefern die Pfundzollbücher Angaben über die Anzahl Schiffer und Reisen für acht Jahre, von 1368 bis 1385. In dieser Zeit sind, wenn man jedes Jahr für sich rechnet, 148 Schiffer zwischen Lübeck und Stockholm gesegelt. Sie haben 307 Reisen gemacht. Einer von diesen Schiffern hat in einem Jahr sieben Reisen, fünf haben sechs, 15 haben fünf und sechs haben vier Reisen gemacht, 12 haben drei und 110 eine oder zwei Reisen gemacht<sup>19)</sup>).

Die hier aus dem Pfundzollmaterial zusammengestellten Angaben zeigen, daß es in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts für einen Schiffer schiffahrts- und handelstechnisch möglich war, in einem Jahr bis zu 23 Reisen nach und von den Schonischen Märkten, bis zu 12 Reisen nach und von dem übrigen Dänemark und bis zu sieben Reisen zwischen Lübeck und Stockholm und wohl auch anderen schwedischen Städten zu machen. Aber nur in Ausnahmefällen hat der Schiffer diese Möglichkeiten ausgenutzt, oder, was vielleicht richtiger ist, hat er die Gelegenheit gehabt, diese Möglichkeiten auszunutzen. Die meisten haben nur eine oder zwei Reisen gemacht. Diese Tatsache gibt einen Einblick in den Charakter, den die Handelsschiffahrt in den nordischen Gewässern in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts hatte.

Heutzutage und seit langem macht man in der Schifffahrt einen scharfen Unterschied zwischen Linienverkehr und Trampverkehr. Der erstere folgt im voraus bestimmten Wegen und unterhält regelmäßige Verbindungen zwischen bestimmten Häfen. Der letztere ist ungebunden. Er wählt diejenigen Wege und Häfen, die Gelegenheit zu günstigen Frachten bieten. Man weiß wenig über die Verhältnisse, die in dieser Beziehung im Mittelalter in den nordischen Gewässern geherrscht haben. Die Angaben der lübischen Pfundzollbücher liefern hier die erste konkrete Auskunft. Linienverkehr im heutigen Sinne ist in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in nordischen Gewässern nicht vorgekommen. Nur einzelne Schiffer sind zeitweise auf einer speziellen Linie und nach einem speziellen Frachtmarkt gefahren.

Die meisten von denjenigen Schiffern, die von Lübeck nach nordischen Häfen segelten, sind nicht von diesen nach Lübeck zurückgekehrt, und die meisten von denen, die von nordischen Häfen nach Lübeck segelten, sind nicht von Lübeck nach diesen gekommen. Wohin sie von nordischen Häfen gefahren und von wo sie nach dort gekommen sind, kann nur in den wenigsten Fällen entschieden werden. Von wo sind z. B. 18 der 24 Schiffe, die 1399 von Stockholm nach Lübeck segelten, nach Stockholm gekommen? Nur 6 von den 24 sind laut Pfundzollbuch von Lübeck nach dort gekommen. Die Unvollständigkeit der Buchung von Lübecks Schifffahrt nach anderen Hansestädten und das Fehlen der Pfundzollbücher von diesen letzteren macht es unmöglich, die

<sup>18)</sup> Ein Schiffer hat außerdem eine Reise nach und eine von Västervik gemacht, ein anderer eine Reise von Nyköping.

<sup>19)</sup> Lechner, Schifferregister, S. 503; W. Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte, S. 10; Ders., Das mittelalterliche Kalmar. HansGbl. 67-68, S. 193.

Wege der Schiffe näher zu verfolgen. Diese Lücke in unserem Wissen kann kaum jemals ausgefüllt werden. Was festgestellt werden kann, ist lediglich, daß im zweiten Teil des 14. Jahrhunderts der Trampverkehr in den nordischen Gewässern überwogen hat. Der zufällige Frachtmarkt hat die Wege bestimmt, die die Schifffahrt eingeschlagen hat<sup>20)</sup>. Der Trampverkehr ist die Haupterklärung für die vielen Einzelreisen von und nach Lübeck.

## 6.

Es ist zwar wertvoll, daß die Pfundzollbücher eine Vorstellung geben von der Verkehrsintensität zwischen Lübeck und den nordischen Reichen 1399 bis 1400, der absoluten Anzahl Schiffe, die den Verkehr besorgt haben und von der Anzahl Fahrten, die diese gemacht haben. Aber Zahlen dieser Art geben immer nur ein unvollständiges, in gewisser Hinsicht irreführendes Bild. Dies gilt auch für Lübecks Schifffahrt nach den nordischen Reichen in diesen Jahren.

Es gab im Mittelalter, wie in späteren Zeiten, vielerlei Arten von Schiffen. Ihr Wert und ihre Ladefähigkeit waren sehr verschieden. Ein großes Handelsschiff war von größerem Wert als viele kleine Schiffe zusammen und konnte ebensoviel Ladung einnehmen wie diese. Es ist darum von grundlegender Bedeutung, etwas über die verschiedenen Schiffarten ermitteln zu können, die 1399—1400 im Verkehr zwischen Lübeck und den nordischen Reichen eingesetzt waren.

Bei der Angabe der Schiffart hat der Schreiber in den Pfundzollbüchern zwei Bezeichnungen angewandt: „navis“ und „schuta“. Die Bezeichnung „Kogge“ kommt nirgendwo vor<sup>21)</sup>. Mit den beiden Bezeichnungen sind verschiedene Schiffstypen gemeint. Als Beleg dafür läßt sich anführen, daß der Schreiber an einigen Stellen erst „de navi (schuta) dedit“ geschrieben, dies dann aber später in „de schuta (navi) dedit“ geändert hat<sup>22)</sup>. Der technische Unterschied in Typ und Konstruktion zwischen „navis“ und „schuta“ kann an Hand der Pfundzollbücher nicht festgestellt werden<sup>23)</sup>. Aber manches andere kann man aus ihnen herauslesen. So liefern die Angaben der Pfundzollbücher

<sup>20)</sup> Vgl. Koppe, oben S. 11 angeführte Arbeiten über Stockholm und Kalmar S. 9 und 196; Lechner, S. 67.

<sup>21)</sup> Im Pfundzollbuch 1399, pag. 230, 232 und 254 sind auch drei „bote“, „boet“ gebucht. Das sind Fahrzeuge von geringem Wert. Für eines von ihnen bezahlt der Schiffer 4 d. an Zoll, für ein anderes und 4 Tonnen Salz 8 d. Die Boote sind also mit 6 m. Lüb. bewertet worden. Während der Schonischen Märkte von 1400 bucht der Schreiber einmal einen „lyburnus“. Die ersteren sind in der Tabelle zu den „schutæ“ gezählt worden, das letztere zu den „naves“

<sup>22)</sup> Pfundzollbuch 1398: pag. 289; 1399: pag. 198; 199; 1400: pag. 105, 111, 188, 279, 284, 289.

<sup>23)</sup> Es liegt nahe zu vermuten, daß „schutæ“ Schiffe ohne und „naves“ Schiffe mit Deck waren. Wie zu erwarten — es handelt sich um ein mittelalterliches Zollbuch — hat der Schreiber offenbar nicht immer den Unterschied zwischen „schutæ“ und „naves“ strikt durchgeführt. Ein Beispiel sei angeführt: der Schiffer Anders Beeske bezahlt bei verschiedenen Gelegenheiten 20 d. an Schiffszoll, aber sein Schiff ist das eine Mal als „schuta“, andere Male als „navis“ gebucht. Wahrscheinlich handelt es sich jedoch um ein einziges Fahrzeug. Pfundzollbuch 1399: pag. 241, 231, 324.



über die Verwendungsgebiete der beiden Schiffstypen einen ersten Anhaltspunkt für die Klarlegung des Unterschiedes zwischen ihnen.

In den Pfundzollbüchern von 1399 und 1400 ist eine absolute Anzahl von rd. 740 bzw. rd. 630 Schiffen gebucht, die zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten gesegelt sind. Von diesen sind im Pfundzollbuch von 1399 rd. 520 als „schutæ“ gebucht. Im Jahre 1400 ist ihre Zahl etwas geringer, rd. 410. Sämtliche Schiffe haben in diesen Jahren rd. 1 220 bzw. rd. 1 100 Reisen gemacht. Davon entfallen rd. 720 bzw. rd. 570 auf „schutæ“. Die meisten der zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten segelnden Schiffe sind also „schutæ“ gewesen, und über die Hälfte der Reisen ist von „schutæ“ gemacht worden. In noch höherem prozentuellem Umfang buchen die Pfundzollbücher „schutæ“ im Verkehr zwischen Lübeck und Dänemark. Von der absoluten Anzahl von rd. 290 bzw. rd. 260 Schiffen, die 1399 und 1400 auf dieser Route segelten, sind rd. 180 bzw. rd. 210 in den Pfundzollbüchern als „schutæ“ notiert. Diese haben nach dem Wortlaut der Bücher rd. 290 bzw. rd. 390 von den rd. 550 bzw. rd. 510 Reisen gemacht, die in den betreffenden Jahren zwischen Lübeck und Dänemark unternommen wurden<sup>24)</sup>.

Ganz anders verhält es sich mit der Anzahl „schutæ“ für Lübecks Schifffahrt nach Bergen und den schwedischen Städten. Im Bergenverkehr ist keine „schuta“ verwandt worden<sup>25)</sup>, auch nicht im Schiffsverkehr nach Stockholm. Es ist in den Jahren 1398 und 1399 keine „schuta“ nach Söderköping gesegelt; lediglich eine im Jahr 1400; keine „schuta“ nach Kalmar im Jahr 1400; nur eine im Jahr 1398 und drei 1399, die alle drei denselben Schiffer gehabt haben; keine „schuta“ ist im Jahr 1398 nach Lödöse gesegelt, zwei sind 1399 und drei im Jahr 1400 nach dort gesegelt.

„Naves“ und „schutæ“ haben also verschiedene Verwendungsgebiete gehabt. Nur die ersteren sind auf längeren Strecken und auf hoher See gefahren. Die Verwendungsmöglichkeiten der letzteren sind in nordischen Gewässern stark begrenzt gewesen. Eine „schuta“ war in Lübecks Schifffahrt kein „Hochseeschiff“<sup>26)</sup>. „Schutæ“ sind praktisch nur auf kleineren Strecken in dem engen

<sup>24)</sup> Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Anzahl der Reisen, die auf „schutæ“ entfallen, noch größer ist. Eine nicht unbedeutende Anzahl von Reisen zwischen Lübeck und Dänemark — rd. 80 im Jahr 1399 und rd. 50 im Jahr 1400 — ist in den Pfundzollbüchern ohne Angabe des Schiffstypes — ob „schutæ“ oder „naves“ — gebucht. Bei anderen Gelegenheiten aber sind Schiffe, die die Schiffer dieser Fahrzeuge geführt haben, als „schutæ“ registriert und mit demselben, oder nahezu demselben Schiffszoll belegt worden wie die nicht rubrizierten. Die Anzahl der Reisen, die 1399 und 1400 von „schutæ“ gemacht worden sind, kann somit einige Zehner höher sein als der Text angibt.

<sup>25)</sup> Die in den Pfundzollbüchern 1399 und 1400 unter Bergen gebuchten Schuten und Prahme sind Leichter, die beim Löschen von großen Schiffen, die im Lübecker Hafen nicht anlegen konnten, angewandt wurden. *Brun s, a.a.O., S. XCV.*

<sup>26)</sup> Vgl. *P. Heinsius, Das Schiff der hansischen Frühzeit, S. 205:* „Unter einer Schute können wir uns heute kaum noch ein wirkliches Hochseeschiff vorstellen. Der Name Schute ist zu einem Sammelbegriff für verschiedene kleine Binnen- und Lastfahrzeuge geworden. Doch damals war eine Schute ein Hochseeschiff.“

Fahrwasser zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten, zwischen Lübeck und Dänemark und auch zwischen Lübeck und nahe gelegenen deutschen Städten gefahren. Ein Segler lief dabei nicht Gefahr, während der Reise Land aus dem Gesicht zu verlieren.

Einer der Unterschiede zwischen „naves“ und „schutæ“ muß offenbar in ihrer verschiedenartigen Seetüchtigkeit gelegen haben.

## 7.

Unsere Kenntnisse über die im Verkehr zwischen Lübeck und den nordischen Reichen angewandten Schiffe können auch durch die Angaben der Pfundzollbücher über die Schiffswerte erweitert werden.

Für die Zollbehörde war es von Gewicht, den Wert der von Lübecks Hafen auslaufenden und der nach dort einkommenden Schiffe festzustellen. Der Schiffszoll sollte nach diesem Wert berechnet und bezahlt werden. Die Grundsätze, nach denen die Schiffswerte festgestellt wurden, sind nicht bekannt. Die Größe der Schiffe kann jedoch bei der Bewertung nicht allein entscheidend gewesen sein. Auch andere Faktoren, wie das Alter der Schiffe, ihre Seetüchtigkeit, das Material, aus dem sie gebaut waren, und ihr allgemeiner Standard, müssen, wie in späteren Zeiten, bei der Bewertung in wesentlichem Grade ausschlaggebend gewesen sein. Ein neugebautes, kleines Schiff aus Eichenholz kann denselben oder einen größeren Wert haben als ein altes, großes und weniger seetüchtiges aus Kiefernholz<sup>27)</sup>. Aus den Angaben der Pfundzollbücher über die Schiffswerte können darum nicht ohne weiteres Schlüsse auf die Größe der verschiedenen Schiffe gezogen werden<sup>28)</sup>. Das

<sup>27)</sup> Curt Weibull, a.a.O., S. 32.

<sup>28)</sup> Auch aus den Angaben, die die Pfundzollbücher über die Ladung machen, kann man in der Regel kein Maß hierfür gewinnen. Die Bücher liefern, wie bereits erwähnt, bei weitem keine vollständige Spezifizierung der Ladung. Sie registrieren in gewissem Umfang, daß ein Schiff mit einer Anzahl von Lasten oder Tonnen Salz oder irgendwelchen anderen Waren z. B. nach Dänemark gesegelt oder mit einer Anzahl von Pferden, Lasten oder Tonnen Getreide, mit Butter oder anderem von dort gekommen ist. Diese Angaben stehen aber sehr oft zwischen reinen Wert- und Zollangaben für die übrigen Waren, die das Schiff an Bord hatte. Es gibt allerdings eine Ausnahme. Eine Anzahl Schiffe, die von den Schonischen Märkten nach Lübeck gesegelt sind, haben nur Hering als Ladung gehabt. Zu dieser Kategorie gehören im Jahr 1400 168 „naves“ und einige größere „schutæ“. Von diesen führten 103 eine Ladung von 15 bis 25 Last (180 bis 300 Tonnen) Hering; 47 führten weniger als 15 und 18 mehr als 25 Last. Die größte Ladung bestand aus 39 Last (468 Tonnen) Hering. Im Durchschnitt haben diese 168 Schiffe eine Ladung von 18 Last (216 Tonnen) Hering gehabt. Curt Weibull, a.a.O., S. 33. Die Zahlen sind jedoch nicht ganz zuverlässig. Es dürfte sehr oft vorgekommen sein, daß Befrachter Waren auf verschiedenen Schiffen beförderten und daß der Schreiber alle diese Waren und den entrichteten Pfundzoll unter nur einem von den Schiffen rubriziert hat. Lechner, a.a.O., S. 70, hat für das Jahr 1368 für 145 Schiffe, die nur mit Hering beladen waren, eine Durchschnittszahl von



dürfte nur in den Fällen möglich sein, wo auffallende Unterschiede in den Schiffswerten vorliegen.

Auch in anderer Hinsicht sind die Angaben der Pfundzollbücher über die Schiffswerte kein zuverlässiger Ausgangspunkt.

Wie bereits erwähnt, sollten die Schiffer laut Pfundzollbestimmungen für den Wert ihrer Schiffe nur den halben Pfundzoll bezahlen. Demgemäß registriert der Schreiber bisweilen den Wert des Schiffes und den entrichteten Pfundzoll oder aber, daß Zoll für den ganzen, bzw. den halben Schiffswert bezahlt worden ist. In diesen Fällen kann man den geschätzten Wert genau feststellen. Man findet jedoch in den Pfundzollbüchern oft die Angabe, daß der Schiffszoll bei anderen Gelegenheiten bezahlt worden ist, zum Beispiel „de navi satisfacit de Malmö“ oder nur „satisfacit“. Hin und wieder hat der Schreiber nur den Namen des Schiffers registriert, ohne alle Angaben über den Wert des Schiffes oder den dafür entrichteten Pfundzoll. Dieser Umstand zeigt, daß mit dem in den Pfundzollbüchern registrierten Schiffszoll der Zoll für den ganzen Wert des Schiffes gemeint sein kann. Die Schiffer haben gleichzeitig den Schiffszoll sowohl für die Hin- wie für die Rückreise bezahlt. Die Unsicherheit, die den aus dem Schiffszoll errechneten Schiffswerten anhaftet — ob sie halbe oder ganze Schiffswerte darstellen — kann nicht eliminiert werden.

In der folgenden Tabelle 5 (S. 56—57) ist damit gerechnet worden, daß der in den Pfundzollbüchern notierte Schiffszoll dem ganzen Schiffswert gilt. Die Schiffer scheinen oft, vielleicht in der Regel, dieses Verfahren gewählt zu haben. Gewisse Beobachtungen hinsichtlich der Registrierung in den Büchern lassen das verstehen. Der Schreiber vermerkt z. B. nicht selten ausdrücklich, daß nur für den halben Schiffswert Zoll bezahlt worden ist; er registriert oft, wie bereits erwähnt, daß der Zoll für das Schiff bei einer anderen Gelegenheit bezahlt worden ist, oder er notiert auch nur den Namen des Schiffers; er bucht, besonders wenn es sich um Dänemark handelt, einen Schiffer, der nach und von Lübeck segelt, nur für einen Schiffszoll. Eine starke Stütze für die Auffassung, daß der Schiffer oft, beinahe in der Regel, Pfundzoll für den ganzen Schiffswert bezahlt hat, gibt schließlich die Buchführung der Schifffahrt nach Stockholm im Jahr 1398. Für 11 Schiffe bucht hier der Schreiber sowohl Schiffswert wie Zoll. Für 10 von diesen Schiffen haben die Schiffer für den ganzen Schiffswert Zoll bezahlt. Bei dem 11. Schiff gibt der Schreiber aus-

---

25 Last errechnet. — Die Ladung kann auch für einzelne Schiffe bestimmt werden, die nach anderen Orten als nach den Schonischen Märkten gesegelt sind. So hat z. B. ein Schiff, daß von Lübeck nach Bergen gefahren ist, nur Bier als Ladung gehabt, und zwar 37 Last (444 Tonnen). Pfundzollbuch 1398: pag. 194. — Natürlich kann man sehr leicht an Hand der Pfundzollbücher einen Durchschnittswert für die Ladung, die die Schiffe auf Lübecks verschiedenen Verbindungslinien mit den nordischen Reichen führten, ausrechnen. Einem solchen Durchschnittswert dürfte man jedoch keine größere Bedeutung beimessen können.

drücklich an, daß der Schiffer nur für den halben Schiffswert Zoll bezahlt hat. Die hier angewandte Methode — damit zu rechnen, daß der in den Pfundzollbüchern notierte Schiffszoll dem ganzen Schiffswert gilt — verhilft uns wenigstens zu einer Notlösung dieser in den Einzelheiten unlösbaren Frage. Eine Folge dieser Methode ist jedoch, daß die in der Tabelle 5 (S. 56—57) errechneten Schiffswerte in gewissem Ausmaß Mindestzahlen darstellen. Viele Schiffe sind sicher nur mit dem halben Wert aufgenommen worden.

Eine den Pfundzollbüchern entnommene Schiffswertzahl — daß z. B. ein Schiff, das nach Malmö gesegelt ist, einen Wert von 100 m. lüb. gehabt hat — sagt an und für sich nicht viel. Die Zahl kann nicht annähernd in einen jetzigen Wert übertragen werden. Die Wertangaben der Pfundzollbücher von den „naves“ und „schutæ“, die nach und von verschiedenen Gebieten und Städten in den nordischen Reichen gesegelt sind, können jedoch in Beziehung zueinander gebracht werden. Der Wert von Schiffen, die nach verschiedenen Ländern und Orten segelten, muß nach wenigstens einigermaßen einheitlichen Gründen bestimmt worden sein. Wenn die aus den Pfundzollbüchern errechneten Schiffswerte nur dazu verwandt werden, in Beziehung zueinander gestellt zu werden, dürfte es auch nicht von entscheidender Bedeutung sein, ob der in den Pfundzollbüchern vermerkte Schiffszoll dem halben oder ganzen Schiffswert gilt. Die Belastung mit dem halben und ganzen Schiffszoll dürfte in ungefähr dem gleichen Umfang nach verschiedenen Ländern und Orten geschehen sein. Es ist dagegen von entscheidender Bedeutung, daß man mit Hilfe der Pfundzollbücher 1398—1400 Schiffswerte von demselben Jahr in Beziehung zueinander stellen kann. Schiffswerte wechseln in unserer Zeit oft stark von Jahr zu Jahr. Das dürfte immer der Fall gewesen sein. Relationszahlen von Schiffswerten aus verschiedenen, oft weit auseinanderliegenden Jahren — wie sie nicht selten in der geschichtlichen Literatur angetroffen und ausgenutzt werden — besagen nicht viel<sup>29)</sup>.

Leider liefern die Pfundzollbücher für alle diejenigen Schiffe, die in den Jahren 1398—1400 in nordischen Gewässern von und nach Lübeck gesegelt sind, keine Angaben über deren Wert oder den für sie entrichteten Zoll. Auch das Buchführungssystem macht es bisweilen unmöglich, den Schiffswert zu berechnen. Der Schreiber hat den von den Schiffen bezahlten Schiffszoll und den

---

<sup>29)</sup> Koppe, S. 8, hat richtig beobachtet, daß die Schiffe, die 1368, 1369, 1378, 1379 und 1381 nach Stockholm gesegelt sind, größeren Wert hatten als die Schiffe in den Jahren 1383, 1385 und 1398—1400. Er zieht daraus den Schluß, daß die ersteren größer waren. „Zwischen 1368 und 1381 entfielen verhältnismäßig viele Fahrten auf große Schiffe, deren Wert zwischen 180 und 300 m. lag; von 1383 ab liefen so große Schiffe nur in Ausnahmefällen auf der Stockholmroute.“ Koppe hatte übersehen, daß der Wert der Schiffe während dieser Jahre gewechselt haben kann und daß Wertzahlen von verschiedenen Jahren keine sicheren Schlußfolgerungen hinsichtlich der wechselnden Schiffsgrößen zulassen.



**TABELLE 5**  
**Schiffswerte in Lübecks Schifffahrt nach den nordischen Reichen 1398 - 1400**

Wert in m. üb.	Schonische Märkte						Dänemark						Bergen		
	Schutae			Naves			Schutae			Naves			1398	1399	1400
	1398	1399	1400	1398	1399	1400	1398	1399	1400	1398	1399	1400	1398	1399	1400
1-18 <sup>1</sup>	426	648	472	21	3	10	38	135	163	45	62	7			
19-36	44	25	35	111	84	117	11	50	80	38	57	35			
37-54	2	2	1	90	143	110	1	3	5	11	24	16			
55-100				107	81	81					2	4		4	8
101-200				40	19	23						1 <sup>1</sup>		2	11
201-400				5 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	1 <sup>4</sup>								12 <sup>2</sup>	10 <sup>3</sup>
404				1											
432				1											
576														1	1
590															
600				1											
603														2	
650														1	
Nicht angegeben	29	46	53	96	164	166	11	73	68	35	67	18	4	8	10

Wert in m. lüb.	Stockholm		Kalmar		Söderköping			Lödöse			Arboga	Nyköping
	1398	1400	1398	1400	1398	1399	1400	1398	1399	1400	1398	1398
1-18 <sup>1</sup>			2		1		3	1	3	2	1	
19-36	1		1	3	1	1	3	3	3	3		
37-54	2	3	7	7	1	1	1	1	3	1		1
55-100	6	13	2	4	1	3	4	1	1	2		
101-200	9 <sup>10</sup>	7 <sup>11</sup>	1 <sup>12</sup>	1 <sup>14</sup>	2 <sup>16</sup>		1 <sup>17</sup>				1 <sup>19</sup>	
201-400	1 <sup>6</sup>	2 <sup>6</sup>	1 <sup>13</sup>	1 <sup>15</sup>	1 <sup>6</sup>	1 <sup>6</sup>						
Nicht angegeben	2	9	4	8	5	3	4	1	3	4		

1) Zu dieser Wertklasse sind Schiffe gerechnet worden, für die der Schiffer für Schiff und Ware zusammen 1 Schill. und darunter an Zoll bezahlt hat.

2) Werte 201, 288, 300 (2 St.), 350 m. lüb.

3) Werte 201, 216, 252 m. lüb.

4) Wert 396 m. lüb.

5) Wert 108 m. lüb.

6) Wert 201 m. lüb.

7) Werte 201, 216, 247 (2 St.), 252 (2 St.), 283, 288 (2 St.), 300, 396 (2 St.) m. lüb.

8) Werte 201, 216, 243, 252 (2 St.), 288 (2 St.), 300, 396 m. lüb.

9) Werte 225, 234, 288 (2 St.), 297, 298, 342, 360 (3 St.), 396 m. lüb.

10) Werte 102 (2 St.), 132½, 144, 151½, 162 (2 St.), 190½, 198 m. lüb.

11) Werte 101½ (3 St.), 108, 135 (2 St.), 144 m. lüb.

12) Werte 108, 111, 144 m. lüb.

13) Wert 100½ m. lüb.

14) Wert 151½ m. lüb.

15) Wert 198 m. lüb.

16) Werte 100½, 144 m. lüb.

17) Wert 130½ m. lüb.

18) Wert 303 m. lüb.

19) Wert 151½ m. lüb.



Warenzoll in einen Posten zusammengeführt. Der Tabelle 5 ist nicht die absolute Anzahl Schiffe zugrunde gelegt, sondern sämtliche in den Pfundzollbüchern registrierten Schiffswerte oder der für die Schiffe entrichtete Zoll<sup>39)</sup>.

8.

Wie Tabelle 5 zeigt, haben die Schiffe, die nach den verschiedenen nordischen Reichen segelten, äußerst variierende Werte gehabt. Der Unterschied ist so hervorstechend, daß die Tabelle auch bezüglich der Größe der Schiffe eine einigermaßen richtige Vorstellung geben dürfte.

Die beiden Gegenpole sind Dänemark und Bergen.

Im Schiffsverkehr zwischen Lübeck und Dänemark dominierten, wie bereits nachgewiesen (oben S. 52), in den Jahren 1399—1400 — den einzigen Jahren mit vollständigen Pfundzollbüchern — „*schutæ*“ sowohl bezüglich der absoluten Anzahl wie der Anzahl ausgeführter Reisen. Das war besonders im Jahre 1400

---

<sup>39)</sup> Es wäre wünschenswert gewesen, der Tabelle die absolute Anzahl Schiffe (Schiffer) und den Wert der Schiffe jedes einzelnen Schiffers zugrunde legen zu können. Das ist jedoch unmöglich. Schiffe, deren Schiffer denselben Namen haben, werden nicht immer für denselben Wert oder entrichteten Schiffszoll gebucht. Die Schiffer haben oft verschiedene Schiffe bei verschiedenen Gelegenheiten geführt, und der Wert ein und desselben Schiffes kann im gleichen Jahr gewechselt und zwar stark gewechselt haben, sei es durch schwankende Konjunkturen auf dem Schiffsmarkt, durch Havarien oder durch Umbau und Reparaturen. Dieser Unterschied im Wert des von demselben Schiffer geführten Schiffes ist in der Regel unbedeutend und dreht sich um ein paar Mark, kann aber bisweilen auch wesentlich größer sein.

In der hier vorliegenden Tabelle sind in den Fällen, wo der Schreiber den entrichteten Schiffs- und Warenzoll in einem Posten zusammengeführt hat, seine Angaben nur verwandt worden, wenn die Waren spezifiziert sind und ihr Wert berechnet werden kann. Schiffer, für deren Schiffe Zoll- und Wertangaben fehlen, findet man sehr oft in anderen Teilen der Pfundzollbücher mit Wert- und Zollangaben für ihre Schiffe wieder. Diese Angaben sind nur dann benutzt worden, wenn in den Büchern direkt auf sie hingewiesen wird, wie z. B. durch eine Registrierung von folgendem Typ unter „*de Dacia*“: „*de navi satisfacit versus Daciam*“. Im Gegensatz zu Bruns, S. XCII, und Koppe, S. 13, sind sie in anderen Fällen nicht zur Ergänzung verwandt worden. Dafür sind sie allzu unsicher. In den Fällen, wo ein Schiffer das eine Mal für einen Schiffswert von 36 m. lüb., das andere Mal für einen Schiffswert von 72 m. lüb. Zoll bezahlt, ist die letztere Zahl als Schiffswert gerechnet worden, so auch in einzelnen Fällen, wo die niedrigere Zahl ungefähr die Hälfte der höheren ausmacht. Im übrigen sind keine Berichtigungen der Zollbuchangaben vorgenommen worden. Hier und da kann man den Verdacht hegen, daß „*naves*“ und „*schutæ*“ falsch rubriziert sind, daß der entrichtete Schiffszoll nur dem halben Schiffswert gilt und daß Waren in den Schiffszoll eingerechnet worden sind. Es gibt aber so wenige solcher Fälle, daß sie für das Hauptresultat belanglos sind, und eine Korrektur ist hier immer etwas unsicher. Die Angaben, die Bruns, S. XCII, und Koppe, S. 13, über Werte von Schiffen auf der Bergen- und Stockholmrouten machen, sind in einzelnen Fällen nach den Pfundzollbüchern korrigiert worden.

der Fall<sup>31)</sup>. Von der großen Menge „schutæ“ sind 1398—1400 nur neun — wenn es nun wirklich „schutæ“ gewesen und sie nicht falsch rubriziert sind — zu einem Wert von 37 bis 54 m. lüb. gebucht. Es gibt keine einzige von höherem Wert. Die „naves“, die zwischen Lübeck und Dänemark segelten, sind etwas höher bewertet worden als die „schutæ“, aber nur 51 haben Werte zwischen 37 und 54 m. lüb. gehabt; acht haben über diesem Wert gelegen und davon eine, vielleicht zwei über 100 m. lüb.<sup>32)</sup>. Ein größerer Unterschied im Wert zwischen „schutæ“ und „naves“ hat also auf der Dänemarkroute nicht bestanden. Mit nur einzelnen Ausnahmen sind alle im Dänemarkverkehr eingesetzten Schiffe von niedrigem Wert gewesen. Es kann kaum bezweifelt werden, daß der Verkehr zwischen Lübeck und Dänemark mit kleinen, zum großen Teil sehr kleinen Schiffen, oder besser Booten, betrieben worden ist. Größere oder große Schiffe sind in diesen Jahren praktisch nicht zwischen Lübeck und Dänemark gesegelt.

Im scharfen Gegensatz hierzu stehen diejenigen Schiffe, die Lübecks Verbindungen mit Bergen unterhalten haben. Von den Schiffen, die 1398—1400 auf dieser Linie verkehrten und für welche Wertangaben vorliegen, hat keines einen Wert von unter 54 m. lüb. gehabt. Die am geringsten bewerteten Schiffe — im Jahr 1398 nur ein einziges — haben Werte zwischen 55 und 100 m. lüb. gehabt. Werte, die im Dänemarkverkehr nur von vereinzelt Schiffen erreicht werden. Zusammen sind in den Pfundzollbüchern Werte für 70 Schiffe gebucht, die in den Jahren 1398 bis 1400 zwischen Lübeck und Bergen gesegelt sind. Von diesen haben 57 Werte von über 100 m. lüb. gehabt und weit mehr als die Hälfte davon, 39 Schiffe, Werte von 200 bis zu 650 m. lüb. Lübecks Schiffsverkehr nach Bergen ist mit großen, teilweise mit den größten Schiffen betrieben worden, die in der lübischen Schifffahrt vorgekommen sind. Die Tatsache wird durch die Wertangaben der fünf bewahrten Pfundzollbücher aus den Jahren 1369—1384 bestätigt<sup>33)</sup>.

Die Schiffe, die zwischen Lübeck und den schwedischen Städten gesegelt sind, haben weitaus höhere Werte gehabt als die Schiffe auf der Dänemarkroute, aber viel niedrigere als die im Bergenverkehr laufenden. Von den 143 Schiffen, für die in den Pfundzollbüchern Wertangaben vorliegen, haben 111, somit der größte Teil, Werte von höchstens 100 m. lüb. gehabt und von diesen die meisten, 61, Werte von höchstens 54 m. lüb.; 29 von diesen letzteren haben Werte von höchstens 36 m. lüb. gehabt und davon 13 Werte unter 18 m. lüb. Nur 26 von den 143 Schiffen haben Werte von zwischen 100 und 200 m. lüb. gehabt, aber 18 davon einen Wert von höchstens 150 m. lüb. Nur vier von den

<sup>31)</sup> Im Pfundzollbuch 1398 ist eine größere Anzahl „naves“ als „schutæ“ gebucht: 129 „naves“ und 61 „schutæ“. Das Pfundzollbuch dieses Jahres ist erst am 2. Juni angelegt worden.

<sup>32)</sup> Auf dem Schiff, dessen Wert mit 201 m. lüb. gebucht wird (oben S. 57, Anm. 6), ist Tuke Kundeghe Schiffer. Er ist auch als der einzige Befrachter registriert und entrichtet Zoll für Waren im Wert von nur 5 m. lüb. Wahrscheinlich ist der Warezzoll in den Schiffszoll eingerechnet und der Wert des Schiffes geringer gewesen als 201 m. lüb. Pfundzollbuch 1400: pag. 289.

<sup>33)</sup> Bruns, S. XCII.



Schiffen, die in diesen drei Jahren zwischen Lübeck und den schwedischen Städten segelten, sind auf einen so hohen Wert wie 201 m. lüb. taxiert worden, und nur eines ist mit 303 m. lüb. bewertet worden. Die vielen großen Schiffe, die auf der Bergenroute fuhren, sind im Verkehr zwischen Lübeck und den schwedischen Städten nicht verwendet worden.

Es ist viel über die großen lübischen Koggen geschrieben worden, die im Mittelalter nach Stockholm und den anderen schwedischen Städten segelten. Die Pfundzollbücher von 1398 bis 1400 zeigen, daß im Lübeck-Schwedenverkehr in der Regel kleine und mittelgroße Schiffe liefen. Große Schiffe sind nur sporadisch in diesem Verkehr eingesetzt gewesen. Die großen lübischen Schiffe sind nach Reval, Bergen und Flandern gesegelt, aber nicht auf der Schwedenroute. Auch dieses Resultat wird durch die Wertangaben der aus den Jahren 1368—1385 bewahrten lübischen Pfundzollbücher bestätigt<sup>34)</sup>.

Wie in so mancher anderen Hinsicht nehmen die Schonischen Märkte auch in bezug auf den Wert der Schiffe, die zwischen den Märkten und Lübeck segelten, eine Sonderstellung ein. In den Pfundzollbüchern sind für die Jahre 1398—1400 „naves“ gebucht, die zusammen rd. 1 480 Reisen gemacht haben. Hiervon ist bei 1 050 der Wert der Schiffe angegeben. Die Werte der meisten, rd. 960, liegen unter 101 m. lüb., und davon gehören rd. 690 den Wertgruppen unter 54 m. lüb. an. Nur 94 „naves“ sind auf höhere Werte als 100 m. lüb. taxiert worden und von diesen 12 auf Werte über 200 m. lüb. Daraus folgt, daß unter den „naves“, die nach den Schonischen Märkten segelten, die kleinen und mittelgroßen in der Mehrzahl waren. Nur in geringem Ausmaß sind die großen und, im Ausnahmefall, auch die größten Schiffe auf dieser Route gefahren.

Ein Spezialproblem stellen die „schutæ“ dar, die zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten gesegelt sind. Ihre Anzahl ist sehr groß. In den drei Jahren 1398—1400 sind nicht weniger als rd. 1 780 gebucht, somit jährlich im Durchschnitt an die 600. Der Schreiber hat den Wert oder Zoll für 1 655 von diesen „schutæ“ notiert. Eine kleinere Anzahl davon, zusammen 109, hat er auf Werte zwischen 19 und 54 m. lüb. taxiert, nur fünf davon jedoch auf Werte über 36 m. lüb. Diese 109 „schutæ“ haben in der Regel ungefähr dieselbe große Ladung geführt wie die „naves“ der gleichen Wertgruppen. Sie sind ohne Zweifel vor allem für Warentransporte verwandt worden. Nicht weniger als rd. 1 550 der rd. 1 780 gebuchten Schuten hat der Schreiber dagegen auf sehr niedrige Werte taxiert, zwischen nur 1 und 18 m. lüb. Diese „schutæ“ sind, besonders auf den Reisen nach den Schonischen Märkten, beinahe immer im Ballast gefahren oder mit einer Ladung von nur einer Last oder einigen Tonnen Salz, sowie leeren Tonnen. Im Pfundzollbuch 1399 sind die von Lübeck auslaufenden „schutæ“ auch in ein besonderes Heft mit der Überschrift „de schutis“ eingetragen. Bei einigen hat der Schreiber vermerkt, daß der Be-

<sup>34)</sup> K o p p e, S. 10. — Dieselbe Auffassung wie die obige vertritt KJ. K u m - l i e n, Schweden und Lübeck zu Beginn der Hansezeit. HansGbl. 78, S. 58. Vgl. E. L ö n n r o t h, Det nordiske syn på forbindelsen mellem hansestäderne og Norden, S. 105.

sitzer einer von den Kaufleuten Lübecks war<sup>35</sup>). Diese kleinen Boote können kaum für Warentransporte bestimmt gewesen sein. Es waren Fischerboote.

Man ist lange der Ansicht gewesen, daß die mittelalterliche Heringsfischerei im Öresund sozusagen ausschließlich von Dänen betrieben worden sei, vermutlich um zu erzwingen, daß der Hering nur durch Kauf erworben werden konnte. Sie soll nicht, hat man gemeint, wie in späteren Zeiten von einer besonderen Gesellschaftsklasse, einer in den Fischerdörfern ansässigen Fischerbevölkerung betrieben worden sein — eine solche scheint im Mittelalter überhaupt nicht in Dänemark existiert zu haben —, sondern stattdessen von Leuten, die vom Land und aus den Städten Dänemarks, natürlich vor allem von Schonen und Seeland, kamen und sich während der Herbstmonate an den Küsten des Öresund sammelten. Um die Mitte und in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts werden deutsche Schiffer und Fischerboote erwähnt, und im Frieden von Stralsund setzten die Hansestädte einen Paragraphen durch, der sie berechtigte, eigene Schuten und Fischer in Schonen zu halten. Man hat jedoch angenommen, daß die Deutschen vom Ende des 14. Jahrhunderts an mehr und mehr, wenn auch nie ganz, mit dem Fischen aufgehört und dies den Dänen überlassen haben<sup>36</sup>). Die Angaben der Pfundzollbücher zeigen, daß diese Auffassung nicht haltbar ist. Die große Anzahl von kleinen Booten ohne oder mit geringer Ladung — die absolute Anzahl beträgt jährlich 400 bis 500 — bezeugt, daß Deutsche in sehr hohem Grade während der Jahre 1398—1400 Heringsfischerei im Öresund betrieben haben.

Die Angaben der Pfundzollbücher über die vielen „*shutæ*“ sind auch in anderer Hinsicht wertvoll.

Die einzige konkrete Angabe über die Anzahl der Boote, die in der großen schonischen Heringsfischerei beschäftigt waren, stammt aus den 20er Jahren des 16. Jahrhunderts. Der lübische Vogt Herman Telleman teilt mit, daß in einem Sommer 7 515 Boote, ein jedes durchschnittlich mit 5 Leuten bemannt, Fischfang trieben<sup>37</sup>). Mancher hat sicher diese Angabe bezweifelt, sie übertrieben, ja phantastisch gefunden. Die Pfundzollbücher zeigen, daß diese Skepsis vielleicht doch unberechtigt ist. Außer Lübeck fischten alle deutschen Ostseestädte, die Holländer und wohl ganz Dänemark im Öresund. Wenn nur Lübeck allein jährlich 400 bis 500 Fischerboote in der Heringsfischerei beschäftigte, kann Herman Tellemans Angabe von 7 515 Fischerbooten kaum mehr als übertrieben oder phantastisch angesehen werden.

---

<sup>35</sup>) Curt Weibull, S. 33 und die Tabellen S. 52.

<sup>36</sup>) Hansisches UB Bd. 4, S. 143. D. Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen. Halle 1887, S. XLVII; J. Steenstrup, Nogle Træk af Fiskerbefolkningens Historie. Dansk Historisk Tidsskrift VII: 6, S. 13; Aksel E. Christensen, Det nordiske syn på forbindelsen mellem hansestæderne og Norden, S. 81.

<sup>37</sup>) Nye Danske Magazin VI, S. 313; D. Schäfer, Vogtsbuch, S. XL.



## V. Lübecks Handel nach den nordischen Reichen 1398—1400

### 1.

Lübecks Handel nach den nordischen Reichen war darauf eingestellt, sich deren Naturreichtümer und Rohwaren zunutze zu machen und im Austausch dafür die eigenen Produkte sowie die anderer Länder dort einzuführen.

Die Pfundzollbücher liefern, wie hier bereits hervorgehoben worden ist, prinzipiell vollständige Angaben nur über die Einfuhr von den nordischen Reichen nach Lübeck, die Einfuhr von den Schonischen Märkten jedoch ausgenommen. In bezug auf diese letztere Einfuhr muß man mit zu niedrigen Werten rechnen (siehe unten S. 68—69). Die Ausfuhr von Lübeck ist dagegen unvollständig gebucht. Von Westeuropa nach Lübeck eingeführte Waren sind bei der Ausfuhr aus den westeuropäischen Hansestädten verzollt worden, oder, wenn sie aus nicht-hansischen Städten kamen, bei der Einfuhr nach Hamburg — vor dem 6. Oktober 1368 bei der Einfuhr nach Lübeck — oder, wenn sie auf dem Seeweg direkt nach Lübeck gekommen waren, bei der Einfuhr nach dort. Die Waren durften dann gegen Vorzeigen der Quittung über den entrichteten Pfundzoll frei nach den nordischen Reichen ausgeführt werden. Textilien, Wein, Gewürze und viele andere, von Westeuropa nach Lübeck eingeführte Waren vermißt man darum ganz, oder beinahe ganz in der Registrierung der Pfundzollbücher von der Ausfuhr Lübecks nach den nordischen Reichen<sup>1)</sup>. Bereits verzollte, von den Schonischen Märkten und aus den Städten des Ostseegebietes kommende Waren, die von Lübeck nach den nordischen Reichen ausgeführt wurden, sind auch nicht in den Pfundzollbüchern registriert.

### 2.

Lübecks Handel nach den nordischen Reichen war in den Jahren 1398—1400 vor allem auf die Schonischen Märkte eingestellt<sup>2)</sup>.

Es ist eine althergebrachte Auffassung, daß Skanör und Falsterbo während des ganzen Mittelalters die Hauptorte der Schonischen Märkte waren. Anfangs soll Skanör der bedeutendste Fischerei- und Handelsort gewesen sein, später, vom 15. Jahrhundert an, soll er an Bedeutung von Falsterbo übertroffen wor-

<sup>1)</sup> In der älteren Literatur hat man diese Tatsache bisweilen übersehen. Das gilt vor allem für die Statistik, die man oft in der schwedischen Literatur findet und nach der in den Jahren 1368 bis 1369 die Ausfuhr Lübecks nach Stockholm zu  $\frac{2}{3}$  aus Textilien, zu  $\frac{1}{3}$  aus Salz und zu nur etwa 20% aus anderen Waren bestanden hat. Die Statistik gibt die Ansicht Koppes wieder, a. a. O., S. 52, jedoch ohne den Hinweis, daß sich diese Auffassung in vielem auf ungefähre Schätzungen gründet.

<sup>2)</sup> Dieses Kapitel gibt mit Korrekturen und Nachträgen gewisse Teile meiner früheren Arbeit Lübeck och Skånemarknaderna wieder, Lund 1922.

den und selbst ganz zurückgegangen sein<sup>3)</sup>. In den Arbeiten über die Geschichte der Schonischen Märkte werden auch andere Fischerei- und Handelsorte erwähnt: in Schonen Simrishamn, Ystad, Trelleborg, Malmö, Landskrona; auf Seeland Dragör und auch andere. Die Forschung maß ihnen jedoch sehr geringe Bedeutung bei, und sie blieben beinahe unbeachtet. Die Pfundzollbücher 1398—1400 geben hier ein teilweise anderes Bild von den Schonischen Märkten.

Lübeck war die weitaus bedeutendste der vielen Städte, die Schifffahrt und Handel nach den Schonischen Märkten trieben. In den Jahren 1398—1400 sind weder Falsterbo noch Skanör die Hauptziele seines Schiffs- und Warenverkehrs gewesen. Wenn man, was in diesem Zusammenhang das richtige sein dürfte, von dem großen Fischerbootsverkehr zwischen Lübeck und Dragör absieht, sind die meisten Schiffe zwischen Lübeck und Malmö gesegelt.

Anzahl Reisen  
Durchschnittszahl 1398—1400

Lübeck—Malmö	140
Malmö—Lübeck	220
Lübeck—Falsterbo	56
Falsterbo—Lübeck	90
Lübeck—Skanör	32 <sup>4)</sup>
Skanör—Lübeck	29

Auch die Einfuhr Lübecks von Malmö ist größer gewesen als die von Falsterbo und Skanör.

Durchschnittszahl  
1398—1400 in m. lüb.<sup>5)</sup>

Malmö—Lübeck	43 675
Falsterbo—Skanör—Lübeck	36 647

Vor allem war Malmö ein Mittelpunkt für den Heringshandel Lübecks. Im Jahre 1398 ist Lübecks Heringseinfuhr von Malmö wesentlich größer gewesen als die von allen anderen schonischen Orten der Schonischen Märkte

<sup>3)</sup> Der Platz der Märkte dürfte ursprünglich bei Lilla Hammar gelegen haben, einem Ort 10 bis 15 km östlich von Skanör und Falsterbo. Hier fand 1134 die berühmte Schlacht, „pugna forensis“, statt, in der Magnus Nielsen fiel und Erik Emun siegte. Erst um 1200 dürfte der Marktplatz auf die Skanör-Falsterbo-Halbinsel verlegt worden sein. Nach archäologischen Untersuchungen zu urteilen ist diese früher öde und unbebaut gewesen. Lauritz Weibull, Saxo inför Bestyrelsen av det danske Sprog- og Literaturselskab. Scandia, 9, 1936, S. 285.

<sup>4)</sup> In den Jahren 1399 und 1400 nur 16 bzw. 15.

<sup>5)</sup> Einschließlich Terlinge im Wert von 90 m. lüb. das Stück. Siehe unten S. 69, Anm. 17.



zusammen. In den beiden folgenden Jahren ist sie etwas zurückgegangen, 1399 war sie aber beinahe genauso groß wie die Einfuhr von den übrigen Orten in Schonen, und 1400 hat sie diese übertroffen.

Heringseinfuhr Tonnen	1398	1399	1400
Malmö	32 636¼	27 789	29 142
Schonische Märkte (außer Malmö und Dragör)	26 425	32 243¾	28 340

Malmö ist 1398 bis 1400 der Hauptort für Lübecks Handel nach den Schonischen Märkten gewesen. Skanörs Größe als Zentrum der Schonischen Märkte gehörte 1398—1400 der Vergangenheit an. Falsterbo war dagegen immer noch ein Handelsort von großer Bedeutung.

### 3.

Lübecks Handel nach den Schonischen Märkten hat in den Jahren 1398—1400 folgenden Wert in Mark gehabt<sup>6)</sup>:

	Ausfuhr	Einfuhr	Gesamtumsatz
1398	47 729½	112 440¼	160 169¾
1399	40 894¼	116 239	157 133¾
1400	41 005¾	81 408½	122 414¼

Der Handel ist im Jahr 1400 von 643 Exporteuren von Lübeck und 793 Importeuren nach Lübeck getrieben worden.

Die Waren, die von Lübeck nach den Schonischen Märkten ausgeführt und von dort eingeführt wurden, sind von verschiedenster Art. Der Schreiber hat von vielen nur den Wert registriert, mitunter fehlt auch dieser. Nur für drei Warenarten hat er einigermaßen regelmäßig auch die Mengen gebucht: von den Ausfuhrwaren für das Salz und für leere Tonnen, von den Einfuhrwaren für den Hering. Die Salz- und Heringsmengen dürften aus irgendeinem Grunde vollständig gebucht worden sein<sup>7)</sup>.

Das Salz war im Mittelalter eine der wichtigsten Handelswaren der Ostseeländer. Die nordischen Länder, Dänemark in gewissem Umfang ausgenommen, hatten kein eigenes Salz und mußten darum ihren Salzbedarf durch

<sup>6)</sup> Einschließlich Terlinge im Wert von rd. 90 m. Lüb. das Stück. Siehe unten S. 69, Anm. 17.

<sup>7)</sup> Hinsichtlich des Salzes geht dies daraus hervor, daß der Schreiber, wenn er das Gut nur in Markwert registriert hat, an der Seite die Anzahl Lasten und Tonnen Salz notiert, die es umfaßt. Er hat in seinem Buch manchmal auch Zusammenrechnungen der verzollten Anzahl Lasten und Tonnen Salz und des dafür entrichteten Pfundzolls gemacht. Andere Auffassung in meiner bereits angeführten Arbeit, S. 36. In bezug auf den Hering gilt, daß die Einfuhr von den Schonischen Märkten nach Lübeck so vollständig in den Pfundzollbüchern spezifiziert ist, daß kein nennenswerter Raum mehr für eine größere Heringseinfuhr als die in Lasten und Tonnen registrierte bleibt.

Einfuhr decken<sup>8)</sup>. Bis zur zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts kam das in den Ostseeländern benötigte Salz aus Lüneburg. Erst zu dieser Zeit bekam das Lüneburger Salz einen ernsthaften Konkurrenten in dem sog. Baiensalz, das in der Baie de Bourgneuf, unmittelbar südlich von der Loiremündung, gewonnen wurde und langsam aber sicher, in immer höherem Grade Absatz in den Ostseeländern fand. Der Handel mit dem Salz aus Lüneburg lag vor allem in den Händen von Lübecker Kaufleuten, und Lübeck war der wichtigste Ausfuhrhafen dafür. Der Salzhandel war eines der Fundamente für Lübecks starke Stellung im Wirtschaftsleben der Ostseeländer.

Als Konservierungsmittel für den Hering hat das Salz natürlich auf den Schonischen Märkten immer eine Hauptrolle gespielt. Die Möglichkeit, sich das für das Einsalzen von Hering besonders geeignete Lüneburger Salz leicht und reichlich zu verschaffen, war von entscheidender Bedeutung für das Entstehen und die zentrale Stellung des schonischen Heringshandels und der Schonischen Märkte im Handelsleben Nordeuropas. Nach den Pfundzollbüchern sind die Schonischen Märkte 1368 und 1369 eines der Hauptgebiete für die lübische Salzausfuhr gewesen. Lübecks gesamte Salzausfuhr hatte 1368 einen Wert von 61 625 $\frac{1}{2}$  m. lüb. und 1369 einen Wert von 69 001 $\frac{1}{2}$  m. lüb. Im Jahr 1368 ging Salz für rd. 19 820 m. lüb., im folgenden Jahr für rd. 36 398 m. lüb. nach Schonen. Die Schonischen Märkte haben somit im Jahr 1368 fast ein Drittel und im Jahr 1369 über die Hälfte von Lübecks gesamter Salzausfuhr aufgenommen. Die Pfundzollbücher erlauben keine exakte Berechnung der Anzahl Tonnen Salz, die nach den Schonischen Märkten ausgeführt wurden. Der Salzpreis hat 1368 in Lübeck zwischen 8 $\frac{1}{2}$  und 12 m. lüb. pro Last gewechselt. Es hat sich jetzt gezeigt, daß der letztere Preis während der Marktzeit der üblichere war. Die im Jahre 1368 von Lübeck nach den Schonischen Märkten ausgeführte Salzmenge dürfte somit auf rd. 20 000 Tonnen geschätzt werden können.<sup>9)</sup>

In den Jahren 1398—1400 hat die Salzausfuhr Lübecks nach den Schonischen Märkten folgenden Umfang in Tonnen gehabt:

1398: 14 177      1399: 13 468 $\frac{1}{2}$       1400: 16 594

Die Salzausfuhr Lübecks nach den Schonischen Märkten ist also 1398 bis 1400 bedeutend kleiner gewesen als 1368. Die Ursachen hierfür sind nicht festzustellen. Man kann sie in der steigenden Zufuhr von Baiensalz suchen. Auch Lübeck führte in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts Baiensalz ein.<sup>10)</sup>

<sup>8)</sup> C. F. Allen, *De tre nordiske Rigers Historie*, IV: 1, S. 83. Über die Salzgewinnung in Halland und auf Läsö siehe Albert Sandklef, *Hallandsbänder. Hallands historia. Från äldsta tid till freden i Brömsebro*. Halmstad 1954, S. 596. Im Pfundzollbuch 1399, pag. 234, verzollt Hinricus Stolte 2 Last „sal ripensis“. Sie sind mit nur 10 $\frac{1}{2}$  m. lüb. bewertet. Anderes Salz mit 24 m. lüb. für 2 Last.

<sup>9)</sup> O. Wendt, *Lübecks Schiffs- und Warenverkehr in den Jahren 1368 und 1369*. Tabelle IIa; IIb, 1; Lechner, S. 56. Vgl. Curt Weibull, a.a.O., S. 36.

<sup>10)</sup> A. Braun, *Der Lübecker Salzhandel bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts*. Diss. Hamburg 1926. Hamburger Staats- und Universitäts-Bibliothek (Maschinenschrift), S. 100, 143.



Lübecks zweite, in den Pfundzollbüchern sorgfältig registrierte Ausfuhrware sind leere Tonnen. Sie wurden beim Einsalzen des Herings als Verpackung verwendet. Die Ausfuhr hat folgenden Umfang in Tonnen gehabt:

1398: 11 220      1399: 16 096      1400: 20 148.

Setzt man diese Zahlen in Beziehung zu Lübecks Heringseinfuhr von den Schonischen Märkten, zeigt es sich, daß die eingeführten Heringstonnen die ausgeführten leeren Tonnen mit 55 337, bzw. 54 946 und 46 728 Tonnen übersteigen. Laut Beschluß der wendischen Städte im Jahre 1342 war es verboten, sowohl neue Tonnen in Schonen anzufertigen wie auch alte dort zu reparieren; in Übereinstimmung damit durften zu dieser Zeit nur Faßbänder, aber kein Holz für Fässer nach dort transportiert werden. Das Verbot wurde noch in demselben Jahrhundert aufgehoben; aber im Jahr 1398 bekamen die wendischen Städte die Anweisung, nur hansischen Bürgern oder deren Leuten zu erlauben, Fässer in Schonen anzufertigen.<sup>11)</sup> Lübecks Bedarf an leeren Tonnen auf den Schonischen Märkten kann somit durch Faßbinderei an Ort und Stelle befriedigt worden sein. Die Salzfässer sind außerdem sicher oft mit Hering gefüllt zurückgegangen. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß der Schreiber in Lübeck sich bisweilen damit begnügt hat, nur den Wert der leeren Tonnen in m. lüb. einzutragen und daß darum leere Tonnen auch in den nicht spezifizierten Waren enthalten sind. Der Wert der leeren Tonnen war nicht hoch. In den Jahren 1398—1400 betrug er rd. eine Mark pro Last. Einige Tausend Mark der großen Ausfuhr von Lübeck nach den Schonischen Märkten können auf leere Tonnen entfallen.

Die in den Pfundzollbüchern prinzipiell vollständig registrierte Einfuhrware Lübecks von den Schonischen Märkten ist der Hering. Die Einfuhr erreicht in den Jahren 1398—1400 eine von der älteren Forschung ungeahnte Höhe und einen entsprechenden Wert:<sup>12)</sup>

	Tonnen	m. lüb.
1398	66 557%	rd. 99 800
1399	71 042%	rd. 106 550
1400	66 876%	rd. 66 900

Auch für ein früheres Jahr, 1368, kann aus dem Pfundzollmaterial die Größe von Lübecks Heringseinfuhr ungefähr errechnet werden. Das Material ist unvollständig, aber das überlieferte zeigt, daß die Heringseinfuhr in diesem Jahr größer gewesen ist als in den Jahren 1398—1400, etwa 76 000 Tonnen.<sup>13)</sup>

<sup>11)</sup> D. Schäfer, Vogtsbuch, LX; Stieda, Hansische Vereinbarung über städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert. HansGbl. 15, 1886, S. 115.

<sup>12)</sup> Über die Auffassung der älteren Forschung siehe oben S. 10, Anm. 10.

<sup>13)</sup> Lechner, S. 58. Lechners Berechnung von Lübecks Heringseinfuhr 1368 dürfte an die 10 000 Tonnen zu hoch liegen. Seine aus den Pfundzollquittungen gewonnene Zahl 55 118 Tonnen Hering stützt sich darauf, daß die Heringseinfuhr von den Schonischen Märkten nach Lübeck einen Wert von 49 267 m. lüb. gehabt hat. Nach seinen eigenen Zahlen, S. 404, 405 und 409, hat jedoch die ganze Einfuhr von Schonen nach den Pfundzollquittungen einen

Die Zahlen vermitteln eine neue Auffassung von dem Umfang des Lübecker Heringshandels auf den Schonischen Märkten. Man ist früher der Ansicht gewesen, daß der Heringshandel sämtlicher wendischen Städte sich auf 33 000 bis 34 000 Tonnen Hering belaufen hat. Allein die Heringseinfuhr Lübecks ist sowohl 1368 wie 1398—1400 mehr als doppelt so groß gewesen. Die Zahlen vermitteln auch eine neue Auffassung vom schonischen Heringsfang des Mittelalters. Ohne Zweifel ist die mächtige Hansestadt an der Trave der größte Interessent an der schonischen Heringsfischerei gewesen, aber neben Lübeck haben noch über zwanzig deutsche Städte an der Ost- und Nordsee und, man kann ruhig sagen, ganz Dänemark in Schonen Hering gefangen, gekauft und eingesalzen. Die Ausbeute, die diese Städte bzw. Dänemark an der schonischen Heringsfischerei hatten, kann zahlenmäßig nicht erfaßt werden. Er ist indessen sicherlich sehr groß gewesen. In einem Brief von 1404 werden zufällig 14 Schiffe erwähnt, die in diesem Jahr von Flandern nach Schonen gekommen sind. Gleichzeitig wird berichtet, daß wohl an die 150 Schiffe und Schuten von Danzig nach dort gesegelt sind. Einige Jahre später konnten die Delegierten Rostocks auf einem Hansestag in Lübeck sich der endgültigen Antwort auf eine Forderung Lübecks hin mit der Begründung entziehen, „daß die Bürger der Stadt noch nicht von Schonen zurückgekommen seien“.

Die mittelalterliche schonische Heringsfischerei ist während ihrer Blütezeit viele Male größer gewesen als man es sich früher vorgestellt hat. Es muß sich um etliche Hunderttausend Tonnen Hering gehandelt haben. Diese Heringsfischerei ist bedeutend gewesen, auch mit jüngerer Zeiten Maß gemessen.

Die nach Lübeck eingeführte Heringsmenge betrug für die Jahre 1398—1400 im Durchschnitt rd. 68 150 Tonnen mit einem Zollwert von rd. 91 000 m. lüb. Von Lübeck sind in denselben Jahren durchschnittlich rd. 14 750 Tonnen Salz mit einem Zollwert von rd. 14 450 m. lüb. sowie durchschnittlich rd. 15 800 leere Tonnen im Wert von rd. 1 300 m. lüb. nach Schonen ausgeführt worden. Zusammen hat somit die Ausfuhr von Salz und leeren Tonnen einen Zollwert von rd. 15 750 m. lüb. gehabt. Es ist nicht bekannt, wie groß die Salzmenge war, die man im 14. Jahrhundert zum Einsalzen gebraucht hat. In jüngerer Zeit ist eine Tonne Salz zum Einsalzen von  $3\frac{1}{2}$ —6 Tonnen Hering nötig gewesen<sup>14)</sup>. Selbst wenn die Salztonnen mit Hering gefüllt nach Lübeck zurückgegangen sind, haben die nach den Schonischen Märkten ausgeführten Tonnen nicht gereicht, und vielleicht sind die Lübecker auch gezwungen gewesen, Salz ein-

---

Wert von nur 40 380<sup>7</sup>/<sub>8</sub> m. lüb. gehabt. — Der Unterschied zwischen meiner früheren Berechnung von Lübecks Heringseinfuhr von den Schonischen Märkten 1368 und der Berechnung Lechners beruht vor allem darauf, daß ich, wie die ältere Forschung, die von Wehrmann und Wendt aus den Pfundzollquittungen und dem Pfundzollbuch von 1368 errechneten Zahlen gutgeheißen habe. Lechner hat gezeigt, daß diese viel zu niedrig sind. Daneben hat er mit Recht die überlieferten Angaben über Lübecks Pfundzolleinnahmen in Schonen für seine Berechnungen ausgenutzt.

<sup>14)</sup> A. V. Ljungman, Anteckningar rör. sillsaltning. Uddevalla 1882, S. 39; K.-G. Hildebrand, Salt and cloth in Swedish Economic History. The Scandinavian Economic History review, II, S. 87.



zukaufen. Die dafür notwendigen Ausgaben dürften kaum größer als rd. 7 000 m. lüb. gewesen sein, und der Gesamtwert der auf dem Heringsmarkt gebrauchten Salzengen und leeren Tonnen dürfte bei rd. 22 750 m. lüb. gelegen haben. Hinzu kommen die Kosten für den Einkauf von Hering, für das Fischen und Einsalzen, für Transporte und Frachten sowie für Abgaben verschiedener Art auf dem Markt. Es ist unmöglich, diese Kosten zu berechnen, aber zusammen dürften sie sich wesentlich unter den 68 250 m. lüb. gehalten haben, die in Lübeck den Unterschied zwischen dem Wert der eingeführten Heringsmenge und den Kosten für Salz und leere Tonnen ausmachen. Der Heringshandel auf den Schonischen Märkten dürfte für Lübeck gewinnbringend gewesen sein.

#### 4.

In seiner für die Kenntnis von den Schonischen Märkten grundlegenden Einleitung zu „Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen“ hat Dietrich Schäfer stark hervorgehoben, daß die Schonischen Märkte nicht nur Heringsmärkte waren. Sie stellten einen Hauptfaktor in Dänemarks gesamtem wirtschaftlichem Leben dar. Die Tatsache wird durch eine Satzung in der lateinischen Bearbeitung des Schonen-Gesetzes durch Erzbischof Andreas Sunesen aus den Jahren um 1210 beleuchtet. Dort heißt es: „Der Arrendator soll seine Abgaben zu Marien Himmelfahrt (15. August) bezahlen, damit der Bodenbesitzer mit dem entgegengenommenen Geld seine Einkäufe auf dem Heringsmarkt machen kann.“<sup>15)</sup> Die Schonischen Märkte waren daneben, und nicht zum wenigsten, ein Sammelplatz für die Schiffer und Kaufleute der Nord- und Ostseeländer; sie waren neben Lübeck ein Hauptplatz für den Warenaustausch zwischen diesen beiden Handelsgebieten Nordeuropas. Das Quellenmaterial aus dem 14. Jahrhundert nennt auch an die fünfzig verschiedene Waren, die auf den Schonischen Märkten zum Verkauf angeboten wurden.<sup>16)</sup>

Nach den in diesem Punkt unvollständigen Angaben der Pfundzollbücher hat Lübecks Ausfuhr nach den Schonischen Märkten, wenn man die Ausfuhr von Salz und leeren Tonnen sowie von Waren ohne Wertangaben — Terlinge ausgenommen — abrechnet, folgenden Wert gehabt:

1398: 33 504    1399: 26 084½    1400: 22 732½

Der Durchschnittswert für diese drei Jahre beträgt 27 440 m. lüb.

Nur gelegentlich hat der Schreiber außer dem Wert der Ausfuhr die ausgeführten Waren notiert. Sie sind von vielerlei Art: verschiedene Sorten Textilien, Bier, Wein, Eisen, Stahl, Kupfer, Osmund, Gerste, Hafer, Roggen, Mehl, Brot, Zwiebeln, Kabeljau, Pferde, Wachs, Hopfen, Hanf, Flachs, Schwefel, Anker, Holz und Töpfe. Die Angaben zeigen, daß Textilien von Bedeutung waren. Sie verbergen sich in der Registrierung hauptsächlich unter der Bezeichnung „Terling“, eine Verpackung, die zu dieser Zeit nur im Textilhandel gebräuchlich war. Die Angaben, die die Registrierung über die Waren-

<sup>15)</sup> C. J. Schlyter, Sveriges gamla lagar, IX, S. 350.

<sup>16)</sup> D. Schäfer, S. LXIV.

sorten macht, sind jedoch zu spärlich, als daß man allgemeingültige Schlüsse daraus ziehen könnte.

Auch die Einfuhr von den Schonischen Märkten nach Lübeck hat neben dem Hering aus vielen anderen Waren bestanden: Textilien verschiedener Art, Hamburger Bier, flandrische Waren, Osmund, Gerste, Hafer, Roggen, Weizen, Nüsse, Butter, Käse, Fett, Spezereien, Getreideschrot, Mehl, Pferde, Häute, Dorsch, Lachs, Fisch, Stockfisch, Tran, Öl, Talg, Flachs, Hanf, Malz, Reis, Alaun, Farbe, Farbenlauge, Asche, Bretter, Eichenstämme, Holz. Textilien waren eine dominierende Ware. In den Jahren 1398—1400 sind 93 bzw. 71 und 113 Terlinge gebucht. Sie stammen ohne Zweifel, da Schonen und Dänemark keine textilproduzierenden Länder waren, aus dem Handel, den lübische Kaufleute auf den Schonischen Märkten mit Kaufleuten aus Flandern und Westeuropa trieben, den damaligen Zentren für die Textilproduktion. Die Pfundzollbücher geben in den meisten Fällen den Wert der Terlinge nicht an. Er dürfte jedoch mit einiger Sicherheit berechnet werden können<sup>17)</sup>. Der ungefähre Wert von Lübecks Einfuhr von den Schonischen Märkten betrug, wenn man diesen berechneten Wert hinzufügt, in m. lüb.:

1398: rd. 12 600    1399: rd. 9 700    1400: rd. 14 500

Der Durchschnittswert von Lübecks Einfuhr war in diesen drei Jahren rd. 12 300 m. lüb.

Der Handel Lübecks nach den Schonischen Märkten hatte somit nach Abzug des Herings- und Salzhandels sowie des Handels mit leeren Tonnen einen ungefähren Gesamtumsatz — Aus- und Einfuhr zusammengerechnet — von m. lüb.

1398: rd. 46 100    1399: rd. 35 800    1400: rd. 37 300

Der Durchschnittswert für diese drei Jahre war rd. 39 700 m. lüb.

Alle diese Zahlen sind ausgesprochene Mindestzahlen. Eine nicht ganz unbedeutende Anzahl von Waren ohne Wertangaben ist nicht mitgerechnet worden. Der Wert von bereits in anderen Hansestädten verzollten Waren ist auch nicht in den Summen enthalten. Das gilt nicht nur in bezug auf die Ausfuhr von Lübeck, sondern auch für die Ausfuhr von den Schonischen Märkten. Auch von dort sind — im Gegensatz zu dem, was für die übrigen nordischen Handelsorte gilt — schon in anderen Hansestädten verzollte Waren ausgeführt worden.

Nackte Wertzahlen geben an sich, wie immer, wenn es sich um ferne Zeiten handelt, keine Vorstellung von der Größe des lübischen Handels nach den Schonischen Märkten, außer dem Herings- und Salzhandel und dem Handel mit leeren Tonnen. Eine Vorstellung davon kann man sich nur machen, wenn man einen Vergleich mit den Zahlen anstellt, die aus den Pfundzollbüchern 1399—1400 für den Wert in m. lüb. von Lübecks Handel nach Dänemark, außer

---

<sup>17)</sup> Der Wert der Terlinge wechselt sehr stark in den Jahren 1398—1400, von 18 bis 210 m. lüb. Der Durchschnittswert von 110 Terlingen, die in diesen Jahren während der Schonischen Märkte mit ihrem Wert gebucht wurden, beträgt rd. 90 m. lüb.



den Schonischen Märkten, nach Stockholm und nach Schweden im ganzen errechnet werden können.

Für diese beiden Jahre betrug der Durchschnittswert für die Schonischen Märkte etwa 36 550 m. lüb., für Dänemark 35 741 m. lüb., für Stockholm 15 616 m. lüb. und für Schweden im ganzen 28 888 m. lüb. Eine nähere Kenntnis von diesem Handel ergibt folgende Aufstellung:

	Dänemark		Stockholm	Schweden
	Schonische Märkte		außer den Schonischen Märkten	
1399				
Ausfuhr	26 084½		6 920	
Einfuhr	rd. 9 700		11 484	
Gesamtumsatz	rd. 35 784½	36 804½	18 404	31 359
1400				
Ausfuhr	22 732¾		3 808	
Einfuhr	rd. 14 500		9 021	
Gesamtumsatz	rd. 37 232¾	34 677½	12 829	26 417

Lübecks Handel nach den Schonischen Märkten — außer dem Herings- und Salzhandel und dem Handel mit leeren Tonnen — ist in den Jahren 1399—1400 wertmäßig bedeutend größer gewesen als sein Handel nach ganz Schweden und hat ungefähr denselben Wert gehabt wie sein Handel nach ganz Dänemark, die Schonischen Märkte ausgenommen. Lübeck war nur eine von den Städten, die auf den Schonischen Märkten Handel trieben. Außer Lübeck handelten beinahe alle norddeutschen Städte und sozusagen ganz Dänemark auf den Schonischen Märkten. Mindestens 24 ausländische Städte hatten bei Skanör und Falsterbo eigene Gebiete, sog. „Vitten“, für das Einsalzen des Herings und für ihren Handel. Die Schonischen Märkte waren 1398—1400 noch Mittelpunkte für den Handel in Dänemark und Nordeuropa<sup>18)</sup>.

## 5.

„Über den tatsächlichen Handel der Hanseaten nach *Dänemark, außer den Schonischen Märkten*, herrscht praktisch Schweigen“ schreibt der dänische Historiker, der zuletzt die Frage bezüglich der Hanseaten und Dänemark behandelt

<sup>18)</sup> Lechner, S. 50, vertritt folgende Auffassung: „der Eindruck, den die Schonenlisten des vorliegenden Bandes (1368) machen, ist doch der, daß Schonen ein bedeutender Fischhandelsplatz, aber kein Großmarkt für Waren aller Art war“. Diese Auffassung hat nur für das Kriegsjahr 1368 Gültigkeit. Siehe hierüber meine oben angeführte Arbeit, S. 39, Anm. 1. Näher ausgeführt bei Akxel E. Christensen in *Hansestæderne og Norden*, S. 85. Durch ein Übersehen gewisser Faktoren bin ich in meiner oben genannten Arbeit, S. 39, hinsichtlich dieser Frage zu einem unhaltbaren Ergebnis gekommen.

hat<sup>19)</sup>. Lübecks Pfundzollbücher von 1398—1400 füllen in gewissem Maß diese Lücke in unserem Wissen aus.

Wie bereits erwähnt, hat der Schreiber bei der Registrierung des Handels nach Dänemark Aus- und Einfuhr nicht auseinandergelassen und im allgemeinen nur den Wert in m. lüb. gebucht. Seine Angaben über aus- und eingeführte Waren sind jedoch zahlreich genug, um uns eine Vorstellung davon geben zu können, welche Waren in den Handel zwischen Lübeck und Dänemark einbezogen waren.

Eine der wichtigsten lübischen Ausfuhrwaren nach Dänemark war das Salz. Die Ausfuhr ist genau registriert und hat 1399 und 1400 ungefähr denselben Umfang gehabt.

1399	4 156 Tonnen
1400	3 584 Tonnen

Die übrigen Waren im Handel Lübeck—Dänemark sind von vielerlei Art gewesen. Die in den Pfundzollbüchern registrierten sind: verschiedene Sorten Textilien, oft in Terlingen verpackt, Osmund, Blei, ein Braukessel, Leder, Bier, Hanf, Wein, Öl, Hopfen, Malz, Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mehl, Flachs, Vieh, Pferde, Ochsen, Stiere, Kühe, Schafe, Schweine, Ziegen, Fleisch, Speck, Fett, Talg, Butter, Käse, Honig, Häute, Felle, Ziegenfelle, Schimmesen (im allgemeinen Verpackung für Häute und Felle), Fisch, Kabeljau, Hering und Heringsnetze, Aal, Holz, Brennholz, Kaufmannswaren.

Die Buchführung der Pfundzollbücher, die nur gelegentlich die Art der Waren angibt, erlaubt es nicht, zu bestimmen, in welchen Mengen diese Waren aus- und eingeführt worden sind, auch nicht immer, ob die Waren von Lübeck ausgeführt oder nach dort eingeführt worden sind. Zu den Ausfuhrwaren können jedoch mit Sicherheit — außer dem Salz — verschiedene Sorten Textilien und zu den Einfuhrwaren Produkte der Landwirtschaft und der Viehzucht gerechnet werden. Diese Waren sind die Hauptwaren im Handelsverkehr zwischen Lübeck und Dänemark gewesen.

Der Handel Lübeck—Dänemark hat 1399 und 1400, wie bereits erwähnt, folgenden Gesamtumsatz gehabt:

1399:	36 804½ m. lüb. <sup>20)</sup>
1400:	34 677½ m. lüb. <sup>20)</sup>

Er ist von einer großen Anzahl Personen betrieben worden:

1399:	von mindestens 658 Personen
1400:	von mindestens 609 Personen

<sup>19)</sup> Aksel E. Christensen, *Hansestæderne og Norden*, S. 76.

<sup>20)</sup> In diesem Posten ist eine auf einige Hundert m. lüb. berechnete Summe einbegriffen. Siehe hierüber S. 32 f., Anm. 16. Ohne angegebenen Wert oder Zoll registriert das Pfundzollbuch 1399 40 Schimmesen, für 1400 17 Schimmesen und für beide Jahre einige andere Waren wie z. B. Fleisch, Weizen, Hafer, Gerste, Vieh, Schweine und Butter, nach allem zu urteilen in geringer Menge und von geringem Wert.



TABELLE 6

## Befrachterzahl und Warenwert in Lübecks Handel nach Dänemark 1399-1400

		1399			1400		
m. Lüb.	Befrachter- zahl	Waren- wert	%	Befrachter- zahl	Waren- wert	%	
1-50	431	10.089 1/3	27,5	387	9.043 1/2	26,1	
51-100	130	8.996	24,4	141	9.778	28,2	
101-150	51	6.392 1/2	17,4	40	5.046	14,6	
151-200	21	3.651 1/2	9,9	12	2.067	6	
201-250	10	2.279	6,2	8	1.825	5,3	
251-300	1	258	0,7	2	528 1/2	1,5	
301-350	4	1.331 1/2	3,6	3	966	2,8	
351-400				3	1.097 1/2	3,2	
415 1/2	1	415 1/2	1,1				
422				1	422	1,2	
970 1/2	1	970 1/2	2,6				
973 1/2				1	973 1/2	2,8	
Unbestimmbares	11 <sup>a</sup>	2.420	6,6	8 <sup>a</sup>	2.930 1/2	8,5	
	658 <sup>a</sup>	36.804 1/2 <sup>a</sup>	100	609 <sup>a</sup>	34.667 1/2 <sup>a</sup>	100	

<sup>1)</sup> Unter dieser Rubrik sind Befrachter mit sehr häufigen Namen zusammengeführt worden: 13 Anders, Andreas und Drewus mit Waren im Wert von 358 1/2 m. Lüb.; 8 Jacob mit Waren im Wert von 212 m. Lüb.; 10 Jesse mit Waren im Wert von 189 1/2 m. Lüb.; 20 Jesse Mickelssone und Jesse Nickelssone mit Waren im Wert von 423 m. Lüb.; 8 Peter mit Waren im Wert von 138 m. Lüb.; 17 Peter Jonesone mit Waren im Wert von 849 m. Lüb.; 8 Peter Mickelssone mit Waren im Wert von 249 1/2 m. Lüb. Man muß mit der Möglichkeit rechnen, daß sich unter jedem einzelnen dieser Namen mehr als ein Befrachter verbergen kann. Auch bei einigen anderen Namen muß man vielleicht mit derselben Möglichkeit rechnen.

<sup>2)</sup> Unter dieser Rubrik sind Befrachter mit sehr häufigen Namen zusammengeführt worden: 8 Andreas und Drewus mit Waren im Wert von 170 m. Lüb.; 10 Jacob mit Waren im Wert von 258 1/2 m. Lüb.; 7 Jesse mit Waren im Wert von 88 1/2 m. Lüb.; 5 Jesse Andersone mit Waren im Wert von 195 m. Lüb.; 10 Jesse Nickelssone mit Waren im Wert von 376 1/2 m. Lüb.; 11 Jesse Petersone mit Waren im Wert von 270 m. Lüb.; 6 Lasse mit Waren im Wert von 127 1/2 m. Lüb.; 9 Mickel und Nickel mit Waren im Wert von 285 1/2 m. Lüb.; 18 Peter Jonesone mit Waren im Wert von 739 1/2 m. Lüb.; 5 Torkel mit Waren im Wert von 222 m. Lüb.; 6 Tuke mit Waren im Wert von 197 1/2 m. Lüb.

<sup>3)</sup> Dazu 10 Befrachter ohne Warenangabe.

<sup>4)</sup> Hiervon sind im Pfundzollbuch unter der Rubrik „De Nestvede“, pag. 84, Waren im Wert von 858 1/2 m. Lüb. registriert und unter der Rubrik „Havene“, pag. 251, Waren im Wert von 3 715 m. Lüb.

<sup>5)</sup> Dazu 9 Befrachter ohne Warenangabe.

<sup>6)</sup> Hiervon sind im Pfundzollbuch unter der Rubrik „Nestwede“, pag. 116, Waren im Wert von 1 486 m. Lüb. registriert.

Die Pfundzollbücher ermöglichen es auch, in gewissem Maß einen Einblick in den Charakter des Handelsverkehrs zwischen Lübeck und Dänemark zu bekommen. So können sie zum Beispiel die Frage beantworten, in welchem Ausmaß der Handel von Großkaufleuten oder Kleinhändlern betrieben worden ist. Die Antwort bekommt man, wenn man die Befrachter nach dem Wert ihres Handels aufteilt. Das Resultat einer solchen Aufteilung geht aus Tabelle 6 hervor.

Eine ältere Forschung hat, ohne Zweifel mit Recht, die Grenze zwischen kleinen und mittleren Händlern einerseits und Großhändlern andererseits bei einem Handelsumsatz von 100 Mark gezogen<sup>21)</sup>. Die letztere Gruppe hat 1399 im Handel Lübeck—Dänemark aus 89 und 1400 aus 70 Personen bestanden. Die große Hauptgruppe der an diesem Handel beteiligten Kaufleute setzte sich jedoch aus kleinen und mittleren Händlern zusammen. Im Jahr 1399 sind es 561 gewesen, im Jahr 1400 528, also nur unbedeutend weniger. Die große Bedeutung, die diese letztere Gruppe von Kaufleuten gehabt hat, geht daraus hervor, daß in beiden Jahren mehr als die Hälfte des Handels von ihnen betrieben worden ist.

Noch einiges kann in diesem Zusammenhang aus den Pfundzollbüchern herausgelesen werden.

In späteren Zeiten wurde die Schifffahrt zwischen Lübeck und Dänemark bzw. anderen norddeutschen Häfen von Schiffen betrieben, die Eigentümer ihrer Schiffe waren und die von den Frachten lebten, die sie sich verdient hatten. Das Betreiben von Schifffahrt zwischen Norddeutschland und Dänemark war ein Beruf, der seinen Mann ernährte. Die Pfundzollbücher machen keine direkten Aussagen über die Verhältnisse, die in diesem Punkt um das Jahr 1400 vorgelegen haben. Sie lassen uns bis auf einige Ausnahmen im Unklaren darüber, ob die Schiffer selbst ihre Fahrzeuge besaßen, oder ob die Besitzer andere Personen waren, wie Adelsleute, Kaufleute oder Bauern, in deren Dienst die Schiffer standen. Indirekt geben die Pfundzollbücher jedoch gewisse Auskünfte, die wertvoll sind für die Beantwortung der Frage, ob und in welchem Ausmaß die Schifffahrt zwischen Lübeck und Dänemark um 1400 als Beruf betrieben worden ist.

Eines der im vorhergehenden Kapitel in bezug auf die Schifffahrt Lübeck—Dänemark gewonnenen Resultate ist die Tatsache, daß Schiffe, die einzelne Reisen gemacht haben, im Verkehr zwischen Lübeck und Dänemark überwogen haben. Die Anzahl der Befrachter dieser Schiffe wechselt. In vielen Fällen sind jedoch im Lübeck-Dänemark-Verkehr die Schiffer die einzigen Befrachter ihrer Schiffe gewesen. Das Gegenteil ist der Fall hinsichtlich der Verbindungen Lübecks mit den beiden anderen nordischen Reichen. Von den 473 Schiffen, die das Pfundzollbuch 1399 registriert, haben nicht weniger als 128 nur den Schiffer als Befrachter gehabt, und von den 542 Reisen, die diese Schiffe vermutlich gemacht haben, sind 154 von Schiffen mit dem Schiffer als einzigem Befrachter

<sup>21)</sup> Koppe, S. 126



gemacht worden. Im Jahr 1400 sind die entsprechenden Zahlen 398 im Pfundzollbuch registrierte Schiffe, die vermutlich 508 Reisen gemacht haben. Von diesen haben 105 Schiffe mit 137 Reisen den Schiffer als einzigen Befrachter gehabt. Hierzu kommt in diesen Jahren eine Reihe von Schiffen, die außer dem Schiffer nur einen oder zwei Befrachter gehabt haben. Der Wert der Schiffe mit dem Schiffer als einzigem Befrachter war gering. Er kann für die Jahre 1399—1400 für 95 bzw. 87 Schiffe angegeben oder berechnet werden:

Wert der Schiffe in m. Lüb.	Anzahl der Schiffe	
	1399	1400
1—18	75	65
19—36 <sup>22)</sup>	20	22

Auch der Wert der Ladung, die die Schiffe mit dem Schiffer als einzigem Befrachter an Bord gehabt haben, ist meist gering. Er hat 1399 pro Reise nur in 16 Fällen, 1400 nur in 12 Fällen 51 m. Lüb. überschritten. Bei den übrigen Schiffen hat er meist wesentlich unter diesem Wert gelegen. Die Pfundzollbücher geben auch oft an, mit was für Ladung diese Schiffer zwischen Lübeck und Dänemark gesegelt sind. Nach Lübeck sind sie meist mit einigen Pferden, Stieren, Schweinen und Ziegen oder einigen Tonnen Gerste, Hafer, Weizen, Butter, Fleisch, Schweinefleisch oder anderen landwirtschaftlichen Produkten gekommen. Von Lübeck sind sie mit irgendeiner Last oder einigen Tonnen Salz, Osmund oder anderem ausgesegelt.

Noch eine Beobachtung ist in diesem Zusammenhang von Interesse. Sie geht aus einem Vergleich zwischen den in den Pfundzollbüchern registrierten Namen der Schiffer hervor, die zwischen Lübeck und Dänemark bzw. Lübeck und anderen Ländern und Orten gesegelt sind. Von den rd. 280 Schiffen, die 1399 zwischen Lübeck und Dänemark gesegelt sind, findet sich nur eine geringe Anzahl unter den letztgenannten wieder. Keinen einzigen Dänemarkschiffer findet man unter den Schiffen, die nach Bergen, Stockholm und Söderköping gesegelt sind. Einer der Dänemarkschiffer ist auch nach Kalmar gefahren, einer nach Lödöse und nach den hier jedoch unvollständigen Pfundzollbüchern etwa zwanzig nach anderen Ostseehäfen. Während der Herbstmonate konzentrierte sich die Schifffahrt des Ostseegebietes auf die Schonischen Märkte. Im Jahr 1400 haben rd. 630 Schiffer die Verbindungen zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten unterhalten, und im Jahr 1399 waren es noch mehr. An diesem Schiffsverkehr haben die Schiffer, die zwischen Lübeck und Dänemark gesegelt sind, auch nicht in größerer Zahl teilgenommen. Nur etwa 40 von ihnen findet man im Jahr 1400 unter den Schiffen des Lübeck-Schonen-Verkehrs wieder.

<sup>22)</sup> Zu den Schiffen im Wert von 19—36 m. Lüb. sind auch Schiffe gerechnet worden, deren Schiffer für Schiff und Ware 1—2 Schill. Pfundzoll bezahlt haben. Der Wert dieser Schiffe dürfte häufig nicht größer als 1—18 m. Lüb. gewesen sein. — Der eine oder andere Schiffer hat in diesen Jahren über 2 Schill. an Pfundzoll für Schiff und Ware bezahlt. Der Schiffswert ist in diesen Fällen unbestimmbar.

Eine sehr große Anzahl von Schiffern ist also mit sehr kleinen Schiffen zwischen Lübeck und Dänemark gesegelt. Sie haben nur eine oder ein paar Reisen gemacht, und die Waren an Bord haben entweder ihnen selbst oder auch noch einer bzw. zwei anderen Personen gehört. Die meisten von ihnen sind für Reisen nach anderen Ländern und Orten nicht in den Pfundzollbüchern registriert. Diese Schiffer können die Schifffahrt kaum als Beruf und einzigen Broterwerb betrieben haben. In diesen Schiffern mit dänischen und auch deutschen Namen dürfte man dänische Bauern oder dänische und deutsche Kleinhändler in dänischen Städten, vielleicht auch in Lübeck, zu sehen haben. Sie haben ein kleines Schiff besessen, womit sie nach Lübeck gesegelt sind, um dort Vieh und landwirtschaftliche Produkte zu verkaufen, die entweder ihre eigenen waren oder auch einigen anderen Personen gehörten. Sie sind dann mit lübischen Waren zurückgefahren, manchmal auch im Ballast und mit barem Geld in der Tasche. Die Kleinhändler in Lübeck haben vielleicht ähnliche Handelsreisen in umgekehrter Richtung gemacht.

Der Handel zwischen Lübeck und Dänemark dürfte in der Zeit um 1400 in großem Ausmaß von Bauern und Kleinhändlern betrieben worden sein.

## 6.

Lübecks Handel nach *Norwegen* wurde Ende des 14. Jahrhunderts unter anderen Verhältnissen betrieben als sein Handel nach Dänemark. Er war nicht auf das ganze Land gerichtet. Lübecks gesamter direkter Handel auf Norwegen ging nach einer einzigen Stadt, nach Bergen, dem Stapelplatz für die Handelswaren von Nordnorwegen, vor allem für den norwegischen Fisch. Die deutschen Kaufleute der Stadt waren im deutschen Kontor organisiert, dessen führende Macht Lübeck war. Abgesehen von nur zwei sicheren Ausnahmen waren alle bekannten Altmeister, Beisitzer und Bevollmächtigten des Kontors in der Zeit von 1388 bis 1522 Lübecker<sup>23)</sup>.

Die lübischen Pfundzollbücher von 1398—1400 geben nur gelegentlich Aufschluß über den Warenaustausch zwischen Lübeck und Bergen. Der Schreiber hat meist nur den Wert in m. lüb. registriert. In einem älteren Pfundzollbuch — aus der Zeit von Anfang November 1369 bis Ende des Jahres 1370 — hat der Schreiber jedoch in der Regel auch die verzollten Warensorten gebucht. In seiner für die Erforschung des Handelsverkehrs zwischen Lübeck und Bergen grundlegenden Arbeit „Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik“ hat Friedrich Bruns zahlenmäßig klarlegen können, welche Bedeutung die verschiedenen Waren im Lübeck-Bergen-Handel gehabt haben. In der Ausfuhr von Lübeck ist das Mehl die vorherrschende Ware gewesen, daneben waren vor allem Textilien, Malz und Bier von Bedeutung. Die Einfuhr nach Lübeck hat in der Hauptsache aus Fisch bestanden<sup>24)</sup>.

<sup>23)</sup> Fr. Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer, S. XXII, IX.

<sup>24)</sup> Fr. Bruns, S. XXXII—V.



TABELLE 7

## Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Ausfuhr nach Bergen 1398

m. lüb.	Befrachter- zahl <sup>1)</sup>	Wert in m. lüb.	%
1-50	46	1.144	20,7
51-100	20	1.383	24,9
101-150	9	1.085	19,6
151-200	7	1.189 1/2	21,4
201-250	2	467 1/2	8,4
251-300	1	278	5,0
	85	5.547 <sup>2)</sup>	100

<sup>1)</sup> Von diesen zwei in Kompanie mit zwei anderen Befrachtern in bezug auf Waren im Wert von 293 m. lüb. Die Waren sind gleichmäßig auf die beiden Befrachter verteilt worden. Im Pfundzollbuch sind außerdem drei Befrachter ohne Waren- oder Zollangaben verzeichnet.

<sup>2)</sup> Darüber hinaus sind im Pfundzollbuch einige Waren ohne Wert- oder Zollangaben eingetragen. Sie sind von Fr. Bruns, a.a.O., S. XLII, verzeichnet worden. — Bruns, a.a.O., S. XLII, hat aus dem Pfundzollbuch die unbedeutend abweichende Summe 5 378 1/2 m. lüb. gewonnen.

Der Handel nach Bergen ist immer als einer der Lebensnerven in Lübecks ökonomischem Leben betrachtet worden. Die Pfundzollbücher machen es möglich, für eine Reihe von Jahren zahlenmäßig zu bestimmen oder mit einiger Sicherheit zu berechnen, wie groß der Gesamtumsatz dieses Handels in m. lüb. gewesen ist, mit Vorbehalt für die Unvollständigkeit der Pfundzollbücher in bezug auf die Registrierung der Ausfuhr von Lübeck.<sup>25)</sup>

	Ausfuhr	Einfuhr	Zusammen
1370 <sup>26)</sup>	11 058 1/2	10 586	21 644 1/2
1378	6 881	18 055 1/2	24 936 1/2
1379	7 564	17 629	25 193
1381	9 369	19 072	28 441
1384	8 017 <sup>27)</sup>	21 156 <sup>27)</sup>	29 173
1385	9 532 <sup>28)</sup>	11 344 <sup>28)</sup>	20 876
1398 (vom 2/6)	5 547	15 404	20 951 1/2
1399	8 608 <sup>27)</sup>	16 655 <sup>27)</sup>	25 263

<sup>25)</sup> Fr. Bruns, S. XXXI.

<sup>26)</sup> Von Anfang November 1368 bis Ende des Jahres 1370.

<sup>27)</sup> Teilweise berechnet.

<sup>28)</sup> Teilweise berechnet und vielleicht nicht auf das ganze Jahr bezogen.

Von diesen Jahren ist 1370 kein normales Jahr. Es ist das erste Friedensjahr nach dem durch den Krieg 1368—1369 verursachten Abbruch der Handelsbeziehungen. Die Ausfuhr nach Bergen ist größer, die Einfuhr von dort geringer als normal. Das Jahr 1385 scheint nicht ganz von der Buchführung im Pfundzollbuch erfaßt zu sein. Dasselbe gilt für das Jahr 1398, wo man erst am 2. Juni mit der Pfundzollerhebung begann. Der größte Teil der Ausfuhr nach Bergen fiel in einem normalen Jahr in den Frühling, der größte Teil der Einfuhr von dort in den Sommer und Herbst. Die Zahlen für 1398, und besonders die Zahlen für die Ausfuhr dieses Jahres, sind also als Mindestzahlen zu betrachten. In abgerundeten Zahlen hat der Handel Lübeck—Bergen nach den Pfundzollbüchern in den letzten drei Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts normal einen Gesamtumsatz von rd. 25 000—29 000 m. Lüb. gehabt. Der Wert der Einfuhr nach Lübeck hat bei 17 000—21 000 m. Lüb. gelegen.<sup>29)</sup>

Die Zahlen bezeugen einen nicht unbedeutenden Handel, sind aber nicht überwältigend groß. Ein Vergleich mit dem Umsatz von Lübecks Handel nach Dänemark und den Schonischen Märkten 1399—1400 ist von Interesse. Sieht man von kleineren Schwankungen ab, und von den Metallpreisen, die hier nicht von Bedeutung sind, war das Preisniveau in den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts ziemlich stabil.<sup>30)</sup> Die aus den Pfundzollbüchern gewonnenen Zahlen ergeben, daß Lübecks Handel nach Norwegen wesentlich geringer war als sein Handel nach Dänemark. Lübecks Handel nach den Schonischen Märkten war um ein Vielfaches größer.<sup>31)</sup>

<sup>29)</sup> Fr. Bruns, S. XXX—XLIV.

<sup>30)</sup> Koppe, S. 62

<sup>31)</sup> Über den Handel nach Dänemark und den Schonischen Märkten siehe oben S. 71, 64. — Kåre Lunden, *Hanseatane og norsk økonomi i seinmellomalderen*. Norsk historisk tidsskrift, 46, S. 97, hält es für berechtigt, davon auszugehen, daß der Bergen-Lübeck-Handel im ausgehenden 14. Jahrhundert einen sehr großen Teil des Hansehandels nach Norwegen und des norwegischen Außenhandels überhaupt umfaßt hat. Er meint, daß Lübeck Stapelplatz war und daß aller norwegische Fisch bis ins 15. Jahrhundert hinein über Lübeck nach dem westeuropäischen Kontinent ging. Die sich auf die lübischen Pfundzollbücher stützende Handelsstatistik soll für die Zeit 1369—1399 vollständig den Gedanken bestätigen, daß der Umfang des hansischen Handels nach Norwegen fast belanglos gewesen ist; die umgesetzten Warenmengen waren allzu klein, als daß der Handel mit ihnen von tiefgehender Wirkung für die breiten Lager der norwegischen Bevölkerung hätte sein können. Diese Resultate sind für die oft diskutierte Frage nach den Ursachen von „Norwegens Niedergang“ im Spätmittelalter von Bedeutung. Sie scheinen mir jedoch auf einer Überschätzung der wissenschaftlichen Tragfähigkeit der lübischen Pfundzollbücher zu beruhen. In den Büchern fehlt alles Getreide und Mehl, das von den Hansestädten der großen Getreide produzierenden Gebiete der Ostseeländer nach Lübeck hat eingeführt werden können. Diese Waren sind bei der Ausfuhr von den Hansestädten an der Ostsee und nicht in Lübeck bei einer eventuellen Ausfuhr von dort nach Bergen verzollt worden. Daß die gesamte norwegische Fischausfuhr nach Westeuropa über Lübeck gegangen sein soll, ist ebenfalls eine unwahrscheinliche Annahme. Die hansischen Kaufleute am Kontor in Bergen handelten nicht nur nach Lübeck. Sie trieben auch direkten Handel sowohl nach anderen Städten an der Ostsee wie nach Westeuropa. Der Umfang dieses Handels ist völlig unbekannt.



TABELLE 8

## Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Einfuhr aus Bergen 1398

m. lüb.	Befrachter- zahl <sup>1)</sup>	Warenwert in m. lüb.	%
1-50	44	1.382	8,9
51-100	26	1.713	11,2
101-150	13	1.620	10,5
151-200	6	1.069 1/2	6,9
201-250	12	2.685	17,4
251-300	5	1.359	8,8
301-350	2*	640 1/2	4,2
351-400	2	765	5,0
401-450	2	846	5,5
501-550	2	1.074	7,0
666	1	666	4,3
1.584	1*	1.584	10,3
	116	15.404*	100

1) Von diesen sind 10 namentlich genannte Befrachter in Kompanie mit je einem anderen namentlich genannten. Die Waren sind in diesen Fällen gleichmäßig auf die Befrachter verteilt worden. Bei einem namentlich genannten Befrachter „cum socio suo“ und zweien „cum sociis suis“ sind die Soziasse mit dem namentlich genannten Befrachter zusammengeführt worden.

Das Pfundzollbuch verzeichnet auch eine Anzahl von Befrachtern — teilweise durchstrichen — ohne Waren- oder Zollangaben und eine unbedeutende Menge von Waren ohne angegebenen oder berechenbaren Wert.

2) Einer von diesen ist Johannes Blanke „cum sociis suis“, der Waren im Wert von 330 m. lüb. verzollt hat.

3) Hannes Schuttorp „cum sociis suis“.

4) Bruns, S. XLII, hat für die Einfuhr nach Lübeck von Bergen 15 005 1/2 m. lüb. errechnet. Der Unterschied in unseren Berechnungen dürfte darauf beruhen, daß Bruns zwei durchstrichene Posten von zusammen 740 m. lüb. mit dem Vermerk „tenetur“ nicht eingerechnet hat. Die Streichungen bedeuten jedoch nicht, daß die Posten wegfallen sollen, sondern daß der Zoll bezahlt worden ist. Bruns, a.a.O., S. XLII, hat außerdem Herman Liding für eine Einfuhr im Wert von 440 m. lüb. aufgeführt. Ich habe nur eine Angabe, pag. 204, gefunden, laut der er für Waren von Bergen 3 1/2 Schill. an Zoll bezahlt hat, also für Waren im Wert von 63 m. lüb., fernerhin eine Angabe über einen Posten von 378 m. lüb., der jedoch zum folgenden Jahr gehört, nach dem 22. Februar. Bruns hat auch Hannes Schuttorp und seine Soziasse für eine Einfuhr von 1 548 m. lüb. aufgeführt. Der entrichtete Zoll, 5 1/2 m. lüb., ergibt jedoch einen Warenwert von 1 584 m. lüb.

Auch der Handel Lübecks nach Bergen hat sich von dem nach Dänemark unterschieden. Das tritt klar hervor, wenn man eine Aufteilung der Befrachter nach dem Wert ihres Handels im Jahr 1398, dem einzigen Jahr, für das die Pfundzollbücher eine solche Aufteilung zulassen, vornimmt.

Im Warenverkehr Lübeck—Dänemark entfällt mehr als die Hälfte des Handels auf kleine und mittlere Kaufleute, deren Gesamtumsatz sich unter 101 m. lüb. gehalten hat. In der Ausfuhr von Lübeck nach Bergen haben diese Händler eine bedeutende Rolle gespielt. Ihre Anzahl ist groß, 66 von 85, und sie sind für 45,6% der Ausfuhr verantwortlich gewesen.

In der Einfuhr von Bergen nach Lübeck haben die kleinen und mittleren Kaufleute dagegen eine untergeordnete Rolle gespielt. Ihre Anzahl ist auch hier groß, 70 von 116, aber sie sind nur für 20,1% der Einfuhr verantwortlich gewesen.

Am gesamten Handel — sowohl Ausfuhr wie Einfuhr — sind ebenfalls viele kleine und mittlere Kaufleute beteiligt, 110 von 170, aber es entfallen nur 23,5% des Gesamtumsatzes auf sie. Die Großkaufleute haben Lübecks Bergenhandel beherrscht. Auf sechs Kaufleute entfallen 4 537½ m. lüb. dieses Handels, d. h. beinahe ebensoviel wie auf die 110 Kleinhändler (4 910 m. lüb.).

8.

Lübecks Handel nach Schweden ist auf vier Städte eingestellt gewesen: Stockholm, Kalmar, Söderköping und Lödöse.

Der Schreiber hat nur für Stockholm die Ausfuhr nach und die Einfuhr von dort auseinandergelassen. Für die drei anderen Städte kann nur der Gesamtumsatz des Handels festgestellt werden. Die Anzahl der Händler und der Gesamtumsatz des Handels in den Jahren 1399—1400 geht aus Tabelle 10 hervor.

Die Tabelle zeigt, daß Stockholm der Hauptort für Lübecks Handel nach Schweden war. Der Handel nach Stockholm hat im Jahr 1399 einen wesentlich größeren Umsatz gehabt als der nach Kalmar, Söderköping und Lödöse zusammen. Kalmar und Söderköping haben ungefähr die gleiche Bedeutung für den Lübecker Handel gehabt. Von den vier Städten hatte Lödöse die geringste Bedeutung.

Lübecks Ausfuhrwaren nach den schwedischen Städten können an Hand der Pfundzollbücher 1399—1400 nicht festgestellt werden. Der Schreiber hat meist nur den Wert der Waren angegeben, mit einer Ausnahme, der Salzausfuhr. Die in den Pfundzollbüchern registrierte Salzausfuhr ist in Tonnen gerechnet folgende:<sup>22)</sup>

(Forts. S. 82)

<sup>22)</sup> Die Salzausfuhr nach Schweden betrug 1398 (ab 2. Juni) in Tonnen:

Stockholm	130
Kalmar	1 258
Söderköping	990
Lödöse	157



TABELLE 9

## Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Handel nach Bergen 1398

m. lüb.	Befrachter- zahl	Warenwert in m. lüb.	%
1-50	72	1.953 1/2	9,4
51-100	38	2.957 1/2	14,1
101-150	19	2.540	12,1
151-200	11	1.901 1/2	9,1
201-250	11	2.415	11,5
251-300	6	1.636 1/2	7,8
301-350			
351-400	2	757 1/2	3,6
401-450	3	1.281	6,1
451-500	2 <sup>1)</sup>	972 1/2	4,6
501-550	3	1.583	7,6
653 1/2	1	653 1/2	3,1
717	1	717	3,4
1.584	1	1.584	7,6
	170	20.951 1/2	100

<sup>1)</sup> Zwei Befrachter haben den Namen Osterwik. Der eine ist mit 140 m. lüb. zur Gruppe „101-150“, der andere, „Osterwik cum socio suo“, mit 496 1/2 m. lüb. hier angeführt worden.

TABELLE 10

Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Handel nach Schweden 1399-1400<sup>1)</sup>

	1399		1400	
	Befrachter- zahl	Warenwert in m. lüb.	Befrachter- zahl	Warenwert in m. lüb.
Lübeck-Stockholm	71	6.920 <sup>a</sup>	40	3.808 <sup>a</sup>
Stockholm-Lübeck	119 <sup>a</sup>	11.484 <sup>a</sup>	109 <sup>a</sup>	9.021 <sup>a</sup>
Lübeck-Stockholm-Lübeck	144	18.404	122	12.829
Lübeck-Kalmar-Lübeck	71	5.797	61 <sup>a</sup>	6.191
Lübeck-Söderköping-Lübeck	58	3.961	66 <sup>10)</sup>	5.164 1/2
Lübeck-Lödöse-Lübeck	51	3.195 <sup>a</sup>	37 <sup>11)</sup>	2.232 1/2 <sup>12)</sup>

<sup>1)</sup> Laut Pfundzollbuch 1398, das am 2. Juni beginnt, ist die Anzahl der Befrachter und der Gesamtumsatz des Handels wie folgt gewesen:

Lübeck-Stockholm	48	4 341 1/2
Stockholm-Lübeck	112	9 494 1/2

Lübeck—Stockholm—Lübeck	129	13 836
Lübeck—Kalmar—Lübeck	55	3 544½
Lübeck—Söderköping—Lübeck	61	3 433½
Lübeck—Lödöse—Lübeck	39	2 081

Koppe, S. 6, hat Lübecks Ausfuhr nach Stockholm 1398 auf 5 490 m. Lüb. berechnet und die Einfuhr auf 9 440 m. Lüb. Der Unterschied unserer Ergebnisse dürfte vor allem darauf beruhen, daß Koppe, S. 252, ein Schiff — Schiffer Scherf — das im Pfundzollbuch, pag. 4, unter Wismar registriert ist, als ein „von Lübeck über Wismar nach Stockholm fahrendes Schiff“ rechnet. Vier von seinen Befrachtern verzollten Waren im Wert von 907 m. Lüb. Sie sind als nach Stockholm handelnde Kaufleute bekannt, und Scherf ist in demselben Jahr als Stockholmschiffer bekannt. Die verzollten Waren sind darum von Koppe als Ausfuhrwaren nach Stockholm gerechnet worden. Koppe, S. 230, 201, 210, 252. Zwei von diesen Befrachtern haben jedoch laut Pfundzollbuch 1398 Handel nach Wismar getrieben. Das Pfundzollbuch teilt nichts mit über eine Reise Scherfs von Wismar nach Stockholm, und es scheint darum unsicher, ob die Waren von Scherfs Schiff Ausfuhrwaren nach Stockholm gewesen sind. — Für einige Befrachter (Peter van der Linde, Hermen Syrenberch und Ghunter) ist der Zoll teilweise an einer Stelle gebucht: „de diversis (aliis) navibus dedit“. Posten, die man für diese Befrachter gebucht und durchgestrichen hat, sind nicht mitgerechnet worden. Die Streichung bedeutet, daß der Zoll bei anderer Gelegenheit entrichtet worden ist. — Auf pag. 310 findet man die Notiz: „Werner Hoep de bonis suis dedit 6½ mk“, einem Warenwert von 1 872 m. Lüb. entsprechend. In den Stockholmer Listen sind 16 Last Osmund ohne Zollangabe aufgeführt. Sie dürften einen Wert von 312 m. Lüb. gehabt haben. Vom Rest, 1 560 m. Lüb., ist die eine Hälfte der Ausfuhr nach Stockholm zugeführt worden, die andere Hälfte der Einfuhr nach dort. — Drei Befrachter ohne Warenangabe sind nicht zu den 112 von Stockholm gezählt worden. — Dazu von Stockholm 2 Schimmesen ohne Wert- oder Zollangabe. — Für Kalmar kommt ein Befrachter ohne bewertete Waren (1 Schimmesen) hinzu.

<sup>2)</sup> Dazu 1 Terling und 2 Faß Wein ohne Wertangabe und ein Posten ohne angegebenen Wert. Koppe, S. 6, hat die Zahl 7 150 m. Lüb.

<sup>3)</sup> Dazu 3 Befrachter ohne Warenangabe.

<sup>4)</sup> Dazu 2 Schimmesen ohne Wertangabe. Koppe, S. 6, hat die Zahl 11 950 m. Lüb.

<sup>5)</sup> W. Koppe, Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert, S. 7, hat die Zahl 3 278½ m. Lüb. Eine Addition seiner Posten ergibt 3 167½ m. Lüb.

<sup>6)</sup> Dazu 3 Posten ohne Warenangabe und „1 tonna“, „2 tonnæ cum mercioniis“ und „de sale“ ohne berechenbaren Wert. Pag. 150 hat das Pfundzollbuch die Angabe: „Peter van der Lynden de diversis navibus de Flandria et versus Flandriam, de Holmis et versus Holmis dedit 6½ mk, 12 sk“. Ein Viertel dieses Warenwertes, 522 m. Lüb., ist dem Lübeck-Stockholm-Handel Peter van den Lyndens zugeführt worden und ein Viertel seinem Stockholm-Lübeck-Handel. — Koppe, S. 6, hat die Zahl 4 150 m. Lüb.

<sup>7)</sup> Dazu ein Befrachter ohne Warenangabe.

<sup>8)</sup> Dazu 14 Schimmesen, 10 pecia, 18 pecia Butter und Osmund, 1 Tonne bereven, eine Tonne und ein „kip hude“ ohne Wertangabe. Koppe, S. 6, hat die Zahl 8 840 m. Lüb.

<sup>9)</sup> Dazu ein Befrachter und 3 Posten ohne Warenangabe.

<sup>10)</sup> Dazu ein Befrachter ohne Warenangabe.

<sup>11)</sup> Dazu 2 Schiffer „de schuta (navi) et bonis“.

<sup>12)</sup> Koppe, Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert, S. 7, hat die Zahl 2 265½ m. Lüb.



	1399	1400
Stockholm	384	648
Kalmar	1 533	1 785
Söderköping	978	1 176 <sup>33)</sup>
Lödöse	210	432
	3 105	4 041

Die Salzausfuhr von Lübeck ist nach den Pfundzollbüchern 1399—1400 vor allem nach Kalmar und Söderköping gegangen. Drei Jahrzehnte früher war sie viel größer und Stockholm war einer der großen Salzabnehmer. Die Einfuhr kann an Hand des Pfundzollbuches von 1368 wie folgt in Tonnen berechnet werden:<sup>34)</sup>

Stockholm	3 147
Kalmar	2 263
Söderköping	4 490
	9 900

Es ist nicht ganz ausgeschlossen, daß der Rückgang der Salzausfuhr Lübecks, besonders nach Stockholm, dadurch verursacht worden ist, daß das Baiensalz Ende des 14. Jahrhunderts in Schweden Absatz gefunden hatte. Sowohl Lübeck wie Reval und Danzig handelten in den Jahrzehnten um 1400 mit Baiensalz.<sup>35)</sup>

Die Einfuhr Lübecks von Schweden hat der Schreiber bei Kalmar, Söderköping und Lödöse so gut wie ausschließlich als „bona“ oder in Markwert registriert. Die Angaben über die Art der Waren sind rein sporadisch und erlauben keine Schlußfolgerungen weder hinsichtlich der Waren, die dieser Handel umfaßt noch hinsichtlich der Bedeutung, die die einzelnen Waren gehabt haben. Anders verhält es sich mit der Einfuhr nach Lübeck von Stockholm, der einzigen, die prinzipiell vollständig registriert ist. In den Jahren 1399 und 1400 hatte diese einen Wert von 11 484 bzw. 9 021 m. Lüb. Als „bona“

<sup>33)</sup> Die Buchführung ist unklar. Möglicherweise betrug die Salzausfuhr 1 646 Tonnen.

<sup>34)</sup> Lechner, S. 91, 143, 196, 277: Der Salzpreis betrug vor dem 24. Juni 1368 meist 10 m. Lüb., nach dem 24. Juni meist 12 m. Lüb. Von dem Sammelposten „pannus“ und Salz ist bei der Berechnung die Hälfte dem Salz zugeführt worden. K. J. Kumlien, Sverige och hanseaterna, S. 319, hat die Angaben der Lastzahlen bei Koppe, S. 57, in Tonnen umgerechnet, „nach der für Lübeck gebräuchlichsten Berechnung von 18 Tonnen pro Last“, und für die Jahre 1368 und 1369 eine Ausfuhr nach Stockholm von 5 400 bzw. 3 600 Tonnen bekommen. Sowohl 1368—1369 wie 1398—1400 wird jedoch in den Pfundzollbüchern mit 12 Tonnen pro Last gerechnet. Diese Tatsache geht daraus hervor, daß im Jahr 1368 eine Last mit 9 m. Lüb., 4 Tonnen mit 3 m. Lüb. bewertet werden, in den Jahren 1398—1400 eine Last mit 12 m. Lüb. und 9 Tonnen mit 9 m. Lüb.

<sup>35)</sup> A. A g a t s, Der hansische Baienhandel, S. 38, 52, 56, 57.

und in Markwert hat der Schreiber hiervon für jenes Jahr 1595½ m. Lüb. registriert, für dieses 2 128½ m. Lüb. Die ganze übrige Einfuhr ist spezifiziert. Lübecks Einfuhr von Stockholm hat folgenden Wert in m. Lüb. gehabt:

	1399	1400
Osmund	8 188	4 590
Kupfer	rd. 460	224½
Butter, 130 Tonnen à 3 m. Lüb.	390	774
Käse	—	12
Tran	223	423
Hechte	—	16
Hanf	24	—
Pelzwerk	81	15
Leder	48	—
Häute	54	114½
Schimmesen	415	640½
Teer	—	18
Reventonne	—	60
Salz	—	5
Vas stales	6	—
Bargeld und Unspezifiziertes	1 595½	2 128½
	11 484½	9 021

Die dominierende Einfuhrware war 1399—1400 das Osmund. Im Jahr 1399 machte sie 71% und 1400 50% der Einfuhr Lübecks von Stockholm aus, vielleicht sogar noch mehr. Osmund kann in den nicht spezifizierten Waren mit einbegriffen sein. Andere Waren sind von geringer Bedeutung gewesen, auch wenn gewisse Mengen von ihnen in den nicht spezifizierten Waren enthalten sein sollten. Der Wert dieser letzteren war nicht groß.

Über Lübecks Einfuhr von Stockholm macht auch das Pfundzollbuch von 1368 Angaben, und zwar die folgenden:<sup>36)</sup>

<sup>36)</sup> Im Pfundzollbuch von 1368 hat der Schreiber bisweilen nur die Namen der Befrachter eingetragen, viele mit einem „tenetur“ versehen und durchstrichen. Eine Erklärung hierfür gibt Lechner, S. 34. Betreffs der Zahlen siehe auch Lechner, S. 139, 192, 274, 276. Osmund, Kupfer, Butter, Schweinefleisch, Pelzwerk und Verschiedenes sind im Pfundzollbuch zu einem Betrag von 5 272 m. Lüb. zusammengefaßt. Der Betrag ist, wie unbefriedigend das auch sein mag, gleichmäßig auf die verschiedenen Waren verteilt worden. Diese Methode ist auch an anderen Stellen angewandt worden. — Angaben über den Warenwert fehlen manchmal im Pfundzollbuch. Er ist nach im Buch vorkommenden Werten berechnet worden: Osmund auf 30 m. Lüb. die Last, Kupfer auf 10 m. Lüb. die Mese, Butter auf 4 m. Lüb. die Tonne. Hierdurch entsteht eine etwas höhere Endsumme als bei Lechner, S. 409. — Zu den hier verzeichneten Waren kommen einige ohne angegebenen oder hier berechneten Wert. — Zwei der unter dem Konto „Stockholm oder Gotland“ gebuchten Schiffe sind von Stockholm gekommen. Lechner, S. 274.



	m. Lüb.		m. Lüb.
Osmund	2 639 <sup>37)</sup>	Tuch und Wachs	818
Kupfer	2 025	Pelzwerk	657
Butter	7 840 <sup>38)</sup>	Häute	82
Schweinefleisch	21	Schirmesen	603
Malz	360	Stahl	12
Mehl	101	Mühlstein	28
Tran	239	Falken	50
Talg	137	Reventonne	727
Flachs	60	Diverse Sammelposten,	5 658½
Tuch	229	angegeben in m. Lüb.	
			22 286½

Lübecks Ausfuhr nach Stockholm hat in demselben Jahr einen Wert von 12 488 m. Lüb. gehabt<sup>39)</sup>. Der Gesamtumsatz des Handels betrug somit 34 774 m. Lüb.

Lübecks Handel nach Stockholm 1368 ist seiner Größe nach in den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts einzigdastehend. Er ging schon in den folgenden Jahren zurück. Es sind Pfundzollbücher sowohl für das Jahr 1369 wie für die Jahre 1378, 1379, 1381, 1383—1385 und 1398—1400 erhalten. Sie geben folgende Werte in m. Lüb. für den Handel Lübeck-Stockholm an<sup>40)</sup>:

<sup>37)</sup> Außerdem ist Osmund mit einem berechneten Wert von 75 m. Lüb. unter „Schweden oder Gotland“ gebucht und mit einem Wert von 520 m. Lüb. unter „Gotland“.

<sup>38)</sup> Außerdem ist Butter im Wert von 1 300½ m. Lüb. unter dem Konto „Schweden oder Gotland“ gebucht und im Wert von 130 m. Lüb. unter „Stockholm oder Gotland“.

<sup>39)</sup> Lechner, S. 406. Der Wert von Lübecks Ausfuhr nach Stockholm ist 1368 wesentlich größer gewesen als 1369 und 1398—1400. Die Ursache dürfte die sein, daß 1368, im ersten Jahr des Pfundzollens, auch Waren von unverzollten Lagern ausgeführt wurden.

<sup>40)</sup> Koppe, S. 6 und oben S. 80. Koppe hat die Einfuhr von Stockholm mit in der „versus-Oldesloe“-Liste registrierten Waren ergänzt, sofern diese nun Stockholmer Händlern gehört haben. „Daß gelegentlich Ladungen, die aus Stockholm in Lübeck ankamen und sofort in Richtung Oldesloe—Flandern weiter geleitet wurden, in den Zollisten für Oldesloe anstatt von Stockholm erscheinen, erklärt sich zwanglos.“ Dies ist eine Annahme ohne Stütze im Quellenmaterial. Es ist nicht bekannt, daß von Stockholm eingeführte Waren unmittelbar nach Oldesloe—Flandern weitertransportiert wurden. In der „versus-Oldesloe“-Liste gebuchte Waren müssen von Lagern in Lübeck ausgeführt worden oder auf dem Landweg dorthin gelangt sein. Durch diese Ergänzung mit der „versus-Oldesloe“-Liste ist die von Koppe errechnete Summe für die schwedische Kupfereinfuhr 1368 im Wert von rd. 4 300 m. Lüb. und 1369 im Wert von rd. 5 500 m. Lüb. zu hoch geworden.

	Nach Stockholm	Von Stockholm	Zusammen
1369	5 980	10 440	16 420
1378			17 530
1379			15 170
1381			17 700
1383			20 800
1384			17 200
1385			17 500
1398	4 341½	9 494½	13 836
1399	6 920	11 484	18 404
1400	3 808	9 021	12 829

Nur in zwei Jahren, 1383 und 1399, hat der Warenverkehr zwischen Lübeck und Stockholm einen Gesamtumsatz von rd. 18 500—21 000 m. Lüb. erreicht. In den anderen Jahren hat der Gesamtumsatz zwischen rd. 13 000 und 18 000 m. Lüb. geschwankt. Die Warenpreise sind in den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts einigermaßen stabil gewesen. Der Kupferpreis ist jedoch gestiegen, der Osmundpreis gefallen. Der normale Handel hat einen Gesamtumsatz von rd. 13 000—21 000 m. Lüb. gehabt<sup>41)</sup>. Einzigdastehend ist auch der große Handel nach Kalmar und Söderköping im Jahr 1368. Die Ausfuhr nach Kalmar hatte einen Wert von 4 140 m. Lüb., die nach Söderköping einen Wert von 6 057½ m. Lüb. Der Wert der Einfuhr war 6 177<sup>1</sup>/<sub>10</sub> bzw. 7 692 m. Lüb.; Ausfuhr und Einfuhr zusammen betragen somit für Kalmar 10 317 m. Lüb. und für Söderköping 13 749½ m. Lüb.<sup>42)</sup>. Der Gesamtumsatz von Lübecks Handel nach ganz Schweden hat also 58 840 m. Lüb. betragen.

Der Handel Lübeck-Stockholm des Jahres 1368 hat schon seit langem das Interesse der Forschung auf sich gezogen. Besonders gilt das für die große Buttereinfuhr von Stockholm. Die Einfuhr hat einen Wert von 7.840 m. Lüb. gehabt, was, wenn man den Wert einer Tonne Butter auf 4 m. Lüb. berechnet, 1 960 Tonnen entspricht. Auch von Kalmar und Söderköping sind 1368 bedeutende Quantitäten Butter nach Lübeck eingeführt worden; von Nyköping eine kleinere Menge. Von Kalmar sind 654 Tonnen im Wert von 2 617 m. Lüb. eingeführt worden, von Söderköping 865 Tonnen im Wert von 3 461 m. Lüb. und von Nyköping 68 Tonnen im Wert von 271½ m. Lüb. Hierzu kommt Butter, die unter den Konten „Schweden oder Gotland“ und „Stockholm oder Gotland“ im Wert von 1 427½ m. Lüb. gebucht ist. Wenn man damit rechnet, daß die Hälfte dieser Butter aus Schweden gekommen ist, sind

<sup>41)</sup> Koppe, S. 3, 8, hat die Auffassung, daß der Lübeck-Stockholm-Handel in der Zeit 1398—1400 absinkt, ja, sogar auffallend niedergeht. Diese Auffassung dürfte nicht haltbar sein. Die niedrige Umsatzzahl für das Jahr 1398 dürfte dadurch erklärt werden können, daß das Pfundzollbuch nicht das ganze Jahr umfaßt, sondern nur die Zeit vom 2. Juni ab; die Umsatzzahl für 1399 ist die zweithöchste der Jahre 1369—1399. Nur für das Jahr 1400 kann ein Rückgang festgestellt werden, ob zufällig oder nicht, bleibt dahingestellt.

<sup>42)</sup> Lechner, S. 406, 408.



im Jahr 1368 3 726 Tonnen Butter im Wert von 14 904 m. lüb. nach Lübeck eingeführt worden. Aus den Zahlen darf man jedoch nicht den Schluß ziehen, daß Schweden normalerweise ein Großexporteur von Butter nach Lübeck gewesen ist. Schon im folgenden Jahr, 1369, sinkt Lübecks Buttereinfuhr von Schweden auf einen berechneten Wert von 6 086 m. lüb., und in den Jahren 1399 und 1400 beträgt der Wert der Buttereinfuhr von Stockholm, der einzigen Stadt, über die Angaben vorliegen, nur 390 bzw. 774 m. lüb.<sup>43)</sup>. Quantitativ ist der Rückgang der Buttereinfuhr jedoch nicht so groß gewesen wie diese Zahlen angeben. Der Butterpreis betrug 1399—1400 3 m. lüb. die Tonne, 1368 4 m. lüb. und 1369 3—3½ m. lüb. die Tonne. Die große Buttereinfuhr von Schweden nach Lübeck ist eine einmalige Erscheinung gewesen. Dasselbe gilt für die hohen Wertzahlen der übrigen Aus- und Einfuhr nach und von Schweden im Jahr 1368. Sie lassen sich durch die politischen Verhältnisse in diesen Jahren erklären. Normalerweise war Dänemark der Butterlieferant Lübecks<sup>44)</sup>. 1368 und 1369 lagen indessen Lübeck und Dänemark miteinander im Krieg, und das dadurch veranlaßte Handelsverbot wurde aufs strengste überwacht. Lübecks Handel ist in diesen Jahren in höherem Grade als normal auf die schwedischen Städte eingestellt gewesen.

Lübecks Einfuhr von Osmund ist in den Jahren 1399 und 1400 stark gestiegen, wenn man sie mit den Verhältnissen von 1368 vergleicht. Quantitativ ist die Steigerung um etliches größer als die Zahlen angeben. Der Osmundpreis betrug 1368 2½ m. lüb. das Faß. In den Jahren 1399 und 1400 war er auf 1½ m. lüb. gesunken.

Lübecks Kupfereinfuhr von Stockholm war 1399 und 1400 unbedeutend. Sie hatte einen Wert von rd. 460 bzw. 224½ m. lüb., und größere Kupfermengen können kaum in den unspezifizierten Waren mit einbegriffen sein. Im Jahr 1368 war sie größer, hatte aber nur einen Wert von 2 025 m. lüb. Gewisse Quantitäten Kupfer können jedoch in den unspezifizierten Waren

---

<sup>43)</sup> Die Buttereinfuhr von Gotland ist für die Jahre 1368 und 1369 auf 2 961 und 2 498 m. lüb. berechnet worden. Gotland war in diesen Jahren kein schwedisches Land und ist oben nicht mitgerechnet worden. Etwas abweichende Zahlen bei Koppe, S. 45.

<sup>44)</sup> Norwegen ist nicht, wie man bisweilen gemeint hat, ein Großexporteur von Butter nach Lübeck gewesen. Im Pfundzollbuch 1369—1370 ist kein Butterimport von Norwegen registriert, und im Wert der unspezifizierten Waren läßt sich kein Großimport von Butter unterbringen. Bruns, S. XXXV. J. Schreiner, *Pest og prisfall i senmiddelalderen*, S. 80, vertritt die Auffassung, daß "mit augenscheinlicher Gewißheit hervorgeht, daß der Rückgang in der schwedischen Buttersausfuhr gegen Ende des 14. Jahrhunderts nicht durch eine gesteigerte Einfuhr nach Lübeck von Dänemark oder Schonen ausgeglichen wurde. Als Lieferanten spielten jedenfalls die dänischen Gebiete um den Sund um 1400 eine ganz untergeordnete Rolle". Die Auffassung gründet sich auf die Angaben der Pfundzollbücher über die Schonischen Märkte und ist richtig für die beiden Monate, in denen diese stattfanden. Schreiner hat jedoch nicht gewußt, daß die Pfundzollbücher besondere Konten für Lübecks Handel nach Dänemark haben. Vgl. J. Schreiner, *Bemerkungen zum Hanse-Norwegen-Problem*. HansGbl. 72, S. 71, Grethe Authén Blom, *Hansestäderna och Norden*, S. 28.

enthalten sein. Sie sind vielleicht mit Recht auf rd. 800 m. lüb. geschätzt worden<sup>45)</sup>. Das Pfundzollbuch von 1368 verzeichnet auch unter den Konten „Gotland“, „Schweden oder Gotland“ und „Gotland oder Stockholm“ eine Kupfereinfuhr von zusammen 1 091 m. lüb. Gotland war 1368 kein schwedisches Land und produzierte auch kein Kupfer. Man kann nicht sagen, woher das von dort ausgeführte Kupfer gekommen ist, ob von Falun oder von Ungarn. Falls es von Schweden gekommen sein sollte, würde die Ausfuhr von Schweden 1368 einen Wert von 3 916 m. lüb. gehabt haben. Der Kupferpreis war jedoch 1368 nicht der gleiche wie 1399 und 1400. Im ersteren Jahr betrug er 10 m. lüb. für das Schiffspfund und in den beiden letzteren Jahren  $12\frac{1}{2}$ — $13\frac{1}{2}$  bzw. 12—13 m. lüb.<sup>46)</sup>. Quantitativ ist somit 1399—1400 Lübecks Einfuhr von Kupfer kleiner gewesen als die Zahlen ausweisen.

Lübeck hat 1368 sowie 1399 und 1400 Kupfer von Schweden eingeführt. Die Einfuhr ist jedoch von keinem bedeutenden Umfang gewesen. Das meiste Kupfer, mit dem die Kaufleute der Hansestädte zu dieser Zeit im Ostseengebiet handelten, kam nicht aus Schweden und den Kupferbergwerken Faluns. Es kam aus Ungarn und wurde vor allem von den preußischen Städten ausgeführt. Das Thornener Pfundzollbuch 1370—1371 ist in dieser Beziehung aufschlußreich. Es ist unvollständig und enthält nur 297 Aufzeichnungen. Nach diesen ist in Thorn für Kupfer Pfundzoll im Wert von rd. 14 260 Mark preußisch bezahlt worden, was rd. 9 500 m. lüb. entspricht<sup>47)</sup>. Das Kupfer ist zum großen Teil mit osteuropäischen Waren zusammen verladen und darum bei der Ausfuhr von Thorn verzollt worden. Schwedisches Kupfer wäre bei der Einfuhr nach Thorn verzollt worden. Wieviel Kupfer von Danzig und anderen preußischen Städten ausgeführt worden ist, weiß man nicht<sup>48)</sup>.

## 9.

Schließlich sei die Frage gestellt: ist Lübecks Handel nach Schweden von Kleinhändlern oder von Großhändlern betrieben worden? Die Antwort gibt eine Aufteilung der Befrachter nach dem Wert ihrer von Lübeck ausgeführten und nach dort eingeführten Waren.

<sup>45)</sup> Koppe, S. 21. Über Koppes Berechnung der Kupfereinfuhr vgl. auch S. 19.

<sup>46)</sup> Koppe, S. 62.

<sup>47)</sup> Eine mass. cupri hat im Pfundzollbuch einen etwas wechselnden Wert. Sie ist hier mit 4 mark preussisch berechnet worden.

<sup>48)</sup> Rocznik Gdąński, VII i VIII, S. 281. Die auch hier gedruckte Quellschrift „Hiesige Thornsche Kaufleute aus dem 14ten Jahrhundert u. veracciz. Waaren gezahltes Pfundgeld“ bucht auch eine Kupferausfuhr von hohem Wert. In Lübecks Pfundzollbuch 1368 ist ein Befrachter, dominus Hindrich de Loo, verzeichnet, der für 84 Mesen Kupfer mit einem berechneten Wert von 840 m. lüb. Pfundzoll in Danzig bezahlt hat. Lechner, S. 123, Nr. 244. In zwei zufällig bewahrten Pfundzollquittungen von Danzig 1368 ist eine nicht berechenbare Menge Kupfer gebucht. Auch von Stralsund und Stettin ist im gleichen Jahr Kupfer nach Lübeck ausgeführt worden, aus der ersteren der beiden Städte Kupfer und Osmund im Werte von  $1\ 434\frac{2}{3}$  m. lüb. Lechner, S. 329, Nr. 43, 45; S. 354, Nr. 8, 9; S. 357, Nr. 13, 19, 24.



TABELLE 11

## Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Ausfuhr nach Stockholm 1399-1400

m. Lüb.	1399			1400		
	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%
1-50	36	856	12,5	20	484 1/2	12,8
51-100	18	1.169 1/2	16,9	9	700 1/2	18,5
101-150	9	1.062 1/2	15,3	5	660	17,3
151-200	2	394 1/2	5,7	2	313 1/2	8,2
201-250			0	1	208 1/2	5,4
251-300	1	294	4,2	1	256	6,7
301-350	1	330	4,8			0
351-400			0			0
401-450			0			0
451-500			0	1	465	12,2
501-550	2	1.081	15,6			0
576	1	576	8,3			0
720			0	1	720	18,9
1.156 1/2	1	1.156 1/2	16,7			
Zusammen	71	6.920	100	40	3.808	100

TABELLE 12

## Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Einfuhr aus Stockholm 1399-1400

m. Lüb.	1399			1400		
	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%
1-50	73	1.889	16,5	65	1.624	18,1
51-100	23	1.705	14,8	24	1.746	19,3
101-150	5	571	5,0	8	966	10,7
151-200	6	1.052	9,2	2	343	3,8
201-250	4	876	7,6			0
251-300	1	291	2,5	5	1.423	15,8
301-350			0			
351-400	1	360	3,1	2	729	8,1
401-450	1	427	3,7			0
451-500	1	452	3,9			0
501-550	1	543	4,7	1	531	5,9
558	1	558	4,9			0
717				1	717	7,9
942				1	942	10,4
1.134	1	1.134	9,9			
1.626	1	1.626	14,2			
Zusammen	119	11.484	100	109	9.021	100

Aus den Tabellen 11—16 geht hervor, daß die kleinen und mittleren Frachtposten im Handelsverkehr nach Stockholm relativ zahlreich gewesen sind. Im Jahr 1399 waren es 103 von 144 und 1400 waren es 90 von 122. Die kleinen und mittleren Händler haben aber nicht, wie im Warenverkehr nach Dänemark, den größeren Teil des Handels beherrscht. Die ökonomische Macht hat im Handel nach Stockholm wie in dem nach Bergen bei den Großhändlern gelegen. Im Handel nach Kalmar und besonders im Handel nach Söderköping haben die Kleinhändler die größere Bedeutung gehabt. Im Handel nach Lödöse haben sie die Hauptrolle gespielt.

TABELLE 13

Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Handel nach Stockholm 1399-1400

m. Lüb.	1399			1400		
	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%
1-50	76	1.917	10,4	68	1.758	13,7
51-100	27	1.896	10,3	22	1.595	12,4
101-150	13	1.597	8,7	12	1.476	11,5
151-200	9	1.589	8,7	6	1.023	8,0
201-250	2	454 1/2	2,5	2	447	3,5
251-300	6	1.662	9,0	4	1.149	9,0
301-350	1	330	1,8			
351-400	1	360	2,0	1	352	2,7
401-450						
451-500	1	456	2,5	1	465	3,6
501-550				3	1.590	12,4
551-600	4	2.270	12,3	1	580	4,5
668 1/2	1	668 1/2	3,6			
732				1	732	5,7
1.093	1	1.093	5,9			
1.662				1	1.662	13,0
1.821	1	1.821	9,9			
2.290	1	2.290	12,4			
<b>Zusammen</b>	<b>144</b>	<b>18.404</b>	<b>100</b>	<b>122</b>	<b>12.829</b>	<b>100</b>



TABELLE 14

## Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Handel nach Kalmar 1399-1400

m. Lüb.	1399			1400		
	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%
1-50	40	935	16,1	29	747	12,1
51-100	19	1.319 1/2	22,8	17	1.165 1/2	18,8
101-150	4	464 1/2	8,0	5	588	9,5
151-200	2	348	6,0	2	331 1/2	5,3
201-250	2	457	7,9	3	693 1/2	11,2
251-300	2	650	11,2	2	561	9,1
301-350				1	313 1/2	5,1
351-400						
424 1/2				1	424 1/2	6,8
510	1	510	8,8			
1.113	1	1.113	19,2			
1.366 1/2				1	1.366 1/2	22,1
Zusammen	71	5.797	100	61	6.191	100

TABELLE 15

## Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Handel nach Söderköping 1399-1400

m. Lüb.	1399			1400		
	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%
1-50	30	774 1/2	19,6	29	764 1/2	14,9
51-100	17	1.154 1/2	29,1	19	1.350	26,1
101-150	6	744 1/2	18,8	8	951 1/2	18,4
151-200	2	347	8,8	6	981	19,0
201-250	1	249	6,3	1	238 1/2	4,6
251-300	1	270	6,8	2	552	10,7
301-350				1	327	6,3
421 1/2	1	421 1/2	10,6			
Zusammen	58	3.961	100	66	5.164 1/2	100

TABELLE 16

Befrachterzahl und Warenwert von Lübecks Handel nach Lödöse 1399-1400

m. Lüb.	1399			1400		
	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%	Befrachter- zahl	Warenwert in m. Lüb.	%
1-50	26	671 1/2	21,0	22	702 1/2	31,6
51-100	16	1.053	33,0	11	789	35,3
101-150	4	522	16,3	1	135	6,0
151-200	3	481 1/2	15,1	2	382 1/2	17,1
201-250	1	201	6,3	1	223 1/2	10,0
251-300	1	266	8,3			
Zusammen	51	3.195	100	37	2.232 1/2	100

### VI. Deutsche oder nordische Schiffer und Befrachter

Es bleiben folgende Fragen übrig: was kann aus den Pfundzollbüchern über die Schiffer, die zwischen Lübeck und den nordischen Reichen gesegelt sind, herausgelesen werden und was über die Befrachter?

Die Pfundzollbücher teilen die Namen der Schiffer mit, in der Regel auch den Wert der Ladung, die sie an Bord gehabt haben. Angegeben sind auch die Namen der Befrachter und der Wert der Waren, die diese von Lübeck ausgeführt oder nach dort eingeführt haben. Es können aus anderen lübischen und hansischen Quellen Notizen über viele von diesen Schiffern und Befrachtern hervorgesucht werden<sup>1)</sup>; aber der größte Teil von ihnen ist uns nur durch die Namen in den Pfundzollbüchern bekannt. Was haben uns diese Namen über die Schiffer und Befrachter zu sagen?

Es sind deutsche (friesische) und nordische Namen. Eine Untersuchung dieser Namen muß Antwort geben können auf die Frage, in welchem Ausmaß Lübecks Schiffahrt und Handel nach den nordischen Reichen in der Hand von Deutschen und Personen deutscher Herkunft gelegen hat, und in welchem Grade Dänen, Norweger und Schweden daran beteiligt waren. Ein Moment der Unsicherheit kann bei einer solchen Untersuchung leider nicht ausgeschlossen werden. Es ist in vielen Fällen nicht möglich zu entscheiden, ob der Name deutscher oder nordischer Herkunft ist, da er sowohl in Norddeutschland wie in den nordischen Reichen gebraucht wird. Die Bedeutung dieser

<sup>1)</sup> Mit großem Erfolg und großer Gelehrsamkeit ist das bezüglich der Schiffer und Befrachter nach Stockholm, Kalmar und Lödöse in den oben angeführten Arbeiten von Koppe getan worden.



Tatsache darf jedoch nicht übertrieben werden. Die Namen, die entweder als deutsche oder als nordische festgestellt werden können, dominieren im Schiffs- und Warenverkehr nach Norwegen, den Schonischen Märkten und Schweden. Hinsichtlich der Namen im Dänemarkverkehr und Dänemarkhandel kann dagegen nur annähernd berechnet werden, inwieweit sie deutsch oder dänisch sind<sup>2)</sup>.

Wir wenden uns zunächst den Namen derjenigen Schiffer zu, die nach Bergen, den Schonischen Märkten und Schweden gesegelt sind. Bei der Untersuchung wurde für den Bergenverkehr das Pfundzollbuch von 1398 benutzt, das einzige zu diesem Zweck brauchbare für den Zeitraum 1398—1400, und für den Schiffsverkehr nach den Schonischen Märkten und Schweden das Pfundzollbuch von 1400. Das Resultat, nach der Anzahl Reisen gerechnet, geht aus der folgenden Tabelle hervor.

	Deutsche Namen	Nordische Namen		Deutsche Namen	Nordische Namen
Bergen	23 <sup>3)</sup>		Dragör	522 <sup>7)</sup>	14 <sup>8)</sup>
Falsterbo	162	4	Stockholm	25	
Skanör	29 <sup>4)</sup>	7	Kalmar	22 <sup>9)</sup>	
Ystad	33 <sup>5)</sup>	2	Söderköping	18	4
Malmö	308 <sup>6)</sup>	10	Lödöse	13 <sup>10)</sup>	1

Die Schifffahrt nach Bergen, den Schonischen Märkten und den schwedischen Städten ist ganz, oder beinahe ganz von Schiffern mit deutschen Namen betrieben worden.

Ähnliches gilt für die Befrachter. Von den 170 Befrachtern nach und von Bergen hat nur einer, Bertram Hardeknut, einen Namen, der norwegisch zu sein scheint. Er hat Waren im Wert von nur 21 m. Lüb. verzollt. Im Jahr 1400

<sup>2)</sup> Professor Dr. Karl Hyldgaard-Jensen hat mir freundlicherweise bei der Bestimmung der deutschen und dänischen Namen wertvolle Hilfe geleistet.

<sup>3)</sup> Ein Schiffer, Tymme Swarte, hat einen Namen, der norwegisch oder deutsch sein kann.

<sup>4)</sup> Zwei Schiffer, Johannes Langhe und Hannes Jonessone, haben Namen, die dänisch oder deutsch sein können. Der Schiffer Bornholm gehört einer deutschen Familie an. Fr. B r u n s, Die Lübecker Bergenfahrer, S. 43; L e c h - n e r, S. 432.

<sup>5)</sup> Ein Schiffer, Marquard Oue, der vier Reisen gemacht hat, trägt einen Namen, der dänisch oder deutsch sein kann.

<sup>6)</sup> Fünf Schiffer, die elf Reisen gemacht haben, tragen Namen, die dänisch oder deutsch sein können.

<sup>7)</sup> 33 Schiffer, die 42 Reisen gemacht haben, tragen Namen, die dänisch oder deutsch sein können.

<sup>8)</sup> 13 von den Fahrzeugen dieser Schiffer haben einen Wert von nur 4½—12 m. Lüb. gehabt.

<sup>9)</sup> Ein Schiffer, Johan Langhe, hat einen Namen, der schwedisch oder deutsch sein kann.

<sup>10)</sup> Zwei Schiffer, Peter Mickelssone und Jesse Nickelssone, die drei Reisen gemacht haben, tragen Namen, die schwedisch oder deutsch sein können.

betrug die Anzahl der Exporteure von Lübeck nach den Schonischen Märkten 643, die der Importeure 793. Jene haben Waren im Wert von rd. 41 000 m. lüb., diese Waren im Wert von rd. 81 400 m. lüb. verzollt. Unter diesen vielen Exporteuren und Importeuren sind dänische Namen eine Seltenheit. Man findet nur 15. Sie haben Waren im Wert von 415½ m. lüb. verzollt<sup>11)</sup>. Die Anzahl der Befrachter von Schiffen, die nach Schweden gesegelt sind, ist 286. Zusammen haben sie Waren im Wert von rd. 26 400 m. lüb. verzollt. Von ihnen tragen 17 schwedische Namen. Sie haben Waren im Wert von 1 417 m. lüb. verzollt. Hiervon entfallen auf Stockholm und einen Befrachter 253½ m. lüb., auf Kalmar und 6 Befrachter 699½ m. lüb., auf Söderköping und 8 Befrachter 390 m. lüb., auf Lödöse und 2 Befrachter 74 m. lüb.<sup>12)</sup>.

Die Resultate, die hier für Bergen 1398 und die schwedischen Städte 1400 in bezug auf die Schiffer und Befrachter und die von ihnen verzollten Waren gewonnen worden sind, stimmen gut mit älteren Forschungsergebnissen überein. Die ältere Forschung hat auf Grund der Namen in den bewahrten Pfundzollbüchern 1368—1399 feststellen können, daß der Handel zwischen Lübeck und Bergen ausschließlich in deutschen Händen gelegen hat<sup>13)</sup> und daß der Schiffs- und Warenverkehr zwischen Lübeck und den schwedischen Städten in derselben Zeit beinahe ganz von Deutschen oder Personen deutscher Herkunft beherrscht worden ist. Schiffer und Befrachter mit schwedischen Namen sind Ausnahmen in den lübischen Pfundzollbüchern von 1368—1400<sup>14)</sup>. Ein Umstand ist der Beachtung wert. Es ist oft in der schwedischen Geschichtsforschung hervorgehoben worden, daß die Geistlichkeit und der Adel ihre Produkte auf eigenen Fahrzeugen verschifft hätten. Keiner der Namen in den lübischen Pfundzollbüchern 1368 und 1398—1400 verrät jedoch, daß es sich um Angehörige des geistlichen Standes oder des Adels gehandelt hat.

Neu sind dagegen die Resultate, die für den Schonenverkehr in bezug auf die Schiffer und Befrachter gewonnen worden sind. Sie werden von den Pfundzollbüchern 1398—1399 bestätigt. Sie überraschen vielleicht. Man hätte erwartet, daß Schiffer und Befrachter mit dänischen Namen eine größere Rolle gespielt hätten.

Ein ganz anderes Bild gibt in dieser Beziehung das Pfundzollbuch des Jahres 1400 von dem Schiffs- und Warenverkehr zwischen Lübeck und Dänemark. Nach der Anzahl der Reisen gerechnet sind es 150 Schiffer, die deutsche

---

<sup>11)</sup> 21 Befrachter, die Waren im Wert von 418 m. lüb. verzollt haben, tragen Namen, die dänisch oder deutsch sein können.

<sup>12)</sup> 18 Befrachter haben Namen, die deutsch oder schwedisch sein können und verzollten Waren im Wert von 1 265 m. lüb. Davon entfallen auf Stockholm und fünf Befrachter 361 m. lüb., auf Kalmar und vier Befrachter 189½ m. lüb., auf Söderköping und sieben Befrachter 639 m. lüb. und auf Lödöse und zwei Befrachter 75½ m. lüb. Vgl. W. K o p p e, Kalmar und Lödöse im 14. Jahrhundert, S. 13.

<sup>13)</sup> B r u n s, Seite L.

<sup>14)</sup> W. K o p p e, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte, S. 14, 257; Ders., Das mittelalterliche Kalmar. HansGbl. 67—68, S. 199, 211, 216; Ders., Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert, S. 9, 13, 16.



Namen haben; 262 haben dänische Namen, und bei 96 kann man die Herkunft der Namen nicht feststellen.

Im Dänemarkverkehr sind also Schiffer mit dänischen Namen in der Überzahl. Dänemark nimmt im Schiffsverkehr zwischen Lübeck und den nordischen Reichen eine Sonderstellung ein. Die Erklärung ist darin zu suchen, daß, wie bereits gezeigt worden ist (S. 73), die Schiffe zwischen Lübeck und Dänemark in großem Ausmaß von dänischen Bauern und Kleinhändlern betrieben wurde. Dieses Resultat ist wertvoll. Ebenso wertvoll ist es vielleicht, ermitteln zu können, in welchem Umfang Schiffer deutschen bzw. dänischen Namens den Warenverkehr zwischen Lübeck und Dänemark besorgt haben. Die Buchführung des Pfundzollbuches erlaubt eine ungefähre Verteilung der Waren nach ihrem Wert auf diese Schiffer. Es ergibt sich dann folgendes Bild: rd. 10 180 m. Lüb. für die Schiffer mit deutschen Namen, rd. 16 500 m. Lüb. für die Schiffer mit dänischen Namen und rd. 8 000 m. Lüb. für die, bei denen man die Herkunft der Namen nicht mit Sicherheit feststellen kann.

Schiffer mit dänischen Namen haben sich somit nicht nur der Anzahl nach, sondern auch dem Wert des Warentransportes nach gut in der Konkurrenz mit Schiffern deutschen Namens behaupten können.

Die Anzahl der Befrachter auf den zwischen Lübeck und Dänemark segelnden Schiffen betrug im Jahr 1400 mindestens 609. Davon hatten 330 deutsche Namen, 175 dänische und 104 deutsche oder dänische Namen.

Die verzollten Waren lassen sich nach dem Markwert auf folgende Weise verteilen: deutsche Namen rd. 16 150, dänische Namen rd. 9 650, deutsche oder dänische Namen rd. 8 880.

Der Warenverkehr zwischen Lübeck und Dänemark ist in größerem Umfang als der Schiffsverkehr von Leuten mit deutschen Namen besorgt worden.

Diejenigen Schiffer und Befrachter, die im Schiffs- und Warenverkehr zwischen Lübeck und Bergen gesegelt sind, waren ohne Zweifel Deutsche. Die Deutschen in Bergen waren fest organisiert im Hansekontor von Bergen und lebten in einer gewissen Isolierung von der norwegischen Stadt- und Landbevölkerung. Die Beziehungen, die Lübeck und auch die anderen deutschen Städte zu Dänemark und Schweden hatten, waren von ganz anderer Art. Es konnte wohl eintreten, daß ein vermöglicher Schwede im Alter nach Lübeck zog, um dort seine letzten Tage zu verbringen; aber die lebhaften Verbindungen hatten, soweit bekannt ist, keine nennenswerte Einwanderung von Dänen oder Schweden nach Lübeck und anderen deutschen Städten zur Folge. Schiffer und Befrachter mit dänischen und schwedischen Namen sind darum ohne Zweifel Dänen und Schweden. Nach Dänemark und in noch höherem Grade nach Schweden waren dagegen um 1400 schon seit zwei Jahrhunderten viele Deutsche eingewandert, Adlige und ihre Gefolgschaft, Kaufleute und Handwerker. Ein Schiffer oder ein Befrachter mit deutschem Namen kann also zu einer deutschen Familie gehören, die seit einer oder mehreren Generationen in Dänemark oder Schweden ansässig gewesen ist. Diese Schiffer und Befrachter waren deutscher Abstammung, können sich aber selbst als Dänen oder Schweden

betrachtet haben und können auch von anderen als solche gerechnet worden sein. Die Anzahl der dänischen und schwedischen Schiffer und Befrachter kann somit größer sein als die Namen zu erkennen geben.

## VII. Schlußwort

### 1.

Lübecks Pfundzollbücher und Pfundzollquittungen sind ein einzigartiges Quellenmaterial für die mittelalterliche Schifffahrts- und Handelsgeschichte Nordeuropas. Sie geben uns, wenn auch in Mindestzahlen, konkrete Kenntnisse von dem Schiffs- und Warenverkehr Lübecks nach den Schonischen Märkten 1368 und 1398—1400, nach Dänemark 1398—1400, nach Bergen, Stockholm und Lödöse während einer Reihe von Jahren in den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts sowie nach Kalmar und Söderköping während gewisser Jahre desselben Zeitabschnittes. Die Kenntnisse, die uns das Pfundzollmaterial verschafft, umfassen also nicht nur — mit Ausnahme von Schifffahrt und Handel nach Dänemark — eine kurze Zeit. Abgesehen von gewissen, meist auf politischen Verhältnissen und wechselnden Preisen beruhenden Schwankungen herrscht eine auffallende Übereinstimmung zwischen den Zahlen, die für die verschiedenen Jahre aus dem Pfundzollmaterial gewonnen werden können. Dieser Umstand deutet darauf hin, daß die Kenntnisse, die uns die Pfundzollbücher 1398—1400 vermitteln, nicht von zufälliger Art sind, sondern daß sie für die ganze spätere Hälfte des 14. Jahrhunderts Gültigkeit haben.

Lübeck war zu dieser Zeit die dominierende Stadt in der ausländischen Schifffahrt und im Außenhandel der nordischen Reiche. Das Quellenmaterial hat mit Ausnahme von den Schonischen Märkten äußerst wenig zu berichten über die Bedeutung, die andere Hansestädte in diesem Schiffs- und Warenverkehr gehabt haben. Die nordischen Könige haben Frei- und Schutzbriefe ausgestellt und Übereinkommen geschlossen mit diesen Städten. Es ist jedoch nicht bekannt, in welchem Ausmaß und für welche Zeit diese ausgenutzt worden sind und gegolten haben. Man kann im Quellenmaterial auch Kaufleute finden, die in anderen Städten als Lübeck ihren Wohnsitz hatten. Ob sie Handelsverbindungen mit der Heimatstadt, mit Lübeck oder anderen Städten unterhielten, kann dagegen selten festgestellt werden. Zahlenangaben über Schifffahrt und Handel der nordischen Reiche nach anderen Städten als Lübeck fehlen ganz. Aus dem Schweigen der Quellen können keine Schlüsse gezogen werden. Daß das starke Aufblühen von Danzigs, Revals und Rigas Schifffahrt und Handel in die Zeit nach 1400 fällt, ist jedoch der Aufmerksamkeit wert. Es hängt mit der Umlegung des Ostseehandels zusammen, die im Spätmittelalter durch die direkte Verbindung zur See zwischen Westeuropa und den Ostseeländern und durch den Handel der Holländer mit diesen Ländern hervorgerufen wurde.



Schließlich sei hier eine kurze Zusammenfassung von früher gewonnenen Resultaten hinsichtlich Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen gegeben.

Die Pfundzollbücher zeigen, daß Lübecks Schifffahrt vor allem auf die Schonischen Märkte eingestellt war. In den Jahren 1398—1400 sind im Durchschnitt jährlich rd. 1 100 Schiffe zwischen Lübeck und den Schonischen Märkten gesegelt. Die absolute Anzahl der Schiffe betrug 1399 rd. 740 und 1400 rd. 630, und diese haben im ersteren Jahr rd. 1 200 Reisen und im letzteren rd. 1 100 Reisen gemacht. Die Schifffahrt ist in erster Linie mit mittelgroßen und kleinen Schiffen und außerdem mit einer ganzen Flotte von Fischerbooten betrieben worden. Die Schifffahrt nach Dänemark, mit Ausnahme von den Schonischen Märkten, ist mit kleinen, zum Teil sehr kleinen Schiffen betrieben worden. Ihre Anzahl betrug 1399 und 1400 rd. 280 bzw. rd. 255, und sie haben mindestens 542 bzw. 508 Reisen gemacht. Im Bergenverkehr sind die großen Schiffe gesegelt, teilweise die größten, die in der Schifffahrt Lübecks vorkommen. Ihre Anzahl betrug 1399 und 1400 29 bzw. 30, und sie haben 35 bzw. 34 Reisen gemacht. Im Lübeck-Schweden-Verkehr sind bis auf wenige Ausnahmen nur mittelgroße und kleine Schiffe gesegelt. Ihre Anzahl betrug 1399 und 1400 48 bzw. 45 und sie haben 82 bzw. 79 Reisen gemacht. Der Trampverkehr hat in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in der Schifffahrt dominiert.

Der Handel wurde im Mittelalter hauptsächlich auf Märkten getrieben. Die Schonischen Märkte waren die größten in den nordischen Reichen. Lübecks Handel war auf sie konzentriert. Unter der Voraussetzung, daß von Westeuropa importierte Waren in gleicher Proportion von Lübeck nach den nordischen Reichen ausgeführt worden sind, ist der Wert von Lübecks Handel nach den Schonischen Märkten bedeutend größer gewesen als der nach allen anderen nordischen Reichen zusammen. Er betrug 1399 rd. 157 500 m. Lüb., der Wert des Handels nach den übrigen nordischen Reichen rd. 94 000 m. Lüb. Die Schonischen Märkte lagen in Dänemark. Mit ihnen war Dänemark Lübecks größter Handelspartner im Norden. Der Umsatz des Handels mit Dänemark und auf den Schonischen Märkten betrug 1399 rd. 194 000 m. Lüb. und 1400 rd. 157 500 m. Lüb. Norwegen und Schweden haben im Vergleich hierzu eine untergeordnete Rolle in Lübecks Handel nach dem Norden gespielt. Der Umsatz von Lübecks Handel nach Norwegen beträgt 1399 rd. 25 500 m. Lüb. Der Handel nach Schweden hat, im ganzen genommen, 1399 einen Umsatz von rd. 32 000 m. Lüb. und 1400 einen Umsatz von rd. 27 000 m. Lüb. gehabt. Die Einfuhr nach Lübeck von den nordischen Reichen, die prinzipiell vollständig in den Pfundzollbüchern gebucht ist, kann 1399 nur für die Schonischen Märkte, Bergen und Stockholm berechnet werden und 1400 für die Schonischen Märkte und Stockholm. Sie hat 1399 für die Schonischen Märkte einen Wert von rd. 116 500 m. Lüb. gehabt, für Bergen einen Wert von rd. 17 000 m. Lüb. und für Stockholm einen Wert von rd. 11 500 m. Lüb. Im folgenden Jahr hat sie

für die Schonischen Märkte einen Wert von rd. 81 500 m. Lüb. gehabt und für Stockholm einen Wert von rd. 9 500 m. Lüb.

Von den Städten in den nordischen Reichen hat, vom Handelsgesichtspunkt aus, Malmö 1399—1400 die größte Bedeutung für Lübeck gehabt. Der Umsatz von Lübecks Handel nach Malmö betrug 1399 rd. 60 000 m. Lüb., der nach Bergen, Stockholm und den übrigen schwedischen Städten zusammen rd. 57 000 m. Lüb. und der des Handels nach Dänemark, die Schonischen Märkte ausgenommen, rd. 37 000 m. Lüb. Im Jahr 1400 hat der Umsatz von Lübecks Handel nach Malmö einen Wert von rd. 49 500 m. Lüb. gehabt. Nach Stockholm und anderen schwedischen Städten, die einzigen, für die er in diesem Jahr berechnet werden kann, betrug er rd. 27 000 m. Lüb. Die Einfuhr nach Lübeck von Malmö hatte 1399 einen Wert von rd. 44 000 m. Lüb., die von Bergen und Stockholm einen Wert von rd. 29 000 m. Lüb. Im folgenden Jahr war die Einfuhr von Malmö auf rd. 33 500 m. Lüb., die von Stockholm auf rd. 9 500 m. Lüb. gesunken<sup>1)</sup>. Lübecks großer Handel nach Malmö war ein Saisonhandel. Er währte zwei Spätsommermonate. Malmö war aber in den übrigen Monaten des Jahres kein öder und verlassener Ort wie Skanör und Falsterbo. Das schriftliche Quellenmaterial hat nicht viel über Malmö während dieser Monate zu berichten, aber die dortige St. Petri-Kirche, eine der größten Kirchen Dänemarks, zeugt von der Bedeutung, die diese Stadt überhaupt gehabt hat.

Von Lübecks Ausfuhrwaren nach den nordischen Reichen ist die Salzmenge nach den Schonischen Märkten 1398—1400 im Durchschnitt auf 14 716 Tonnen berechnet worden, die nach Dänemark 1399—1400 im Durchschnitt auf 3 870 Tonnen und die nach Schweden 1399—1400 im Durchschnitt auf 3 570 Tonnen. Im Jahr 1368 hatte die nach den Schonischen Märkten und Schweden ausgeführte Salzmenge einen Umfang von rd. 20 000 bzw. 9 900 Tonnen. Von den Schonischen Märkten führte Lübeck 1398—1400 im Durchschnitt rd. 68 200 Tonnen, im Jahr 1368 rd. 76 000 Tonnen Hering ein. Die Pfundzollbücher 1399—1400 registrieren auch beinahe vollständig die nach Lübeck von Stockholm eingeführten Waren mitsamt ihrem Wert. Die Einfuhr von Osmund dominierte. Sie hatte in diesen Jahren einen durchschnittlichen Wert von rd. 6 400 m. Lüb. und machte 71% und 50% der Einfuhr vom Jahr 1399 bzw. 1400 aus. Im Jahr 1368 waren Butter, Osmund und Kupfer die bedeutendsten Einfuhrwaren. Lübeck war jedoch kein Großimporteur von schwedischem Kupfer. Das Kupfer, mit dem die Kaufleute dieser Zeiten im Ostseegebiet Handel trieben, kam hauptsächlich — über die preußischen Städte — aus Ungarn.

Lübecks Schiffahrt und Handel nach den nordischen Reichen ist im Jahr 1400 überwiegend von Schiffern und Händlern mit ausgesprochen deutschen Namen getrieben worden. Sie haben im Schiffs- und Warenverkehr nach Norwegen, Schweden und den Schonischen Märkten dominiert. Rein nordische Namen kommen unter den Schiffern und Händlern nach Bergen nicht vor und

<sup>1)</sup> Die Zahlenangaben über den Handel Lübeck—Malmö s. Curt Weibull, a.a.O., S. 27, 28, 45. Die Zahlen für Malmö umschließen hier einen berechneten Wert für 4 Terlinge 1399 und für 13 Terlinge 1400.



unter denen nach Schweden und den Schonischen Märkten nur ausnahmsweise. Im Schiffs- und Warenverkehr nach Dänemark spielen dagegen Schiffer und Händler mit dänischen Namen eine große Rolle.

3.

Um die 60er Jahre des 14. Jahrhunderts schritt Waldemar Atterdag zum Angriff gegen die Privilegien, die Lübeck und die Hansestädte auf den Schonischen Märkten hatten. Im Interesse der Hansestädte lag immer der Frieden. Nur im Notfall führten sie Krieg. Einige Jahre lang machten die Hansestädte auch den Versuch, durch Unterhandlungen mit Waldemar Atterdag ihre Forderungen auf Privilegien und friedliche Verhältnisse zur See durchzusetzen. Die Unterhandlungen blieben erfolglos. Es fehlte auch an Zusammenhalt zwischen den Städten. Die wendischen Städte, mit Lübeck an der Spitze, und die Städte in Preußen und an der Nordsee hatten teilweise stark auseinandergehende Interessen. Die aggressive Politik Waldemar Atterdags vereinte jedoch die Hansestädte in der Kölner Konföderation von 1367. Unter der Führung von Lübeck zogen die Hansestädte in den Krieg. Die Angaben der Pfundzollbücher über Lübecks Schifffahrt und Handel beantworten die Frage nach den zutiefstliegenden Ursachen von Lübecks Politik. Sie zeigen, daß Lübecks Schifffahrt und Handel nach den Schonischen Märkten einer der Lebensnerven im wirtschaftlichen Leben der Stadt war. Lübecks Einwohnerzahl in der letzten Hälfte des 14. Jahrhunderts ist auf rd. 18 000—20 000 geschätzt worden. Tausende von Lübeckern — Kaufleute, Schiffer und Seelente — sind direkt an Lübecks Schifffahrt und Handel nach den Schonischen Märkten interessiert gewesen.

## Arbeitsberichte

### Fünfter Bericht des Amtes für Vor- und Frühgeschichte (Bodendenkmalpflege) der Hansestadt Lübeck

In der Berichtszeit (1. Juli 1966 — 30. Juni 1967) galt die Innenarbeit des Amtes neben der Neuordnung und Vervollständigung der 1964 entstandenen Fundkarteien insbesondere der Anlage des durch das Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz) vom 7. Juli 1958 vorgeschriebenen Denkmalsbuches. Gemäß § 38 des Denkmalschutzgesetzes muß diese Aufgabe bis zum 31. März 1968 durchgeführt worden sein, sofern es sich, wie es in Lübeck im allgemeinen der Fall ist, um die Erneuerung eines schon bestehenden Denkmalschutzes handelt. Ergebnisse und Erfahrungen dieser Arbeit werden deshalb erst nach Abschluß dieser Maßnahme im Bericht 1968 vorgelegt werden.

Der Haushaltsplan des Amtes schließt im Voranschlag 1966 mit 110 670,— DM ab (Ist-Rechnung 1965: 94 120,49 DM).

Personalien: Am 14. Oktober 1966 verstarb plötzlich der Angestellte Johannes Niens. Er stand seit 24. März 1950 im Dienste der Stadtverwaltung, zunächst als Ausgrabungsvorarbeiter bei den Museen für Kunst- und Kulturgeschichte, dann beim Amt und wurde am 1. 9. 1966 in das Angestelltenverhältnis übernommen. Johannes Niens hat sich in den mehr als 15 Jahren seiner Tätigkeit um die Bergung der Altstadtfinde und um die Ausgrabung Alt Lübeck große Verdienste erworben (Nachrufe: Lübeckische Blätter Jg. 126, 1966, S. 282; Vaterstädtische Blätter Nr. 11/12, 1966, S. 7).

Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 1. Mai 1967 Herr Werner Rudat eingestellt.

Im Verfolg des weiteren Ausbaues der Amtsräume und der Studiensammlungen wurde ein Lichtpausgerät (ROWE 110) mit zugehörigem Trockenentwicklungsgerät (ROWE 26 T) angeschafft, das sich für die Arbeitsleistung als sehr förderlich erwiesen hat.

#### *Maßnahmen auf dem Gebiet der Bodendenkmalpflege*

Gemäß § 17 des Denkmalschutzgesetzes nahmen Vertreter des Amtes an 11 Besprechungen über Entwürfe oder Änderungen von Bebauungsplänen teil und brachten Anregungen und Bedenken aus der Sicht der Bodendenkmalpflege vor; unter Schutz stehende Bodendenkmale werden durch diese vor-



gesehenen Bebauungspläne nicht gefährdet. Bei weiteren 2 Besprechungen erübrigte sich eine Mitarbeit des Amtes, da Belange der Bodendenkmalpflege nicht betroffen wurden.

Die bereits im 3. Bericht (ds. Zs. 45, 1965, 89) und 4. Bericht (ds. Zs. 46, 1966, 52) erwähnte Sorge um die Erhaltung des Ufergeländes an der unter Denkmalschutz stehenden Halbinsel Alt Lübeck konnte auch in diesem Berichtsjahr nicht behoben werden, so daß der Uferabbruch an dem noch ungeschützten Streifen in einer Länge von 150 m weitergeht. Die für die Anlage eines neuen Uferschutzes erforderliche Summe von 60 000,— DM ist nunmehr für das Haushaltsjahr 1968 eingeworben worden. Zur besseren Kennzeichnung des Denkmalschutzes wurden am Zugangsweg und an der Traveseite Tafeln mit Hinweis auf die Denkmalschutzeigenschaft des Geländes aufgestellt.

Bereits im Vorjahr (ds. Zs. 46, 1966, 52) wurde darauf hingewiesen, daß die frühgeschichtliche Befestigungsanlage am Stülper Huk durch die Besucher des Badestrandes gefährdet ist. Eine Besichtigung des Arbeitskreises am 5. Juli 1966 ergab, wie bereits im 4. Bericht ausgeführt, Übereinstimmung mit dem Ordnungsamt als Unterer Naturschutzbehörde über die Notwendigkeit eines besonderen Schutzes des traveseitigen Steilhanges. Da inzwischen die Zustimmung des Ministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Landes Schleswig-Holstein als Oberer Naturschutzbehörde vorliegt, wurden am 26. Juni 1967 die Einzelheiten des Uferschutzes und der Anpflanzungen festgelegt, die in Auftrag gegeben werden sollen. Mit der Durchführung in diesem Haushaltsjahr ist zu rechnen. Im übrigen ist durch Polizeiverordnung über die Öffentliche Ordnung in der Hansestadt Lübeck vom 29. Mai 1967, Abschnitt III § 10, das Betreten des unter Denkmal- und Naturschutz stehenden Steilhanges am Stülper Huk ausdrücklich verboten worden. Beide Maßnahmen werden dazu beitragen, die akute Gefährdung dieses Denkmalobjektes zu beseitigen.

Die Bebauungspläne für den Raum Blankensee führen zunächst zu keiner Beeinträchtigung der unter Schutz stehenden Bodendenkmale (jungsteinzeitliches Megalithgrab, Hügelgräber im Wäldchen westlich vom Söllbrock). Allerdings ist die vorgesehene Bebauung des östlich vom Söllbrock gelegenen Geländes geeignet, das Augenmerk auf die Erhaltung insbesondere der dann in unmittelbarer Nachbarschaft des dicht bebauten Gebietes gelegenen Hügelgräber zu richten. Diese hat H. Hofmeister bereits um 1930 als mäßig erhalten bezeichnet (H. Hofmeister, Die vorgeschichtlichen Denkmäler im lübeckischen Staatsgebiet, Lübeck 1930, S. 46 ff.).

### *Funde und Ausgrabungen*

Im Berichtsjahr liefen erfreulich zahlreiche Fundmeldungen und Hinweise aus der Bevölkerung ein. Sie zeigen an, daß die Arbeit der Bodendenkmalpflege, die zwangsläufig in den ersten zwei Jahrzehnten nach dem Kriege — vom Burgwall Alt Lübeck abgesehen — auf die Bergung der Altstadtfindungen gerichtet war, sich nunmehr auch im Lübecker Landgebiet auswirkt. Hierzu

trugen auch die Flurbeghebungen bei, die der Amtsleiter mit seinen Mitarbeitern vielfach durchführte.

Soweit die Meldungen Fundbeobachtungen unmittelbar jenseits der Kreisgrenze betrafen, z. B. Gemarkungen Bad Schwartau und Ratekau, Kreis Eutin, sowie Hornstorf und Groß Grönau, Kreis Herzogtum Lauenburg, wurden sie an das zuständige Landesamt für Vor- und Frühgeschichte Schleswig-Holstein, Schleswig, weitergeleitet.

Auf Meldung des Wasser- und Hafenbauamtes wurden an der Wielandbrücke die Hölzer einer älteren Uferbefestigung untersucht, die dort entfernt werden mußten. Von den meist sehr gut erhaltenen Pfählen, die technisch sehr bemerkenswerte Schlag- und Sägespuren aufwiesen, wurden Proben entnommen. Als Erbauungszeit kommt frühestens die Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert in Frage, als dieser Teil des Stadtgrabens an der Westseite der Stadt angelegt wurde.

Frau Helga Demsat, Große Gröpelgrube 19, meldete Funde im Keller dieses Hauses, die bei Anlegung eines Kühlschranksfundamentes zutage gekommen waren. Es ergaben sich bei der Untersuchung innerhalb der mindestens drei deutlich geschiedenen Schutt- und Fußbodenlagen an einer Stelle besonders gehäuft Schlacken von Buntmetall. Anhand der beigefundenen Tonscherben scheint es sich um Schuttschichten des 17. Jahrhunderts zu handeln; nur ein Bruchstück eines Gefäßes aus rheinischem Steinzeug könnte noch in das 16. Jahrhundert zu setzen sein.

Auf Meldung des Wasser- und Hafenbauamtes konnten bei Arbeiten an der Südermole in Travemünde Reste früherer Molenbefestigungen und ehemals dort versenkter, mit Steinen beladener Schiffe geborgen werden. Einige Rundhölzer sind für eine Jahresringuntersuchung vorgesehen. Herrn Stadtbauamtmann Schipke gebührt Dank für die Überlassung mehrerer Photographien.

Herr Mittelschullehrer a. D. Oskar Härtel, Bad Schwartau, lieferte wie in den Vorjahren wiederum Lesefunde — meist Feuersteinwerkzeuge und -abschläge — aus verschiedenen Fundstellen an der Eutiner Kreisgrenze ein. Besonders verdienstlich ist die Beobachtung des Geländes um den Tremser Teich.

Im Chor des Domes konnte dank Entgegenkommen der Kirchenbauleitung (Kirchenbaurat Keck) und in Zusammenarbeit mit dem Amt für Denkmalpflege die Untersuchung des seit 1960 dort in Teilabschnitten ausgegrabenen Anbaues am romanischen Chorquadrat beendet werden (vgl. ds. Zs. 43, 1963, 76 und 46, 1966, 56). Die Zusammenfassung der Einzelbeobachtungen mit der baugeschichtlichen Einordnung wird in Zusammenarbeit mit Dr. D. Ellger, Kiel, im nächsten Jahresbericht vorgelegt werden.

Die im Mai 1966 begonnene Ausgrabung am Burgwall Alt Lübeck vollendete einen zwar kleinen, aber des Grundwassers wegen schwierig zu untersuchenden Teil des von A. Karpinska 1947/50 angelegten Schnittes durch den Nordwall. Da die aufgedeckten Holzkonstruktionen nur im Zusammenhang mit den nach dem Inneren des Walles hin sich erstreckenden weiteren Holz-



packungen und Erdschichten verständlich sind, ist hier nur auf den in abschbarer Zeit zu erwartenden Bericht über diesen Wallschnitt zu verweisen. Im Frühsommer 1967 ist ein weiterer Abschnitt dieser Grabung der Jahre 1947/50 zur Vollendung vorgesehen.

Der Neubau eines Geschäftshauses der Firma C. & A. Brennkemeyer auf den Grundstücken Mühlenstraße 38—46 ergab die Aufdeckung von drei gut erhaltenen und vier durch die Bagger mehr oder weniger stark zerstörten Abfallgruben. Ihre Aushebung bestätigte die schon von früheren Grabungen her bekannte Erscheinung, daß die viereckigen, aus senkrechten und waagerechten Hölzern erbauten Senkgruben in das 12. und 13. Jahrhundert zurückgehen, während die aus Ziegeln oder Feldsteinen erbauten Gruben frühestens am Ende des 13. Jahrhunderts erbaut worden sind. Da die sehr zahlreichen Fundstücke erst zu einem Teil gereinigt und geordnet sind, muß vorläufig auf eine ausführliche Würdigung verzichtet werden. Der die Bauarbeiten leitenden Firma — Grundstücksverwertungsgesellschaft Plento, Düsseldorf — gebührt ausdrücklich Dank für die verständnisvolle Einstellung gegenüber den erforderlichen Ausgrabungsarbeiten.

Die Neuordnung der Bestände der Grabung Alt Lübeck (A. Karpinska 1947/53), über die im Vorjahre (ds. Zs. 46, 1966, 56 ff.) ausführlich berichtet wurde, ist nunmehr abgeschlossen. Die Prüfung, wie viele der im Original-Katalog von A. Karpinska aufgeführten Fundstücke noch erhalten sind, ist in Angriff genommen.

Für die Ausstellung „Rund um die Spardose“ des Bankhauses Lücke & Lemmermann, Hannover, wurden mit Zustimmung des Herrn Kultussenators tönernerne Spardosen aus dem Bestande der Altstadtgrabung ausgeliehen, die nach dem Urteil der Ausstellungsleitung einen wichtigen Beitrag zum Thema der Ausstellung bedeuteten.

Die Ausstellung Lübecker Bodenfunde im 1. Stockwerk des Holstentor-Museums wurde weiterhin vervollständigt, so daß dort z. Z. eine wenn auch kleine, so doch typische Auswahl von Fundstücken aus den Grabungen in Alt Lübeck und in der Altstadt ausgelegt ist.

### *Besucher*

Außer mehreren Fachwissenschaftlern aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Berlin besichtigte der Deutsche Verein für Vermessungswesen, Ortsgruppe Lübeck, unter Leitung von Vermessungsdirektor Speyermann die Amtsräume; ein Referat über die Aufgaben des Amtes, seine Entstehung und die Arbeitsergebnisse unterrichtete die Gäste, die in der Diskussion insbesondere die Fragen der Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Vermessungswesens anschnitten.

### *Neues Schrifttum*

Werner Neugebauer

Altes Glas in Lübecker Bodenfunden

Lübecker Jahrbuch „Der Wagen“ 1967, S. 129 ff.

Werner Neugebauer

Altes Glas im Herzogtum Lauenburg

Lauenburgische Heimat, Zeitschrift des Heimatbund und Geschichtsvereins Herzogtum Lauenburg, Heft 56, März/April 1967, S. 22 ff.

### *Vortragswesen und Tagungen*

Führungen durch die Stadt und das Landgebiet mit besonderer Berücksichtigung archäologischer Themen fanden statt für den Kulturkreis Timmendorfer Strand, den Club von Lüneburg und Teilnehmer des German Program der Stanford University, California, sowie für mehrere Lübecker Arbeitsgruppen.

Am 27. 9. 1966 sprach der Amtsleiter über die Vor- und Frühgeschichte des Lübecker Raumes vor einem Kursus Berliner Verwaltungslehrlinge und Beamtenanwärter.

Vom 18. bis 21. Oktober 1966 nahm der Amtsleiter auf Einladung der Deutschen Akademie der Wissenschaften, Institut für Ur- und Frühgeschichte, Berlin, an der Tagung „Die archäologisch-kulturelle und ethnische Gliederung der slawischen Stämme westlich der Oder“ teil und sprach über die Ergebnisse der Ausgrabungen in Alt Lübeck.

Am 9. November 1966 nahm der Amtsleiter an der Tagung des Verbandes der Landesarchäologen in der Bundesrepublik Deutschland in Schleswig teil.

Vom 8. bis 11. Mai 1967 fand in Lübeck die 41. Glastechnische Tagung der Deutschen Glastechnischen Gesellschaft, Frankfurt/Main, statt, bei der der Amtsleiter am 11. Mai über die Glasfunde aus den Lübecker Grabungen berichtete; das Referat wurde durch eine Ausstellung von Originalfunden erläutert.

Die Koldewey-Gesellschaft, Vereinigung für baugeschichtliche Forschung, hielt ihre 24. Tagung für Ausgrabungswissenschaft und Bauforschung vom 24. bis 28. Mai 1967 in Lübeck ab. Der Amtsleiter hielt den einleitenden Vortrag am 24. Mai unter dem Titel „Der Beitrag Lübecks zur mittelalterlichen Archäologie“; der Vortrag wird im Tagungsbericht abgedruckt werden. Die Koldewey-Gesellschaft nahm den Amtsleiter am 26. August 1966 als Mitglied auf.

Werner Neugebauer



## **Bericht des Amtes für Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck 1966/67**

Hierzu Tafel I—VI am Ende des Bandes.

Die Berichtszeit 1966/67 steht unter dem Zeichen einer regen Wiederaufbautätigkeit auf dem kirchlichen Sektor. Erfreulicherweise kann vermerkt werden, daß nunmehr auch diejenigen Lübecker Kirchen, die bisher noch sichtbar die Schäden des Krieges trugen, äußerlich wiederhergestellt sind. Der Domchor, der lange Zeit als Ruine stand und dem fortschreitenden Verfall endgültig preisgegeben zu sein schien, ist mit der Fertigstellung seiner äußeren Schale gesichert. Die Petrikerche, deren flaches Notdach bisher immer in deutlichem Gegensatz zu dem 1960/61 neu aufgerichteten Turmhelm stand, hat ihr riesiges, alle fünf Schiffe überdeckendes Dach wieder erhalten.

Die Freude über diese auf den ersten Blick sichtbaren Leistungen darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß auch heute noch schmerzliche Verluste hingenommen werden müssen. Die kleine Kapelle Maria am Stegel an der Nordwestseite von St. Marien, seit ihrer Zerstörung 1942 über alle Jahre hinweg mühsam als Ruine erhalten mit dem Ziel, sie doch eines Tages wieder aufzubauen und einer neuen Nutzung zuzuführen, mußte abgetragen werden. Ihre Umfassungsmauern hatten den Einflüssen von Wind und Wetter nicht mehr standhalten können.

Auch für den Bereich der profanen Denkmalpflege soll mit der Verzeichnung der einzelnen größeren und kleineren Arbeiten nicht der Eindruck erweckt werden, als stünde hier alles zum besten. Die Sorgen beginnen dort, wo der Eigentümer eines alten Hauses mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat und sich nicht mehr in der Lage sieht, den Auflagen der Denkmalpflege zu folgen. Kompromißlösungen können für beide Seiten Auswege aus scheinbar hoffnungslosen Situationen bringen. Tragen sie aber nicht bereits in vielen Fällen den Keim für früher oder später eintretende völlige Veränderung und damit Zerstörung des Kulturdenkmals in sich? Die Wirtschaftlichkeit der unter gänzlich anderen Voraussetzungen und Bedingungen entstandenen alten Gebäude steht ferner zur Debatte, wenn die Denkmalpflege den Standpunkt der Erhaltung mit dem Hinweis auf die historische Bedeutung und den Wert des Objektes sowie seine Beziehung zur Umgebung vertritt. Hinzu kommt der häufig angeführte Hinweis auf die angebliche Bauqualität auf Grund des oft jahrzehntelangen Fehlens größerer Sicherungsmaßnahmen, die eine Instandsetzung nicht rechtfertigt. Dabei wird meist übersehen, daß solche Probleme nicht allein durch einen häufig sehr

kostspieligen Abbruch gelöst werden können. Auch ein Neubau ist schließlich nicht ohne beträchtlichen finanziellen Aufwand zu errichten, wenn auch seine Gestaltung der geplanten Nutzung von vornherein entgegenkommt bzw. auf sie ausgerichtet ist und somit Überlegungen über zweckentsprechende Umbauten überflüssig werden läßt.

Die Denkmalpflege ist immer der Kritik der Öffentlichkeit ausgesetzt, da ihre Arbeit für jedermann sichtbar wird und zur positiven oder negativen Beurteilung auffordert. Häufig berücksichtigt man dabei nicht, daß der Denkmalschutz nicht Selbstzweck ist, sondern letztlich der Allgemeinheit dient, für die historische Kulturwerte zu erhalten sind und deshalb vermeidbaren Verlusten entgegengewirkt werden soll. Daß dieser ständigen Sorge um Betreuung, Schutz und Pflege der historischen Kulturdenkmale nicht nur Erfolge beschieden sind, ist eine Tatsache, der sich der Denkmalpfleger täglich gegenübergestellt sieht. Der Bericht des Amtes soll helfen, Verständnis und Interesse für die Arbeit der Denkmalpflege zu wecken. Darüber hinaus dient er der Information und Rechenschaftslegung.

#### **Amtschronik**

In der personellen Besetzung des Amtes für Denkmalpflege trat eine Änderung ein, da Herr Stadtbauinspektor Peter Hein, der dem Amt seit 1959 angehörte, auf eigenen Wunsch mit Wirkung vom 1. August 1966 auschied. Die Stelle ist im Zuge der allgemeinen Einsparungsmaßnahmen nicht wieder besetzt worden, was eine erhebliche Mehrbelastung der Mitarbeiter zur Folge hatte, deren Aufgabengebiete notwendigerweise erweitert werden mußten.

Für die Inventarisierung ergibt sich für die kommende Zeit eine besondere Aufgabe. Das Landesamt für Denkmalpflege in Kiel hat die Bearbeitung eines Kurzinventars in Angriff genommen, das unter der Bezeichnung „Kunst-Topographie Schleswig-Holsteins“ in Form und Umfang eines Lexikons alle wichtigen Bau- und Kunstdenkmäler des Landes Schleswig-Holstein erfassen soll. Das Lübecker Amt übernimmt hierfür im Zusammenhang mit der Aufstellung des Denkmalsbuches die Bearbeitung der Objekte in seinem Bereich und schließt sich damit dem Projekt an. Da die Arbeiten sehr schnell vorangehen müssen, um die geplante Veröffentlichung bis Ende 1968 zu erreichen, wurde die Überarbeitung des seit der Vorkriegszeit vorliegenden Inventarbandmanuskriptes „Rathaus und öffentliche Gebäude“ zunächst zurückgestellt. Der Textteil dieses Bandes liegt jedoch abgeschlossen vor, ebenso ein Teil der dafür bestimmten Bildvorlagen.

Die Handbibliothek konnte in der Berichtszeit um weitere 126 Bände erweitert werden, so daß der Gesamtbestand inzwischen 794 Bände umfaßt. Wiederum dürfen an dieser Stelle die Schenkungen nicht unerwähnt bleiben, durch welche häufig heute nicht mehr greifbare Exemplare erworben werden. Auch hat sich der Schriftenaustausch mit den Landesdenkmalämtern weiter entwickelt. So überreichten verschiedene Ämter beispielsweise die für ihren Bereich neu erschienenen Inventarbande.



Das Planarchiv verzeichnete einen Zugang von 16 Bauaufnahmen mit insgesamt 93 Blatt (Gesamtbestand 1729 Blatt). Neben mehreren Bürgerhäusern der Innenstadt, deren Erfassung gleichmäßig betrieben wird, befindet sich hierunter eine Bauaufnahme des letzten Gebäudeteils vom ehemaligen Johankloster, des Refektoriumsflügels, sowie Aufmessungen von ländlichen Gebäuden, beispielsweise des Forsthauses in Waldhusen mit seinen Nebengebäuden mit zusammen 14 Blatt.

Für das Fotoarchiv kamen 220 Aufnahmen dazu, von denen einen Teil die Firma Photo Castelli herstellte (47 Plattenaufnahmen  $13 \times 18$ ), während die übrigen vom Amt für Denkmalpflege als Arbeits- und Dokumentationsfotos (173 Aufnahmen  $6 \times 6$ ) angefertigt wurden.

Die Diapositivsammlung (Format  $5 \times 5$ ) wurde um 129 Stück vergrößert. Neben Reproduktionen für Vorträge kamen wiederum farbige Aufnahmen hinzu, die vom Amt für Denkmalpflege im Zuge der Inventarisierung und Dokumentation gemacht wurden. Die Sammlung enthält insgesamt 3249 Diapositive.

Der Arbeitskreis für Bau- und Kunstdenkmalpflege, der sich auf seinen Sitzungen als beratendes und empfehlendes Gremium mit aktuellen denkmalpflegerischen Fragen befaßt, trat während der Berichtszeit dreimal zusammen, wobei u. a. auch ausführlich zur Frage der Erhaltung des Lembke-Hauses in Travemünde Stellung genommen wurde.

Der Amtsleiter nahm an der Jahrestagung 1966 der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland teil, die in Bayern stattfand. Der Berichterstatter besuchte den im August 1966 durchgeführten 10. Deutschen Kunsthistorikertag in Münster/Westfalen.

Aus dem öffentlichen Wirken des Amtes für Denkmalpflege ist neben den verschiedenen Führungen zu den historischen Objekten der Innenstadt der Vortrag des Amtsleiters am 16. 3. 1967 vor dem Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde über das Thema „Aus der Geschichte der Lübecker Denkmalpflege“ zu nennen. Das Amt für Denkmalpflege übernahm ferner anlässlich der 24. Tagung für Ausgrabungswissenschaft und Bauforschung, die von der Koldewey-Gesellschaft im Mai 1967 in Lübeck durchgeführt wurde, die für einen Nachmittag vorgesehene Stadtführung, wobei u. a. auch die zur Frage stehenden denkmalpflegerischen Gesichtspunkte erläutert wurden. Wiederum besuchten verschiedene Fachkollegen sowie Studenten der Architektur und der Kunstgeschichte das Amt für Denkmalpflege.

### *Kirchliche Denkmalpflege*

Wie schon erwähnt, nahmen die Arbeiten auf dem Gebiet der kirchlichen Denkmalpflege in der Berichtszeit einen besonders breiten Raum ein. Wieder darf in diesem Zusammenhang Herrn Kirchenbaurat Keck als verantwortlichem Leiter aller Bauprojekte an kircheneigenen Gebäuden für die den Belangen der Denkmalpflege jederzeit aufgeschlossene und entgegenkommende Zusammenarbeit gedankt werden. Die erfreulichen Ergebnisse dieser Zusam-

menarbeit sind nicht zuletzt Ausdruck des gemeinsamen Wirkens aus dem echten Anliegen des Pflegens und Bewahrens historischer Kulturwerte.

Umfang und Bedeutung der einzelnen Maßnahmen zum Wiederaufbau rechtfertigen es, den *Dom* an erster Stelle zu nennen. Wie in den vorhergehenden Berichten schon angeführt wurde, konzentrierte sich bisher das Bemühen hauptsächlich auf den Chor, dessen Wiederaufbau nunmehr den Punkt erreicht hat, an welchem man von der endgültigen Beseitigung des ruinösen Nachkriegszustandes sprechen kann. So zeichnet sich jetzt bereits die nächste Phase der Wiederherstellung des Domes ab, die die Beseitigung der provisorischen Trennwand zwischen Querschiff und Langhaus zum Ziele hat, um die Einheit zwischen Langhaus und romanischen Ostteilen wieder zu schaffen. Hierfür wird jedoch noch erhebliche Arbeit zu leisten sein, da auch das Langhaus einer gründlichen Instandsetzung bedarf. Während dieser Zeit wird die Gemeinde das Querschiff und den romanischen Chor mit den gotischen Seitenschiffsteilen für den Gottesdienst benutzen. Dieser Raum endet im Osten mit einer Glastrennwand gegen den gotischen Hallenumgangschor, dessen weiterer Ausbau sich somit nicht störend auf die kirchliche Nutzung auswirkt.

Unbestrittener Höhepunkt des Chorwiederaufbaus ist zweifellos die Wiedererrichtung des Daches. Sie wurde im Herbst 1966 in Angriff genommen und in Abschnitten von Westen nach Osten durchgeführt, wobei die nach und nach fertiggestellten Dachstuhlteile anschließend sofort mit Kupfer eingedeckt wurden. Am 19. April 1967 konnte das fertige Dach der Stiftung „Dom zu Lübeck“, deren tatkräftiger finanzieller Unterstützung die Rettung des Lübecker Domchores in erster Linie zu verdanken ist, übergeben werden. Damit ist der äußerliche Zustand des Domes im großen und ganzen als wiederhergestellt anzusehen, wenn auch die nun folgenden Außenarbeiten, die sich hauptsächlich auf die gründliche Überholung des Mauerwerks und die Neuaufrichtung des 1946 abgestürzten nördlichen Querschiffgiebels erstrecken, noch lange nicht beendet sein werden. Nach Vollendung des Chordaches wurde damit begonnen, das in der Nachkriegszeit erstellte Querschiffdach und den Dacheil über dem romanischen Chorraum zu verstärken und an Stelle der bisherigen Pfannendeckung zwischen Langhaus und Chor die Kupferdeckung aufzubringen. Ferner wird noch in diesem Jahre der Dachreiter über der Vierung aufgerichtet.

Im Inneren ist der Ausbau von Querschiff und romanischem Chorraum soweit abgeschlossen. Die Gewölbe im nördlichen und mittleren Querschiff wurden überholt, das Mauerwerk frisch gekalkt. Dabei konnten die Kapitelle der derben Dreiviertelsäulen in den Querschiffenden von den sie fast vollständig überdeckenden Kalkschichten befreit und gleichzeitig restauriert werden. Bisher war kaum beachtet worden, daß ihre Struktur völlig der der Vorkriegskapitelle in den östlichen Chorecken entspricht und ebenfalls das charakteristische Palmettenband aufweist, das in den würfelförmigen Stuckblock eingeschnitten ist (Abb. 1). Die wie die Kapitelle aus Stuck gefertigten, gewichtigen Kragsteine an den östlichen Vierungspfählern, die die Unterzüge von Chorbogen und Vierungsbogen abfangen, wurden ebenfalls gesäubert,



so daß der Reichtum ihrer ornamentalen Gestaltung mit der durchflochtenen Ranke, dem von Lanzettblättern durchsetzten Gitter, dem geflochtenen Netzwerk und dem Klötzchenfries wieder voll zur Geltung kommt. Somit ist der Bestand der der ersten Bauphase des romanischen Domes angehörenden Bauornamentik vollständig gesichert und wiederhergestellt.

Im romanischen Chorquadrat wurde für die geplante Neuaufstellung des Bronzetaufbeckens eine runde Anlage mit modernen Sitzen geschaffen. Gleichzeitig fand die Neuordnung des Zuganges zu dem in diesem Bereich höher gelegenen Fußbodenniveau, sowohl vom Querschiff durch den Lettner, als auch von den Chorseitenschiffen aus, durch die Verlegung von Treppenstufen statt. Querschiff und Chor erhielten unter weitgehender Verwendung der hier befindlichen Grabplatten einen neuen Fußbodenbelag aus Obernkirchner Sandsteinplatten. Bei der Erneuerung der Stufen unter dem Lettner wurden Teile eines ornamentierten Kämpferfrieses aus Sandstein gefunden, die am südlichen Lettnerdurchgang vermauert waren. Die Ornamentik besteht aus drei Reihen stilisierter einfacher Blätter, die deutlich auf Untersicht gearbeitet sind und von einer Deckplatte abgeschlossen werden, die ein einfaches, diamantähnliches Band trägt (Abb. 2). Den Formen nach handelt es sich um ein Friesstück, das entweder zu einem Pfeiler gehörte oder vielleicht auch den Ansatz eines Apsisrundes betont haben könnte. Die Ornamentik weist in die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts, unterscheidet sich aber grundsätzlich von der im Dom sonst aus dieser Zeit vorhandenen Formensprache. Hinzu kommt das andere Material, das ebenfalls darauf hindeutet, daß diese Friesteile nicht mit dem Dombau zusammenhängen. Möglicherweise stammen sie gar nicht aus Lübeck, sondern gelangten auf einem heute nicht mehr festzustellenden Wege hierher, um als Baumaterial wiederverwendet zu werden. Zunächst müssen aber diese Annahmen reine Theorien bleiben, solange sich keine näheren Anhaltspunkte finden. Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Stufen des Lettnerdurchganges steht auch die Freilegung und Restaurierung der bisher nur zum Teil sichtbaren Basen der vier achteckigen Granitpfeiler des Lettners, die durch vier derbe, über einen Wulst gelegte Eckblätter betont werden.

Die Arbeiten im Inneren boten die Gelegenheit, die Untersuchungen über den mutmaßlich zweigeschossigen spätromanischen Anbau an der Nordseite des romanischen Chorquadrats fortzusetzen. Über diese Anlage war bereits im vorigen Bericht kurz gesprochen worden, nachdem Grabungen weitere Ergebnisse zu den 1961 gemachten Funden gebracht hatten. Wieder konnten im Winterhalbjahr 1966/67 zusammen mit dem Amt für Vor- und Frühgeschichte (Bodendenkmalpflege) Stichgrabungen durchgeführt werden, die zur Freilegung der östlichen Ecken (Abb. 3) sowie von Teilen der Nordwand des Untergeschosses führten und somit den noch fehlenden Aufschluß über die genauen Abmessungen des Raumes brachten. Ferner war an Hand der gefundenen Wandpfeiler- und Säulenreste halbwegs Klarheit über das Wandsystem zu gewinnen. Nach genauem Aufmaß und fotografischer Erfassung der einzelnen Abschnitte wurden alle gefundenen Reste des Anbaues an Ort

und Stelle belassen und die Gräben wieder zugeschüttet. Die Veröffentlichung des Grabungsberichtes durch das Amt für Vor- und Frühgeschichte (Bodendenkmalpflege) ist für das kommende Jahr geplant.

Im Sommer 1966 wurden die umfassenden Instandsetzungsarbeiten an der Westfront der *Marienkirche* nach der Einrüstung des Süderturmes fortgesetzt. Wie beim Norderturm stellte sich auch hier im Verlauf der Mauerwerksausbesserung heraus, daß an verschiedenen Flächen die Verwitterungen sehr tief gingen und die Abstimmung der schadhafte Ziegellagen in größerem Maße erforderten. Die beschädigten Gesimse und Friese wurden an den Fehlstellen mit Minéros ergänzt, die Putzflächen innerhalb der Friese vollständig erneuert. Bis zum Herbst konnte die Restaurierung abgeschlossen werden, so daß die gesamte Westfassade in ihrem Mauerwerk jetzt vollständig überholt ist und die im Laufe der Nachkriegszeit als Folge der Zerstörung von 1942 aufgetretenen Verwitterungsschäden beseitigt sind.

Im Inneren ging die Ausbesserung der Pfeilersockel weiter. Ihre stark beschädigten Profilformen werden in Minéros ergänzt. Die aus Kalkstein gefertigten Sockel hatten vor allem durch die Hitzeeinwirkung beim Brand 1942 in ihrer Oberfläche große Schäden davongetragen. Voraussichtlich werden die Sockel der Langhauspfeiler in diesem Jahre fertig, so daß in einem zweiten Abschnitt die Restaurierung der reicher geformten Bündelpfeilersockel im Chor in Angriff genommen werden kann.

Die Wiederherstellung des Daches der *Petrikirche* ist im Sommer 1966 beendet worden. Auch hier ist somit wie beim Dom die äußere Gestalt durch das großflächige Dach mit seiner Kupferhaut wieder erstanden (Abb. 4). Allerdings wird noch erhebliche Zeit vergehen, bis man von einer endgültigen Fertigstellung sprechen kann, da das gesamte Innere, abgesehen von den notwendigen Sicherungsarbeiten in der Nachkriegszeit und weiterer Schutzmaßnahmen in den Jahren 1958 bis 1960, wo die Festigung der Pfeiler durch Stahlganker erfolgte und die schadhafte Gurtbogen und Gewölbe erneuert bzw. instand gesetzt wurden, des weiteren Ausbaus harret. Es ist für die folgenden Jahre vorgesehen, die inneren Wandflächen sowie Pfeiler und Gewölbe in mehreren Abschnitten herzurichten.

Am Turmhelm der *Jakobikirche* wurde die schadhafte gewordene Kupferdeckung ausgebessert. Der große Sturm am 23. Februar 1967 riß einen Teil des Daches der nördlichen Turmseitenkapelle samt der Kupferdeckung los. Glücklicherweise war der Schaden nicht tiefgreifender und konnte dank des schnellen Handelns seitens des Kirchenbauamtes schon in den nächsten Tagen behoben werden. Als Kuriosum sei vermerkt, daß ein Sturmschaden dieser Art am 23. Oktober 1921 in gleicher Weise das Dach der südlichen Turmseitenkapelle betroffen hat.<sup>1)</sup>

Ausbesserungen des Kupferdaches fanden auch am Chor der *Aegidienkirche* statt. Im Inneren wurde die schon im Bericht 1963/64 erwähnte

<sup>1)</sup> Abgebildet im Lüb. Jb. d. Vaterstadt, Bl., Jg. 1921—22, Lübeck 1922, S. 12.



Restaurierung der *Scharbaukapelle* fortgesetzt und zu Ende geführt (Fa. Wilhelm Bayer, Hamburg). Die 1760 auf der Nordseite des Chores angebaute Kapelle besitzt einen Innenraum mit sehr reichen Rokokostukkaturen, deren Erhaltung aufs äußerste gefährdet war, da die Feuchtigkeit im Mauerwerk große Teile der Putzflächen gehoben und gewölbt hatte, wodurch die feinteiligen Ornamentformen stellenweise abplatzten, so daß manche Felder bereits stärkere Beschädigungen aufwiesen. Im Winterhalbjahr 1963/64 war die Decke nach Sicherstellung der Ornamentik (Abformung) und Ansetzen der neu gegossenen Stukformen instand gesetzt worden. 1966/67 konnte mit einer finanziellen Beihilfe des Amtes für Denkmalpflege in einem zweiten Arbeitsabschnitt die Restaurierung der Wandflächen in der gleichen Weise durchgeführt werden. Der kleine wertvolle Innenraum, der in einem reizvollen Kontrast zu dem nüchternen Kircheninnern steht, ist dadurch vor dem Verfall gerettet worden.

An der stadteigenen *Katharinenkirche* wurde die neue Verglasung der Fenster fortgesetzt. Der von Ernst Barlach und Gerhard Marcks geschaffene Figurenzyklus in den unteren Nischen über der Portalzone der Westfassade erhielt nach der Reinigung zum Schutz gegen die Tauben eine neue Bespannung von dünnen Kunstfasernetzen. Die 1961 angebrachten alten Netze waren im Lauf der Zeit durch Witterungseinflüsse schadhafte geworden. Es zeigt sich jedoch, daß die Netze auf die Dauer keinen ausreichenden Schutz gegen die Tauben bieten können, sondern nur als notdürftige Sicherung gegen allzu große Verschmutzung anzusehen sind.

Vom ehemaligen *Kloster*, dessen erhaltene historische Bauteile im Komplex des Katharineums einbezogen sind, erhielt der Kreuzgang um den großen Hof am südlichen Seitenschiff der Kirche mit seinen quadratischen Kreuzrippengewölben einen weißen Kalkanstrich, wobei die Rippen backsteinichtig blieben (Städt. Hochbauamt).

Die kleine Kapelle *Maria am Stegel*, errichtet um 1415 an der Nordwestecke des ehemaligen Marienkirchhofes, die ehemals als Stiegenkapelle mit ihrem überwölbten, aufgetrepten Durchgang den Zugang zu diesem Bezirk bildete, fiel dem Sturm am 28. Februar 1967 zum Opfer. Seit der Brandnacht 1942 hatten lediglich noch die Umfassungsmauern gestanden; ein Wiederaufbau war immer wieder verschoben worden, weil über die weitere Nutzung keine Klarheit bestand. Auch waren die ganze Zeit über aufwendigere Sicherungsarbeiten unterblieben, so daß nun das zum Teil brüchige Mauerwerk einzustürzen drohte und eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit darstellte. Nach Sturmschäden mußte das Gebäude deshalb im Noteinsatz durch die Feuerwehr abgetragen werden, zunächst nur bis zum Granitsockel, dessen Reste dann im Mai beseitigt wurden. Es ist bedauerlich, daß auf diese Weise eine Entscheidung fallen mußte, die durch rechtzeitiges Eingreifen hätte vermieden werden können. Lübeck hat dadurch nicht nur ein wertvolles mittelalterliches Bauwerk, sondern auch einen städtebaulich wichtigen Akzent in der Umgebung von St. Marien 22 Jahre nach Kriegsende verloren.

Erfreulicherweise konnten in der Berichtszeit auch wieder verschiedene *Ausstattungsstücke* Lübecker Kirchen restauriert oder in denkmalpflegerischem Sinne behandelt werden.

Im *Dom* wurde im Zuge des inneren Ausbaus von romanischem Chorquadrat und Querschiff der *Lettner* vorläufig hergerichtet. Seine dreijochige, von achteckigen Granitpfeilern getragene Laube aus dem 14. Jahrhundert hatte bis 1477 die hölzerne Bühne mit dem überaus reichen architektonischen und figürlichen Schmuck aus der Werkstatt Bernt Notkes erhalten<sup>2)</sup>. Dieser hölzerne Aufsatz, dem im südlichen Drittel 1627/28 noch ein mit barocker Ornamentik verziertes Uhrwerk zugefügt worden war, wurde zunächst gereinigt. Es ist vorgesehen, den Lettner in den kommenden Jahren gründlich zu restaurieren, wobei die schon 1953 anlässlich einer Untersuchung durch die Museumsrestauratoren erzielten Aufschlüsse über die ursprüngliche farbige Fassung zugrunde gelegt werden sollen. Außerdem werden dann die zur Zeit im St. Annen-Museum aufbewahrten großen Brüstungsfiguren der Schutzpatrone des Domes, die Heiligen Nicolaus und Blasius sowie die Madonna auf der Mondsichel und Johannes der Täufer zusammen mit den kleinen Heiligenstatuetten der oberen Brüstung wieder an ihren zugehörigen Ort zurückversetzt.

Das an der Nordwand des Domquerschiffes aufgehängte riesige *Christophorusbild* (Öl auf Holz) von 1665 wurde ebenfalls gründlich gereinigt.

In der *Jakobikirche* konzentrierten sich die Restaurierungsmaßnahmen auf drei Objekte. Die im südlichen Seitenschiff an dem Treppenturm über der Sakristei angebrachte *Uhr* von 1784<sup>3)</sup> mit dem epitaphartig gerahmten Zifferblatt wurde gereinigt, das Zifferblatt mit neuer Polymetvergoldung versehen und das Laubwerkgehänge neu gefaßt. Die sehr stark vom Holzwurm befallenen Statuetten auf dem durchbrochenen Giebel, Chronos und zwei liegende weibliche Figuren, die aus Sicherheitsgründen abgenommen waren, konnten nach entsprechender Wiederherstellung ebenso wie die sie seitlich flankierenden Vasen wieder angebracht werden, so daß das Werk sich dem Beschauer jetzt wieder vollständig darbietet (Abb. 5). Ferner wurden zwei *Tafelbilder* des 16. Jahrhunderts (Öl auf Holz), die jetzt in der als Gedenkstätte für Seeleute eingerichteten nördlichen Turmkapelle aufgehängt sind, restauriert. Es handelt sich hierbei um Darstellungen aus der Seefahrt; ein Bild ist ein Denkgemälde für den Schiffsprediger und Geistlichen an St. Jakobi, Sweder Hoyer, das andere wurde von den Bergenfahrern gestiftet und stellt den Untergang des Schiffers Thomas Köster dar. Durch Abnahme der alten Firnisüberzüge, Beseitigung der aufgetretenen Rißstellen und Säuberung sind beide Bilder wieder gründlich hergerichtet worden (Ausführung der Arbeiten: Kirchenmaler K. H. Saß).

<sup>2)</sup> Vgl. M. Hasse, Das Triumphkreuz des Bernt Notke im Lübecker Dom, Hamburg 1952.

<sup>3)</sup> Vgl. dazu Bau- und Kunstdenkm. d. Freien u. Hansestadt Lübeck, Bd. III, Lübeck 1920, S. 382.



## Profane Denkmalpflege

Im Gegensatz zu den umfassenden Gesamtinstandsetzungen an kirchlichen Bauten erstreckten sich die denkmalpflegerischen Maßnahmen an Stadthäusern und ländlichen Gebäuden mehr auf Teilabschnitte. Es standen also in der Berichtszeit auf diesem Sektor keine umfangreicheren Restaurierungsarbeiten, wie sie in den vorhergehenden Jahren beispielsweise am Burgtor und am südlichen Salzspeicher der Gruppe beim Holstentor erfolgt waren, auf dem Programm. Das besagt jedoch nicht, daß Teilwiederherstellungen nur von untergeordneter Bedeutung sind. Gerade durch sie werden in vielen Fällen Gefährdungen der Substanz rechtzeitig beseitigt und vermeidbare tiefer gehende Schäden, die bei Nichtbeachtung unter Umständen zum Verlust eines Baudenkmals führen können, abgewendet.

Bei verschiedenen städteigenen Gebäuden erfolgten wiederum Renovierungen, die zum Teil im Zuge der laufenden Unterhaltungsarbeiten stattfanden. Am *Rathaus* wurden die Blendfelder der Schildgiebelwand von dem 1442—44 errichteten *Kriegsstubenanbau* weiß gestrichen. Die Giebelwand mit ihren fünf Türmchen bildete ursprünglich die Verkleidung der beiden dahinter liegenden Satteldächer und Giebel, welche nach ihrer Zerstörung im Jahre 1942 noch nicht wieder neu aufgeführt worden sind. Im Inneren wurden nach dem Wechsel des Pächters die Räumlichkeiten des *Ratskellers* renoviert und der unter dem 1298 bis 1308 errichteten Langen Hause liegende sog. Germanistenkeller neu hergerichtet. Dieser ist entsprechend den Arkaden des Erdgeschosses durch übereck gestellte Achteckpfeiler in zwei Schiffe geteilt und von Kreuzrippengewölben überspannt. Die unter dem Hauptbau gelegenen Weinstuben des Kellers mit den überlieferten Namen „Brautgemach“ (früher „Magistrat“), „Linde“ und „Admiralszimmer“ erhielten im Zuge der Verlegung der Heizung in allen Kellerräumen neue Heizkörper, die entweder verkleidet oder im Farbton dem jeweiligen Paneel angeglichen wurden. Im *Audienzsaal* wurden die roten Bezüge der fünf viersitzigen Kanapees mit reicher Rokokoschnitzerei aus der Zeit der Saaleinrichtung von 1755 erneuert. Eine Fortsetzung fand ferner die Restaurierung der *Ratsherrenbildnisse*, von denen fünf weitere gereinigt wurden und nach Beseitigung der Schäden neue Firnisüberzüge erhielten (Malermeister Grimm).

Im *Kanzleigebäude* sollen in nächster Zeit Restaurierungsarbeiten in der *Großen Kommissionsstube*, auch Mittelsaal genannt, durchgeführt werden. Die reich geschnitzte Vertäfelung des Saales mit Rundbogenblenden zwischen Hermenpilastern und darüber verlaufendem Fries mit Füllungen zwischen Konsolen, die etwa der Zeit um 1615 entstammt, wird dann überholt. Vor allem geht es dabei um die werkgerechte Wiederanbringung der im Laufe der Zeit lose gewordenen und abgefallenen Vertäfelungsstücke und die Ausbesserung der schadhafte Profilleisten und Gesimsteile. Es ist vorgesehen, daß zunächst nur der Bestand der Täfelung gesichert und ordnungsgemäß hergerichtet wird, ohne dabei an eine Behandlung des Holzes selbst zu gehen, die einer späteren Instandsetzung vorbehalten bleibt.

In den Bereich des St. Annen-Museumskomplexes wurde nach der Räumung durch eine andere Verwaltung das Haus *An der Mauer 144* einbezogen. Es handelt sich um das ehemalige „Spinnhaus“ (Zwangsarbeitshaus), das 1778 für das im 17. Jahrhundert im ehemaligen St. Annen-Kloster eingerichtete St. Annen-Armen- und Werkhaus erbaut wurde. Das langgestreckte, mit niedrigen Eckaufbauten versehene Gebäude wurde im Innern zur Nutzung durch das Museum umgestaltet und erhielt eine neue Dachdeckung mit roten S-Pfannen.

Für die sog. *Lindesche Villa* in der Ratzeburger Allee 16, ein klassizistisches Sommerhaus, das 1804 von J. Chr. Lillie vor dem Mühlentor erbaut wurde, liegen jetzt die Pläne zur Nutzung als Standesamt vor. Das Haus war 1964 von der Stadt gekauft worden, um es vor dem Abbruch zu retten. Die im Inneren noch vorhandenen Räumlichkeiten aus der Entstehungszeit, Eingangshalle und ovaler Mittelsaal des Erdgeschosses mit Spiegeln, bleiben erhalten. An die Stelle des jetzigen Mansardendaches wird wieder das ursprünglich vorhanden gewesene Walmdach treten. Die Arbeiten sollen in diesem Jahre durchgeführt werden.

Der Gartenflügel des Hauses *Königstraße 9* wurde nach Verlegung der bis dahin dort untergebrachten städtischen Dienststelle für das Jugendamt als Tagesheim für geistig behinderte Kinder eingerichtet. Ein Teil der provisorisch eingezogenen Trennwände des Rokokosaales im Erdgeschoß ist deshalb entfernt worden (Abb. 6), wobei sich die Gelegenheit bot, an einer Stelle der nördlichen Längswand einige Freilegungsproben vorzunehmen. Die Untersuchungen ergaben, daß unter den heutigen Ölfarbanstrichen der Spiegelfelder eine Marmorierung in vorherrschend roten Tönungen in Stuccolustro-Technik angelegt ist. Bei den Stukkaturen wurden geringe Spuren ehemaliger Vergoldung festgestellt. Das Pancel zeigte unter dem heutigen weißen Anstrich durchweg einen blauen Farbton, der nur durch eine Weißrahmung um die mittleren Felder unterbrochen war. Die Profilleisten waren vermutlich zur Gliederung der Flächen vergoldet.

Schon im vorigen Bericht war darauf aufmerksam gemacht worden, daß die in vielen Bürgerhäusern noch erhaltenen Dielen auch bei moderner Nutzung durchaus beibehalten werden können. Im Herbst 1966 wurde das der Stadt gehörende Bürgerhaus *Glockengießerstraße 2*, ein kleines Gebäude des 18. Jahrhunderts, welches sich an den Nordchor der Katharinenkirche lehnt, im Inneren zur Vermietung renoviert. Dabei konnte die kleine mit Rokokostukkaturen versehene Diele mit ihrem alten Treppenlauf von entstellenden dunklen Anstrichen befreit und in lichten Farben nach Befund wieder hergerichtet werden.

Auch in dieser Berichtszeit wurde keine Entscheidung darüber gefällt, was mit dem klassizistischen *Lembke-Haus* in *Travemünde* geschehen soll. Der Senat der Hansestadt Lübeck hat seinen Beschluß zum Abbruch aufrechterhalten, obwohl das Amt für Denkmalpflege mehrfach auf den kulturgeschichtlichen und künstlerischen Wert, der eine Erhaltung des Gebäudes rechtfertigt, hingewiesen und auch auf die Möglichkeiten privater Nutzung aufmerksam ge-



macht hat. Auch der Arbeitskreis für Bau- und Kunstdenkmalpflege hatte sich in einer Sitzung mit Mehrheit für die Erhaltung des Hauses ausgesprochen. Die Angelegenheit wurde dem Kultusministerium in Kiel zur Entscheidung übergeben<sup>3a)</sup>.

Neben den angeführten denkmalpflegerischen Arbeiten an stadteigenen Gebäuden fanden in der Berichtszeit wieder zahlreiche Instandsetzungen von Häusern statt, die sich in Privathand befinden und auf Grund des schleswig-holsteinischen Denkmalschutzgesetzes in das Denkmalsbuch für die Kulturdenkmale aus geschichtlicher Zeit eingetragen sind. Die Eintragung soll einmal die fachliche Beratung sämtlicher Maßnahmen an denkmalgeschützten Objekten sichern, zum anderen wird damit das Mitspracherecht der Denkmalpflege in allen Fragen, die mit dem Denkmalschutz und der denkmalpflegerischen Behandlung des eingetragenen Kulturdenkmals zusammenhängen, gesetzlich festgelegt.

In vielen Fällen kann durch rechtzeitige Beratung vermieden werden, daß aus Unkenntnis einschneidende Veränderungen an Bürgerhäusern erfolgen, die der Erhaltung der historischen Substanz erheblichen Schaden zufügen. Beispielsweise muß von der Denkmalpflege immer wieder gegen die um sich greifenden Bestrebungen gekämpft werden, in alte Giebelhäuser moderne Ganzglasfenster einzusetzen. Dadurch werden die Proportionen der Fassaden völlig zerstört, die weitere Entwicklung, etwa die Beseitigung von nun störenden Gesimsen oder vertikalen Gliederungselementen und die Anbringung neuer Putzschichten, stellt sich dann zwangsläufig als Folgeerscheinung ein. Ebenso groß sind die Gefahren, die die zur Zeit moderne und beliebte Verblendung mit Spaltklinkern mit sich bringt. Sowie eine derartige Verblendung über die gesamte Untergeschoßfläche eines alten Hauses gezogen wird, ist der gleiche Zustand erreicht, der bei vielen Schaufensterdurchbrüchen die völlige Modernisierung des Erdgeschosses bedeutet und somit eine künstliche Trennung des Bauwerks in neuzeitlichen Unterbau und historischen Giebelaufsatz bzw. obere alte Fassade herbeiführt. Durch sorgfältige Überlegungen und behutsame, jeweils auf das betreffende Objekt eingehende Veränderungen können Lösungen erreicht werden, die auf denkmalpflegerische Belange Rücksicht nehmen und dennoch den Bedürfnissen der modernen Nutzung weitgehend entgegenkommen. Nur die gesicherte Nutzung eines historischen Gebäudes bietet die Gewähr für seine Erhaltung. Daß dabei von beiden Seiten gewisse Zugeständnisse im Sinne der Sache gemacht werden müssen, ergibt sich von selbst.

In der Mehrzahl handelt es sich bei den an Bürgerhäusern der Innenstadt sowie in Alt-Travemünde und den Vorstädten vorgenommenen Arbeiten um

<sup>3a)</sup> Während der Drucklegung dieses Berichtes ist die Entscheidung nunmehr gefallen. Das Kultusministerium hat empfohlen, dem Widerspruch gegen die Eintragung in das Denkmalsbuch stattzugeben, worauf die Eintragung des Gebäudes mit Verfügung des Bürgermeisters vom 26. 7. 1967 aufgehoben wurde. Am 14. 7. 1967 war das Lembke-Haus durch Brandstiftung an seinem Mittelteil beschädigt worden. Im einzelnen wird darüber im nächsten Bericht zu sprechen sein.

Renovierungen des Äußeren, also Fassadenanstriche, Dachausbesserungen, Fenstererneuerungen usw. An einigen Giebelhäusern wurden auch umfassendere Mauerwerksinstandsetzungen durchgeführt. Hierzu konnten bei Bedarf aus dem städtischen Bauhof alte Klosterformatsteine zur Verfügung gestellt werden, da ein gewisser Vorrat jeweils bei Abbrüchen von der Stadt für die Wiederverwendung bei Restaurierungen denkmalgeschützter Häuser angekauft und gelagert wird. Das Amt für Denkmalpflege zahlte in der Berichtszeit bei 28 Objekten finanzielle Beihilfen.

Eine umfassende Instandsetzung erfuhr das Haus *Mengstraße 25*, ein gotisches Giebelhaus aus dem 14. Jahrhundert, dessen ursprüngliche Giebelgliederung mit paarweise angeordneten, spitzbogig geschlossenen Luken bzw. Blendnischen etwa um 1500 durch den Einbruch flachbogiger Luken und Höherführung der Staffeln verändert worden ist. Die Kaufmannschaft zu Lübeck hatte das Gebäude erworben, um es für die Zwecke des Kaufmännischen Lehrlingsheimes zur Verfügung zu stellen. Hierzu fand ein durchgreifender Umbau statt, bei dem die Hoffront, die sowieso nach einer früher vorgenommenen Beseitigung des Flügels entstellt war, abgetragen und wieder neu aufgerichtet wurde. In den oberen Geschossen wurden Klubräume eingerichtet, die große Diele mit ihrer Holzbalkendecke wurde zu Vortragszwecken als Veranstaltungsraum ausgestaltet (Architekt K. Horenburg). Die drei an der Westwand der Diele befindlichen Stuckreliefs aus dem Jahre 1643, die in medaillonartiger Rahmung die Elemente Erde, Luft und Feuer (Abb. 7) darstellen — das Relief mit dem Element Wasser muß schon in früherer Zeiten abgeschlagen worden sein — sind dabei restauriert worden (Bildhauer Otto Mantzel). Am 4. November 1966 wurde das Gebäude als Haus der Kaufmannsjugend offiziell seiner Bestimmung übergeben und ist nunmehr durch sinnvolle Verwendung in seiner weiteren Erhaltung gesichert (Abb. 8).

Gründliche Instandsetzungsarbeiten an Giebel und Fassade erfolgten bei weiteren Objekten der Innenstadt. Beim Haus *Huxstraße 35*, dessen Stufengiebel mit senkrechten Blenden und ursprünglich flachbogigen Lukenpaaren seinen Formen nach dem frühen 16. Jahrhundert angehört, wurde das gesamte Mauerwerk der Fassade ausgebessert, neu verfugt, die Blendfelder erhielten teilweise neue Putzschichten und die Giebelschultern eine neue Pfannendeckung. Ebenso wurde bei den Gebäuden *Hundestraße 49* und *51*, zwei Bürgerhäusern des späten 16. Jahrhunderts mit Renaissance-Treppengiebeln, verfahren. Die beiden Häuser waren im frühen 19. Jahrhundert zusammengefaßt worden und hatten damals die breite Einfahrt mit der heute noch vorhandenen klassizistischen Tür erhalten. Am Haus *Fischergrube 27* wurde die halbrunde Bekrönung des geschweiften Barockgiebels, die durch Witterungseinflüsse abzustürzen drohte, teilweise abgetragen und originalgetreu wieder aufgemauert. Gleichzeitig fand eine Ausbesserung der Verfugung am gesamten Giebel statt.

Bei den Fassadenanstrichen alter Bürgerhäuser geht es meist darum, eine gewisse Abstufung innerhalb der Straßenzüge einzuhalten, die dem jeweiligen



Gebäude seine Selbständigkeit beläßt, jedoch nicht durch Überbetonung farblicher Akzente herausfällt. In der Regel lassen sich Befunde originaler Farbgebung nicht mehr feststellen, zumal häufig Putzerneruerungen im Laufe der Zeit stattfanden, bei denen alte Anstriche restlos beseitigt wurden. Andererseits ist es häufig so, daß ursprünglich backsteinsichtige Flächen später überputzt und gestrichen worden sind, so daß bei Renovierungsarbeiten lediglich eine neue Farbgebung erfolgt, die überwiegend der vorhandenen angeglichen wird.

Ein Beispiel für ausgewogene Farbigkeit gibt das Haus *Pferdemarkt 7*, dessen Fassade im Herbst des vorigen Jahres renoviert worden ist. Es verkörpert den Typ des Bürgerhauses der Biedermeierzeit und ist eines der wenigen gut erhaltenen Zeugen dieser Epoche in Lübeck. Die Fassade erhielt einen gelben Anstrich, Gesimse, Portal- und Fensterrahmungen sowie das durch Nutzung schwerer gegliederte Erdgeschoß wurden hellgrau abgesetzt (Abb. 9).

Innenrauminstandsetzungen wurden im *Füchtingshof* in der Glockengießersstraße, dem größten Lübecker Stiftshof, 1639 nach dem testamentarischen Willen des Stifters erbaut, vorgenommen. In dem noch aus der Gründerzeit des Hofes stammenden *Vorsteherzimmer* wurden die bleiverglasten Fenster instand gesetzt und die Decke mit einem neuen weißen Anstrich versehen. Das kleine Treppenhaus und der Vorraum des Vorsteherzimmers erhielten ebenfalls einen neuen hellen Anstrich. Dabei ist auch der hier vor dem Zugang zum Vorsteherzimmer befindliche Sandsteinkamin von der aus späterer Zeit stammenden braunen Ölfarb Bemalung befreit worden.

Bei Renovierungsarbeiten im Flügelbau des Hauses *Mengstraße 40* kamen nach Beseitigung der Holzverkleidung im ehemaligen Erdgeschoßsaal Reste mittelalterlicher *Wandmalerei* in einer flachbogig geschlossenen Nische zutage. Dankenswerterweise wurde das Amt für Denkmalpflege unmittelbar nach der Aufdeckung benachrichtigt, so daß sofort in Zusammenarbeit mit dem St. Annen-Museum die nötigen Untersuchungen vorgenommen werden konnten. Es handelt sich um eine fragmentarisch erhaltene Darstellung des Jüngsten Gerichts aus dem 15. Jahrhundert: Christus als Weltenrichter über den Gräbern der Auferstehenden (Abb. 10) auf der Weltkugel, links und rechts von ihm zwei anbetende Gestalten, möglicherweise die Stifter. Die untere Hälfte der Nische war durch ein Vorhangmotiv gefüllt, über welchem als Trennung zur Bildfläche ein Rankenband verlief. In der obersten Zone war diese Szene offensichtlich später, etwa um 1500, übermalt worden. Über einem nicht mehr zu lesenden waagerechten Schriftband, das den Kopf des Christus überschneidet, zeigte sich eine nicht mehr identifizierbare szenische Darstellung mit vor einer sitzenden Mittelfigur knieenden männlichen und stehenden weiblichen Gestalten. Da sich die Malschichten vom Untergrund teilweise gelöst hatten und eine Erhaltung der Malerei an Ort und Stelle nicht mehr gewährleistet war, wurde mit Einverständnis des Hauseigentümers das Bild von Fachkräften der Restauratorenwerkstatt des St. Annen-Museums abgenommen. Dabei kam in der oberen Hälfte der Nische eine weitere Bemalung zum Vorschein,

die aus dem 14. Jahrhundert stammt und die Marienkrönung zum Thema hatte. Christus und Maria sitzen auf einem wie eine Architektur aufgebauten Thron, an dem das Vierpaßmotiv als vorherrschendes Schmuckelement auftaucht. Ihre schlanken Gestalten werden von einer in großen, weich fallenden Bahnen verlaufenden Gewandung eingehüllt. Links und rechts vom Thron steht jeweils ein Engel, dem Geschehen im Mittelfeld zugewandt. Nach unten wird die sehr flächig empfundene Darstellung durch ein waagrechtes Flechtband abgeschlossen. Die Reste des Bildes wurden an Ort und Stelle belassen. Vielleicht kann zu einem späteren Zeitpunkt eine Restaurierung erfolgen. Das Vorhandensein der Malerei bestätigt erneut, daß das Lübecker Bürgerhaus schon im 14. Jahrhundert einen besonders ausgeschmückten Raum besaß, der in der Regel im Erdgeschoß des Flügels lag und möglicherweise Gemeinschaftszwecken diente<sup>4)</sup>. In diesem Fall hat man ihn über längere Zeit seiner Bestimmung gemäß beibehalten, da die Malerei verschiedentlich erneuert worden ist.

Reste von Malerei fanden sich ferner in dem in der oberen Engelsgrube, gegenüber dem Haus der Schiffergesellschaft liegenden Gebäude *Engelsgrube 12*, welches zu einer der Straßensteigung folgenden Gruppe von Traufenhäusern gehört, die vermutlich im 17. Jahrhundert entstanden. Hier kam bei dem Durchbau des Inneren im zweiten Obergeschoß eine Balkendecke zum Vorschein, an welcher sich auf einer dünnen Putzschicht landschaftliche Darstellungen in ovalen Feldern mit Schriftbändern, umgeben von Akanthusranken, Muschelwerk und Putten, zeigten. Den Formen nach gehörte die Malerei dem 18. Jahrhundert an und besaß mehr volkstümlichen Charakter. Durch die Verschalung dieser Decke mit Brettern in späterer Zeit wurde die Bemalung verdeckt. Als die Bretter im Zuge der Renovierungsarbeiten entfernt wurden, bröckelte die in sich sehr lose Putzschicht zur größten Teil sofort ab, so daß die Gesamtgestaltung nicht mehr zu identifizieren war<sup>5)</sup>.

Besondere Beachtung neben den Bürgerhäusern der Innenstadt verdienen die in den Vorstädten gelegenen ehemaligen Sommerhäuser, die überwiegend in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vor den Toren Lübecks errichtet wurden. Viele mußten im Laufe der Zeit weichen, weil ihr ehemals parkartige Umgebung neuen Straßenzügen oder dichterem Bebauung zum Opfer fiel. Zu den wenigen, noch gut erhaltenen Vertretern dieser Gruppe gehört das Gebäude *Eschenburgstraße 37*, ein klassizistisches Gartenhaus mit Dachausbau, das im vorigen Jahr einen neuen Anstrich erhielt.

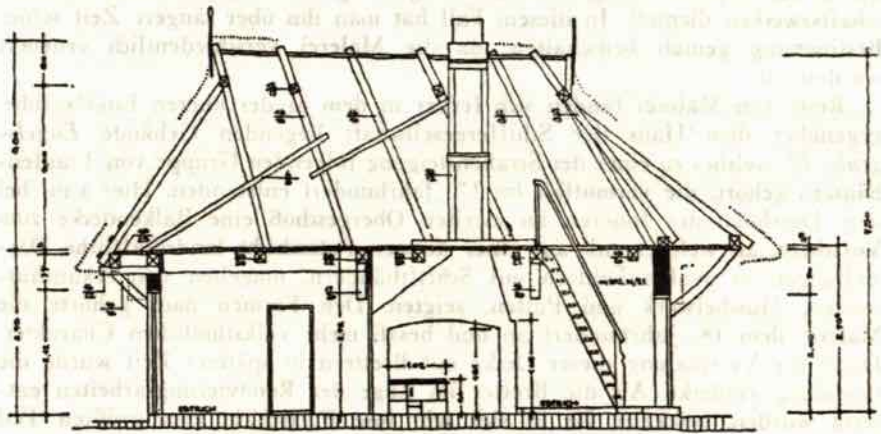
Im Landgebiet konzentrieren sich die Maßnahmen der Denkmalpflege in der Hauptsache auf die Möglichkeiten zur Erhaltung der verbliebenen historischen ländlichen Bauten. In den vorigen Berichten wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß diese Objekte mehr oder weniger unaufhaltsam der Zeit zum Opfer fallen, einmal, weil ihre Nutzung nicht mehr gewährleistet ist,

<sup>4)</sup> Vgl. M. Hasse, *Das Lübecker Bürgerhaus als Forschungsaufgabe*, Neue Beiträge zur Geschichte der lübeckischen Kunst IV, Bd. 36 (1956) dieser Zeitschrift, S. 120 u. 122.

<sup>5)</sup> Teilfotos befinden sich im Amt für Denkmalpflege.



zum anderen, weil der bauliche Zustand die weitere Existenz in Frage stellt. Dennoch können in manchen Fällen gefährdete Häuser vor dem drohenden Abbruch gerettet werden. Ein akutes Problem stellt ferner die Erhaltung der historischen Rethdeckung des Daches dar. Um die aufwendige Sicherung eines solchen Daches zu vermeiden, wird von den Eigentümern ländlicher Bauten die wirtschaftlich vorteilhaftere Welleternitdeckung vorgezogen, die den ursprünglichen Charakter des Gebäudes entscheidend beeinträchtigt. Hier kann nur das Lockmittel eines angemessenen Zuschusses noch helfen, wenn die Überzeugungsarbeit der Denkmalpflege nicht ausreicht! Bei fünf Objekten wurden Zuschüsse gezahlt.



DARSTELLUNG 9-3

Gothmund, Fischerweg 19, Längsschnitt.  
Planarchiv des Amtes für Denkmalpflege.

Rethdächer konnten in der Berichtszeit instand gesetzt werden in *Brodten*, wo noch eine dreiteilige Hofanlage mit Wohngebäude aus der Zeit um 1820/30 und Scheunen aus dem späten 18. Jahrhundert mit einheitlicher Rethdeckung erhalten ist (Abb. 11), in *Israelsdorf* (Waldstraße 47—49), in *Beidendorf* (ehemaliger Schäferkaten) und in *Gothmund* (Fischerhaus, Fischerweg 18).

Zur Zeit werden Überlegungen angestellt, wie man den ehemaligen Räucherkaten in *Pöppendorf* durch inneren Umbau heutigen Wohnverhältnissen entsprechend herrichten kann. Der Eigentümer war an das Amt für Denkmalpflege wegen der Genehmigung zum Abbruch herangetreten. Das Gebäude besitzt noch in der die gesamte Länge einnehmenden Diele mit offenem Dachstuhl die vier alten Räucheröfen, während die sehr kleinen und niedrigen

Wohnräume und Kammern an den Längsseiten in zwei Fluchten gruppiert sind. Ein Umbau könnte das Haus wenigstens äußerlich bewahren und seine weitere Erhaltung an Ort und Stelle sichern.

Von seiten des schleswig-holsteinischen Freilichtmuseums in Kiel besteht seit längerer Zeit der Wunsch, eines der noch vorhandenen alten Fischerhäuser aus *Gothmund*<sup>6)</sup> zu erwerben, um ein Beispiel dieser Gattung in ursprünglicher Form mit originaler innerer Raumaufteilung erhalten zu können. Gegenwärtig wird über das Gebäude Fischerweg 19 (Textabb.) verhandelt, dessen Besitzer sich zu einer Übertragung bereit erklärt hat, da er entweder völlig das innere Gefüge des Fischerhauses für Wohnzwecke umgestalten will oder bei Überlassung des Hauses an das Freilichtmuseum einen Neubau unter Anpassung an den Charakter der geschlossenen Bebauung des Fischerweges vorhat. Der Arbeitskreis für Bau- und Kunstdenkmalpflege hat sich bereits mit dieser Angelegenheit befaßt, da das Gebäude unter Denkmalschutz steht. Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen.

Schließlich muß auch noch auf Verluste hingewiesen werden, die in der Berichtszeit die Denkmalpflege trafen. Es handelt sich um zwei Gebäude, die Eigentum der Hansestadt Lübeck waren. Im ehemaligen Garten des Hauses der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit, Königstraße 5—7, befand sich ein etwa um 1800 entstandenes *Gartenhäuschen*, das den Charakter eines kleinen Pavillons besaß und in Ziegelrohbau ausgeführt war. Das Gelände wurde vor einigen Jahren an die Stadt verkauft und ein Kinderspielplatz darauf errichtet. Durch jahrzehntelange Vernachlässigung war das Gartenhaus so baufällig geworden, daß Teile des kleinen Dreieckgiebels bereits abgestürzt waren und lose Steine eine öffentliche Gefahr darstellten. Vom Amt für Denkmalpflege ist immer wieder auf die Erhaltungswürdigkeit des Baues hingewiesen worden. Eine Sicherung und Instandsetzung scheiterte schließlich daran, daß von städtischer Seite nicht die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden konnten.

Bedenklicher hinsichtlich des Verfahrens stimmt aber das Los des sog. *Kohlenhof-Pavillons*, eines ehemaligen Kohlenwärter-Hauses, auf dem Priwall in *Travemünde* (Abb. 12). Durch die Verbreiterung der Trave für die Belange der Schifffahrt war 1964 die alte Uferlinie zurückgenommen worden. Der hier neben der Brücke der Fähre gelegene Pavillon über halbachteckigem Grundriß mit hölzerner Schauseite aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde deshalb abgebrochen, wobei jedoch von vornherein die Auflage erteilt worden war, daß das Gebäude an einem bereits festgelegten neuen Standort in Jahresfrist wieder aufgebaut werden sollte. Die hölzernen Wandteile wurden auf dem Bauhof des Wasser- und Hafenumamtes in Travemünde im Freien gelagert. Sämtliche Bestrebungen der Denkmalpflege, die Wieder-

---

<sup>6)</sup> Zu den Gothmunder Fischerhäusern vgl. H. Rahtgens, Das Fischerhaus an der Untertrave und Wakenitz, Schleswig-Holstein — Hamburg — Lübeckische Monatshefte, Jg. 1927, Maiheft, S. 20 ff.



errichtung des Pavillons voranzutreiben, scheiterten an der Frage der Finanzierung, die beim Abbruch offen geblieben war. Schließlich verhalf die unzureichende Lagerung der Holzteile der Vorderfront zu einem Erhaltungszustand, der die Wiederverwendung ausschloß. Somit war drei Jahre nach Abbruch des Pavillons sein Schicksal endgültig besiegelt. Travemünde hatte einen seiner wenigen historischen Hafenbauten verloren.

(Manuskriptabschluß 30. Juni 1967)

Lutz Wilde

## Kleiner Beitrag

### Die Gedenkbilder Hermen Rodes

Hierzu Tafel VII—IX am Ende des Bandes.

Als Altarmaler ist uns Hermen Rode schon seit langem bekannt. In den letzten Jahrzehnten wurde das Werk des Meisters um drei kleine Tafeln besonderer Art vermehrt, um Gedenkbilder, die einen Stifter im Gebet vor der Madonna zeigen. Ursprünglich wiesen die drei Gemälde fast die gleiche Größe auf, das eine als Hochformat, das zweite als Breitformat und das dritte als Klappbild<sup>1)</sup>. Von dem Diptychon hat sich in der Mailänder Brera-Galerie nur die rechte Tafel, das Bildnis des Stifters, erhalten (Abb. 1). Diptychen dieser Art waren bei den Niederländern sehr beliebt und Rode wie sein Auftraggeber werden sicher solche Arbeiten gekannt haben, doch sollte man darum nicht auch Rodes Kunst an der niederländischen messen, denn die Lebensnähe der Niederländer hat der Lübecker Maler nie erstrebt. Er war naiver und unbekümmerter in der Wahl seiner Mittel, und so gibt uns das Mailänder Bildnis eher eine Vorstellung vom Wesen des Künstlers als vom Wesen des Dargestellten. Allerdings kam Rode, ohne sich zu verleugnen, gegen Ende seines Lebens den Niederländern ein wenig näher. Bezeichnend für die späten Bilder ist der größere Reichtum an Einzelheiten und gerade diese größere Genauigkeit im Einzelnen stellt das Mailänder Bildnis neben das 1942 in der Marienkirche verbrannte Diptychon der Familie Greverade. Dieses Diptychon, ein Altarbild größeren Formats, war 1494 datiert.

Auf dem zweiten Gedenkbild, heute in der Sammlung Kisters in Kreuzlingen, sind die Madonna und der Stifter auf einer Tafel vereinigt (Abb. 2). Wir dürfen dieses Bild sicher nicht als ein erstarrtes Klappbild betrachten, zu deutlich steht hinter der Komposition eine Erinnerung an ein italienisches Vorbild. Vor allem die Venezianer haben gern die Halbfiguren der Madonna und eines Stifters auf einer Tafel vereinigt. Auch das Christkind, das vorn auf der Balustrade steht, ist für die Venezianer bezeichnend. Schließlich erinnert auch die breit gelagerte Silhouette des Stifters eher an italienische als an niederländische Bildnisse. Alle diese Ähnlichkeiten erstrecken sich aber nur auf das Motivische. Im übrigen deutet nichts auf ein näheres Verhältnis Rodes zur italienischen Kunst. Wahrscheinlich hat der Maler bei einem der italienischen

<sup>1)</sup> Zu Rode Alfred Stange, Deutsche Malerei der Gotik, Berlin und München 1954 Bd. VI, S. 95 / Die Tafel in der Mailänder Brera (35 : 27 cm) zuerst veröffentlicht von Kurt Bauch im Pantheon VI, 1930, S. 24 ff. / Die Tafel der Sammlung Kisters (38 : 49 cm), zuerst veröffentlicht im Burlington Magazin 85, 1944, S. 194 / Die Madonna mit dem Kartäuser (51 : 30,5 cm), veröffentlicht 1964 in der Kunstchronik S. 261 ff. von Karl Arndt.



Kaufleute Lübecks ein Gemälde gesehen, das ihm für dieses Gedenkbild zum Vorbild dienen konnte.

Die an Gemälde der Renaissance erinnernde Form des Gedenkbildes hat Gelehrte, die von der allgemeinen Entwicklung ausgingen, veranlaßt, die Arbeit erst in die letzten Lebensjahre Rodes zu setzen. Dagegen schlugen die Forscher, die sich mit dem Werke Rodes eingehender beschäftigt hatten, ein früheres Datum vor<sup>2)</sup>. Sobald wir aber auch nur eine flüchtige Erinnerung an ein italienisches Vorbild voraussetzen, stehen einer früheren Datierung keine Bedenken mehr entgegen. Die Malweise empfiehlt ohnehin, die Tafel nicht allzuweit von dem 1484 datierten Altarschrein der Lukasbrüderschaft abzurücken. Für eine verhältnismäßig frühe Datierung spricht auch die Persönlichkeit des Dargestellten. Wir können nämlich den Stifter auf Grund des Wappens mit dem Lübecker Ratsherrn Hinrik Lipperade (Lipperode) identifizieren<sup>3)</sup>. Lipperade starb 1494. Er und seine Familie standen dem Maler offenbar besonders nahe, er unterzeichnete 1485 das erste Testament Rodes als Zeuge. Als 1494 der Meister sein zweites Testament aufsetzte, trat an Stelle des eben verstorbenen Hinrik Lipperade dessen Schwiegervater Hinrik Klockmann. Dieser erscheint auch in Rodes letztem Testament von 1500 als Ratszeuge<sup>4)</sup>.

Das Gedenkbild des Herrn Lipperade war kaum für den privaten Gebrauch bestimmt. Der Ratsherr starb kinderlos. In der Familie also hätte Lipperade mit dem Bild sein Gedenken nicht wachhalten können. Die Tafel war wohl mit einer Stiftung verbunden. Im Zusammenhang mit den Stiftungen an die großen Kirchen ist der Name Lipperade nicht genannt, wohl aber wird der Ratsherr als einer der Vorsteher des Grönauer Siechenhauses erwähnt, und zwar gerade in der Zeit, als das Haus 1480 neu errichtet wurde. Vor 1490 ist er auch in dem Memoirenbuch des Michaeliskonventes als einer der Wohltäter aufgeführt<sup>5)</sup>. Als Stiftertafel im Grönauer Siechenhaus oder im Michaeliskonvent können wir uns das Bild sehr wohl vorstellen. In solchem Zusammenhang würde sich das Gedenkbild auch am ehesten der Lübecker Überlieferung einfügen. Die Stifter und Gönner des Heilig-Geist-Hospitals haben sich

<sup>2)</sup> Ernst Buchner, *Das Deutsche Bildnis der Spätgotik und der frühen Dürerzeit*, Berlin 1953, und der Katalog der Sammlung Heinz Kisters, Ausstellung im Germanischen Nationalmuseum, 1963 traten für eine Datierung um 1500 ein, Alfred Stange und Karl Arndt (s. die Literatur in Anm. 1) für eine frühere Datierung.

<sup>3)</sup> Zu den Wappen der Familie Lipperade, Rudolf Struck, *Nachrichten über Lübeckische Familien*, Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Heft 13, 1917—1919, S. 14 f. Gewöhnlich zeigt das Wappen der Lipperades lediglich drei Adlerköpfe, doch weist Struck ausdrücklich darauf hin, daß Abbildungen des Lipperadischen Wappens vorkommen, bei denen das Schild außer den Adlerköpfen auch eine Querbinde enthält. Das Wappen Hinrik Lipperades des Älteren, abgebildet bei Julius Milde, *Lübecker Bürgersiegel des Mittelalters aus den Archiven der Stadt Lübeck*, Lübeck 1865, Tafel 8, Abb. 63. Zu den Daten der beiden Ratsherrn Hinrik Lipperade: E. F. Fehling, *Lübeckische Ratslinie*, Lübeck 1925.

<sup>4)</sup> Die drei Testamente Rodes abgedruckt in *Mitt. Lüb. Gesch.*, Heft 10, 1902, S. 45 ff. In allen drei Testamenten ist der Ratsherr Volmar Warendorp zweiter Zeuge.

<sup>5)</sup> Das Memorienbuch selbst ist nach dem Kriege nicht wieder aufgetaucht, die Notiz in der Personenkartei des Lübecker Archivs.



schon zu Anfang des 14. Jahrhunderts in der Kirche des Spitals verewigen lassen. In den Stiftshöfen, die nach der Reformation entstanden, erinnerte fast immer ein Porträt an den Stifter des Hofes<sup>6)</sup>. Als Bindeglied zwischen dem Wandbild im Heilig-Geist-Hospital und den späteren Stifterbildnissen würde sich das Gedenkbild des Herrn Lipperade leicht einordnen lassen.

Der religiöse Charakter dieser kleinen Tafeln tritt noch stärker in dem dritten Gedenkbild hervor, in der erst kürzlich entdeckten Madonna mit dem Kartäuser (Abb. 3) auf Schloß Mährisch-Sternberg (Tschechoslowakei). Die Madonna und der Stifter, ein Kartäusermönch, sind hier in ganzer Figur wiedergegeben. Das Bild gehört zu den reizvollsten Schöpfungen des Meisters, eng verwandt der „Madonna mit dem heiligen Lucas“, dem Eingangsbild der Lucaslegende auf dem Altarschrein der Lucasbrüderschaft<sup>7)</sup>.

Auf den kirchlichen Gemälden des späten Mittelalters sind Weltleute und Weltpriester häufig als Stifter abgebildet, Mönche selten. Auffallenderweise begegnen uns aber verhältnismäßig oft Kartäusermönche<sup>8)</sup>. Dieser sonst so strenge Orden scheint dem Bild gegenüber am ehesten aufgeschlossen gewesen zu sein. Trotzdem bleibt es merkwürdig, daß die Mönche, die über keinen Besitz verfügen durften, sich als Stifter auf den Tafeln verewigen konnten. Möglicherweise handelt es sich um einen lokal begrenzten Brauch. Die Bilder mit dem Kartäusermönch als Stifter stammen, soweit es sich bisher übersehen läßt, alle aus dem Kölner oder aus dem niederländischen Raum. Die Tafel Hermen Rodes schließt sich dieser niederrheinisch-niederländischen Überlieferung zwanglos an.

Das Bild Rodes stammt sicher aus dem einzigen Kartäuserkloster in der Nähe Lübecks, aus dem Kloster Marientempel bei Ahrensbök (gegründet 1397, aufgehoben 1564). Das Kloster erfreute sich insbesondere der Gunst der Lübecker<sup>9)</sup>. Im Jahre 1485, eben in der Zeit, in der die Tafel Rodes entstanden sein muß, wurde an der Klosterkirche eine Marienkapelle angebaut. Die Madonna mit dem Kartäuser dürfte für die neue Kapelle gemalt worden

<sup>6)</sup> Zu den Stifterporträts im Heilig. Geist-Hospital: Die Bau- und Kunstdenkmäler der Freien und Hansestadt Lübeck, II, Lübeck 1906, S. 464 ff. Für die Stifterporträts, die in den Stiftshöfen aufbewahrt wurden, sei stellvertretend auf die Bildnisse im Vorsteherzimmer des Füchtinghofes hingewiesen, Max Hasse, Lübeck, in der Reihe Deutsche Lande, deutsche Kunst, München 1963, Abb. 89.

<sup>7)</sup> Die Legende nimmt die zweite Wandlung des Altarschreines ein, Max Hasse, Lübeck St. Annen-Museum, Die Sakralen Werke des Mittelalters, Nr. 41.

<sup>8)</sup> Ohne daß hier Vollständigkeit erstrebt wäre, sei hier auf folgende Beispiele hingewiesen: Meister des Bartholomäus-Altars, der Bartholomäus-Altar, München, Pinakothek / Meister der Heiligen Sippe, Triptychon mit Katharina und Dorothea, Köln, Walraff-Richartz-Museum / Kölner Meister um 1470, Berliner Museen, Inv.-Nr. 1752 / Meister des Braunschweiger Diptychons, das Diptychon in Braunschweig, Herzog-Anton-Ulrich-Museum / Holländischer Meister um 1500, Anna selbdritt, Max I. Friedländer, die altniederländische Malerei, Berlin 1927, Band V, Abb. 38 / Petrus Christus, Madonna mit dem Kartäuser, Berliner Museen.

<sup>9)</sup> Zur Geschichte von Ahrensbök: V. Pauls, Die Klostergrundherrschaft Ahrensbök, Zeitschrift für Schleswig-Holsteinische Geschichte, 54, 1924, 1 ff. / Für die Beziehungen zu Lübeck insbesondere Wolfgang Prange, Bruchstücke des Memorien- und Wohltäterbuches des Klosters Ahrensbök, ebendort 88, 1963, S. 69 ff. / Für die Baugeschichte, Hugo Rahtgens, Die Kirche des ehemaligen Karthäuserklosters zu Ahrensbök, Nordelbingen III, 1924, S. 97 ff.



sein. Für das Gotteshaus selbst war das Bild zu klein, in den Zellen der Mönche wird der Orden den Luxus eines Bildes kaum geduldet haben. Das Stifterbildnis ließe sich auch am ehesten rechtfertigen, wenn hier der Prior, der die Kapelle errichten ließ, oder der Architekt der Kapelle dargestellt ist. Könnten wir nämlich das Gemälde als eine ins Bild übertragene Stiftungsurkunde betrachten, dann verlöre die Darstellung ein wenig von der Ichbezogenheit, die doch der anbefohlenen Selbstlosigkeit der Mönche widerspricht. Diese Erwägungen unterstützen so nachdrücklich die von der Stilkritik vorgeschlagene Datierung<sup>10)</sup>, daß es wohl erlaubt ist, die Madonna mit dem Kartäuser unmittelbar mit der Errichtung der Marienkapelle in Zusammenhang zu bringen.

Die drei Gedenkbilder wiesen Hermen Rode als den ersten Porträtmaler Lübecks aus. Waren auch schon sehr viel früher Stifter auf Lübecker Altarbildern dargestellt worden, so war doch der Bildnischarakter nie zuvor so deutlich herausgestellt wie auf dem Bildnis in Mailand und der Tafel des Hinrik Lipperade. Die Freude am Bildnis veranlaßte Rode offenbar, auch in religiösen Darstellungen versteckte Bildnisse anzubringen. Auf den vier letzten Szenen der Lukaslegende werden die Zeitgenossen des Malers wohl eine ganze Reihe von Mitbürgern wiedererkannt haben<sup>7)</sup>. Rodes Selbstbildnis ist durch die Beschriftung wie durch die roten Haare — Rode ist der Rote — auch für uns erkennbar geblieben. Die rote Haarfarbe hat übrigens kaum erst dem Maler seinen Namen gegeben, schon Rodes Vater dürfte den gleichen Namen getragen haben, denn wahrscheinlich ist der Lübecker Goldschmied Hermen Rode der Vater oder der Großvater des Malers gewesen<sup>11)</sup>.

Hermen Rode ist trotz seines langen Lebens auffallend selten in den Urkunden erwähnt. Bei der Fülle der erhaltenen Urkunden läßt sich aus diesem Schweigen doch einiges entnehmen. Rodes Name taucht nur in Rechtsgeschäften auf, die er in seinem eigenen Interesse unbedingt vornehmen mußte. Niemand wird er wie Notke und die meisten anderen Meister seiner Zeit als Bürge oder Zeuge, als Testamentsvollstrecker oder in sonst einer Eigenschaft genannt. Rode galt offenbar als ein Mann, an den man sich in Angelegenheiten des praktischen Lebens nicht wenden konnte, und so bestätigen die Urkunden den Eindruck, den wir von seinen Bildern haben. Rode suchte auch in seinem Leben jene Stille und Beschaulichkeit, die darzustellen sein eigentliches Ziel war.

Max Hasse

<sup>10)</sup> Zu der Datierung s. Karl Arndt (Anm. 1), die hier vorgetragenen Beziehungen unterstützen in allen Fällen die von Karl Arndt vorgeschlagenen Datierungen.

<sup>11)</sup> Der Goldschmied Hermen Rode wurde 1439 von seiner Witwe und seinen Kindern beerbt. Der älteste Sohn hieß ebenfalls Hermen. Da die Witwe wieder heiratete, dann aber doch bald starb, und ihr Mann nun seinerseits wieder heiratete, verschwindet der Name Rode zunächst aus den Urkunden. Es fehlt uns auch jeder Hinweis, wie alt der Sohn des Goldschmiedes 1439 gewesen sein könnte. Der Vater ist schon seit 1400 genannt. Der Sohn des Goldschmiedes könnte daher der Vater des Malers wie der Maler selbst sein.

## Besprechungen und Hinweise

Verfassernamen der angezeigten Arbeiten, mit Seitenweiser:

Angermann 126, Behrendsohn 135, Benthien 159, Biederstedt 159, Blühm 147, Bocklitz 147, Bölts 131, Boigs 151, v. Brandt 126, 138, Brecht 140, Buchholz 159, Christensen 127, Cuda 165, Dahl 139, Dalstein 135, Davids 156, Döll 163, Dollinger 125, Enns 135, Erdmann H. 137, Erdmann I. 165, Ewe 159, Fritze 126, 160, Fuchs 136, Giese 159, Glade 149, Grab 147, Greb 142, Gringmuth-Dallmer 126, Gustavs 160, Häusler 136, Harten 157, Hauschild-Thießen 146, Hauser 153, Heinemann 165, Herchenröder 145, Heyden 159 f., Heymann 165, Höpfner 157, Huck 147, Jaacks 136, 154, Jankuhn 152, Jessen 155, Jetter 131, Jordan 136, Jørgensen 127, Kamphausen 138, Kellinghusen 158, Kieckbusch 155, Klose 151 f., Klüver 155, Knabe 160, Knüppel 136, Kölln 132, Kossack 151, Kossok 126, Kraft 135, Kresse 147, Landelius 137, Langenheim 157, Lindtke 142, Loose 146, Lunden 128, Meyer 135, Meyn 151, Müller-Hellwig 144, Neugebauer 137 f., 141, 157 f., Neumann 157, Nielsen 127, Pieske 137, 141, Pohl 126, Pooth 159, Prange 151, 155, 157, Preuner 136, Prost 159, Reetz 145, Richter 137, Rieck 159, Rieckmann 135, Roeßler 157, Rothert 156, Roweder 156, Rülff 165, v. Rumohr 156, Saltzwedel 135, Scharff 151, Schlesinger 150, Schmalenbach 142, Schröder Hans 143, Schroeder Heinr. 142, Schroeder H. D. 160, Schwarzwälder 149, Schwebel 149, Schwencke 133, Seeberg-Elverfeldt 128, Spieß 162, Stefke 134, Stoermer 136, Stoldt 158, Suhr 158, Szymanski 134, Thilo 135, Trölsch 157, Waschinski 152, Weber E. 159, Weber W. 136, v. Wechmar 159, Weigel 144, Weimann 137 f., Westien 159, Westphal 142, Wiese 131, Wittram 164, Wriedt 133, Zimdahl 159, Zimmermann 165.

### I. Allgemeines, Hanse und Lübeck

*Philippe Dollinger*, Die Hanse. Kröners Taschenausgabe Band Nr. 371 Stuttgart 1966, 593 S.

Der Verfasser, Professor an der Universität Straßburg, hat die Hanse monographisch behandelt, wie dies seit vielen Jahrzehnten immer wieder von Fachkollegen und Freunden der hansischen Geschichte gleichermaßen gewünscht worden ist: sachkundig, übersichtlich und dazu den Leser fesselnd. Ihm ist ein großer Wurf gelungen, als er 1964 „La Hanse. XIIe—XVIIe siècles“ veröffentlichen konnte. In diesem und jenem Punkte noch verbessert und ergänzt liegt jetzt die deutsche Ausgabe im Kröner Verlag vor, mit 43 wohl gewählten, von einer Arbeitsgemeinschaft unter A. von Brandts Leitung in Heidelberg ins Hochdeutsche übertragenen Quellenstücken im Anhang. Sechs Karten dienen der Orientierung im weiten Raume, den nord- und ostdeutsche Kaufleute in gemeinschaftlicher Verfolgung ihrer Handelsinteressen über fünfhundert Jahre hindurch als Herren im eigenen Hause und Partner nordost- und westeuropäischer Mächte mitgestaltet haben.

Dollingers Werk vermittelt aus gründlicher Kenntnis der Überlieferung, die ja in großem Umfang veröffentlicht ist und der älteren und neueren Forschung, die sine ira et studio ausgewertet ist, gediegene Vorstellungen von



den Phasen, in denen deutsche Kaufleute seit der Mitte des 13. Jahrhunderts gestützt von ihren Heimatstädten, seit der Mitte des 14. Jahrhunderts geführt von den jeweils versammelten Ratsendeboten der „Städte von der Deutschen Hanse“, im internationalen Verkehr tätig waren, bis in den Drangsalen des Dreißigjährigen Krieges der Hansetag von 1629 die drei Städte Lübeck, Hamburg und Bremen beauftragen mußte, die Interessen der Gesamthanse zu wahren und von diesen drei Städten der Übergang von hansischer zu hanseatischer Handelspolitik vollzogen wurde. Trefflich sind die merkantilen Leistungen dieser Hansens und die wirtschaftspolitischen Zielsetzungen der Hansestädte im strukturellen Wandel vom hohen ins späte Mittelalter und weiter ins 16. und 17. Jahrhundert hinein auseinandergesetzt und gewürdigt. Nur auf einen Abschnitt, auf den, in dem die Mitglieder der Hanse, die Hansetage und Regionaltage, die Kontore und übrigen Niederlassungen sowie die Wesensmerkmale und Aktionsmittel der Hanse behandelt sind (S. 116 bis 154), sei besonders verwiesen. Die ebenso feste wie lockere Einung „Deutsche Hanse“ ist hier wie in allen anderen Teilen des Werkes wirklich befriedigend gekennzeichnet, selbstverständlich auch der stets große Anteil des Lübecker Rates und Kaufmanns. — Allen, die sich um die deutsche Ausgabe dieses bedeutenden Werkes verdient gemacht haben, nicht zuletzt den beiden Übersetzern, gebührt voller Dank.

W. Koppe

Der 84. Jahrgang der *Hansischen Geschichtsblätter* (1966) enthält, neben einigen Nachrufen (darunter auf E. Helms und G. Fink) und Aufsätzen über Magdeburg als Haupthandelsplatz der mittleren Elbe (von H. Gringmuth-Dallmer, S. 8—19, beschäftigt sich im wesentlichen mit der früh- und hochmittelalterlichen Bedeutung der Stadt) sowie über die Geschichte der deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen (von M. Kossok, S. 49—77), drei Beiträge, die für Lübeck von größerem Interesse sind: N. Angermann, Kulturbeziehungen zwischen dem Hanseraum und dem Moskauer Rußland um 1500 (S. 20 bis 48), gibt hier den größeren Rahmen zu seinen Mitteilungen über Bartholomäus Ghotan und Nicolaus Bulow in dieser Zeitschrift Bd. 45 (1965) und 46 (1966). A. v. Brandt, König Christian II. und die Stockholmer Deutschen (S. 78—87), erörtert anlässlich einer neuen Darstellung des „Stockholmer Blutbades“ und seiner Hintergründe die Frage, wieweit die Stockholmer Deutschen um 1520 als natürliche Verbündete des dänischen Unionskönigs gelten konnten, und verweist auf ihre nicht ausreichend beachtete Beziehung zu Lübeck und Abhängigkeit von Lübeck. Schließlich behandelt H. Pohl die Hanseatischen Nationen in Cádiz und Málaga im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts (S. 88—102), d. h. die organisierten Niederlassungen von hansestädtischen Kaufleuten in den genannten beiden Häfen und deren Organe („Deputierte“ usw.); die anhangsweise mitgeteilten Namenslisten enthalten überwiegend Hamburger Namen, doch auch einige, bei denen Lübecker Herkunft vermutet werden kann. Die Darstellung beruht teilweise auf den immer noch in Potsdam zurückgehaltenen Lübecker Archivakten.

A. v. Brandt

Konrad Fritzes Buch „Am Wendepunkt der Hanse“ wird erst jetzt der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, drei Jahre nach dem Abdruck eines Teils der Arbeit (Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 1964) und eineinhalb Jahre nach



Abschluß des gesamten Manuskriptes durch den Verfasser. Das ist bedauerlich, weil nun erst, verhältnismäßig lange nach Beginn der wissenschaftlichen Diskussion, die methodischen Ansätze und das wissenschaftliche Ziel Fritzes erkennbar werden. Denn das sei gleich gesagt: das Buch gehört in die Reihe der Gesamtdarstellungen hansischer Geschichte, und zwar entschiedener, als das der Titel erkennen läßt. Vom „Wendepunkt“ hansischer Geschichte am Anfang des 15. Jahrhunderts geht der Blick Fritzes zurück zu den Anfängen auf der Suche nach den Wesensmerkmalen, um dann die Gefährdung der Hanse und ihre Verfallserscheinungen im 15. und 16. Jh. ausblickend verstehen zu können. — Die Arbeit ruht sicher auf den Ergebnissen der bisherigen Hanseforschung. So kann Fritze den Versuch wagen, einmal — und in diesem großen Rahmen erstmals — die sozialgeschichtlichen Vorgänge in den Städten auf ihren Zusammenhang mit der gesamthansischen Wirtschaftsentwicklung zu prüfen. Im Einvernehmen mit der bisherigen Forschung mißt er dem Eindringen der Holländer und Engländer in das hansische Wirtschaftssystem eine „ganz überragende Bedeutung“ zu. In der Auseinandersetzung mit diesen Konkurrenten erweisen sich nach Fritze die Hansestädte wirtschaftlich als rückständig. Ausdruck und Form dessen ist ihm der sog. Wendische Verfassungskonflikt seit 1408. — Fritze rückt, wie schon andere vor ihm, Entstehung und Verfall zeitlich sehr dicht aneinander, so dicht, daß einem eigentlich nichts in den Händen bleibt, woran man das Typische — und das heißt doch auch das Dauerhafte und Stabile — der Hanse fühlen könnte. Er ist da aber auch nicht ganz konsequent, da nach seiner Meinung erst die „mehrhundertjährige Vorherrschaft des Handels in seiner spezifisch hansischen Form schließlich in den norddeutschen Städten selbst ein außerordentlich stark wirksames retardierendes Moment“ dargestellt hat (S. 32; Sperrung vom Rezensenten). Aber kann man das wirklich sagen angesichts von Gemeinwesen, die wie Lübeck, Hamburg und Bremen 400 Jahre später in dem Ruhm und Ruch standen, die demokratischsten oder vielmehr die einzig demokratischen Staaten Deutschlands zu sein? Ist es didaktisch sinnvoll und sachlich angemessen, die entschieden liberalsten Mächte des 19. Jahrhunderts bereits zehn Generationen früher als historische Altenteiler zu klassifizieren? Kann man überhaupt die internen sozialgeschichtlichen Vorgänge einzelner Städte, die sich den langfristigen Systematisierungsversuchen der Historik gegenüber so störrisch erweisen, mit der Geschichte der Hanse und ihrer klar erkennbaren Periodisierung so eng identifizieren wie Fritze das tut? — Seine Arbeit verdient nicht zuletzt deswegen allseitige Beachtung, weil sie geeignet ist, die Diskussion über solche Fragen in Gang zu bringen.

K. Friedland

Vom *Diplomatarium Danicum*, dem großen Urkundenwerk unserer nördlichen Nachbarn, erschien inzwischen 1966 in der 3. Reihe der 4. Band, umfassend die Jahre 1353—1356. Herausgeber sind wieder wie beim vorausgehenden Band C. A. Christensen und Herluf Nielsen, während wieder Peter Jørgensen für die deutschen Texte dieses Bandes verantwortlich zeichnet. Wie bei den vorausgehenden Bänden stammt ein großer Teil der Urkundentexte aus deutschen, vor allem aus hansischen Archiven. Leider für uns in Lübeck hat die Sammlung des Materials für diesen Band erst nach dem Krieg eingesetzt, so daß die aus dem Lübecker Archiv stammenden Urkundentexte in den meisten Fällen nur nach bereits vorliegenden Drucken gebracht werden konnten,



in drei Fällen, wo bisherige Drucke nicht vorlagen, mußten sich die Herausgeber mit den im Urkundenverzeichnis des Lübecker Archivs eingetragenen Inhaltsangaben, den Regesten begnügen. Auch die in diesem Band enthaltenen Teildrucke Lübecker Testamente konnten nicht auf die Originale zurückgreifen, weil diese verloren sind. Auch hier wurden die im Lübecker Archiv erhalten gebliebenen Regesten zur ausschließlichen Quelle. Nur eine Urkunde des Lübecker Archivs, ein Schreiben des Rats von Malmö (Nr. 488), ist in diesem Band erstmalig abgedruckt worden, diese Urkunde gehört zu den in der Ostzone immer noch zurückgehaltenen Lübecker Archivbeständen. Die sechs in diesem Band enthaltenen Eintragungen aus dem Lübecker Niederstadtbuch sind nach den im Lübecker Archiv vorhandenen Fotobänden veröffentlicht worden, die mit ausgelagerten Originalbände sind bisher noch nicht wieder aufgetaucht. Der Schluß des Bandes faßt unter Nr. 527 die Regesten der Urkunden Reichsteuer Nr. 87 bis Nr. 130 zusammen, wie sie handschriftlich in dem Repertorium Reichsteuer des Lübecker Archivs eingetragen sind. Diese Lübecker Reichsteuerregesten aus den Jahren 1350 bis 1370, eigentlich die Chronologie des vorliegenden Bandes sprengend, konnten mit Recht nur in ihrem Zusammenhang gebracht werden, sie zeigen die Beziehungen zwischen dem dänischen König Waldemar IV. und dem deutschen Kaiser Karl IV., die trotz der schweren kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen den Hansestädten und dem dänischen König während der sechziger Jahre recht gut blieben. Sollte doch Lübeck 1364 an Waldemar IV., mit dem es sich damals in schwerstem Kampf befand, auf Befehl des Kaisers die Reichsteuern zahlen!

O. Ahlers

*Kåre Lunden* fragt in seinem Aufsatz „Hanseatane og norsk økonomi i seinmellomalderen“ (in: [Norsk] Historisk Tidsskrift 1967, 97—129), welchen Einfluß der spätmittelalterlich-hansische Handel auf Norwegens Fischerei und Landwirtschaft hatte. Das Problem ist Teil jenes Gesamtkomplexes, der in längeren und zum Teil kontroversen Erörterungen zwischen Johan Schreiner, Maria Wetki und Ahasver v. Brandt behandelt worden ist (Hans. Geschichtsbll. 1954, 64—78; 1956, 1—12). Wenn schon damals die wissenschaftliche Sauberkeit der Diskussion bei vollem Engagement mit der Sache den Beifall der Fachkollegen hervorrief, so stellt sich Lunden jetzt durchaus in diese Tradition. Er untersucht detailliert den Nährwert und den Preis der Import- und Exportgüter des hansisch-norwegischen Handels, also zwei volkswirtschaftlich besonders wirksame Funktionen der Kaufmannsware. Danach machte die hansische (und vor allem lübeckische) Getreideeinfuhr nach Norwegen im Nährwert ein Vielfaches des ausgeführten Stockfischs aus; in der hansischen Import-Export-Balance fiel dabei der Stockfisch als delikate und entsprechend teure Fastenspeise des Mittelalters relativ mehr ins Gewicht als das Getreide.

K. Friedland

*Roland Seeberg-Elverfeldt*, Revaler Regesten. Beziehungen der Städte Deutschlands zu Reval in den Jahren 1500—1807. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1966 (= Veröff. d. Niedersächs. Archivverwaltung, H. 22), 477 S.

Das Revaler Stadtarchiv hat, wie manche ältere Archive deutscher Städte, umfangreiche Gruppen von Korrespondenzen mit anderen städtischen Partnern bewahrt. Erhalten sind dabei überwiegend Schreiben in Angelegenheiten der beiderseitigen Bürger (Bescheinigungen, Erbschafts- und Schuldsachen verschie-



denster Art u. dgl.). Sie dokumentieren also in erster Linie die verwandtschaftlichen, geschäftlichen und kulturellen Beziehungen zwischen den altdeutschen Städten und Reval, ein gewiß reichhaltiges und dieser Veröffentlichung wertiges Material; dagegen scheinen die zwischen Reval und insbesondere den norddeutschen Städten geführten politischen Korrespondenzen leider nur in geringerem Umfange erhalten zu sein. — Was hier, in erfreulich ausführlichen Regesten, bearbeitet und veröffentlicht worden ist, sind die in Reval einst eingegangenen Schreiben deutscher Städte, soweit sie heute im Staatl. Archivlager Göttingen bewahrt sind; *nicht* dagegen die Ausgänge, also die Revaler Gegenkorrespondenz (bis auf zwei oder drei, nicht recht begründete Ausnahmen), soweit solche in Konzeptform vorhanden ist. Das ist eine bedauerliche Einschränkung des Wertes der Veröffentlichung; wenn sie aus Raumgründen geschah, so wäre es vielleicht zweckmäßiger gewesen, statt dessen den zeitlichen Rahmen etwas enger einzugrenzen — ohnehin wird das Material wie meist, so auch hier, seit der Mitte des 17. Jhs. immer inhaltsloser. Es muß ferner festgestellt werden, daß der Bearbeiter die selbstgewählte Aufgabe, ein „Inventar“ zu liefern, wohl allzu buchstäblich aufgefaßt hat, indem er darauf verzichtete, die — doch durch reine Zufälle bedingten — Lücken in seinem Material aus bereits gedruckten Quellensammlungen systematisch zu ergänzen. Er hat zwar z. B. v. Hansens Katalog des Revaler Stadtarchivs benutzt und diesem den (unzuverlässigen) Text von 83 Lübecker Urkunden entnommen (vgl. S. 11 f.). Dagegen hat er im Quellen- und Literaturverzeichnis die „Hanserezesse“ zwar angegeben, von dieser größten Stoffsammlung zur hansestädtischen Geschichte aber tatsächlich keinen Gebrauch gemacht. Darin hätte er nicht nur viele der Hansenschen Urkunden in besserem Druck gefunden, sondern darüber hinaus noch mehr Stücke, die ihm ganz entgangen sind. Hieraus resultieren zwei Nachteile des Werkes: Erstens fehlen mehrere, historisch gerade besonders interessante Stücke aus dem ersten Drittel des 16. Jhs., weil sie zufällig in Göttingen nicht mehr erhalten sind. Wer die engste Beziehung, die hier überhaupt in Betracht kommt, nämlich diejenige zwischen Reval und *Lübeck*, näher studieren will, muß also auch nach Erscheinen des vorliegenden Bandes sich eine ganze Reihe „Rosinen“ nach wie vor aus den Hanserezessen herauslesen (beispielsweise einige Nummern aus den 1520er Jahren: HR III 7, 278; III 8, 27 a, 189, 895; III 9, 31, 185, 342). Zweitens fehlen auch für die hier im Regest gebrachten Stücke die Verweise auf Druck oder Parallelüberlieferung in den HR (dies entgegen der Versicherung S. 12 Mitte). Um so sonderbarer wirkt es, wenn wiederholt, etwa bei Nr. 225, der Mitteilung des berühmten Strängnäs-Privilegs, auf die Hanse-Bücher von Pagel oder gar Hering (!) verwiesen wird, statt auf den Druck in den Hanserezessen (HR III 8, 444. Weitere Beispiele aus den 1520er Jahren: Nr. 137 a = HR III 8, 604; 137 b = ebd. S. 524, Anm. 2; 151 a = HR III 9, 83; 166 a = ebd. 349; 170 a = ebd. 375; 178 b = ebd. 478, usf.).

Man bedauert ferner, daß im Personenregister bei den Familiennamen die Vornamen nicht beigelegt sind, was die Suche nach bestimmten Personen unnötig erschwert. Schließlich noch einige Einzelheiten: bei Nr. 159 muß es heißen Kg. Christian II. (nicht III.); Nr. 224 b ist nach HR IV 1, 303, auf Juli 21 zu datieren; bei Nr. 227 ist doch wohl der Kieler Umschlag, der bekannteste Geldtermin der Zeit in Norddeutschland, gemeint (die Angabe im „kleinen Grotefend“ erscheint insofern irreführend!); ob in 241 c nicht „mydt halben Monde“ zu lesen ist?; ein Regestenwerk in heutiger Sprache sollte vielleicht besser von



Schießpulver statt von „Büchsenkraut“ sprechen (249, 498 u. ö.); der Ortsname „Wostede“ in 329 ist vermutlich mit Ystad zu identifizieren (sonst auch Ustede, Visstad, Ødsted u. ä.); ob bei Nr. 337 nicht Weihnachtsstil gemeint und auf 1549 zu datieren ist, wie es der Rückvermerk nahe legt?; in 514 muß wohl Cuntschmann statt Cnutschmann gelesen werden, da der hier erwähnte Lübecker Syndikus sich Kunstmann oder Kuntzmann nannte; in 600 muß es Knocker(t) statt Rucker, in 637 Hunnius statt Hannius heißen; in 979 und 1064 ist der ON „St. Hübes“ in Setubal aufzulösen; die Schiffe in Nr. 1070, 1106, 1124 sind nicht nach „Karavellenart“ (im 18. Jh.l), sondern kraweel gebaut, d. h. glatt beplankt.

Ein besonderer Mangel dieses Regestenwerkes — wenigstens für unser Lübecker Interesse — ist aber nicht durch den Bearbeiter, sondern durch das Archivschicksal bedingt: es ist das fast völlige Fehlen der auf die Reval-Lübecker Verbindung bezüglichen Akten seit Beginn der 1560er Jahre (vgl. dazu Einleitung S. 13 m. Anm. 5). So erscheint die tatsächlich nur vorübergehende Unterbrechung dieser Beziehungen während des Nordischen Siebenjährigen Krieges (1563—1570) als ein Einschnitt, der die Korrespondenz zwischen Lübeck und Reval schlechterdings für immer aufhören läßt: aus der Zeit 1500—1562 sind bei Seeberg-Elverfeldt 187 Lübecker Schreiben registriert, d. h. rd. 29% aller hier überhaupt aufgenommenen Schriftstücke, aus der Zeit ab 1563 aber nur noch 7 Lübecker Schreiben in zweieinhalb Jahrhunderten = 0,9%. Selbstverständlich bedeutet dies eine völlig unzutreffende Verzerrung der wirklichen Verhältnisse.

Die hier angedeuteten Mängel und Lücken schließen natürlich nicht aus, daß dieses, als Ganzes so verdienstvolle Werk auch für Lübeck und seine Beziehung zu Reval manches Wertvolle beisteuert. Wir erfahren hier eine Fülle von bisher unbekanntem Einzelheiten über persönliche, verwandschaftliche und nicht zuletzt geschäftliche Beziehungen zahlreicher bekannter und unbekannter Lübecker nach Reval. Von Geschäftsbeziehungen seien etwa diejenigen erwähnt, die Gustav Vasas Lübecker Vertrauensmann und Helfer Herman Israhel nach Reval unterhielt (Nr. 131, 196). Unter den Zeugnissen über persönliche Verhältnisse das für Lübeck interessanteste und insoweit überhaupt wichtigste Stück in dem ganzen Buch ist die Nr. 124: ein „Nächstzeugnis“, mit dem der Lübecker Rat mitteilt, daß Benedikt und Gretke Dreyer, Kinder des Hans Dreyer und der Cillye, die nächsten Erben ihres in Reval verstorbenen Bruders Jürgen seien; denn wenn es sich hier, woran kaum zu zweifeln sein wird, um den letzten der großen Lübecker Maler-Bildschnitzer des ausgehenden Mittelalters, Benedikt Dreyer, handelt, so ist mit diesem unscheinbaren Eintrag die bisher offene Frage der Herkunft des Künstlers („vermutlich Niederdeutscher ...“) in dem Sinne gelöst, daß er offenbar Lübecker Bürgersohn war.

A. v. Brandt

Von der *Neuen Deutschen Biographie* ist inzwischen der 7. Band, umfassend die Namen Grassauer bis Hartmann, bereits zwei Jahre nach dem vorausgehenden Band erschienen, während damals der zeitliche Abstand drei volle Jahre war. Dieser neue Band enthält nur wenige Lübecker: den Bürgermeister Tidemann von Güstrow († 1350), den Senator und späteren Oberappellationsgerichtsrat Johann Friedrich Hach (1769—1851), in dem Vorspann zu dem Artikel Hach werden wenigstens dessen Sohn und die drei Enkel Adolph, Eduard und Theodor mit erwähnt. Von den weiteren in diesem Band Ge-



nannten hat der später in Hamburg ansässige Maler Friedrich Karl Gröger (1766—1838) einige Jahre seines Lebens in Lübeck gewirkt und verschiedene Bildnisse Lübecker Persönlichkeiten geschaffen, der Graf Karl Friedrich von Hahn (1782—1857), der bekannte Theatergraf, mehrere Jahre das hiesige Theater geleitet und der Marburger Theologe Philipp Ludwig Hanneken (1637—1706), ein Sohn des Lübecker Superintendenten Meno H., einige Jugendjahre in Lübeck verbracht. — Wir wollen nur wünschen, daß es den Herausgebern dieses unentbehrlichen Nachschlagewerks gelingen wird, die weiteren Bände in kürzeren Zeitfristen erscheinen zu lassen.

O. Ahlers

*H. Wiese und J. Böltz*, Rinderhandel und Rinderhaltung im nordwesteuropäischen Küstengebiet vom 15. bis zum 19. Jahrhundert (Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte Bd. XIV). Stuttgart 1966. In diesem Buch sind zwei selbständige Göttinger agrargeschichtliche Dissertationen vereinigt worden, der erste Teil, die Arbeit von Wiese über den Rinderhandel, lag bereits als Dissertationsdruck vor. In Band 44 unserer Zeitschrift konnte bereits auf die Vorzüge dieser fleißigen Arbeit hingewiesen werden, die jetzt anscheinend unverändert zur weiteren Verbreitung in die oben angeführte Buchreihe aufgenommen wurde. Der zweite Teil des Buches, die Arbeit von J. Böltz, Die Rindviehhaltung im oldenburgisch-ostfriesischen Raum vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, hat von den geographischen Gegebenheiten her keine Beziehungen zu unserem Gebiet, nur sehr gelegentlich werden friesische Ochsen mal in Lübeck gehandelt. Die Arbeit befaßt sich eingehend mit der Rindviehaufzucht in dem genannten Gebiet und den landwirtschaftlichen Betriebsformen dieser Zuchtgebiete, zum Teil waren es große Vorwerke auch der Grafen von Oldenburg, die die an Gewicht schwereren und deshalb auch wertvolleren friesischen Rinder züchteten. Eingehend befaßt sich der Verfasser mit der Frage, ob es eine eigentliche friesische Rinderrasse bereits vor dem 19. Jahrhundert gegeben hat; obwohl die Farben der Rinder noch wenig einheitlich waren, lassen sich bei den größeren Betrieben schon früh Zuchtwahlmaßnahmen zur Qualitätsverbesserung feststellen. Durchbrochen wurden diese Ansätze durch die schweren Viehseuchen, die die vorhandenen Viehbestände oft stark dezimierten. Es hat den Anschein, daß die besseren Fütterungsmöglichkeiten in den friesischen Marschen entscheidend Größe und Gewicht des dortigen Rindviehs beeinflussten. Ausführlich behandelt wird auch die Milchwirtschaft in diesem Raum und die damit zusammenhängende Butter- und Käsebereitung. Auch der zweite Teil des Buches mit der Arbeit von Böltz ist gründlich und sorgfältig erarbeitet, dabei scheint der zweite Verfasser etwas stärker als Wiese von den modernen agrarwissenschaftlichen Theorien auszugehen, die im Text der Arbeit dem historisch interessierten Laien nicht immer das Erfassen des wirklichen Geschehens erleichtern.

O. Ahlers

*Dieter Jetter*, Geschichte des Hospitals, Bd. 1: Westdeutschland von den Anfängen bis 1850 (Sudhoffs Archiv, Vierteljahrsschrift für Geschichte der Medizin und der Naturwissenschaften, Beiheft 5). Wiesbaden 1966. Mit freudevoller Erwartung ergreift man ein Werk, das die Geschichte eines so wichtigen und verbreiteten Instituts monographisch darstellt und Hoffnungen



weckt, das vergleichende Miteinander möchte zu neuen Erkenntnissen führen. Man wird darin nicht enttäuscht. Die Gliederung nach Trägern der Krankenfürsorge und nach Hospitaltypen, verbunden mit den ausgezeichneten Grund- und Aufrissen liefert ein vorzügliches Material, das baugeschichtlich gut erschlossen ist und durch zusammenfassende Übersichten am Schluß jedes Kapitels der allgemeinen Geschichte ebenso wohl dient wie der lokalen. Lübeck ist dreifach vertreten: mit dem Heiligen-Geist-Hospital, in dem der „Gedanke der Krankenhalle . . . auf deutschem Boden seine monumentalste Ausbildung . . . erfahren“ hat, mit dem Aussätzigenhaus Klein-Grönau und mit dem „Un-sinnigenhaus“ von 1602, das am Mühltor stand\*). Zur Verbesserung in späteren Auflagen, die wir dem Buch dringend wünschen, seien die Fehler Gronau statt (Klein-)Grönau (S. 42, 52) und Kuhberg statt Koberg (S. 26) angemerkt; auch sollte man nicht unnötigerweise über den „symbolischen Sinn fensterloser Türme“ (= der vier sechseckigen Türmchen der Hl.-Geist-Fassade) nachgrübeln, da sie wahrscheinlich in allererster Linie einen statischen Zweck gehabt haben. Will freilich der Lübecker Historiker das Werk im weiteren als nur kommunalgeschichtlichen Rahmen benutzen, dann stößt er auf Schwierigkeiten. Ein Beispiele für viele: neun von den zehn Hospitälern, die der Lübecker Bürger Godeke van Swineborch in den 1280er Jahren mit je 5 Mk. Lüb. bedachte, findet man in dem Buch nicht. Das geht nicht zu Lasten des Verfassers: er hat in seinem Vorwort dargelegt, daß er zwar mit Leichtigkeit in Frankreich, nicht aber „im östlichen Teil Deutschlands“ habe forschen können. Daher fehlen alle die Hospitäler vom Heiligen Geist, St. Jürgen und St. Gertrud in Mecklenburg und Pommern, ohne die nun einmal das wissenschaftliche Verständnis für diese Art von Gründungen lückenhaft bleiben muß (vgl. diese Zs. 45/1965 S. 176). Vor vier Jahren meinte der Stralsunder Wissenschaftler Hellmuth Heyden in einem Aufsatz über das pommersche Hospitalwesen, es gebe leider außer dem Werk von Kleiminger (Das Heiligen-geisthospital in Wismar) nichts Rechtes auf diesem Gebiet. Jetter legt in seiner Hospitalgeschichte ein Literaturverzeichnis von 815 Titeln vor, nur fehlt darin Heyden ebenso wohl wie Kleiminger. Deutlicher läßt sich die groteske Situation der deutschen Wissenschaft wohl kaum demonstrieren. Man verspürt das besonders schmerzlich, wenn dadurch ein so gut geplantes Werk wie diese Hospitalgeschichte zum Provisorium verdammt und die Mühen seines Verfassers abgewertet werden.

K. Friedland

*Hermann Kölln*, Untersuchungen zu den niederdeutschen Bearbeitungen der *Chronica novella* Hermann Korner. Diss. phil. Kiel 1965 (masch.).

Die lateinischen Fassungen der *Chronica novella* des Hermann Korner liegen in einer Ausgabe Schwalms von 1895 vor, während die niederdeutschen Bearbeitungen bislang nur in kleinen Teilen gedruckt worden sind. Ist schon aus der Ausgabe Schwalms kein klares Bild der Textverhältnisse der lateinischen Handschriften zu gewinnen, so herrscht über die niederdeutschen Fassungen völlige Unklarheit. Diese Bearbeitungen in ihrem Verhältnis zueinander, zu Hermann Korner und zu den lateinischen Fassungen zu untersuchen, unternimmt diese Dissertation, die bei Prof. Dr. G. Cordes in der

\*) Neuerdings ist zum Thema heranzuziehen K. Gehlken, Das Haus der armen Absinnigen vor dem Mühltor. Lübecks Irrenpflege von 1601 bis 1858. In: Lübeckische Blätter 13/1967, 205—208, 14/1967, 216—218.

Niederdeutschen Abteilung des Germanistischen Seminars der Universität Kiel entstanden ist. Die lateinischen Fassungen werden einleitend kurz behandelt. Im Zusammenhang damit erfolgt eine kritische Sichtung der Ausgabe Schwalm. Einem Überblick über bereits veröffentlichte Auszüge aus den niederdeutschen Bearbeitungen folgt dann eine eingehende Darstellung der Hannoveraner (H) und der Wiener (W) Handschrift. Ihr Verhältnis zueinander wird nach äußerer Textgestaltung, Textzustand, Textbestand etc. untersucht. Beide Handschriften stehen einander sehr nahe. An der Autorschaft Korners für die niederdeutsche Fassung, die den Handschriften zugrunde lag, dürfte nicht zu zweifeln sein. Die Handschriften selbst werden in engem Zusammenhang mit Korne entstanden sein. Weitere niederdeutsche Bearbeitungen der *Chronica novella* werden in die Untersuchung mit einbezogen. Daß der niederdeutsche Text eine Bearbeitung, nicht aber eine Übersetzung des lateinischen Textes ist, wird an dem Verhältnis der Handschrift H zu der lateinischen Handschrift D aufgezeigt. Inhaltliche Gestaltung, Aufbau und Stil der niederdeutschen Chronik werden ebenfalls an der Handschrift H untersucht. Damit gibt der Verfasser eine Würdigung des literarischen Wertes dieser wichtigen Weltchronik in niederdeutscher Sprache. Weitere Untersuchungen, insbesondere der literarischen Wirkung, werden erst möglich sein, wenn der niederdeutsche Text vollständig veröffentlicht ist. Es ist zu wünschen, daß der Plan, die vorliegende Arbeit als Einleitung einer derartigen Textausgabe erscheinen zu lassen, sich in absehbarer Zeit verwirklichen läßt.

Die Arbeit kann in der Kieler Universitätsbibliothek und in der Bibliothek des Germanistischen Seminars (Niederdeutsche Abteilung) der Universität Kiel benutzt werden.

G. H. Jaacks

*Klaus Wriedt*, Die *Annales Lubicensis* und ihre Stellung in der Lübecker Geschichtsschreibung des 14. Jahrhunderts. In: *Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters* 22/1966, 556—586. In dem vorliegenden Aufsatz wird erneut die Frage nach dem Verfasser der „*Annales Lubicensis*“ gestellt, den Lappenberg in seiner Edition 1859 unter den Lübecker Minoriten vermutete, Bruns 1921 aber mit dem Stadtschreiber Alexander Huno identifiziert hatte. Wriedt entscheidet sich nach ausführlicher Untersuchung des Formenschatzes, der Quellen sowie der Zeitindizien für Lappenbergs These, wonach der Verfasser zu den in Paris studierenden Minoriten flämischer Herkunft gehört hat. Er erhärtet zudem die Auffassung, daß die „*Annales*“ von Johannes Ruffus/Rode in seiner nicht erhaltenen, 1346 abgeschlossenen Chronik benutzt worden sind.

K. Friedland

*Olaf Schwencke* stellt in seiner Hamburger Dissertation („Die Glossierung alttestamentlicher Bücher in der Lübecker Bibel von 1494“, Hamburg 1967) erneut die alte Frage nach dem Verfasser der Lübecker Bibel. Er verbindet dabei eine sozialgeschichtliche Betrachtungsweise mit theologisch-philologischer Untersuchung, wobei dem Leser das Material und die Quellenabhängigkeiten ausgiebig vor Augen geführt werden. Als Verfasser der Lübecker Bibel, d. h. als den Herausgeber des (zuvor schon an anderen Orten edierten) niederdeutschen Bibeltextes mit den lübeckischen Glossen, stellt Schwencke den Franziskaner Nicolaus Bucholt vor, einen Lübecker, der in Erfurt studierte,



in Greifswald nicht lange nach der Gründung der Universität (1462) Professor war und schließlich bis gegen Ende des Jahrhunderts als Kustos in seiner Heimatstadt nachweisbar ist. Eine neue Ära der Verfasserfrage ist damit nun allerdings nicht angebrochen, was Schwencke auch weiß und mehrfach andeutet. Seine Folgerung ist auf ein sehr rankes Gerüst von Hypothesen gebaut. Man wird daher Schwenckes Satz, daß die Rückschlüsse „nicht immer die gewünschte Sicherheit haben können, weil sie oft fast ausschließlich auf Zufälligkeiten in der Überlieferung beruhen“ (S. 189), besonders beachten müssen. Nicht zuletzt auch deswegen, weil einige für seine Prämissen grundlegende Angaben nicht zutreffen: das Burgkloster der Dominikaner hat niemals „draußen vor der Stadt“ gelegen und kann daher auch nicht als Beweis dafür dienen, daß „nur noch die mächtigen Bettelorden ihre Niederlassungen“ innerhalb Lübecks hatten (S. 168), und über den Lüneburger Prälatenkrieg (1453 bis 1456) hat natürlich nicht der „Franziskaner Detmar“ geschrieben, unter dessen Namen man die Chronik kennt, sondern der Protonotar und spätere Ratmann Johann Hertze, aus dessen Persönlichkeit sich gar nichts für oder wider die Lübecker Franziskaner folgern läßt.

K. Friedland

*Gerald Stefke*, Der Münzfund von Meischenstorf, Gemeinde Wangels, Krs. Oldenburg in Holstein (in *Hamburger Beiträge zur Numismatik* Heft 20, 1966) beschreibt einen 1956 gemachten Münzfund mit Schlußmünzen von 1616, neben einigen wenigen Großmünzen im wesentlichen Doppelschillinge und Kleinmünzen umfassend. Die Fundbeschreibung enthält nur einen Teil des gesamten Fundes, da andere Teile des Fundes bereits 1956 in Hamburg und Lübeck verkauft wurden. Von den 41 beschriebenen Lübecker Prägungen des Fundes, 15 verschiedene Typen, fällt ins Auge nur ein Lübecker Sechsling von 1605, Behrens lag dieser Jahrgang 1905 bei der Zusammenstellung seines Buches noch nicht vor. Von den nicht bei der Fundbeschreibung mit erfaßten Teilen dieses Fundes hat anscheinend die Städtische Münzsammlung 1956 aus Privatsammlerhand 28 Doppelschillinge von Johann Adolf und 10 Doppelschillinge von Johann Friedrich erwerben können, alles Varianten für die hier bereits vorhandenen Münzen des Bistums Lübeck, Grenzjahr ist auch hier 1616. Unter den erworbenen 3 verschiedenen Doppelschillingen von Johann Adolf von 1605 — Johann Adolf war bis 1607 auch Lübecker Bischof — fällt etwas aus dem üblichen Rahmen ein Doppelschilling mit vereinfachtem Kreuz gegenüber dem sonst um diese Zeit bei diesen Doppelschillingen gebräuchlichen Blumenkreuz. Der Lübecker Sammler Alexander Roeper, aus dessen aufgelöster Lübeck-Sammlung eine andere Variante dieses Typs von der Städtischen Sammlung 1955 erworben werden konnte, nannte dieses Kreuz Kapitel-Kreuz. Die Städtische Münzsammlung besitzt jetzt 6 verschiedene Varianten des Doppelschillings von Johann Adolf von 1605; bei Behrens 1905 und Chr. Lange 1908 in dessen großer Beschreibung der schleswig-holsteinischen Münzen war dieses Jahr noch unbekannt. Ein kleines Zeichen dafür, in welchem Umfang in der Numismatik immer noch bisher unbekannt Stücke auftauchen können.

O. Ahlers

Die ältesten der von *Hans Szymanski* verzeichneten „Schiffsmodelle in niedersächsischen Kirchen“ (*Schriften zur niederdeutschen Volkskunde* 1, Göttingen 1966) sind zwar nicht mehr als 188 Jahre alt. Der Verfasser führt aber



in einer vorangestellten Übersicht auch die nicht mehr erhaltenen Votivschiffe bis zurück ins 12. Jh. auf. Die so entstandenen, graphisch gut gestalteten Übersichten erfüllen zwei Aufgaben: sie helfen unserer Realienskunde des spätmittelalterlichen Schiffahrtswesens auf, und sie liefern die Unterlagen zur Erforschung der Motive, die der Herstellung und Stiftung solcher Schiffe zugrunde gelegen haben. Die Verwahrungsorte von den weitaus meisten dieser Modelle (17 von 23 erhaltenen in friesischen Kirchen) und die Bauart etlicher dieser Fahrzeuge (z. B. einige schwere Grönlandsegler) kennzeichnen die Hilfsbedürftigkeit der seefahrenden Bevölkerung und die Gefahr einzelner Seefahrtszweige als solche Motive. Im übrigen möchte man hoffen, daß uns der Verfasser aus seiner Stoffsammlung einmal ein umfassendes Werk über Schiffsmodelle in deutschen Kirchen beschert.

K. Friedland

*Der Wagen 1967*, ein lübeckisches Jahrbuch, hrsg. von *Rolf Saltzwedel*. Der diesjährige neue Band ist der Familie des 1965 verstorbenen Begründers und Herausgebers des *Wagen* gewidmet, eröffnet wird der Band durch einen liebevoll gezeichneten Nachruf auf Prof. Brockhaus aus der Feder des neuen Herausgebers, der sich dabei mit Stolz als dessen Schüler bezeichnet. — Mit Stadtplanung und Handel, gesehen mit den Augen des Kaufmanns, der sich seiner Vaterstadt verbunden fühlt, beschäftigt sich *Georg Rieckmann*, dessen Ausführungen ergänzt werden durch den Beitrag von *Werner Dalstein*, Historisches Stadtzentrum — Moderner Verkehr. Um der Altstadt ihre notwendige Funktion als Zentrum des Geschäftslebens für den gehobenen Bedarf zu erhalten, müssen für den Einzelhandel die Möglichkeiten zum Neu- und Umbau der Geschäftsräume erleichtert werden, zu lösen ist dabei die Verkehrsfrage durch Ausbau von Ringstraßen mit Parkhäusern um das eigentliche Zentrum vom fließenden Verkehr freizuhalten. Ein sehr wichtiges Teilproblem dabei ist, in beiden Beiträgen gesehen, die fortlaufende Entvölkerung der Innenstadt, die nur durch den Bau moderner Wohnungen überwunden werden kann, ein Teil der alten unmodernen Wohnungen findet heute nur noch unter den Gastarbeitern neue Bewohner. — *A. B. Enns*, Carl Georg Heise und die Stiftung des Behn-Hauses, ruft ins Gedächtnis zurück Heises Verdienste um die Schaffung dieses Museums, Heises ureigenste Schöpfung. — Aus dem Nachlaß von Prof. Brockhaus veröffentlicht *Rolf Saltzwedel* einen Brief von Thomas Mann an Brockhaus in dessen Eigenschaft als damaliger Schriftleiter der Lübeckischen Blätter, die zur 700-Jahr-Feier der Reichsfreiheit 1926 eine Festnummer planten. Der Brief wird dabei auch als Faksimile wiedergegeben. — Als Ergänzung und Erweiterung seiner großen Biographie schreibt *Walter A. Berendsohn* über Tonio Kröger als Bekenntnis innerer Wandlung Thomas Manns, wobei die aufgezeigten Bezüge allerdings zeitlich etwas nachhinken, da Thomas Mann erst nach Erscheinen der Novelle in das Haus Pringsheim eingeführt wurde. — Über die neue große Orgel in St. Marien berichtet kurz *Walter Kraft*, während Bischof *Heinrich Meyer* die interkonfessionellen Aufgaben der Lutherischen Kirche in Lübeck herausstellt. — Gedanken zum Wiederaufbau von Maria am Stegl als Stätte der Begegnung macht sich *Hans-Joachim Thilo*, er stellt dabei in Erwägung, aus der alten Kapelle bei ihrem Wiederaufbau eine Art kirchliches Klubhaus zu schaffen, das zur Festigung des Gemeindelebens beitragen soll. Auf jeden Fall ist es erfreulich, daß Vorschläge für eine spätere Nutzung der inzwischen abge-



tragenen Trümmer dieser Kapelle zur Diskussion gestellt werden. — Eine Analyse der Bürgerschaftswahl 1966 gibt *G. R. Knüppel* in seinem Beitrag, Die politische Struktur der Lübecker Stadtteile. Auffallend gering war die Wahlbeteiligung, knapp 65 Prozent, bei den Jungwählern bis 29 Jahre fiel sie sogar auf 51 Prozent. Bei den Bundestagswahlen war bisher die Wahlbeteiligung größer, anscheinend fehlen bei den Kommunalwahlen die zündenden Parolen, um so mehr, da die Wahlprogramme der beiden großen Parteien in den meisten Punkten übereinstimmen. Jede der beiden Parteien hat in den verschiedenen Stadtteilen ihre mehr oder weniger feste Mehrheit durch die einzelnen Wahlen hindurch. Auffallend auch ist die geringere Wahlbeteiligung in den jüngsten Stadtteilen, anscheinend wächst das politische Interesse wirklich mit der längeren Ortsverbundenheit, wie K. diese Erscheinung erklärt. — *Rudolf Preuner*, Die Medizinische Akademie, Rückblick und Ausblick, weist darauf hin, daß der eigentliche Engpaß der medizinischen Ausbildung in dem vorklinischen Unterricht der jungen Mediziner liegt, hier bestehen die langen Wartezeiten, weil für diesen Zweck nicht genug Ausbildungsplätze zur Verfügung stehen oder neu geschaffen wurden und fordert dringend den Ausbau der Lübecker Medizinischen Akademie zur vollen Fakultät. Abgebildet wird dabei das neue Siegel der Akademie, das aus dem alten Lübecker Schiffssiegel entwickelt wurde. — Über das Wakenitz-Hochwasser am 1. und 2. Januar 1966 berichtet *Helmut Häusler*. Da damals die vorhandenen Dükeranlagen das durch starke Niederschläge übermäßig angestiegene Wasser der Wakenitz nicht bewältigen konnten, drohte der Damm der Wakenitz überspült und anschließend weggeschwemmt zu werden. Durch pausenlosen Großeinsatz der Feuerwehr gelang es in Hilfsleitungen soviel Wasser abzuleiten, daß diese Katastrophe mit ihren nicht auszudenkenden Folgen vermieden wurde. — Lübeck und seine Bemühungen um den Norden von *Horst Fuchs* stellt die Leistungen zusammen, die die Stadt zum Ausbau ihrer alten Mittlerstellung zum Norden in der Nachkriegszeit unternahm. — *Curt Stoermer* berichtet über das neu eingerichtete Edvard-Munch-Museum in Oslo, in dem der umfangreiche künstlerische Nachlaß des durch seinen mehrjährigen Aufenthalt in Lübeck mit uns eng verbundenen bedeutenden Künstlers der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. — Der Kieler Historiker *Karl Jordan* hat diesem Band seinen in Lübeck gehaltenen Vortrag bei der Immatrikulationsfeier der Medizinischen Akademie im Mai 1966 über die Hanse und Skandinavien im Mittelalter beigesteuert, eine klar formulierte und straff aufgebaute Zusammenfassung der neuesten Forschungsrichtungen zu diesem umfassenden Thema. — *Walter Weber*, Soests Beziehungen zu Lübeck und dem Ostseeraum im Mittelalter, wertet die neuesten Soester Forschungen zu diesem Thema aus und kann dabei den großen Anteil dieser alten westfälischen Stadt in ihren Ausströmungen in unseren Raum herausstellen. — Ein Lübecker Portal aus Gotland am hiesigen Heiligen-Geist-Hospital stellt *Günther H. Jaacks* in den großen kunsthistorischen Zusammenhang. Die Entstehung dieses heute allein in Lübeck stehenden Kunstwerks gotländischer Baukunst — es ist wohl um 1290 entstanden — kann noch nicht bis zum letzten geklärt werden; ist das Portal fertig aus Gotland importiert worden oder haben gotländische Künstler in Lübeck eine Werkstatt unterhalten? Für diese Möglichkeit sprechen vielleicht einige hiesige Säulenkapitelle in der Katharinenkirche und im Museum, aus St. Marien stammend. Der Verfasser wird sicher dieser wichtigen Frage in seiner großen Arbeit über die



Katharinenkirche besondere Aufmerksamkeit widmen, deren Ergebnissen mit Spannung entgegenzusehen ist — *Christa Pieske*, Lübecker Marzipan — weit hergeholt, befaßt sich allgemein mit der Vorgeschichte des Marzipans und geht den Spuren nach, die dieses vor der eigentlichen Marzipanzeit, als es im 19. Jahrhundert Lübecker Spezialität wurde, für uns heute noch feststellbar hinterlassen hat. Die sichtbarsten Zeichen dafür sind die erhalten gebliebenen hölzernen Rundmodeln im hiesigen Museum aus dem 16. Jahrhundert, auch in alten Kochbüchern und Luxusordnungen wird das Marzipan neben anderem Konfekt verschiedentlich genannt. — *Werner Neugebauer*, Altes Glas in Lübecker Bodenfunden, weist auf die Bedeutung dieser Funde für die allgemeine Glasgeschichte hin, da hier wenigstens in Bruchstücken sich Glasformen des täglichen Gebrauchs nachweisen lassen, die sonst nicht erhalten geblieben sind. Die Herkunft dieser Gläser ist noch nicht geklärt, da die Erzeugnisse der norddeutschen Glashütten, von denen man aus der schriftlichen Überlieferung weiß, bisher noch nicht, im Gegensatz zu süddeutschen und mitteldeutschen Glashütten, identifiziert werden konnten. — *Ernst K. Richter*, Wirtschaftsoberschule und Handelsschulen, Wirklichkeit und Wünsche, erklärt zunächst den Unterschied zwischen diesen verschiedenen Schultypen und den Berechtigungen, die deren erfolgreicher Abschluß gewährt. Gewünscht wird die Schaffung einer einjährigen Handelsaufbauschule, um den Absolventen der zweijährigen Handelsschule den normalen Übergang zur Wirtschaftsoberschule zu erleichtern. Dieser Vorschlag würde bis zum Reifezeugnis eine Verlängerung der Schulzeit um zwei volle Jahre bedeuten; wann sollen diese mindestens Einundzwanzigjährigen mit ihrer Berufsausbildung fertig sein? So sehr solche neuen Wege für Spätentwickler und Sonderfälle zu begrüßen sind, für den Normalfall bedeuten sie eine weitere Verlängerung der an sich schon zu langen Schulzeit. Für die Wirtschaftsoberschule wird die volle Hochschulreife gewünscht, was ihre Umwandlung in ein Wirtschaftsgymnasium bedeuten würde, wie es solche in anderen Bundesländern heute schon gibt. — *Horst Weimann* berichtet in seinem Beitrag „Slöjd“ für Lübecks Schulen über die Bestrebungen, diese in Schweden geschaffene Form der Arbeitsschule auch in Lübeck in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zu verbreiten. Es entstand in Lübeck ein Verein zur Förderung des Hausfleißes 1887, der die Einrichtung eines ersten Musterkurses für zwölf Lehrer unterstützte. Leider unterrichtet uns der Verfasser nicht, wie diese Bestrebungen weiter verliefen und ob daraus Anregungen für das Lübecker Schulwesen entstanden. — *Otto Rob. Landelius*, der bereits in früheren Jahrgängen des Wagens über gebürtige Lübecker in Schweden berichtet hat, gibt eine Biographie des Gründers des Hafens von Malmö, Franz Suell (1744—1817). Dessen Großvater, 1689 in Grömitz geboren, machte seine kaufmännischen Lehrjahre in Lübeck durch und heiratete 1712 die Tochter eines Geschäftsfreundes in Malmö, wo er 1714 Bürger wurde. Bei diesen vorliegenden Daten bleibt allerdings keine Zeit übrig für die von Landelius angegebene vorherige Bürgerrechtserwerbung in Lübeck, zu der man im allgemeinen mündig, 25 Jahre alt, sein mußte. — Zum Abschluß sei noch auf den Aufsatz von *Hans Erdmann*, Musikbeziehungen zwischen Lübeck und Mecklenburg-Schwerin, hingewiesen. Der Beitrag ist ein kleiner Nachweis dafür, wie eng die Beziehungen zwischen Lübeck und Mecklenburg bis 1945 auch auf diesem kulturellen Teilgebiet waren und welche alten Verbindungen die unglückselige Zonengrenzziehung zerrissen hat! — Dem neuen Herausgeber des Wagens ist der Dank seiner Leser für diesen



neuen Band gewiß, der durch seinen vielseitigen Inhalt jedem Interessantes gibt und sich würdig der langen Reihe der früheren Jahrgänge anschließt.

O. Ahlers

Das „*Jahrbuch 1967 des St.-Marien-Bauvereins*“, herausgegeben im Auftrage des Verwaltungsrates von *Horst Weimann*, Matthiesen-Verlag Lübeck, liegt vor. Diese 7. Folge beginnt mit den Nekrologen auf Bischof D. Johannes Pautke, Bruno Fendrich, Hans Overhage und Walter Pries. Ein weiter Bogen spannt sich von kirchlichen, finanziellen und kunstwissenschaftlichen Themen über Nachrichten zur Orgel- und Glockenkunde bis zu dem nüchternen, aber gerade deshalb so verdienstvollen Bericht von *Werner Neugebauer* über seine im Jahre 1947—1948 in St. Marien durchgeführten Ordnungsarbeiten. Besondere Schwerpunkte bilden zweifellos die Beiträge von *Alfred Kamphausen* über die Marienkirche in Lübeck in der norddeutschen Backsteingotik und über Carl J. Milde, den Restaurator St. Mariens, von *Horst Weimann*. Schon bei Kamphausens Einleitung ist der Hinweis auf die gleichzeitige Entwicklung in der Mitte des 13. Jahrhunderts in Hamburg und Bremen sehr naheliegend und wohl bisher kaum — außer von H. K. Röthel — synoptisch publiziert: Eben jene Baudaten 1248 als Beginn des Umbaus des Hamburger Backsteindomes und um 1250 die Vollendung in neuer Gestalt des Hausteindomes zu Bremen unter Erzbischof Gerhard II, während 1251 an St. Marien in Lübeck die Backsteingotik beginnt, zunächst für kurze Zeit in Form einer westfälisch beeinflussten gotischen Hallenkirche. Ferner verdient der sorgfältige Nachweis der von der Lübecker Marienkirche ausgehenden Filiation auf dem Landweg nach Osten und im Bereich des Maritimen besondere Erwähnung. — Der in Hamburg geborene Carl J. Milde, Jugendfreund Wicherns, war ein Dritteljahrhundert, von 1839 bis 1872, an St. Marien in Lübeck tätig. Als Vertreter einer manuellen und verbalen Kultur in ein und derselben Person hatte Milde das tragende, geistige und formale Fundament geschaffen, auf dem nachrückende Generationen auch volkspädagogisch weiter bauen konnten bis zu einer gewissen Popularität der Denkmälerfürsorge in weitesten Kreisen der Bevölkerung. Diese pflegende Tätigkeit des Restaurators J. Milde würdigt der Herausgeber, wie auch in seinen früheren Jahrbüchern, innerhalb des 174 Seiten umfassenden Jahrbuchs.

B. Schlippe

*Ahasver von Brandt*, Die gesellschaftliche Struktur des spätmittelalterlichen Lübeck (in: Vorträge und Forschungen Bd. XI, Konstanz [1966]). In dieser nur 26 Seiten umfassenden Arbeit hat v. B. seine verschiedenen Arbeiten über das mittelalterliche Lübeck zu einer großen Gesamtschau vereinigt und dabei die großen Linien für die soziale Struktur Lübecks klar herausgearbeitet. Die dabei gewonnenen Ergebnisse treffen weitgehend auch auf die anderen größeren Ostseestädte der Zeit zu, deren Oberschichten sich bevölkerungsmäßig ähnlich zusammensetzten. In diesen reinen Handelsstädten, die Formulierung stammt von Heinrich Reincke, fehlte, abgesehen von der Brauerei, ein stadteigenes Exportgewerbe, das in den binnendeutschen Städten das tragende Element war. Die kaufmännische Oberschicht umfaßte etwa 20 Prozent der Gesamtbevölkerung, deren Spitze, etwa ein Fünftel der gesamten Oberschicht, besetzte praktisch den Rat. Diese Gruppe war aber nicht in sich abgeschlossen, zu allen Zeiten traten tüchtige Persönlichkeiten ihr neu bei, fanden



in den meisten Fällen auch familiären Anschluß an ältere Familien der Spitzengruppe und gründeten in ihr neue Familien, während andere alte Familien, weil ihnen der weitere wirtschaftliche Erfolg versagt blieb, aus dieser Führungsgruppe wieder ausschieden. Die gewerbliche Mittelschicht, bestehend aus Krämern, Schiffern und Brauern, war etwa halb so groß wie die kaufmännische Oberschicht, während der handwerkliche Mittelstand, neben den Handwerksmeistern auch unzünftige Berufe, überwiegend Hilfsgewerbe des Handels, wie Träger, umfassend, knapp 2000 Haushalte umfaßte. Zu der unteren Mittelschicht rechnet v. B. die Unselbständigen, die nicht das Bürgerrecht erwerben konnten, vor allem die Handwerksgehlen und die eigentlichen Lohnarbeiter, er schätzt diese Gruppe auf etwa 1900 Haushalte sowie 400 bis 500 Einzelpersonen. Leider erlauben die Quellen nicht, genauere Zahlenangaben über die Zusammensetzung dieser Gruppe in ihren verschiedenen Bestandteilen zu machen, die in ihr mit enthaltene eigentliche Armut ohne eigenes Vermögen und Einkommen schätzt er auf etwa 14 Prozent. Diese Bevölkerungsaufgliederung erscheint gesund gegenüber den süddeutschen Gewerbestädten, wo einer zahlenmäßig recht geringen eigentlichen Oberschicht eine doppelt so große Unterschicht gegenüber stand. Der Wert dieser Untersuchungen liegt vor allem darin, daß die gewonnenen Ergebnisse sorgfältig fundiert sind und deshalb Forschungen von jenseits der Zonengrenze berichtigen können, die, um vermeintliche soziale Mißstände aufzudecken, gern die Mittelschicht mit der eigentlichen Armut in einen Topf zusammenwerfen und daraus breite plebejische Schichten in den Ostseestädten während des Mittelalters konstruieren.

O. Ahlers

*Helmut P. Dahl*, Die Hansestadt Lübeck als Bundesstaat des Deutschen Reichs von 1871 bis 1914, Möglichkeiten und Grenzen einzelstaatlicher Politik im Bundesrat. Diss. phil. Kiel 1966 (vervielfältigte Maschinenschrift). Obwohl Preußen durch den Umfang seines Staatsgebiets und die Zahl seiner Bevölkerung alle übrigen Bundesstaaten zusammen weitaus übertraf, verfügte es nach der Reichsverfassung von 1871 nicht über die Majorität der Bundesratsstimmen und war deshalb zur Durchsetzung seiner Reichspolitik im Bundesrat auf die Zustimmung anderer deutscher Bundesstaaten angewiesen. Für die Vorschläge des Präsidiums fanden sich im allgemeinen die notwendigen Mehrheiten, ausgesprochene Kampf Abstimmungen wurden im Bundesrat vermieden, keiner der Bundesstaaten wollte sich in der Öffentlichkeit vorwerfen lassen, partikularistische Sonderinteressen zu vertreten. Der Lübecker Senat war ausgesprochen reichstreu eingestellt, sein Berliner Vertreter wurde im allgemeinen dahin instruiert, nach Möglichkeit im Zusammengehen mit den beiden Schwesterstädten sich an Preußen anzuschließen. Selbst in Fragen, die Lübecks Interesse unmittelbar angingen, wie bei der Schutzzollgesetzgebung und dem Abschluß von Handelsverträgen, hat Lübeck unter Zurückstellung seiner Eigeninteressen nicht opponiert. Größeren Einfluß in Berlin hat Lübeck durch die Persönlichkeiten seiner dortigen Vertreter, Krüger und nach ihm Klügmann, und deren Mitarbeit an den Ausschüssen des Bundesrats gewonnen, auch Senator Dr. Fehling, der spätere Bürgermeister, hat es als stellvertretender Bundesratbevollmächtigter sehr geschickt verstanden, bei den vorbereitenden Verhandlungen besonders zu den Handelsverträgen Lübecks Belange zu vertreten. Das kleine Lübeck konnte eben durch sein geringes Gewicht in Berlin



keine große Politik betreiben, doch war sein Einfluß dort bedeutender als der der übrigen deutschen Kleinstaaten mit monarchischer Spitze, die es im allgemeinen vermieden, eigene Ansichten vorzutragen. — Verfasser hat es gut verstanden, den Anteil Lübecks an den Verhandlungen im Bundesrat herauszuarbeiten und liefert dadurch auch einen gewichtigen Baustein für die allgemeine Geschichte der Zeit vor 1914 und zur Frage des Funktionierens der Reichsverfassung.

O. Ahlers

*Arnold Brecht*, Aus nächster Nähe. Lebenserinnerungen eines beteiligten Beobachters 1884—1927. Stuttgart 1966. Ders., Mit der Kraft des Geistes. Lebenserinnerungen. Zweite Hälfte. Stuttgart 1967. Auf diese umfangreichen, interessanten Lebenserinnerungen sei auch hier kurz hingewiesen, weil der Verfasser in Lübeck 1884 als Sohn des Direktors der Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft geboren wurde, hier seine Kindheit und Schulzeit auf dem Katharineum verlebte, wo er dem Fechtklub beitrug. Er studierte dann die Rechte in Bonn, Berlin und Göttingen, wo er mit Jürgen Fehling eng verbunden war. Später in Berlin hat Brecht diese alte Freundschaft mit Jürgen Fehling eifrig weiter pflegen können. Wegen der Enge der hiesigen Verhältnisse trat Brecht in die preußische Referendarausbildung ein und kehrte nach bestandem Assessorexamen für ein Jahr nach Lübeck zurück, um hier als Hilfsrichter am Amtsgericht zu arbeiten. In den ersten Kapiteln seiner Erinnerungen berichtet Brecht eingehend über die von ihm erlebten Lübecker Jahre und die hiesigen Vorkriegsverhältnisse, aber auch nach seinem Fortgang nach Berlin 1910 blieb er weiterhin mit Lübeck eng verbunden, weilte hin und wieder besuchsweise in Lübeck, so auch bei der 400-Jahr-Feier des Katharineums 1931 und wieder 1950, wo er auch mit einigen „Confratres“ aus dem alten Fechtklub im Ratskeller an einem Frühschoppen teilnahm. 1910 wurde Brecht auf Grund seiner guten juristischen Examen nach Berlin in das Reichsjustizamt als Hilfsarbeiter berufen. Damit begann eine der interessantesten Verwaltungskarrieren der neueren Zeit. „Aus nächster Nähe“ erlebte Brecht das Kaiserreich während des Krieges und den Zusammenbruch, seit Oktober 1918 als Referent in der Reichskanzlei unter Prinz Max von Baden und den Volksbeauftragten, im ganzen unter sieben verschiedenen Reichskanzlern. 1921 bis 1927 arbeitete Brecht im Reichsinnenministerium unter acht Innenministern, zuletzt als Ministerialdirektor und trat dann zum preußischen Staatsministerium über, wo er Preußens Vertreter im Reichsrat wurde. 1932 vertrat Brecht das von dem Reichskanzler von Papen entfernte preußische Staatsministerium in seinem Prozeß gegen den Staatskommissar vor dem Reichsgericht und wurde selbst bereits im Februar 1933 nach der sogenannten Machtübernahme in den einstweiligen Ruhestand versetzt und Ende Juli 1933 als aufrechter Demokrat nach dem sogenannten Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums als „national unzuverlässig“ entlassen. Im Oktober 1933 erhielt Brecht eine Berufung an die sogenannte Exil-Universität in New York und hat seit dieser Zeit nur noch besuchsweise einmal im Jahr, soweit möglich, in Deutschland gewohnt. — Als hoher Ministerialbeamter der Weimarer Republik hat Brecht oft in das politische Geschehen eingreifen können und weiß aus seiner Erinnerung interessant darüber zu berichten, sehr aufschlußreich sind seine Charakteristiken der damals handelnden Persönlichkeiten. Das Hauptverdienst dieser Erinnerungen liegt in ihrer Aussage

zur allgemeinen Geschichte der ersten deutschen Republik und der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus, doch die Lübeck-Kapitel des Buchs sollten hier wegen ihrer Schilderung der Lübecker Verhältnisse in der Eigenstaatlichkeit vor 1914 auch starke Beachtung finden.

O. Ahlers

*Werner Neugebauer*, Mittelalterliche und jüngere Glasfunde bei den Ausgrabungen in der Hansestadt Lübeck (Acta des VII. Internationalen Glas-kongresses in Brüssel 1965 Nr. 235). Die wissenschaftliche Bearbeitung der bei den Altstadtgrabungen gemachten Glasfunde stellt die einzelnen Typen der gefundenen Gläser klar heraus, die durch die beigefügten 25 Abbildungen verdeutlicht werden. Da durch die Beifunde die einzelnen Typen zeitlich recht gut eingeordnet werden können, kann durch die Lübecker Stadtgrabungen eine gute Chronologie der hier früher gebrauchten Gläser erarbeitet werden, die für die allgemeine Glasforschung von bedeutsamer Wichtigkeit ist. Durch die guten vorhandenen topographischen Hilfsmittel ist es andererseits in Lübeck auch möglich, genau festzulegen, aus welchen Haushalten die aufgefundenen Glasreste und Scherben stammen. Bis zum 17. Jahrhundert beschränkte sich der Glasgebrauch auf die kaufmännischen Schichten der Stadt, die Grabungsstätten im Ostteil der Stadt, bewohnt von den weniger bemittelten Teilen der Bevölkerung, weisen noch für das 16. Jahrhundert kaum Glasscherben auf. Ungeklärt ist noch die Frage nach den Herkunftsgebieten der einzelnen Gläser, es wird noch umfangreicher allgemeiner Forschungen bedürfen, um hier zu brauchbaren Ergebnissen zu kommen.

O. Ahlers

*Christa Pieske*, Marzipan-Schachteln (in „Gordian“ Heft 1569 Mai 1966). Die rührige Lübecker Volkskundlerin hat sich im Zuge ihrer Marzipan-Forschungen auch mit dessen Verpackung eingehend beschäftigt. Das Wort Marzipan stammt ursprünglich aus dem Arabischen, im 13. Jahrhundert läßt sich in Süditalien Marzapane als Bezeichnung für ein Schächtelchen nachweisen. Die von Spanschachtelmachern hergestellten Holzschachteln waren in früheren Zeiten als Verpackungsmaterial für alle möglichen Gegenstände sehr beliebt, in Lübeck lassen sie sich um 1600 aus Rechnungen der Ratsapothek als Verpackung für Marzipan nachweisen. Runde Pappschachteln sind seit dem 18. Jahrhundert bekannt, ihre Anfertigung aus geklebten Papierlagen war recht umständlich und kostspielig und verhinderte ihren Gebrauch als Verpackungsmaterial. Erst die Erfindung des Holzschliffs stellte ein billiges Rohmaterial zur Verfügung, der Lübecker Buchbinder Johannes Moll entwickelte seit 1857 Marzipanpappschachteln, die großen Anklang fanden. Moll konnte seinen kleinen Betrieb seit 1894 zur Ersten Marzipan-Kartonagen-Fabrik ausbauen, die heutige Firma Moll-Winter GmbH, zu der sich der Betrieb des Joh. Moll von 1857 inzwischen entwickelt hat, druckt noch heute Marzipanetiketten, hat aber die Anfertigung der Schachteln selbst inzwischen eingestellt. Im Musterbuch der heute noch bestehenden Lithographischen Anstalt und Druckerei sind zahlreiche Etiketten dieser Art enthalten, heute noch im Gebrauch ist das von Alfred Mahlau entworfene Etikett der Firma Niederegger. Die reiche Bebilderung des Aufsatzes, 28 Abbildungen, veranschaulicht gut die interessanten Ausführungen der Verfasserin, die laufend durch das Aufgreifen ähnlicher bisher wenig behandelter Themen sich besondere Verdienste um die Aufhellung von Lübecks Vergangenheit erwirbt.

O. Ahlers



*Horst Greb, Die Verfassung des Oberappellationsgerichts der vier Freien Städte Deutschlands zu Lübeck. Diss. iur. Göttingen 1967.* Über die Errichtung des Oberappellationsgerichts und seine Bedeutung für die Deutsche Rechtsgeschichte gibt es bereits eine Reihe von Arbeiten, die vorliegende Göttinger Dissertation befaßt sich dankenswerterweise mit der Stellung dieses Gerichts zu seinen Gerichtsherrn, den vier Freien Städten, und seiner Verfassung. Die unmittelbare Aufsicht über das Gericht wurde von dem alle Jahre wechselnden Direktorialsenat wahrgenommen, der Schriftverkehr dieser vier Direktorialsenate wurde geschlossen als gesondertes Direktorialarchiv abgelegt und befindet sich im Lübecker Archiv. Bis 1860 wurde außerdem alle vier Jahre eine besondere Visitationskommission von den vier Städten zur eingehenden Überprüfung des gesamten Geschäftsgangs des Gerichts eingesetzt. Da diese Visitationen keine Beanstandungen ergeben hatten, verzichtete man nach 1860 auf sie. Verfasser behandelt eingehend die Befugnisse der vier Städte als Träger des Gerichts, die Besetzung des Gerichts und die persönliche Unabhängigkeit der Mitglieder des Gerichts. Weiter wird die Zuständigkeit des Gerichts und seine Stellung zu den Senaten der Städte ausführlich beschrieben. Durch die Einrichtung des Bundesoberhandelsgerichts für den Norddeutschen Bund 1869 verlor das Oberappellationsgericht einen Großteil seiner Zuständigkeit, weil etwa 60 Prozent aller bisher bei ihm anhängigen Rechtsstreite Handelssachen gewesen waren, zwei von den Oberappellationsgerichtsräten, Voigt und Drechsel (nicht Drechsel wie auf S. 74), traten zu dem Leipziger Gericht 1870 über. — Eine wertvolle Arbeit, die unsere Kenntnisse über das Lübecker Oberappellationsgericht erweitert.

O. Ahlers

*Postgeschichtliche Blätter. Hamburg 1966—1967.* In diesem Jahresband wird ausschließlich über die Fliegerangriffe auf Lübeck 1942 und auf Hamburg 1943 aus postalischer Sicht berichtet, wobei hauptsächlich Niederschriften von Augenzeugen verwendet wurden. Posthauptsekretär *Bruno Westphal* schreibt aus seiner Erinnerung über die Auswirkungen der Bombardierung Lübecks auf den allgemeinen Postdienst und die beiden großen Lübecker Postämter; der damalige Vorsteher des Telegraphenbauamts, *Postrat Schroeder*, berichtet über den Fernmeldebaudienst. Außerdem wurde ein Auszug aus der Amtschronik des Fernmeldeamts über den Fernmeldedienst veröffentlicht. Besonders hingewiesen sei auf die beigelegten acht Fotos aus dem zerstörten Lübeck.

O. Ahlers

*Lübeck, Das Behnhaus* (Lübecker Museumsführer Bd. III). Lübeck 1967. Der Museumsführer über das Behnhaus von 1952 ist in diesem Jahr in gänzlich neubearbeiteter und stark erweiterter Form wieder erschienen, Bearbeiter ist *Gustav Lindtke*, der bereits Mitverfasser des Führers von 1952 neben Gräbke war. Nach einer Einleitung von *Fritz Schmalenbach* wird zunächst das Haus selbst und seine Baugeschichte beschrieben, hierbei wird als zeitweiliger Vorbesitzer der Bürgermeister Johann Matthaeus Rodde genannt, Gatte der Dorothea Schlözer, in der Auflage von 1952 heißt es Joachim Matthaeus. Der Bürgermeister Rodde führte nur den Vornamen Matthaeus allein, Besitzer des Hauses war dessen ältester Sohn erster Ehe Baron Joachim Mathaeus von Rodde, der nach dem Adreßbuch von 1811 hier auch wohnte. Ein an die Hausgeschichte angeschlossenes Kapitel behandelt die Sammlung selbst und

ihre Entstehung, sie war zunächst im alten Dommuseum unter dem Dach untergebracht, bis sie von Heise im Behnhaus neu aufgebaut wurde. Heise als Initiator für den Erwerb des Behnhauses hat der Sammlung sein Gepräge aufgedrückt, leider mußten viele seiner Anschaffungen während der Nazi-Zeit als entartete Kunst aus der Sammlung wieder entfernt werden. Ihr Fehlen macht sich stark bemerkbar in dem neu dem Führer beigefügten Katalog der Gemälde und der Skulpturen, nach Künstlern geordnet. Nach einer Kurzbiographie jedes Künstlers werden hier die einzelnen vorhandenen Werke aufgeführt mit Angaben über Herkunft und Erwerbsdatum. Im Katalog mit aufgenommen sind auch die magazinierten Stücke der Sammlung, soweit diese, wie es in der Einleitung heißt, „allenfalls noch Ausstellbare“ sind. Die Besucher des Behnhauses werden sicher große Belehrung aus diesem reich illustrierten Führer entnehmen.

O. Ahlers

*Aus den Familienpapieren der Manns*, Dokumente zu den Buddenbrooks hrsg. von der Deutschen Akademie der Künste zu Berlin 1965. Leider wurde bei der aufwendigen Herausgabe dieser Familienpapiere versäumt anzugeben, wo diese heute verwahrt werden und wie sie erworben wurden, so daß nur vermutet werden kann, daß sie von der Akademie der Künste aus Mannschem Familienbesitz ersteigert wurden. Die veröffentlichten einzelnen Stücke werden in Faksimile und modernem Druck wiedergegeben, leider jedoch von den umfangreichen Stücken nur einzelne auserwählte Seiten, so vor allem von den Aufzeichnungen in der Familienbibel. Wenn man wegen der hohen Vervielfältigungskosten schon die Gesamtfaksimilierung dieser Aufzeichnungen scheute, hätte es wenigstens nahe gelegen, diese Abschnitte in der Abschrift vollständig zu bringen. Entstanden ist so eine nett aussehende Veröffentlichung, deren wissenschaftlicher Wert wegen ihrer Unvollständigkeit jedoch nur gering ist.

O. Ahlers

*Hans Schröder, 150 Jahre Sparkasse zu Lübeck*. Lübeck 1967. Die 1817 von der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit eingerichtete Sparkasse zu Lübeck kann sich rühmen, heute die älteste frei gebliebene Sparkasse Deutschlands zu sein, während die meisten ähnlich gegründeten Kassen inzwischen durch Übernahme durch Stadt oder Kreis heute zu den öffentlich-rechtlichen Sparkassen gehören. Der Verfasser legt in seiner Jubelschrift einen eingehenden Überblick über die Entwicklung der Lübecker Sparkasse vor und stellt ihn in Beziehung zu den Wandlungen, die Lübeck selbst in diesen 150 Jahren durchmachte. Gegründet als Institut der Gemeinnützigen mit einer von dieser erwählten Vorsteherschaft, die ehrenamtlich ohne Entgelt für die Kasse arbeitete und eine Stunde in der Woche den Schalter für das Publikum offen hielt, hat sich die Sparkasse in diesen 150 Jahren zu dem heutigen modernen Institut mit zahlreichen Zweigstellen und über 500 Beschäftigten entwickelt. Unverändert ist aber die Verwendung der Geschäftsüberschüsse geblieben, sie wurden erstmalig 1827 und werden noch heute an die Gemeinnützige abgeführt und erlauben dieser die vielen Leistungen für das öffentliche Wohl in Lübeck. Der gesamte Stoff der Festschrift ist in vier große Rückschauen 1817, 1867, 1917 und 1967, die Jubiläen der Kasse, gegliedert, in denen die vorausgehenden Zeitabschnitte dargestellt werden, ein an sich nur äußerliches Einteilungsprinzip, das aber dank dem Geschick des Verfassers dem



Stoff vollkommen gerecht wird. Nicht ganz unbedenklich will es dagegen erscheinen, daß der Verfasser jeden dieser Rückblicke dem damals vorsitzenden Vorsteher in den Mund legt und diesen über den verflossenen Zeitabschnitt reflektieren läßt, den einzelnen Rückschau wird dadurch unnötig ein subjektiver Anstrich gegeben: „Dr. P. m o c h t e . . . . Rückblick halten“ (S. 54). Unterlagen über solche Rückblicke der Vorsteher liegen doch anscheinend nicht vor, wir können nicht wissen, ob diese in dieser Art reflektiert haben. Die von dem Verfasser mit großer Genauigkeit erarbeiteten Fakten über die einzelnen Entwicklungsstufen der Kasse werden auf diese Weise sozusagen in einen unhistorischen Schleier gehüllt, den die wohl ausgewogene Darstellung nicht verdient. — Der bleibende Wert dieser ersten zusammenhängenden Darstellung über die Entwicklung der Sparkasse zu Lübeck wird davon nicht näher berührt, der aufwendige, reich illustrierte Druck macht die Arbeit auch zu einer rein äußerlich sehr ansprechenden Festschrift, die sicherlich überall gern entgegengenommen wird.

O. Ahlers

*100 Jahre H. Weigel 1867/1967.* Zum 28. Mai 1967. Die bekannte Lübecker Schiffsausrüstungsfirma hat ihr hundertjähriges Firmenjubiläum begrüßenswerterweise zum Anlaß genommen, ihren Geschäftsfreunden eine sehr schön ausgestattete, reich bebilderte Firmengeschichte vorzulegen. Der Firmengründer eröffnete 1867 in der unteren Engelsgrube ein Kolonialwarengeschäft, durch die Gunst der Lage und die Tüchtigkeit des Firmengründers gelang es allmählich in das Schiffsausrüstungsgeschäft einzusteigen, so daß um 1912 das bis dahin noch in kleinem Umfang betriebene Kolonialwarengeschäft aufgegeben werden konnte. Die Firma hat das Auf und Ab des Lübecker Hafens in allen Abschnitten miterlebt, wurde 1872 von der Sturmflut mitbetroffen, mußte während der Kriegs- und Nachkriegszeiten die großen Umstellungen und Einschränkungen im gesamten Hafenverkehr miterdulden und verlor in der Bombennacht 1942 ihr gesamtes Warenlager. Auch das alte Geschäftshaus wurde damals schwer beschädigt. Doch wie in so vielen anderen Fällen gelang auch hier wieder der Aufbau. Die heute blühende Firma hat immer noch ihr Geschäftslokal am alten Platz in der Engelsgrube, ihr Inhaber ist der Enkel des Firmengründers.

O. Ahlers

Bericht über die Werkstatt für Handweberei *Alen Müller-Hellwig* (Maschinenschriftliche Vervielfältigung). Die weit über Lübeck hinaus bekannt gewordene Webemeisterin berichtet in diesem ansprechenden Bericht zunächst über ihren künstlerischen Werdegang und anschließend über die Entwicklung ihrer Werkstatt, die 1926 mit einem einzigen Lehrling begann; während der Berichtszeit sind es inzwischen 68 geworden, von denen 21 später ihre Meisterprüfung ablegten, ebenso wie 12 der 22 in der Werkstatt beschäftigten Gesellinnen. Diese Zahlen erweisen neben den eigenen Werken der Werkstatt die weite Ausstrahlung der wiederentdeckten künstlerischen Handweberei. Dem Bericht selbst sind eingeordnet 8 Fotopostkarten von Werken aus der Werkstatt, meist Wandbehängen, die, in Festräumen aufgehängt, das Auge des Beschauers erfreuen. Es ist sehr zu begrüßen, daß Frau Müller-Hellwig durch diesen Bericht auch späteren Zeiten die Möglichkeit gegeben hat, sich über das Wirken ihrer Werkstatt zu unterrichten.

O. Ahlers

*Lübeck aus der Luft gesehen.* Farbbildmappe der Lübecker Nachrichten. Diese zehn gestochen scharfen und hervorragend reproduzierten rd. 15 mal 21 cm großen Farbaufnahmen der Deutsche Luftbild-AG, Hamburg, gehören in die Hand jedes Lübeck-Freundes. Die ersten sechs Blätter zeigen die Altstadt bzw. Ausschnitte derselben; teilweise geht der Blick weit darüber hinaus. Wohl keine andere Art der Darstellung kann ein so plastisches Bild vom Zusammenspiel (bzw. der Disharmonie) historischer und moderner Bausubstanz vermitteln wie die farbige Luftaufnahme. Die restlichen Blätter zeigen die Halbinsel Kaninchenberg, Kücknitz, die Altstadt Travemünde und Bad Schwartau. Jeweils auf der Rückseite ist ein erklärender Text beige gedruckt.

H. Schult

*Jan Herdenröder, Die Lübecker Bucht.* Ein Reiseführer von Travemünde bis Dahme und für die Holsteinische Schweiz. Verlag der Lübecker Nachrichten, Lübeck 1966. Der Verfasser, Feuilletonredakteur der Lübecker Nachrichten, will dem an der Ostsee Erholung Suchenden die Lübecker Bucht und ihr Hinterland einschließlich der Holsteiner Schweiz nahe bringen, wobei Lübeck selbst nicht vergessen wird. Der flüssige Text, hier und da launig gewürzt mit alten und neuen Geschichtchen, vermittelt dem Fremden gleichsam unterhaltend alles Wissenswerte über Land und Leute, Geschichtliches und Gegenwärtiges. 30 geschickt gewählte Fotos, eine Anzahl Kartenskizzen und gut aufgemachte Anzeigen unterstützen diese Absicht. Aber auch der Einheimische entnimmt dem Bändchen manche wenig bekannte Einzelheit. Als Hinweis für spätere Auflagen: das Ortsregister hätte man sich etwas ausführlicher gewünscht, z. B. fehlen Bad Schwartau und der Priwall.

H. Schult

Anzeige des Vortrags von *Schlesinger, Zur Frühgeschichte des norddeutschen Städtewesens*, siehe S. 150.

## II. Hamburg, Bremen

Der 4. Band des *Hamburgischen Urkundenbuches* (1337—1350, bearbeitet von *Jürgen Reetz*), einer der ehrwürdigsten Editionen unserer Geschichtswissenschaft, fügt sich mit seiner Entstehung durchaus in die romanhaft anmutende Geschichte dieser Reihe ein. War der erste Band fast auslieferungsfertig, als die Auflage 1842 größtenteils verbrannte und nach zwei erhaltenen Korrekturbogensätzen Johannes Martin Lappenbergs neu bearbeitet wurde, mußte der zweite Band von Hans Nirrheim im Jahre 1939 gewissermaßen als Notveröffentlichung herausgebracht werden, ohne Vorwort und Register, die dann 1953 gesondert als dritter Band erschienen, so gingen die für den vierten Band angefertigten Abschriften fast alle verloren. Der jetzige Bearbeiter hat, gestützt auf wesentliche Vorarbeiten von Erich von Lehe, das Material von Grund auf neu erarbeiten müssen. — Es wirft ein kennzeichnendes Licht auf die schweren Nachkriegsverluste an Quellengut, daß von den 46 Stücken mit dem Archiv der Hansestadt Lübeck als Herkunftsvermerk nur noch sieben, das sind 15%, vom Bearbeiter überprüft werden konnten. Diese Verlustquote entspricht etwa dem Gesamtverhältnis zwischen erhaltenen (jedoch immer noch nicht an das Lübecker Archiv zurückgegebenen) und verlorenen Urkunden des Lübecker Archivs. Angesichts dieser Lage ist die Nutzung auch sekundärer



Quellen besonders dankenswert. Immerhin für mehr als ein Dutzend weiterer Lübecker Stücke hat Reetz Auszüge und Regesten (n. 69, 269, 351, 412, 424, 429, 436, 447, 449, 455), Repertorieneinträge (111, 278, 279) und eine Abschrift Nirrnheims (383) verwertet und damit Ersatz für unbekannte oder weniger bekannte Dokumente der Wissenschaft unterbreitet. Auf Stadtbuch-einträge, soweit sie keine Urkundenabschriften enthielten, hat der Bearbeiter allerdings verzichtet. Auch die Acta Avinionensia, die den Streit zwischen dem Hamburger Domkapitel und dem Rat 1337—1350 betreffen, sind fortgelassen worden. Für sie ist an eine Spezialedition gedacht. — Der Band ist durch Personen-, Orts- und Sachregister gut erschlossen. Als dankenswerte Zutaten werden jedem Benutzer die Identifizierungen bzw. Differenzierungen erscheinen, die bei gleichen Namensformen sorgfältig und mit Angabe des Unsicherheitsgrades aufgeführt sind. Das Sachregister, die stets problematische Form der Erschließung einer zwangsläufig begrenzten Auswahl von Begriffen, hat Reetz als Glossar aufgebaut. Man findet daher stets die im Text auftauchenden Einzelbezeichnungen, aber nicht immer den Sammelbegriff, unter dem man sucht (z. B. ist „Pelzwerk“ nicht unter P zu finden, sondern unter W [werk] und T [toga cum vario opere]).

K. Friedland

In der *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. 53/1967* stößt das Interesse des lübeckischen Historikers zunächst auf den Beitrag von *Hans Dieter Loose*, *Die Jastram-Snitgerschen Wirren in der zeitgenössischen Geschichtsschreibung*. Die beiden Titelgestalten, ein Reeder und ein Kaufmann, spielten die Bürgerunruhen der 1670er Jahre hoch, die sich aus der zeittypischen Spannung zwischen absolutistischem Ratsregiment und der Stadt als bürgerlichem Gemeinwesen ergaben. Loose schildert die Unruhen in einem lebendigen, der Dynamik dieser Jahre angepaßten Stil (nur die Wendung „Dies nicht beachten gewollt zu haben . . .“ S. 13 scheint uns nicht ganz flüssig). Die Mittel und Wege der Parteien — Bürgerausschuß, Intrigen gegen die noch Einflußreichen bis zu ihrem Sturz, Flucht und Intrigen der Gestürzten gegen die Heimatstadt mit Hilfe auswärtiger Mächte, Anlehnung der Umstürzler an andere auswärtige Mächte — lassen an die 150 Jahre ältere Grafenfehde denken und entsprechen überhaupt dem Stil politischer Kämpfe im Zeitalter des Absolutismus. Seine Besonderheit hat der Aufsatz darin, daß er die Stellungnahme verschiedener Chronisten zu den Ereignissen aufzeigt und dadurch ein Beispiel dafür gibt, wie die maßgebenden Auffassungen eines Zeitalters auf Geister ganz verschiedener Herkunft und Haltung gleichermaßen prägend wirken können. *Renate Hauschild-Thießen* zeichnet das Bild des königlich-Bayerischen Residenten bei den Hansestädten (1839—47) *Jos. Frh. v. Hormayr* („Der Freiherr v. Hormayr und die Hamburger“), eines ursprünglich den Wissenschaften ergebenden, später mit wenig Glück und Befriedigung in die Diplomatie geratenen Innsbrucker Adligen. Seine Berichte nach München enthalten manches Wesentliche zur Beurteilung der Zollvereins- (oder Antizollvereins-) Politik Hamburgs und Bremens, ferner eine Fülle von Bemerkungen, die manchmal die sehr subjektive und darum nicht minder interessante Meinung eines Austro-Bajuwaren zum hanseatischen Leben wiedergeben, manchmal auch Allgemeingültiges über das vormärzliche Hamburg, z. B. seinen Wiederaufbau nach dem Brand 1842 (der an die Stelle des für die Hansestädte typischen einstöckigen und familienweisen Bauens „das etageweise Wohnen des deutschen Südens“



setzte: „Die edle Baukunst hat bei dieser . . . folgenreichen Aufgabe gar nichts gewonnen“); über Einzelpersonen und einflußreiche Kreise („Einflußreich sind in Hamburg auch die Schriftsteller und Zeitungsredacteurs“); über die Wirtschaftsstruktur im Vergleich mit Bremen („völlig verschiedene Natur des Commerzes: . . . der bremische Proprehandel auf eigenen Schiffen und der riesige Commissions-, Consignations- und Speditionsplatz Hamburg“) und über humanitäre Regsamkeit bzw. Taubheit („Salomon Heine, vor dessen Millionen sonst alles kroch . . . hatte . . . kaum mehr bürgerliche Recht als ein Karrengaul, für den der Verein gegen Tierquälerei zärtlich besorgt ist, während sich die Menschenquälerei eines ziemlich weiten Spielraums erfreut“). *Jürgen Huck* stellt „Graf Benningsens Hamburger Bilder von Joh. H. W. Tischbein, Chr. Suhr und H. v. Seidel“ in einem Beitrag mit Abbildungen zusammen und macht dabei auch deutlich, wie dankbar die Stadt Hamburg ihrem Befreier von der französischen Herrschaft gewesen ist. — In kleinen Beiträgen berichtet darüber hinaus *Elger Blühm* über einen vorlessingschen Pressestreit um die Frage der Meinungsfreiheit und Wahrheitssuche („Christian Friedrich Weichmann, Redakteur des Schiffbeker ‚Correspondenten‘“) sowie *Klaus Bocklitz* über „Hamburgische Kolonisationspläne in der Ägäis“, bei denen auch Patrick Colquhoun, der Sohn des Lübecker Ehrenbürgers James Colquhoun, eine Rolle spielte.

K. Friedland

Die „Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765—1823“ (Mitteilungen aus dem Museum für hamburgische Geschichte N. F. III, 1966) von *Walter Kresse* sind aus der Arbeit an einem Schiffsnamenregister hervorgegangen, das der Verfasser auf Anregung von Walter Hävernick zusammengestellt hat. Je nach der Art der Quellen und der Häufigkeit, mit der die Fahrzeuge in ihnen erwähnt sind, sind diese Materialien lückenhaft, vollständig oder gehen über das, was der Titel verspricht, sogar hinaus. Mindestens erfährt man Namen, Kapitäne, Besatzungsstärke, Reisen; günstigstenfalls sind auch Schiffstyp, Preis, Reeder, Mitreeder, Vorbesitzer und Verbleib erschlossen und in zahlreichen Tabellen und Diagrammen zusammengestellt worden. Lübeck taucht nur einmal, als Ausweichhafen der Hamburger während der englischen Elbblockade im Sommer 1803, in dem Werk auf; es ist aber zu bedenken, daß von den Handelsflotten der Hamburger die Rede ist, nicht von ihrem Handel schlechthin, der sehr wohl über Lübeck gelaufen sein wird. Im übrigen wird man vielfach an die späthansische Zeit erinnert: durch die alte Partenreederei, durch die Schiffsgößen von nach wie vor 50—150 Last (etwa 100—300 t) und durch das traditionelle System des Ost-West-Handels (deutlich erkennbar in den jeweils gegenläufigen Kurven der Frankreich- und Englandfahrt, der Archangel- und Ostseefahrt, wobei im Fall von Handelshindernissen in einem dieser Wirtschaftsgebiete ein anderes als Hamburgs Partner in die Lücke tritt). Der Verfasser hat auch bei der Abgrenzung seines Themas auf die Tradition geblickt. Er schließt seine Arbeit in jenen Jahren, in denen Hamburg ziemlich konsequent mit diesen alten Handelsgewohnheiten bricht und sich überseeischen Zielen zuwendet.

K. Friedland

*Walter Grab* legt jetzt sein Werk „Demokratische Strömungen in Hamburg und Schleswig-Holstein zur Zeit der ersten französischen Republik“ (Veröffentlichungen d. Vereins f. Hamburgische Geschichte, Bd. XXI, 1966) als



Ergebnis einer breit angelegten Forschungstätigkeit vor. Durch Auswertung einer Fülle kleiner und kleinster Überlieferungsfragmente in Bibliotheken und Archiven ist es ihm gelungen, den Verlust der wichtigsten Quellengruppen wettzumachen: Demokratischer Flugschriften, Broschüren und Pasquille, die durch den Brand Hamburgs 1842 vernichtet worden sind. Die Rekonstruktion dieser Überlieferung ist von besonderem sozialgeschichtlichen Wert, weil hier einmal Streiflichter auf Bevölkerungsschichten fallen, die sich bis zum 18. Jh. noch kein Mitspracherecht in der Gesellschaft und daher auch keine von ihnen bestimmte Überlieferung sichern konnten: die Besitzlosen der niedersten Schichten, das Proletariat des sich ankündigenden Industriezeitalters. „Demokraten“ im Sinne Grabs sind die Vorkämpfer dieser Gesellschaftsschicht, die norddeutschen Jakobiner, denen es auf Gleichheit nicht nur vor dem Gesetz (wie das die Liberalen wollten), sondern auch auf politische und wirtschaftliche Gleichheit ankam und denen (wiederum im Gegensatz zu den Liberalen) persönliches Eigentum nicht als Basis politischer Stellung galt. Daß gerade die Kaufmannstadt Hamburg mit ihren ausgeprägten Eigentumsbegriffen zum Sammelplatz demokratisch-revolutionärer Aktivitäten geworden ist, erklärt sich einmal aus den milden Zensurbestimmungen des Hamburger Senats und der dänischen Krone (die für das bei den Demokraten sehr beliebte Altona zuständig war), zum anderen aus der schlichten Tatsache, daß Demokratie gleich welcher Spielart stets einen gewissen Mindestgrad an Bildung verlangt. Daß diese Voraussetzung in Hamburg in ganz hervorragender Weise gegeben war, hat uns Percy Ernst Schramm mit seinen Werken über den Hamburger Kaufmann des 18. Jh. deutlich gemacht (Grab hat sie leider nicht mit herangezogen). Neben Hamburg spielen Kiel („Renzischer Aufstand“ gegen Steuereinnahmer 1791, „Patriotischer Club“), Flensburg (Zeitschrift „Der neue Mensch“ von Georg Conrad Meyer 1796), Lübeck (Stadtsoldatenaufbruch 1796) und andere Orte Schleswig-Holsteins eine geringe Rolle; freilich wird aus der Geistesgeschichte dieser anderen Städte noch manches nachzutragen sein, wie das der Verfasser auch ausdrücklich offenläßt und wünscht. Vor allem kommen jene außerhamburgischen Aktivitäten kaum über mehr oder weniger spontane Unwillensbekundungen hinaus. Eher ist da schon jenen 20 Persönlichkeiten in der Elbestadt demokratischer Geist anzumerken, dem sächsischen Adligen Friedrich Wilhelm von Schütz, dem Liberalen Heinrich Christoph Albrecht, dem Abenteurer, Stürmer und Dränger Friedrich Freiherr v. d. Trenck, den Kaufleuten Franz Heinrich Ziegenhagen und Johann Daniel Lawätz, von denen der Letztgenannte eine Hymne Mozarts und Illustrationen Chodowieckis zur Vervollständigung seines philosophischen Hauptwerks bestellte und erhielt, dem Schillerfreund Johann Friedrich Ernst Albrecht mit seiner als Schauspielerin berühmten Gattin Sophie, dazu als einzigem geborenen Hamburger dem Zuckerbäckersohn Heinrich Würzer neben etlichen anderen. Die Demokraten berühren sich vielfach mit dem liberal bestimmten Kreis um Klopstock, Lessings Freund Reimarus, dessen Schwiegersohn Georg Heinrich Sieveking und seinen Schwager August von Hennings, Johann Heinrich Voß, Freiherr Knigge u. a. Sie erscheinen aber andererseits nicht als einheitlicher, ebenso klar bestimmter Kreis. Überhaupt gewinnt man nach Grabs ausführlichen Darstellungen bei ganz wenigen dieser Männer den Eindruck gedanklicher Klarheit und politischen Scharfblicks, bei v. Schütz etwa mit seiner gewandten und kritischen Beharrlichkeit in der Verfolgung seines Ziels und bei Würzer, der Klarheit und Überzeugung ausstrahlt und aus ihnen, nicht



so sehr — wie alle anderen — aus den äußeren Ereignissen in Frankreich, das Gesetz seines Handelns ableitet.

Die hamburgischen Jakobiner hatten entgegen ihren französischen Gesinnungsfreunden die Herrschaft des Bürgertums nicht erst zu erkämpfen; sie fanden sich vielmehr in einem bereits bürgerlich beherrschten Gemeinwesen. Insoweit sie Revolutionäre waren, konnten sie allenfalls das besitz- und rechtlose Proletariat zur Herrschaft führen — ein um diese Zeit, zwei bis drei Generationen vor der industriellen Revolution, utopisches Unterfangen. Als Utopisten erscheinen denn auch die meisten dieser Hamburger Demokraten, nicht nur Ziegenhagen und Lawätz, für die Grab das ausdrücklich feststellt und die in der Tat wie Vorläufer des bekanntesten Utopisten Robert Owen wirken. Ihre intellektuell bestimmte und überwiegend humanitär gerichtete Denkweise ist zugleich wohl auch die Ursache dafür, daß sie keine praktischen Revolutionäre geworden sind. Armut, Elend und Bedrückung haben im damaligen Hamburg keineswegs gefehlt; darauf weist Grab mit Deutlichkeit immer wieder hin. Er erkennt aber gelegentlich, daß aus solchem Nährboden nur spontane Aufstände und Unruhen hervorgehen können. Revolutionen werden, wie uns Lenin in der Praxis und Rosenstock-Huessy für die Geschichte gelehrt haben, nicht aus der Notwehr des zutiefst unterdrückten Menschenwesens geboren, sondern durch den Kampf einer wirtschaftlich bereits steigenden Klasse um die ihr zustehenden politischen Rechte.

K. Friedland

Dieter Glade legt als Band 34/1966 der *Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen* eine Arbeit über Bremen und den fernen Osten vor. Sie ist aus einer Kieler Dissertation „Bremen und der ferne Osten — ein Beitrag zur politischen und Wirtschaftsgeschichte einer Hansestadt (1783—1914)“ erwachsen. Der Verfasser stellt sich damit in die Reihe jener Wissenschaftler, die unser Wissen über Bremens große Zeit erweitern helfen, über die Jahrzehnte der Handelsverträge, der Smidt und Duckwitz. Ostasien gehört nicht zu den meistbefahrenen Handelsbereichen der bremischen Wirtschaftsgeschichte (rund 10% der ankommenden Schiffe und 5% der auslaufenden entfielen bis 1914 auf Ostasien). Diese kleineren und deshalb im Ausland zu engeren Zusammenschlüssen anregenden Verhältnisse zeigen die Motive bremischer Wirtschaftspolitik im 19. Jahrhundert jedoch um so deutlicher. Im engeren Kontakt der Ostasienbremer mit anderen hansischen und nichthansischen Kaufleuten Deutschlands zeichnet sich mehr oder weniger deutlich stets das bremische Ziel einer Nationalwirtschaft ab. Es ist Glade zu danken, daß er die Einwirkungen dieses Handelszweiges auch auf Kultur und Literatur überprüft hat, wenn auch die festgestellten Tatsachen hier nicht eben reichhaltig sind.

K. Friedland

Für den 1. Band der *Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte* gilt ohne Zweifel ganz besonders, was der Verfasser *Herbert Schwarzwälder* in seiner Eigenschaft als Herausgeber (neben *Karl H. Schwebel*) einleitend für die ganze Serie sagt: Es komme nicht darauf an, das zu schreiben, was jedem Leser gefällt, denn das werde nicht zur Wahrheit führen. Zu diesem Vorsatz — und überhaupt zu dem Gesamtplan, in dieser zeitgeschichtlichen Reihe die wissenschaftlichen Grundlagen für eine Darstellung der bremischen Geschichte von 1918 bis 1945 zu schaffen — darf man die Herausgeber beglückwünschen. Die



auf den ersten Blick etwas idealisch anmutende Leitidee findet in dem vorliegenden Werk „Die Machtergreifung der NSDAP in Bremen 1933“ eine vortreffliche Rechtfertigung, die in erster Linie dem sachlich abwägenden Darstellungsvermögen Schwarzwälders zu verdanken ist. Ungerecht verurteilt wird hier niemand, nicht einmal — so scheint es jedenfalls dem Außenstehenden — die Integrität irgendeiner Einzelperson berührt, es seien denn die anonymen Krawallmacher, mit deren Hilfe außerbremische NS-Machthaber die Verfassung des Stadtstaates zerschlugen. Am bremischen Beispiel zeigt sich sehr klar, wo und wie die hitlerschen Gesetzesbrüche ansetzten und wo infolgedessen für eine allgemeine Geschichte der Hitlerzeit die Einschnitte zu liegen haben (in Bremen ist es der 6. März). Schade nur, daß man sich mit dem sprachlichen Monstrum „Machtergreifung“ wird abfinden müssen und sich nicht gewöhnt hat, von Putsch zu sprechen, worum es sich ja der Sache nach handelt. Die „Machtergreifung“ vom 30. Januar 1933 jedenfalls gehört mehr der Zeit der Präsidialdiktaturen und mithin der Vorgeschichte an, als daß sie selbst epochal wäre.

K. Friedland

Nur kurz hingewiesen, da erst nach Redaktionsschluß eingegangen, sei auf den in den Lüneburger Blättern Heft 17 veröffentlichten Vortrag des bekannten Marburger Historikers *Walter Schlesinger*, Zur Frühgeschichte des norddeutschen Städtewesens, der sich eingehend mit den Anfängen Lübecks beschäftigt. Der Verfasser sucht die Gründung von 1143, das Lübeck der Schauenburger, in der Nähe der Burg in der Großen Burgstraße und weist darauf hin, daß die Jacobi-Kirche, erste Erwähnung zwar erst 1227, als einzige der Lübecker Kirchen Pfarrkirche für zwei Dörfer war, was auf ihr höheres Alter schließen läßt. Wir dürfen gespannt sein auf weitere Forschungen des Verfassers zu diesem Thema und hoffen, später aus berufenem Mund zu den Vorschlägen des Verfassers Stellung nehmen zu können.

O. Ahlers

### III. Schleswig-Holstein

Erfreulicherweise können wir bereits wieder eine neue Lieferung, die siebente des sechsten Bandes, der vom Landesarchiv in Schleswig herausgegebenen *Schleswig-Holsteinischen Regesten und Urkunden* anzeigen, umfassend die Zeit von März 1387 bis Ende 1388. Damit liegt nun die erste Hälfte dieses Bandes geschlossen vor, die zweite Hälfte soll die Jahre 1389 bis 1400 umfassen. Erst wenn der ganze Band abgeschlossen ist, sollen die Register zu diesem sechsten Band als siebenter Band gesondert erscheinen. Die späteren Benutzer werden dieses Verfahren, die ganze Zeit von 1371 bis 1400 nur durch ein Register zu erschließen, sicher begrüßen, denn es ist immer zeitraubend, wenn man für einen bestimmten Zeitabschnitt mehrere Register durchsehen muß, allerdings sind augenblicklich durch dieses Verfahren die bisher erschienenen Lieferungen nur schlecht zu benutzen. Auch diese Lieferung enthält wieder eine Reihe von bisher ungedruckten Urkunden aus dem Lübecker Archiv, darunter eine Urfehde (691), fünf Nächstzeugnisse aus Plön (724), Mölln (785, 786), Heiligenhafen (776) und Flensburg

(793), eine Grundbesitzübertragung in Kiel (779) und die Übertragung einer vom Rat der Stadt Neustadt erworbenen Rente auf die Lübecker Petrikirche (799). Weiter wird erstmalig aus dem Diplomatarium Marienwoldense, das die Lübecker Brigittenstiftung als Rechtsnachfolger dieses in der Reformationszeit vom Herzog von Lauenburg aufgehobenen Klosters verwahrte, der Verkauf einer Rente in Dargow im Kirchspiel Seedorf an das Ratzeburger Domkapitel veröffentlicht (760). Das Kloster hat später diese Rente erworben, die Originale darüber werden bei der Aufhebung des Klosters verschwunden sein. — Wir wollen nur hoffen, daß dieses für die Landesgeschichte so wichtige Quellenwerk weiterhin in gleich kurzen Zeitabständen fortgesetzt werden kann, damit dann der Registerband dieses Material erschließen kann.

O. Ahlers

*Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte* Band 91 1966. Dieser Band wird mit einem Nachruf auf den Zweiten Vorsitzenden der Gesellschaft, Fritz Hähnsen, aus der Feder von *Olaf Klose* eröffnet, er umfaßt sieben größere Aufsätze und zwei kleine Beiträge, Lübeck selbst wird in allen diesen Arbeiten nicht unmittelbar angesprochen. *G. Kossack*, Zur Frage der Dauer germanischer Siedlungen in der römischen Kaiserzeit, gibt die Erklärung für das Auftreten langer Hallengrundrisse neben normalen Hausgrundrissen, die der Spaten freilegen konnte, und sieht darin die Anfänge von gutshofähnlichen Einrichtungen und grundherrschaftlicher Verfassung, die die sozialen und ständischen Verhältnisse des frühen Mittelalters entscheidend veränderten. — *Lotte Boigs*, Mittelalterliche Fernstraßen um Neumünster, rekonstruiert die zeitliche Aufeinanderfolge der verschiedenen Straßensysteme um diesen alten Flecken, zu dessen Schichten noch aus slawischer Zeit der Weg nach Segeberg und weiter nach Alt Lübeck gehört. — *Doris Meyn*, Wurde die Wüstung der mittelalterlichen Stadt Nygenstad bei der Elve gefunden? wertet eine 1961 wieder aufgefundene Karte von 1596 im Bückeburger Schloß zur Lokalisierung dieses nach 1350 mit Stadtrecht bewidmeten und bereits 1402 wohl durch eine Flutkatastrophe wieder verlassenen Ortes aus. Dem Hinweis dieser Karte folgend konnte die Verfasserin in der sogenannten Wildnis südlich von Glückstadt im Gelände Überreste einer Bebauung feststellen und dadurch die verschwundene Stadt örtlich genau festlegen. Eine hier durchzuführende größere Ausgrabung kann möglicherweise unsere Kenntnisse über den mittelalterlichen Städtebau bedeutsam erweitern, weil hier keine späteren Überbauungen vorliegen. — *W. Prange*, Entstehung und innerer Aufbau des Gutes Bramstedt, zeigt, wie dieses aus großbäuerlichem Streubesitz bestehende spätere Gut durch Erwerb landesherrlicher Rechte um 1520 sich zu einem solchen entwickelte, als der damalige Besitzer im Dienst der dänischen Könige stand. Da um Teile des Gutkomplexes oft und gern bis vor dem Reichskammergericht prozessiert wurde, konnte P. aus den erhalten gebliebenen Gerichtsakten viel Material entnehmen für die aus dem üblichen Rahmen fallende Entstehung und Entwicklung dieses Guts, das nur einen Teil des Fleckens Bramstedt umfaßte. Nach vorherigem Ankauf schenkte König Christian IV. 1633 dieses Gut seiner Mätresse, durch Austausch von Ländereien und Schenkung weiterer Hufen entstand erst damals ein räumlich geschlossener Gutsbezirk. — Zwei weitere Aufsätze befassen sich mit der Schleswig-Holstein-Frage, wobei *A. Scharff* in seiner Arbeit, Die dänische Sprachpolitik in Mittelschleswig 1851—1864, feststellen kann, daß gerade



der in der Sprachenfrage ausgeübte Zwang Dänemark auch bei den auswärtigen Mächten in Mißkredit brachte und den Widerstand der schleswigschen Bevölkerung weckte. — Unter den kleinen Beiträgen veröffentlicht *E. Waschinski* den Hattstedter Münzfund von 1963/64. Dieser in der Nähe Husums gemachte Fund mit dem Grenzjahr 1712 umfaßt nur Kleinmünzen, im ganzen 452 Stück, darunter 172 Lübecker Gepräge. Unter diesen Lübecker Doppelschillingen waren bisher unbekannt die Jahrgänge 1639, 1641, 1670 (2 Stück), 1688 und 1697. Auch unter den Hamburger und Schleswig-Holsteinischen Geprägten wurde eine ganze Anzahl bisher nicht verzeichneter Jahrgänge und Schriftvarianten festgestellt, so daß dieser Fund für die Numismatik viel Neues enthält. Der Fund ist wahrscheinlich von einem Kleinbauern vergraben worden und zeigt dessen Ersparnisse, Gesamtwert etwa 750 Lübische Schillinge, für die man in damaliger Zeit ein Ackerpferd oder einen Ochsen kaufen konnte. — Der Besprechungsteil des Bandes orientiert wieder wie in den früheren Bänden über das gesamte neuerschienene Schrifttum zur Geschichte des Landes und seiner Teile.

O. Ahlers

*Geschichte Schleswig-Holsteins*, begründet von *Volquart Pauls*, im Auftrage der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte hgg. von *Olaf Klose*.

II. Band, 5. Lieferung: *Herbert Jankuhn*, Die römische Kaiserzeit und die Völkerwanderungszeit. Neumünster November 1966. Die vorliegende Lieferung stellt den Abschluß des Halbbandes dar, der der geschichtlichen Entwicklung in den ersten 5 Jahrhunderten unserer Zeitrechnung gewidmet ist (vgl. Besprechung der 4. Lieferung: ds. Zs. Bd. 45, 1965, 167 ff.). In seiner bewährten Art versucht H. Jankuhn, den archäologischen Zeugnissen mehr als nur kulturgeschichtliche Aussagen abzugewinnen. Er sammelt zunächst die Belege für Wirtschaft und Verkehr, um sie durch Erläuterungen von Tracht und Bewaffnung, Religion und Recht, Kunstgewerbe und allgemeiner Stilentwicklung dann zu einem größeren Überblick zu vereinen. Hierbei ergeben sich — gestützt auf die sehr rege archäologische Forschung der letzten Jahrzehnte — einige Gesichtspunkte, die geeignet sind, ältere Vorstellungen zu berichtigen. So ist z. B. die geringe Rolle der Jagdtiere im Rahmen der Ernährung jetzt statistisch gesichert; dieses Ergebnis erinnert an die gleichen, für die spätslawische Zeit gewonnenen Erkenntnisse (vgl. ds. Zs. Bd. 37, 1957, 145 ff., G. Nobis). Die Ernährung gründet sich also auch in der germanischen Siedlungsepoche der ersten Jahrhunderte nach Christi Geburt auf Ackerbau und Viehzucht, wobei im Ackerbau die Gerste vorherrscht. Daß das Handwerk eine besondere Rolle in sehr spezialisierten Gewerben gespielt hat, ist durch zahlreiche Funde aus Schleswig-Holstein und den Randgebieten belegt; die ständige Ausstellung in Schloß Gottorp bietet hierfür gute Beispiele (z. B. Eisenverhüttung).

Schwieriger ist es, aus dem Grabritus, der Verteilung der Gräber und ihrer Zeitstellung Hinweise auf die soziale Gliederung der Stämme zu finden. Hier scheinen diejenigen Methoden noch nicht voll entwickelt zu sein, mit deren Hilfe das spröde und oft sehr lückenhafte archäologische Material ausgewertet werden kann — wie H. Jankuhn dieses mehrfach auch als Forschungsziel der kommenden Jahrzehnte herausstellt. Daß Ost-Holstein im Grabbrauch der jüngeren römischen Kaiserzeit einige reicher ausgestattete



Gräber aufweist, unterscheidet die hier siedelnden Stämme recht auffällig von denen im Westen und Norden des Landes. Der Raum an der Travemündung bleibt aber auch für diese Frage unergiebig, weil er anscheinend von der Verdichtung der gesamten Siedlung, die mit der Abriegelung der römischen Provinzen zusammenhängen mag, nicht erfaßt worden ist. Jedenfalls zeigen die Fundkarten eine auffallende und zunächst nur anzumerkende, aber noch nicht zu erklärende Fundleere in der näheren Umgebung des heutigen Lübeck. Dagegen ist der Raum nördlich der Lübecker Bucht eindeutig von den Rodungen dieser Zeit betroffen worden, wie die Gräberfelder um Neustadt anzeigen.

Die religiösen Zeugnisse — außer den einschlägigen Bodenfunden die Schilderung des Nerthus-Kultes in der „Germania“ des Tacitus und einige andere hier anzuführende Nachrichten — wertet Jankuhn als Anzeichen eines aus älteren Epochen stammenden bäuerlichen Fruchtbarkeitsglaubens. Irgendwelche Hinweise auf die Vorstellungen der eddischen Götterwelt fehlen noch. Insofern ist der literarische und archäologische Befund eindeutig. Unklar bleibt aber auch nach Jankuhn die Lokalisierung des Kultraumes der Nerthus. Hier scheinen die kritisch sichtenden Worte des Verfassers gut geeignet zu sein, die oft recht weit gehenden Schlußfolgerungen allzu eifriger Deuter ins rechte Licht zu rücken.

Siedlungsweise und Kultur der im ersten Halbjahrtausend in Schleswig-Holstein siedelnden germanischen Stämme sind also mit Hilfe einer derartigen systematischen Übersicht gut zu erkennen, wenn auch dem Gesamtbild das farbige historische Geschehen fehlen mag, wie es nach Lage der Quellen auch gar nicht anders erwartet werden kann. Rätselhaft bleibt der Siedlungsabbruch im 5. und 6. Jahrhundert, dessen Ursachen und Ausmaß noch nicht erforscht sind, der möglicherweise sogar nur eine scheinbare Zäsur darstellt, da — wie H. Jankuhn ausführt — auch veränderte Grabsitten oder Siedlungsformen einen Schwund archäologisch faßbarer Belege verursachen können. Das oft angeführte Wakenitz-Profil (vgl. W. Lammers, Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Bd. 78, 1955, nach H. Schmitz, *Archaeologia Geographica* Bd. 3, 1952), aus dem die Palaeobotaniker einen sicheren Schluß für einen Siedlungsabbruch in der späten Völkerwanderungszeit ziehen wollen, ist hierfür doch nur in beschränktem Maße geeignet, da es diesen Siedlungsabbruch nur für die engere Umgebung der Bohrstelle, also doch wohl höchstens einen Kreis von 10 km Durchmesser, sichert. Ein allgemeiner Siedlungsabbruch müßte durch weitere derartige Untersuchungen erhärtet werden, zumal da die auch von Jankuhn betonte Labilität des Siedlungswesens dieser Jahrhunderte als Grund für den Ausfall der Kulturpflanzen beachtet werden muß. So bleibt also gerade diejenige Zeitstufe, die den Übergang zum frühmittelalterlichen Siedlungsbild und zum Auftauchen westslawischer Stämme auf ostholsteinischem Boden darstellt, noch „eine mit den folgenden Epochen nur schwer verknüpfbare Zeit“, also ein Forschungsgebiet ersten Ranges.

Richtung und Ziel, aber auch die Schwierigkeiten dieser Aufgabe dargelegt zu haben, ist das Verdienst des Verfassers.

W. Neugebauer

Ein neuer Band der großen Landesgeschichte, der 8., wird mit dem Beitrag von *Oswald Hauser*, Provinz im Königreich Preußen, eröffnet, bisher erschien davon nur die erste Lieferung. Wie der Verfasser in seiner Einleitung ausführt, sind diese Jahrzehnte nach 1866, „eine Periode entsagungsvoller,



sachlicher Arbeit ohne Sensationen“, in Schleswig-Holstein meist nur aus dem Blickwinkel des Augustenburgertums gesehen worden im scharfen Gegensatz zu Preußen, das doch dieses in vielen Dingen recht rückständige Land in einen modernen Großstaat einbaute. Hauser kann dabei auf fast jeder Seite seines Beitrags nachweisen, in wie starkem Maße Preußen die schleswig-holsteinischen „Eigentümlichkeiten“ zu schonen suchte und auf sie Rücksicht nahm bei seinem Bestreben, die neue Provinz in seine Staatlichkeit einzubauen. Ein erster Abschnitt schildert die Stimmung bei der Einverleibung, bei der ersten Wahl zum Konstituierenden Reichstag des Norddeutschen Bundes im Februar 1867 standen nur 30 000 preußenfreundlichen Stimmen 70 000 Preußengegner gegenüber. In den beiden nördlichen Wahlkreisen siegten zwei Dänen, in den übrigen sieben Wahlkreisen wurden fünf absolute Preußenfeinde gewählt, nur zwei weitere Abgeordnete vertraten unter Anerkennung der geschehenen Tatsachen einen mittleren, nicht unbedingt einer Versöhnung abgewandten Kurs. Bezeichnenderweise wurden diese beiden in Altona und in Tondern-Eiderstedt gewählt, im Schleswigschen gab es nicht so viele Augustenburger, auch in Altona suchte man einen mittleren Weg. Ein großer Abschnitt, der überwiegende Teil dieser ganzen Lieferung, ist der Neuordnung der Verwaltung in der neuen Provinz gewidmet. Hier zeigt sich so recht die Rückständigkeit der bisherigen Verhältnisse und wie schonend Preußen versuchte, diese zu modernisieren, auch im Gegensatz zu den Liberalen in Berlin, die keine Rücksichten auf landschaftliche Sonderheiten nehmen wollten, obwohl die schleswig-holsteinischen Abgeordneten meist den linksliberalen Parteien angehörten. Ein eigener Absatz dieser Lieferung behandelt die Eingliederung des Herzogtums Lauenburg in die Provinz, die erst 1876 erfolgte. Besonders entgegenkommend zeigte sich hier Preußen gegenüber den Lauenburgern in der Frage der Domänen, die zum größten Teil, abgesehen von der Dotation an Bismarck, im Besitz des Herzogtums verblieben und bis auf den heutigen Tag das bedeutende Vermögen des jetzigen Kreises ausmachen. — Ein abschließendes Urteil über diesen Band der Landesgeschichte wird man erst fällen können, wenn die weiteren Lieferungen vorliegen; doch läßt sich aus dem vorliegenden Teil bereits feststellen, wie sorgfältig abwägend der Verfasser seine Feststellungen trifft, die in vielen Fällen zu einer Ehrenrettung Preußens führen werden, das die Sonderheiten dieser Provinz fast bis an die Grenze der Gefährdung seiner eigenen Staatlichkeit zu wahren suchte.

O. Ahlers

In *Nordelbingen*, Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte, Band 35, Heide 1966, hat nur der Aufsatz von *Günther H. Jaacks*, Der sogenannte Grabstein des Till Eulenspiegel in Mölln und seine Tradition, Berührungen mit Lübeck, da Mölln damals lübisch war. In diesem Beitrag stellt J. zunächst die bisherige Überlieferung über diesen Stein zusammen und kann daraus schließen, daß es sich bei allen Nachrichten stets um denselben Stein handelt, während einige bisherige Forscher bis zu vier aufeinander folgende Steine aus den Quellen herauslesen wollten. Der Stein wird 1536 erstmalig erwähnt und ist in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts gestaltet worden, wohl im Anschluß an das Volksbuch über Till Eulenspiegel; man bediente sich dabei eines älteren Denksteins. Leider war es dem Verfasser nicht möglich, die Rückseite des Steins zu untersuchen, auf der nach älteren Beschreibungen noch Reste einer älteren Dar-

stellung erhalten sein sollen. So kann leider auch nichts über den früheren Gebrauch dieses Denksteins gesagt werden. — Gleichzeitig mit Band 35 ist auch gesondert ein von *W. Klüver* erarbeitetes Register zu den Bänden 11 bis 30 von Nordelbingen erschienen, Orts-, Personen- und Sachregister sind dabei in einem Alphabet vereinigt. Das Stichwort Lübeck, in sich wieder alphabetisch unterteilt, umfaßt darin allein drei volle Druckspalten. Das neue Register trägt entscheidend mit zu der Erschließung des reichen Inhalts dieser Bände bei, dem Bearbeiter ist der Dank aller Benutzer gewiß.

O. Ahlers

*Wolfgang Prange*, Über Ausmaß und Nachwirkung der Wüstung in Ostholstein, Lauenburg und Nordwestmecklenburg (in: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie. Sonderheft 2: Wüstungen in Deutschland). Frankfurt a. M. 1967. Behandelt wird das Gebiet der Bistümer Lübeck und Ratzeburg, die beide im Zug der Ostkolonisation neu besiedelt worden sind. Verfasser unterscheidet zwischen totaler und partieller Wüstung, zwischen dem Wüstwerden ganzer Dorffluren und der Verringerung der Stellenzahl in den einzelnen Dörfern, wobei die übrigbleibenden Stellen mehr Land erhalten und größer werden, von einer Stelle aus mehrere alte Hufen bewirtschaftet werden. Obwohl hinter beiden Erscheinungen derselbe Vorgang steht, eine Verringerung der ländlichen Bevölkerung, wird in dem zweiten Fall das Land nicht eigentlich wüst, da die aufgegebenen Hufen von den übrigen Hufnern des Dorfes mitbestellt und in ihr Hofland mit einbezogen werden. Eine geringe Minderung der Anzahl an bäuerlichen Stellen kann P. in einzelnen Fällen bereits in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts feststellen, die Pestgänge seit 1350 und die damit verbundene wirtschaftliche Krise in der Landwirtschaft vermindern über das 15. Jahrhundert hinweg die Zahl der eigentlichen Bauernstellen auf fast die Hälfte. Es ist vielleicht bezeichnend, daß in den Lübecker Bürgertestamenten und im Niederstadtbuch in mehreren Fällen später wüst gewordene Dörfer genannt werden, ein Zeichen dafür, daß ihre früheren Bewohner in Lübeck und wohl auch in anderen städtischen Siedlungen bessere Existenzmöglichkeiten sahen. Verfasser gibt in seinem Aufsatz einen guten Überblick über das Gesamtproblem in dem von ihm behandelten Gebiet und legt umfangreiches erarbeitetes Zahlenmaterial vor. Weitere territoriale Einzeluntersuchungen zur Wüstungsfrage sind dringend erforderlich.

O. Ahlers

*Die Heimat*. Monatsschrift des Vereins zur Pflege der Natur- und Landeskunde in Schleswig-Holstein und Hamburg. Neumünster 1966. Wieder liegt ein Jahrgang dieser Heimatzeitschrift vor. Es ist bereits der 73., und daß trotzdem Umfang und Inhalt der Hefte nicht abgenommen haben, ist der beste Beweis für den Reichtum unserer Heimat. Wieder seien die Aufsätze genannt, die auch für uns Lübecker von größerem Interesse sind. Da ist von *Hans Jessen* ein Hinweis auf den Lübecker Maler Prero, der wie etliche andere auch zum neuen Beruf des Photographen hinüberwechselte. Dieses reizvolle Gebiet ist für unsere Stadt noch gar nicht umfassend untersucht worden. Mehrere Artikel befassen sich mit der Frage, welches denn eigentlich die Stecknitz und welches die Delvenau sei, was ja wegen des Baues des alten Stecknitzkanals vor 1400 für uns von besonderem Interesse ist. Von *H. Kieckbusch* finden sich



Hinweise auf das „Exil“ der Rostocker Universität in Lübeck von 1487 bis 1491; *H. Roweder* berichtet vom Bau der Ostholsteinischen Eisenbahn vor 100 Jahren, die auch vielen Lübeckern während der Dauer ihres Bestehens dieses herrliche Landschaftsgebiet zugänglich machte. Von einem Mitglied der mit unserer Stadt einst eng verbundenen Familie *v. Rumohr* ist der Frage der Besitzer der Güter Pronstorf und Wensien nachgegangen worden, während *C. Davids* über die Lindenalleen im Reinbeker Schloßpark berichtet, was auch für die Geschichte unserer Lübecker Alleen von Bedeutung ist. Erfreulich ist wieder die große Anzahl der kleinen Beiträge und Anfragen, weil dadurch in weiteren Kreisen die Mitarbeit angeregt wird.

W. Stier

Die Arbeit von *Hans-Friedrich Rothert*, *Die Anfänge der Städte Oldenburg, Neustadt und Heiligenhafen* (Diss. Kiel 1966) ist das Ergebnis eines besonders glücklichen Falles akademisch geleiteter Forschertätigkeit. Schon Plan und Anlage des Werks verbürgen einen Teil des Erfolgs: es sind drei Städte ausgewählt, die einander nach Typ, Geschichte und Quellenlage nahe genug stehen, um vergleichbar zu sein, die aber gerade dasjenige Maß an Unterschieden aufweisen, das für die Erkenntnis des übergeordneten Gemeinsamen erforderlich ist. Rothert klopft mit kritischer Aufmerksamkeit die bisherigen Ergebnisse der Lokalgeschichtsforschung ab, reduziert sie auf das wissenschaftlich Haltbare und ergänzt sie in wesentlichen Punkten. Gleich im Falle Oldenburgs gelingt es ihm, einige Dramatisierungen auf das rechte Maß zurückzuführen. Eine Seestadt, die durch Versandung eines alten Meeresarms ihre überragende Bedeutung eingebüßt hätte, ist Oldenburg niemals gewesen, auch keine deutsche Gründung mit dem einzigen Daseinszweck, die slawische Vorgängersiedlung Starigard zu übertrumpfen. Der Verfasser bedient sich neuester Untersuchungsergebnisse der Vorgeschichtler, wonach der Oldenburger Graben in historischer Zeit kein Schiffahrtsweg mehr gewesen ist; er weist überdies nach, daß die angebliche Stadterhebung im Jahre 1235 auf eine Fälschung des Lübecker Dompropstes Dreyer zurückgeht, daß dieser Vorgang in anderem Zusammenhang gesehen werden muß und am ehesten auf das Jahr 1233 anzusetzen ist. Für Neustadt geht er den Quellen zur Stadterhebung in einer ausführlichen Kritik nach und untersucht die erhaltenen, durchweg nicht primären Belege für das Jahr 1244. Sie erweisen sich dabei als verläßlich. Neue Quellen erschließt Rothert für die frühe Geschichte Heiligenhafens, dessen Gründung um 1250 wahrscheinlich gemacht wird. — Die Stadterhebungs-Vorgänge dieser drei holsteinischen Orte gliedern sich in eine Reihe als Taten der gräflich-holsteinischen Stadtgründungspolitik in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, wobei Oldenburg noch von Adolf IV. Stadtrecht erhielt, Neustadt nach einem in den Grundzügen von Graf Adolf festgelegten Plan, jedoch erst nach seinem Übertritt in den geistlichen Stand, zur Stadt erhoben wurde und Heiligenhafen als Beispiel für die Fortsetzung dieser Politik unter seinen Nachfolgern steht. Entgegen der älteren Meinung, die Holsteiner Grafen hätten damit gegen die Monopolstellung Lübecks angehen wollen, weist Rothert jetzt diese Politik als eine Anknüpfung an die Wirtschaftserfolge Lübecks nach, zugleich als einen Versuch, die wirtschaftliche Verbindung zwischen dem großen Fernhandelshafen an der Trave und dem holsteinischen Land zu sichern.

K. Friedland



*Lauenburgische Heimat*. Zeitschrift des Heimatbund und Geschichtsvereins Herzogtum Lauenburg. Neue Folge, Heft 53 bis 56, Juni 1966 bis April 1967.

Es ist erstaunlich, daß dieser doch räumlich nur kleine Kreis eine derartige Zeitschrift nicht nur wirtschaftlich zu tragen, sondern auch stets mit gehaltvollen Aufsätzen zu füllen vermag. Dabei ergibt sich für uns immer wieder die Erkenntnis, wieviel stärker Lübecks Bindung nach Lauenburg als nach Holstein gewesen ist. In Heft 53 hat der Schriftleiter *K. Langenheilm* über die Geschichte des Lauenburgischen Jägerbataillons Nr. 9 gründliche Untersuchungen veröffentlicht und schneidet dabei auch die menschlichen Probleme an, die sich für die Soldaten bei der wechselnden politischen Lage ergeben haben. *H. Harten* geht in Heft 53 bis 55 der Ansverusfrage nach, die in unseren Tagen bekanntlich, ohne den geschichtlichen Tatsachen ganz gerecht zu werden, zu den großen Prozessionen bei Einhaus geführt hat. Diese Ausführungen werden sicher auch in Lübeck ein reges Interesse finden. Während eine genaue Untersuchung von *H. Höpfner* über das Ratzeburger Postamt und seine Stempel dem Freund der Freimarken viel zu bieten vermag, geht es bei der Aufzählung aller Familien in Tüschbeck und Gröнау 1576 durch *O. Neumann* den Familienforschern ebenso. Eine eingehende Würdigung der Grönauer Orgel, die 1806 aus der niedergelegten Kirche des Johannisklosters dorthin kam, steuert *L. Roeßler* bei. Mit einer staunenswerten Sorgfalt hat *O. Trölsch* zwei altsteinzeitliche Fundstätten bei Brunsmark nahe Mölln untersucht und gibt seinen Ausführungen nicht weniger als 24 Tafeln sehr genauer eigener Zeichnungen bei, die sicher manchen anregen werden, bei Gängen durch die Natur seine Augen auch auf diese oft übersehenen Dinge zu richten.

Daß auch ein Lübecker Autor zu Worte kommt, ist für uns besonders erfreulich. Es ist *W. Neugebauer*, der in seiner tieferschürfenden Art über altes Glas in Lauenburg berichtet und dazu alle wichtigen erhaltenen Glasgefäße im Bilde bringt, von denen sicher einige in einer Lübecker Werkstatt entstanden sind.

W. Stier

*Heimatbuch Wentorf*. Anlässlich der 750-Jahr-Feier hrsg. von der Gemeinde Wentorf bei Hamburg. Lauenburg 1967. Wentorf wird erstmalig 1217 in einer Urkunde des Lübecker Archivs genannt, die durch die satssam bekannten Kriegsfolgen verloren gegangen ist. Das Heimatbuch kann deshalb diese Urkunde nur aus einem alten Ratzeburger Kopiar als Faksimile veröffentlichen. In seinem Beitrag, Aus der Ur- und Frühgeschichte Wentorfs, weist *Kurt Langenheilm* auf die Überreste einer mittelalterlichen Burganlage in Wentorf hin, wahrscheinlich der Wohnsitz des Ritters Ehard Roweder, der in einer Urkunde von 1272 als früherer Besitzer von fünf Hufen in Wentorf genannt wird. — *Wolfgang Prange*, durch seine Siedlungsgeschichte Lauenburgs im Mittelalter als qualifizierter Sachkenner für solche Fragen ausgewiesen, behandelt das Bauerdorf Wentorf von seiner Entstehung bis um 1800. Das Kloster Reinbek erwarb 1272 die oben erwähnten fünf Hufen in diesem Dorf und wurde 1312 dessen alleiniger Besitzer. In der Reformation wurde das Kloster Reinbek aufgelöst, den Lauenburger Herzögen gelang es dabei, den gesamten früheren Klosterbesitz in ihrem Herzogtum an sich zu ziehen, während das Kloster selbst mit seinem Landbesitz im Holsteinischen von dem dänischen König als Herzog von Holstein übernommen wurde. In diesem Beitrag werden damit im Zusammenhang eingehend erörtert die Verhältnisse



im Dorf selbst, die Dorfflur und die Bevölkerung, daneben auch die wirtschaftlichen Verhältnisse im Dorf. — *Hans Kellinghusen* steuert einen Beitrag über Wentorf im Kirchspiel Bergedorf bei und zeigt dabei die Schwierigkeiten und Streitereien, die sich im 16. Jahrhundert aus der Zugehörigkeit der lauenburgischen Dörfer zu dem beiderstädtischen Kirchort Bergedorf ergaben, bis Lauenburg 1598 eine neue Pfarre in Hohenborn für diese Dörfer einrichtete. — Weitere Beiträge verschiedener Verfasser, unter ihnen der frühere Bürgermeister von Wentorf *Wilhelm Suhr* aus eigener Sachkenntnis, beschäftigen sich mit der weiteren Entwicklung zum heutigen Wentorf, in dem sich seit etwa 1870 wohlhabende Hamburger anbauen, und weisen auf die Probleme hin vor allem finanzieller Art für die Wohngemeinde Wentorf, die sich aus der Randlage zu Hamburg ergeben. Das reichbebilderte Heimatbuch wird sicher mit dazu beitragen, die zahlreichen neuen Bewohner Wentorfs enger an ihre Wohngemeinde zu binden.

O. Ahlers

*Peter H. Stoldt*, Bauer und Herzog. Die Amtsbauern des Herzogtums Sachsen-Lauenburg bis 1689. Ein Beitrag zur Rechts- und Sozialgeschichte (Schriftenreihe des Heimatbund und Geschichtsvereins Herzogtum Lauenburg Bd. 12, 1966). Die vorliegende Arbeit, eine Hamburger historische Dissertation, hat sich zum Ziel gesetzt, die bäuerlichen Verhältnisse und ihre Entwicklung im Lauenburgischen zu erläutern unter Beschränkung auf die Zustände in den fünf herzoglichen Ämtern, die adligen Güter werden dabei ausgeschaltet. Mitherangezogen werden dagegen die fremden Enklaven im Lauenburgischen, darunter auch die Dörfer im Besitz der Stadt Lübeck und des Johannisklosters, wobei im einzelnen nicht entschieden werden kann, ob hier vielleicht Sonderentwicklungen vorliegen. Die Bauern in den herzoglichen Ämtern galten als persönlich frei; obwohl sich für die spätere Zeit Beschränkungen ihrer Freizügigkeit feststellen lassen, heben sie sich deutlich von den Leibeigenen im Holsteinischen und Mecklenburgischen ab. Ihren Besitz besaßen sie in einer Art Erbleiherecht und waren bei Veränderungen an die Zustimmung der Obrigkeit gebunden. In den landesherrlichen Ämtern entwickelte sich wohl eine Gutswirtschaft, aber nicht wie in den im adeligen Privatbesitz befindlichen Gütern eine Gutsherrschaft. Die fleißige und gründliche Arbeit wertet die vorhandenen Quellen erschöpfend aus und erweitert in vielen Punkten die bisherigen Kenntnisse über die ländlichen Verhältnisse im Lauenburgischen, zum Teil unter Berichtigung der in der älteren Literatur geäußerten Ansichten. Das einleitende Kapitel über die Geschichte und Struktur des Territoriums erscheint etwas reichlich breit angelegt, ist aber sicher nützlich für jene, die dem eigentlichen Thema rein regional fern stehen, um ihnen die Verhältnisse zu veranschaulichen.

O. Ahlers

*Werner Neugebauer*, Parken und Wandern im schönen Holstein. Tourenvorschläge für Auto- und Wanderfreunde. Verlag der Lübecker Nachrichten, Lübeck 1966. Zahlreichen Leserzuschriften folgend, hat der Verfasser auf der Grundlage seines inzwischen weit bekannt gewordenen „großen“ Wanderbuches „Schönes Holstein“ diesen handlichen Führer für den motorisierten Wanderer geschaffen, der bestimmt viele Freunde finden wird. Mit den Kapiteln „Die Landschaft Ostholsteins“ und „Zeugen der Landesgeschichte“ wird zunächst ein Überblick gegeben. Insgesamt 20 Fahrtvorschläge machen es



dem Benutzer leicht, das ganze Gebiet bis in den letzten Winkel — und es gibt noch viele schöne und ruhige Winkel darin — kennenzulernen. Der Text bringt, bei Neugebauer selbstverständlich, alles Wissenswerte in knapper, übersichtlicher Form. Park- bzw. Abstellmöglichkeiten für das Fahrzeug und die Entfernungen sind praktisch zu jedem Ziel angegeben, was zeitraubendes Suchen und manchen Ärger erspart. 25 gut ausgewählte Fotos und zahlreiche Kartenskizzen unterstützen den Text. Großenteils illustrierte Anzeigen geben einen Überblick über gastronomische Verhältnisse und Übernachtungsmöglichkeiten. Ein Ortsregister erleichtert die Benutzung.

H. Schult

#### IV. Weitere Nachbargebiete

Band 5 (1965) und 6 (1966) des *Greifswald-Stralsunder Jahrbuches* sind gleichermaßen Ergebnisse vortrefflicher redaktioneller Arbeit. Das bekundet nicht nur die äußere Aufmachung mit den geschickt ausgewählten und gut reproduzierten Bildern und Karten, sondern auch der universale Standpunkt, von dem aus die zahlreichen Beiträge allgemein-, kunst-, kultur-, literatur- und sprachgeschichtlichen Charakters zusammengestellt sind. Der Sozial- und Wirtschaftshistoriker wird sich vor allem mit den Beiträgen von *Egon Weber* (Die Entwicklung des Ostseebades Saßnitz bis zum 1. Weltkrieg, Teil 2; vgl. ZLG 46, S. 131) im Jahrbuch 1965 sowie denjenigen von *Bruno Benthien* (Studien zur Entwicklung des Erholungswesens an der Ostseeküste der DDR von 1945—1965), *Werner Buchholz* (Das Amt der Bader und Wundärzte), *Käthe Rieck* (Das Gürtlerhandwerk in Stralsund 1743—1954) im Jahrbuch 1966 zu beschäftigen haben, der Musikgeschichtler mit dem Beitrag von *Fritz Westien* (1965: Über die soziale Stellung der Spielleute im mittelalterlichen Greifswald, eine Auswertung vor allem des Greifswalder Kämmererbuches ab 1375), mit der von *Friedrich Giese* zusammengestellten und von *Rudolf Biederstedt* bearbeiteten Quellensammlung zur Musikgeschichte Greifswalds (dabei Hinweise auf Notendrucke in der UB Greifswald aus dem 16. Jh. und auf eine bis ins 15. Jh. zurückgreifende Motettensammlung) und mit der Beschreibung und Geschichte der Orgel Friedrich Stellwagens von 1659 in der Marienkirche zu Stralsund von *Dietrich W. Prost* (alles im Jahrbuch 1966); für den Philologen sind schließlich die Aufsätze von *Hellmuth Heyden* (1965: Niederdeutsch als Kirchensprache in Pommern während des 16. und 17. Jhs.) sowie von *Winfried Zimdahl* (1966: Die Sprachsituation im Kreis Pasewalk: Hochdeutsch / Niederdeutsch) einschlägig. Von besonderem Interesse sind für unser Arbeitsgebiet die folgenden Beiträge: *Ilse von Wechmar* und *Rudolf Biederstedt* spüren die Schotten auf, die auf alten, schon im 14. Jh. angebahnten Handelswegen ins Ostseegebiet kamen, besonders seit ihre Heimat gegen Ende des 16. Jhs. unter konfessionellen und Versorgungskrisen litt (1965: Die schottische Einwanderung in Vorpommern im 16. und frühen 17. Jahrhundert). Die Verfasser weisen aus der Bürgermatrikel Greifswalds für die Jahre 1566—67 neun von 81 Neubürgern als Schotten aus; sie ermitteln aber auch, daß schottische Auswanderer schon lange vor der Kirchenspaltung ins Ostseegebiet kamen, u. a. nach Stralsund. — Von dem vielseitigen und genialen *Peter Pooth* †, dem *Herbert Ewe* eine treffliche biographische Würdigung widmet (1965: Peter Pooth und seine Bedeutung für das Archiv. Ein Beitrag



zur Geschichte des Stadtarchivs Stralsund), stammt ein Beitrag über die als Heumagazin und Krankenhaus verwendete Gasthauskirche (1965: Das Gasthaus zu Stralsund und seine Beziehung zur Geschichte des städtischen Krankenhauses), deren Profanierung allerdings eine Sache des 18. Jhs. war und nichts mit ihrem Namen zu tun hat: sie entstand 1430 aus Spenden für das Gasthaus, eine der mittelalterlichen Wohltätigkeitsanstalten Stralsunds. — *Konrad Fritze* macht (1966: Stralsunds Bevölkerung um 1400) den methodisch interessanten Versuch, eine Reihe von Quellen zur Stralsunder Sozialgeschichte, die sich während einiger Jahre an der Wende vom 14. zum 15. Jh. decken, für die Ermittlung der Größe Stralsunds in hansischer Zeit heranzuziehen. Er entnimmt den Stadtbüchern nicht nur Zahlenmaterial, sondern benutzt es auch zur Kreuz- und Querprüfung der gewonnenen Teilergebnisse, bis er dies kritisch und vorsichtig zu der Endsumme von ca. 13 000 Bewohnern des alten Stralsund, Personen ohne Bürgerrecht dabei eingeschlossen, zusammenbringt. Trotz aller Behutsamkeit wird man aber doch noch eine Streubreite von etwa 30% annehmen müssen, mit anderen Worten, eine Bevölkerungsziffer von etwa insgesamt 9 000 liegt ebenso im Bereich der Quellenwerte wie fast die doppelte Anzahl von rd. 17 000. — *Hellmuth Heyden* weist (1966: Zu Jürgen Wullenwevers Grafenfehde und ihren Auswirkungen auf Pommern) mit Recht auf die unzulänglich bekannten Zusammenhänge zwischen den politischen und kirchlichen Ereignissen der Wullenwever-Jahre hin. Er vermag auch überzeugend darzustellen, wie Stralsund seine führende Rolle in der Geschichte der Reformation durch seine Teilnahme an der Grafenfehde einbüßte, während der Konfessionswechsel im übrigen Herzogtum Pommern umgekehrt eine Folge der Grafenfehde war und auf das landesherrliche Kirchenregiment hinauslief. Allerdings ist der Vorwurf, in Stralsund habe man „den Beginn des ozeanischen Zeitalters“ nicht erfaßt, ungerecht. Man kann von dem Ostseehafen Stralsund nicht gut im 16. Jh. erwarten, was sich in dem atlantikzugewandten Hamburg als wirtschaftspolitische Erkenntnis des 19. Jhs. ergab. Heyden ist dem uralten Irrtum aufgefressen, die Entdeckung Amerikas habe den Beginn einer atlantischen Weltwirtschaft zur Folge gehabt. Hier und in der einleitenden Darstellung der Grafenfehde stützt er sich zum Teil auf gänzlich veraltete oder vollkommen unzulängliche Werke (Altmeyer 1843, Hering 1943!!). — Von den zahlreichen weiteren Beiträgen können wir hier nur noch den von *Arne Gustavs* erwähnen, in dem die Vermutung geäußert wird, Thomas Mann und Albert Einstein seien vielleicht schon im Kreis der Gäste Gerhart Hauptmanns auf Hiddensee zusammengetroffen, lange bevor sie in Princeton Nachbarn wurden (1966: Albert Einstein. Seine Beziehungen zu Hiddensee und zu Gerhart Hauptmann).

K. Friedland

Das Zweite Wismarsche Stadtbuch 1272—1297, bearbeitet von *Lotte Knabe*. Text- und Registerband. (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge Bd. XIV, 1; XIV, 2/1966. — Der Stralsunder Liber memorialis, bearbeitet von *Horst-Diether Schroeder*, Teil 1 (1320—1410), Teil 2 (1366—1426); (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund Bd. V, 1; V, 4/1964).

Das Zweite Wismarer Stadtbuch, auf das wir schon in der ZLG 46/1966 S. 129 hinwiesen, liegt jetzt einschl. Registerband vor. Das Werk gehört in eine Reihe mit Friedrich Techens Edition des Ältesten wismarischen Stadtbuchs (Wismar 1912, Stadtbuch „A“), das dem Zweiten Stadtbuch („B“) zeitlich



vorangeht, jedoch neben ihm noch weitergeführt worden ist. Stadtbuch B unterscheidet sich von seinem Vorgänger durch Umfang und Zweck. Es ist relativ inhaltsreicher und dabei spezieller: gegenüber den mannigfaltigen Buchungsanlässen von A (Kaufen und Verkaufen, Grundstücks-, Erbe- und Ehesachen, Bürgschaften, Verpfändungen u. a. m.) geht es bei B fast ausschließlich um Beurkundungen des Grundstücksverkehrs; Steuerpflicht, chronikalische Nachrichten, Urfehden, Meineidige sind nur gelegentlich auf freigebliebenen Seiten eingetragen worden. Eine entwickeltere und routiniertere Buchführungstechnik kommt auch in der rascheren, auf ästhetische Vollkommenheit wenig abzielenden Schrift zum Ausdruck (Tafelbeilagen). Wismars Buchungs- (und öffentliches Urkunden-) Wesen ähnelt damit, wie auch kaum anders zu erwarten, demjenigen in Lübeck, wo ebenfalls ein allgemeines (nicht erhaltenes) ältestes Stadtbuch den Sonderreihen des Oberstadtbuchs (= Grundbuch) und Niederstadtbuchs (bürgerliche Verträge, freiwillige Gerichtsbarkeit) vorangeht. — Lübecker erscheinen in verhältnismäßig großer Zahl, größer übrigens, als es das Register erkennen läßt. Das liegt einmal daran, daß keineswegs jeder Personennamen mit einer Herkunftsbezeichnung eingetragen ist, zum anderen auch an der Schwierigkeit, Zusätze wie „cives Lubicensis“ nach einer langen Reihe von Namen richtig zu verstehen (es sind z. B. mit großer Wahrscheinlichkeit im Eintrag Nr. 262 nicht nur die letzten zwei, sondern alle fünf Genannten als cives Lubicensis anzusehen). Die Einleitung und das Register geben eine übersichtliche, klar durchdachte Gliederung des Werkes und erschließen es aufs beste; des guten Druckbildes sei hier ausdrücklich Erwähnung getan. Im Register wünscht man sich gelegentlich ein paar Hin- und Herweise mehr (z. B. bei de Vemerem und Fehmarn, die unter zwei verschiedenen Buchstaben des Personen- und Ortsregisters zu finden sind).

Nach H. D. Schroeders Einleitungen zu den Teilen 1 und 4 des Stralsunder Liber memorialis liegen die schrift- und buchungsgeschichtlichen Verhältnisse in Stralsund ähnlich. Bis zum Jahre 1310 reicht die Periode unspezialisierter Stadtbuchführung; danach setzen Grund-, Verfestungs-, Bürgerbücher und andere ein. Leider hat Schroeder die beiden ältesten Stralsunder Stadtbücher (Das älteste Stralsunder Stadtbuch 1270—1310, bearb. v. F. Fabricius, Berlin 1872; Das zweite Stralsunder Stadtbuch 1310—1342, bearb. v. R. Ebeling, Stralsund 1903) nicht in seine Überlegungen und Überprüfungen einbezogen; zumindest ist es vorerst für den Leser nicht möglich, die beiden jetzt edierten Bände an ihren rechten Platz zu stellen. Freilich wird man ohnehin erst dann vollwertig urteilen können, wenn der ganze Kodex vorliegt. Die von Schroeder zugänglich gemachten Teile (Bll. 1—60, 187—240) des Kodex enthalten Ackerzinsregister, Schuldanerkenntnisse, grundrechtliche Eintragungen, Bürgschaften, Erbschaftssachen, Rentenkäufe und -verkäufe, Anstellungsverträge städtischer Bediensteter, Kauf- und Verkaufsverträge und vieles andere mehr. Unterschiede zwischen Teil 1 und Teil 4 machen sich allenfalls in den Kanzlistenotizen über die Verteilung städtischer Urkunden an einzelne Ratsmitglieder des Teiles 1 und in dem mehr internen Charakter des Teiles 4 bemerkbar.

In der wismarischen wie in der Stralsunder Edition stellen die Register über die städtischen topographischen Bezeichnungen sowie die Kartenbeilagen mit Verzeichnung der im Text auftauchenden Straßen- bzw. Ortsnamen eine wertvolle Bereicherung dar.

K. Friedland



Werner Spieß, Geschichte der Stadt Braunschweig im Nachmittelalter. Vom Ausgang des Mittelalters bis zum Ende der Stadtfreiheit (1491—1671). 2 Halbbände, 790 S., 2 Karten, zahlr. Abb. u. Pläne. Waisenhaus-Buchdruckerei, Braunschweig 1966. — Ein wertvolles, auch schön ausgestattetes Buch, dessen Vf. mit Recht hervorhebt, daß größere stadthistorische Monographien über den hier behandelten Zeitraum recht selten sind. Die Bezeichnung „Nachmittelalter“ charakterisiert in vielen Beziehungen diese Jahrhunderte der frühen Neuzeit durchaus treffend, natürlich nicht nur für die braunschweigische Geschichte; aber sie wird sich gegenüber der herkömmlichen Periodisierung nicht durchsetzen und erscheint daher im Titel einer ortsgeschichtlichen Darstellung doch etwas befremdend.

Die Geschichte einer der größten und wichtigsten niederdeutschen Städte während des 16. und 17. Jhs. wird hier durch eine reiche Fülle von Nachrichten aus allen Gebieten städtischen Lebens beleuchtet und sowohl in ihrem chronologischen Ablauf wie auch in ihren Zuständen und Einrichtungen ausführlich und in ansprechender, schlichter Erzählung dargestellt. Wo man das Buch aufschlägt, reizt es zum Lesen; der Lübecker findet an sehr vielen Stellen Anlaß zum Vergleich mit den gleichzeitigen Verhältnissen in seiner Stadt (besonders in verfassungsrechtlicher und sozialer Beziehung). Überhaupt ist das Buch eine Fundgrube auch zur allgemeinen Stadtgeschichte, obwohl der Vf. sich streng auf seine ortsgeschichtliche Zielsetzung beschränkt. Orts- und Personennamenregister (leider kein Sachregister), gute Karten und Pläne erleichtern Verständnis und Benutzung; lobenswert erscheint auch die praktische Art, wie Literatur und Quellen jeweils am Kapitelende kurz angeführt und am Buchschluß in Gesamtverzeichnissen aufgeschlüsselt sind.

Gewisse Schwierigkeiten bereitet gegenüber allen diesen Vorzügen die innere und äußere Gliederung des Werkes. Es zerfällt in drei große Teile, von denen der erste die allgemeine und politische Geschichte, der zweite die Wirtschafts- und Sozialgeschichte, der dritte schließlich, etwas unorganisch, „Topographie, Verfassung und Verwaltung, Kirche und Schule, geistiges Leben“ umfaßt. Jeder dieser Hauptteile behandelt die ganze Zeit von 1491 bis 1671. Das erfordert nicht nur viele Wiederholungen und Querverweise, sondern bringt auch sonst mancherlei Unbequemlichkeiten für den nicht speziell braunschweigisch vorgebildeten Leser. So ist im ersten Teil naturgemäß immer wieder von verfassungs- und sozialgeschichtlichen, kirchlichen, administrativen, topographischen usw. Gegebenheiten die Rede, deren Erklärung oder nähere Behandlung erst im letzten Drittel des zweiten Bandes folgt (dabei vermißt man das Sachregister; nicht ganz leicht findet man z. B. die Aufklärung über die S. 89 erwähnten 28 Bürgerhauptleute als „Vertreter der nichtzünftig organisierten Volksmenge“ schließlich im 2. Halbband auf S. 525). — Schwer verständlich ist ferner, warum die Darstellung der Sozialordnung (im 2. Teil, Kap. VIII) von derjenigen der Verfassung (im 3. Teil, Kap. X) getrennt ist, obwohl gerade im frühneuzeitlichen Braunschweig mit seiner starren ständischen Gliederung die eine ohne die andere absolut nicht zu verstehen ist. Da nun das ratsfähige, in Gilden organisierte Handwerk in beiden Zusammenhängen eine besondere Rolle spielt, das Handwerk als solches aber im zweiten Teil (Kap. VI) ausführlich behandelt wird, so wird manches an drei verschiedenen Stellen erörtert, was sachlich zusammengehört. Übrigens hat dies noch die weitere Folge, daß in der inneren Aufgliederung, in der „Gewichtsverteilung“ des Buches das Handwerk insgesamt (mit seinen



soziologischen, gewerblichen, technischen, organisatorischen, verfassungsrechtlichen Bezügen) eine auffallende Bevorzugung erfährt: mehr als ein Drittel des ganzen Textes handelt von Handwerk und Handwerker. Nun hat ja Braunschweig in der Tat (etwa im Gegensatz zu Lübeck) gerade als Gewerbestadt seine besondere Bedeutung. Aber es gehörte immerhin mindestens bis zum Ende des 16. Jhs. auch zu den bedeutendsten Hanse- und das heißt Handelsstädten Mitteleuropas; entsteht nicht durch die übermäßig ausführliche Betonung der Rolle des Handwerks ein leises Mißverhältnis in der historischen Gesamtbewertung Braunschweigs? Übrigens gehören sonst gerade die gewerbegeichtlichen Partien des Buches zu den interessantesten und lehrreichsten; hier besitzt der Vf. ganz ungewöhnliche Sachkenntnisse. Demgegenüber sind die Abschnitte über den Handel, besonders den Fernhandel, etwas blaß und konventionell geraten, nicht ohne Mißverständnisse im einzelnen. Das beruht teilweise darauf, daß der Vf. die neuere hansische Literatur kaum zur Kenntnis genommen hat und offenbar auch die großen hansischen Quellensammlungen nicht gesichtet hat. Man gewinnt den etwas unbehaglichen Eindruck, daß die Schilderung der braunschweigischen Stellung und Betätigung im hansischen Handelssystem hauptsächlich auf der 1. Auflage von Pagels Hansebuch beruht, die schon 1942 nicht voll dem Forschungsstand entsprach. Auch sonst fällt übrigens auf, daß die über das Lokalgeschichtliche hinausführende Literatur etwas ungleichmäßig herangezogen worden ist; das liegt wohl daran, daß das Interesse des Vfs. an allen Vorgängen außerhalb Braunschweigs nur kühl ist. So fehlt z. B. jeder Hinweis auf die reiche allgemeine Literatur zum dänischen, niederländischen und schwedischen Anteil an der niedersächsischen Geschichte des 17. Jhs., obwohl Christian IV. immerhin zweimal als Belagerer vor Braunschweig stand, das Einschreiten der Generalstaaten 1615/16 entscheidend für die Rettung Braunschweigs war und schließlich die schwedische Politik im Niedersächsischen Kreise während des Dreißigjährigen Krieges auch für die Stadt Braunschweig sehr folgenreich war. — Kurzum: man empfindet ein leichtes Bedauern darüber, daß die Geschichte dieser so großen und historisch bedeutenden Stadt nicht noch deutlicher in den großen mitteleuropäischen Rahmen gestellt worden ist (während keineswegs bestritten werden soll, daß die i. e. S. territorialgeschichtlichen Zusammenhänge, besonders das Verhältnis zwischen städtischer Autonomie und landesherrlichem Anspruch sehr ausgiebig behandelt werden). Alles das ändert freilich nichts daran, daß Braunschweig zu dieser so vielseitigen und anziehend geschriebenen Darstellung seiner Stadtgeschichte in der frühen Neuzeit zu beglückwünschen ist.

A. v. Brandt

*Ernst Döll*, Die Kollegiatstifte St. Blasius und St. Cyriacus zu Braunschweig (Braunschweiger Werkstücke Bd. 36). Braunschweig 1967. Die beiden im 11. Jahrhundert von den Brunonen gegründeten Stifte haben die Reformation überdauert und wurden erst im 19. Jahrhundert im Zug der Napoleonischen Kriege aufgelöst bzw. eingezogen. Das Patronatsrecht an ihnen fiel im Erbgang wie die gesamten braunschweigischen Lande an die Welfen, die den Dom des St.-Blasius-Stiftes zu ihrer Begräbniskirche erwählten. Die Patronatsrechte wurden zwischen die verschiedenen welfischen Linien aufgeteilt, die die einzelnen Kanonikerstellen entsprechend ihrem Anteil am Patronatsrecht besetzten, bis 1671 nach der Eroberung Braunschweigs die übrigen Linien ihre Rechte an die Wolfenbüttler Linie abtraten. Beide Stifte waren den Herzögen



eng verbunden und wurden dadurch zu einer herzoglichen Enklave im Gebiet der Stadt, die sich immer mehr von der Landeshoheit der Herzöge frei zu machen suchte. Durch die Reformation fielen die geistlichen Pflichten der beiden Stifte fort, das Kanonikat an ihnen wurde zu einer ausgesprochenen Pfründe, womit die Herzöge gern ihre Beamten versorgten. — Die gründliche Arbeit spürt die verdunkelte Gründung der beiden Stifte auf und verfolgt ihre Entwicklung durch die Jahrhunderte; im einzelnen werden nachgewiesen die grundherrlichen Rechte der Stifte, aus denen neben Lüneburger Salinengefällen ihre Haupteinnahmen herstammten. Im eigentlichen Text und im Anhang finden sich lange Listen der Pröpste, der Dekane und der übrigen Kanoniker; Dekan zu St. Blasius war 1481—96 der 1492 zum Lübecker Bischof erwählte Dietrich Arndes. Ein umfangreiches Orts- und Personenregister erschließt das gesamte im Text genannte Namensmaterial. Das sorgfältig erarbeitete Buch stellt die besondere Stellung dieser beiden Stifte klar heraus und ist dadurch ein wertvoller Beitrag zur niedersächsischen Landesgeschichte und zur allgemeinen Kirchengeschichte geworden.

O. Ahlers

*Gerhard Wittram* hat in seinem Buch „Die Gerichtsverfassung der Stadt Göttingen“ (= Studien zur Geschichte der Stadt Göttingen, hsg. v. Walter Nissen, Bd. 6, Diss. Göttingen 1966) die vortrefflichen Quellen im Stadtarchiv Göttingen ausgewertet, aus denen hervorgeht, wie das spätmittelalterliche Bürgertum sich wohl oder übel mit den früh- und hochabsolutistischen Landesherren arrangierte. Wittram geht dieser Frage in bezug auf die Gerichtsverfassung nach. Die sachliche, fast pragmatisch wirkende Art der Darstellung ist zu begrüßen, insofern der Reichtum der Quellen auf verhältnismäßig geringem Raum voll ausgewertet wird. Manchmal bedient sich Wittram dazu der einfachen Aufzählung (von Regesten, Gerichtsverordnungen, Resolutionen u. ä.). Wenn andererseits der Wunsch offenbleibt, es möchte außer der Gerichtsverfassung auch die politische Geschichte des Verhältnisses zwischen Stadt- und Landesherrn deutlich werden, so wird man sich da bescheiden müssen, zumal dieses weitere Thema höchst auffällige sachliche und zeitliche Parallelen zu den Vorgängen in anderen Territorien aufweist und kaum im begrenzten Göttinger Rahmen behandelt werden könnte. Die Abhandlung zeigt deutlich, wie sich aus den bürgerlich-kaufmännischen Verhältnissen konkurrierende Formen der Rechtssprechung gegenüber den landesherrlichen Gerichtsorganen entwickeln, so die freiwillige und die Polizeigerichtsbarkeit des Rates gegenüber der zivilen und der niederen Rechtssprechung des herzoglichen Schulzengerichts. Dabei hat der Rat, soweit er Rechtsinstanz war, allerdings stets insgesamt geurteilt („hefft de rad gedelet“), nicht, wie der Verfasser annimmt, sich geteilt. Der Verfasser macht das territorialfürstliche Streben zur absoluten Herrscherstellung im Verlauf des 16. Jahrhunderts deutlich, zunächst an Hand der herzoglichen Deutung, die Stadt als Inhaberin der mittleren Gerichtsbarkeit (die hohe hat Göttingen nie erlangt und wohl auch nicht erstrebt) sei nur ausführendes Organ des Landesherrn, sodann in der Übernahme des bis dahin der Stadt überlassenen Schulzenamtes. Ob allerdings das Hofgericht zu Münden (seit 1499) bereits landesherrlichen „Vorstellungen von einer einheitlichen Staatsgewalt“ diene oder nicht vielmehr noch ganz in den Rahmen landständisch-kollegialer Gerichtsbarkeit gehört, scheint nicht endgültig entschieden.

K. Friedland

*Brunsvicensia Judaica*. Gedenkbuch für die jüdischen Mitbürger der Stadt Braunschweig 1933—1945 (Braunschweiger Werkstücke Bd. 35). Braunschweig 1966. In diesem Sammelband werden zunächst einige ältere Arbeiten über Braunschweiger Juden und die jüdische Gemeinde wiederholt, darunter zwei Vorträge über zwei Braunschweiger Kammeragenten und Hofjuden Alexander David (1687—1765) und Israel Jacobson (1768—1828), der letztere aus der Feder des bekannten 1933 verstorbenen Archivars *Paul Zimmermann* in Wolfenbüttel. Ein bereits 1925 veröffentlichter Beitrag von *Victor Heymann*, Von der Jüdischen Gemeinde in Braunschweig, ist leider recht knapp gehalten. Über seine Kindheit in Braunschweig, sein Vater war dort Landesrabbiner, berichtet *Schlomo Rülff*, während *Walter Heinemann* Verfasser der eigens für dieses Gedenkbuch niedergeschriebenen Erinnerungen eines Braunschweiger Juden nach 30 Jahren in der Fremde ist, die eine Fülle von Nachrichten über eine große Anzahl von jüdischen Persönlichkeiten und deren Bedeutung für Braunschweig enthält. *Ingeborg Cuda* und *Ilse Erdmann* haben in zeitlicher Abfolge die Staatlichen Maßnahmen gegen die Juden von 1933 bis 1945 zusammengestellt. Da dabei die einzelnen Gesetze nach dem Reichsgesetzblatt genau zitiert werden, liegt hier jetzt eine Zusammenstellung der gesamten Judengesetzgebung des sog. Dritten Reichs vor, die auch außerhalb Braunschweigs gut verwendet werden kann. Dieselben beiden Verfasserinnen haben die Liste der Namen und Schicksale der Braunschweiger Juden von 1933 bis 1945 erarbeitet. In alphabetischer Reihenfolge wird hier dem Verbleib jedes 1933 in Braunschweig ansässigen Juden nachgegangen. Bei einer ganzen Anzahl dieser 682 Braunschweiger ist das Schicksal des Einzelnen heute nicht mehr festzustellen, in den meisten Fällen bedeutet das wohl Deportation und Vernichtungslager irgendwo im Osten. Nur wo einzelne Familienangehörige durch rechtzeitige Auswanderung sich dem allgemeinen Schicksal entziehen konnten, sind auch die Angaben über die verschleppten Angehörigen im allgemeinen genauer geworden, da hier Überlebende über das Schicksal ihrer Angehörigen berichten konnten. In dieser Liste über die Braunschweiger Juden von 1933 liegt der eigentliche Sinn dieses Gedenkbuchs, sie soll als Mahnung an alle diese Namen und ihr Geschick festhalten.

O. Ahlers

### Berichtigung

In Band 46, S. 107, vorletzter Absatz, letzte Zeile ist leider ein sinnstörender Druckfehler stehen geblieben, es muß heißen: „Die Darlegungen von G. Hatz (S. 261—267 u. Taf. 38) *machen es wahrscheinlich*, daß Heinrich in seiner Burg auch eine Münze besaß.“



## Jahresbericht 1966

Unsere Mitglieder und Freunde konnten wir im letzten Jahr zu folgenden Veranstaltungen einladen:

20. 1. 1966 Unsere Jahresmitgliederversammlung, anschließend Vortrag von *Dr. W. Neugebauer*: Mittelalterliche und jüngere Glasfunde aus den Lübecker Altstadtgrabungen, mit Lichtbildern.
11. 2. 1966 Vortrag von Oberarchivar *Aage Rasch* vom Reichsarchiv in Kopenhagen: Dänemark und die norddeutschen Städte im 18. Jahrhundert, mit Lichtbildern.
2. 3. 1966 Vortrag von *Dr. Christa Pieske*: Geschichte des Lübecker Marzipans, mit Lichtbildern.
31. 3. 1966 Vortrag von *Dr. Lutz Wilde*: Lübecker Denkmalpflege, mit Lichtbildern.
4. 6. 1966 Autobusausflug zur Besichtigung des Schleswig-Holsteinischen Freilichtmuseums bei Kiel unter Führung von *Prof. Dr. Kamphausen* und Besichtigung der Kirche von Bordesholm, die Gesamtleitung hatte *Dr. W. Neugebauer*.
20. 8. 1966 Autobusausflug nach Neumünster zur Besichtigung des dortigen Textilmuseums und des Heimattiergartens unter Leitung von Schulrat a. D. *Wilh. Stier*.
10. 9. 1966 Autobusausflug nach Ratzeburg zur Besichtigung der Stadtkirche und des wiederhergestellten Doms unter Leitung von Schulrat a. D. *Wilh. Stier*.  
Ein für den Oktober vorgesehener Vortrag von *Dr. S. H. Steinberg*, London, über den Dreißigjährigen Krieg mußte leider wegen plötzlicher Erkrankung des Vortragenden ausfallen.
10. 11. 1966 Vortrag des Ehrenmitglieds des Vereins, *Prof. Dr. Wilh. Ebel*: Der Rechtszug nach Lübeck.

Alle Veranstaltungen erfolgten gemeinsam mit dem befreundeten Verein für Heimatschutz, ihr Besuch war im allgemeinen zufriedenstellend. Der diesjährige Band 46 unserer Zeitschrift konnte unseren Mitgliedern bereits Anfang November übersandt werden. Auch in diesem Jahr ermöglichten wiederum der Beitrag der Hansestadt Lübeck und die Beihilfen der Possehlstiftung und der Muttergesellschaft das planmäßige Erscheinen des neuen Bandes.

Auch im vergangenen Jahr hielt wieder der Tod reiche Ernte unter unseren Mitgliedern. Es verstarben Archivdirektor a. D. Dr. Georg Fink (Mitglied seit 1919), Archivoberinspektor a. D. Adolf Kemper (seit 1911), Prof. Dr. Wilhelm Jannasch in Mainz (seit 1945) und Dr. med. Wolfgang Winterseel (seit 1950).

Wir danken unseren langjährigen jetzt verstorbenen Mitgliedern für die Treue, die sie unserem Verein hielten. Auf die Verdienste unseres langjährigen Vorsitzenden und Vorstandmitgliedes Dr. Fink um unseren Verein weist ein umfangreicher Nachruf im letzten Band unserer Zeitschrift hin. Zwei bisherige Mitglieder, ein auswärtiges und ein hiesiges, erklärten ihren Austritt. Neu traten unserem Verein bei Oberstudienrat Dr. Richard Carstensen in Erneuerung einer bereits früher bestehenden Mitgliedschaft, cand. phil. Günther Jaacks, Kaufmann Hans-Werner Klindwort in Bad Schwartau, Direktor Dr. Ing. Ludwig Rasper, Frau Irma Schulz und Kunsthistoriker Dr. Lutz Wilde. Unser besonderer Dank gilt jenen unserer Mitglieder, die uns aus ihrem Bekanntenkreis neue Mitglieder zuführten, die Erfahrung zeigt, daß nur durch persönliche Ansprache im allgemeinen neue Mitglieder gewonnen werden können. Gleichzeitig danken wir auch unseren neuen Mitgliedern für ihren Entschluß, unserem Verein beizutreten.

Im Vorstand waren die Amtszeit des Vorsitzenden und von Dr. Friedland und Dr. Sass abgelaufen, sämtliche Herren wurden von der Mitgliederversammlung für drei Jahre wiedergewählt. Wegen seiner Wahl zum Oberstudiendirektor des deutschen Gymnasiums in Apenrade bat uns Dr. Sass im Frühjahr, von seiner weiteren Mitarbeit im Vorstand abzusehen, wir hoffen, falls Dr. Sass uns später wieder räumlich näherrücken sollte, ihn wieder zur Mitarbeit im Vorstand heranziehen zu können.





Abb. 1. Dom. Kapitele in der Südwestecke  
des Querschiffs nach der Restaurierung.



Abb. 2. Dom. Fragment eines Kämpferfrieses,  
gefunden unter dem Lettner.

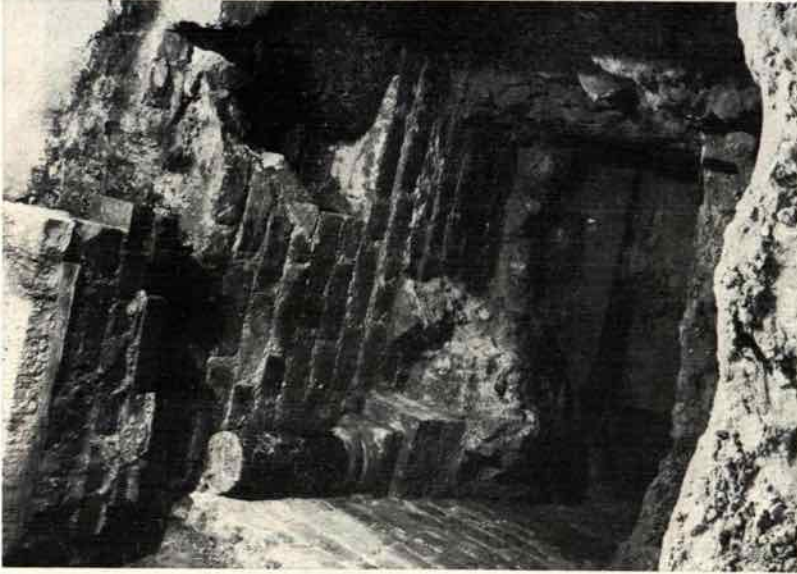


Abb. 3. Domchor, Grabung. Südostecke des an der  
Nordseite des romanischen Chorquadrats  
gelegenen Anbaus, Untergeschoß.  
Fotos: Amt für Denkmalpflege/Wilde.

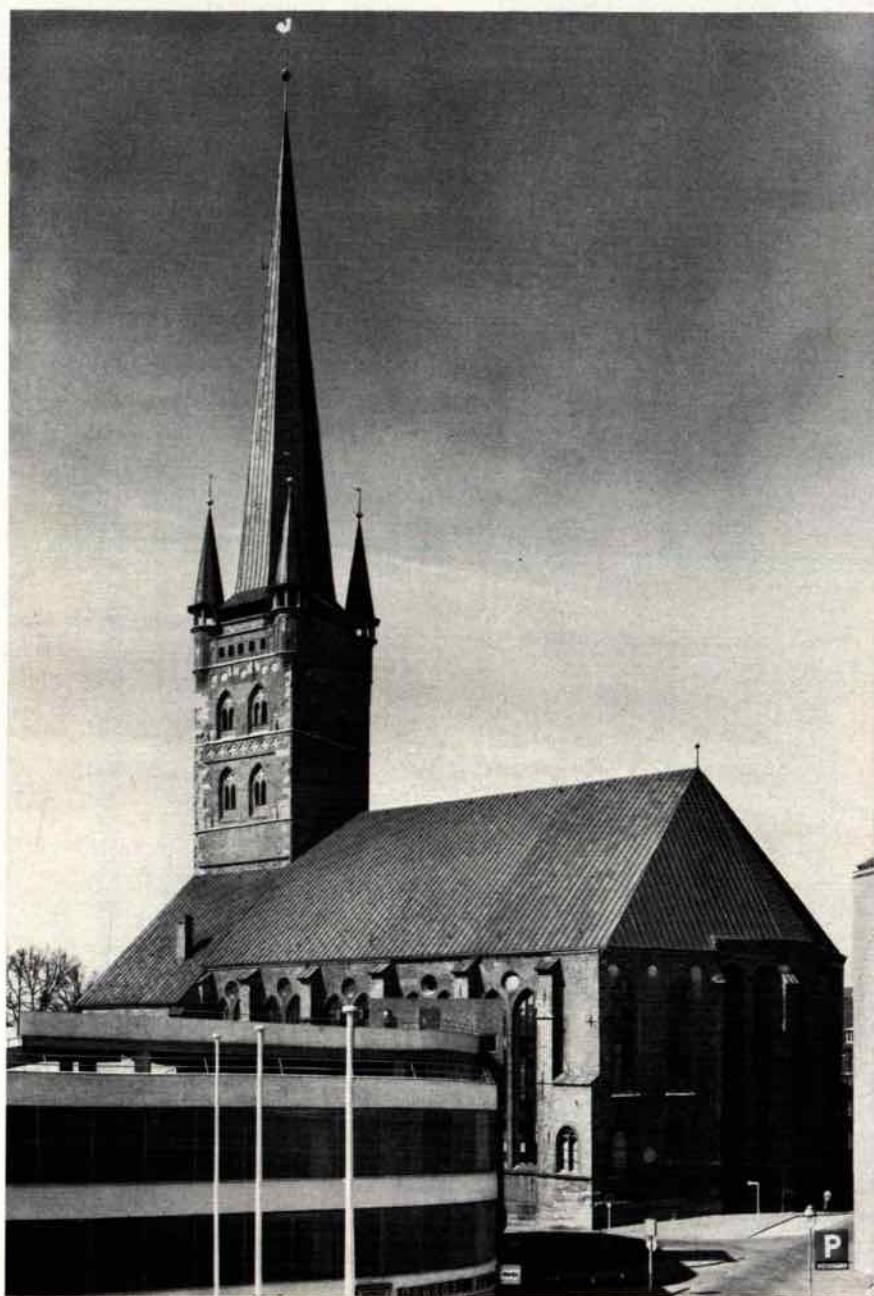


Abb. 4. Petrikerche von Südosten nach Fertigstellung des Daches.  
Foto: Wilhelm Castelli.



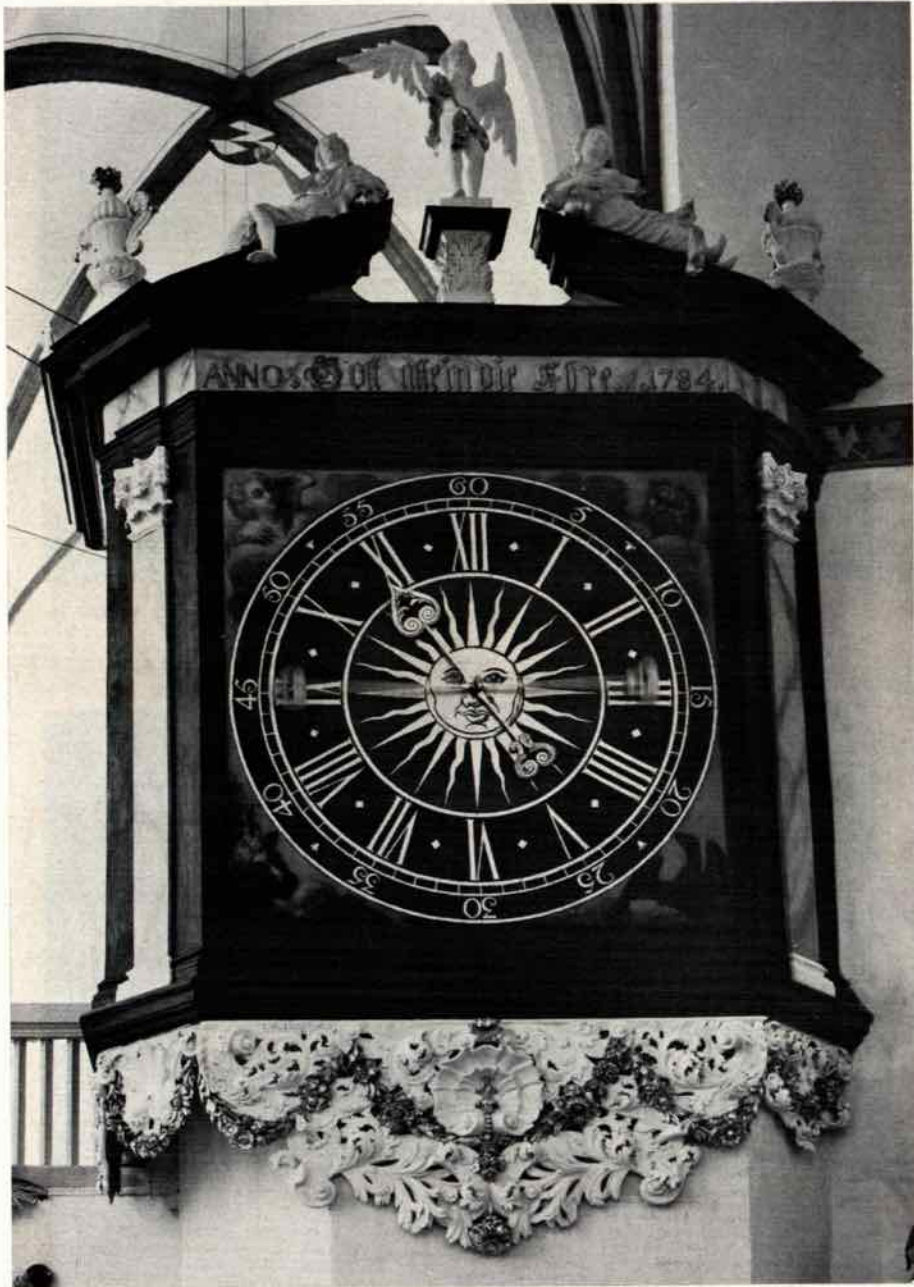


Abb. 5. Jakobikirche. Kirchenglocke von 1784 nach der Restaurierung.  
Foto: Wilhelm Castelli.

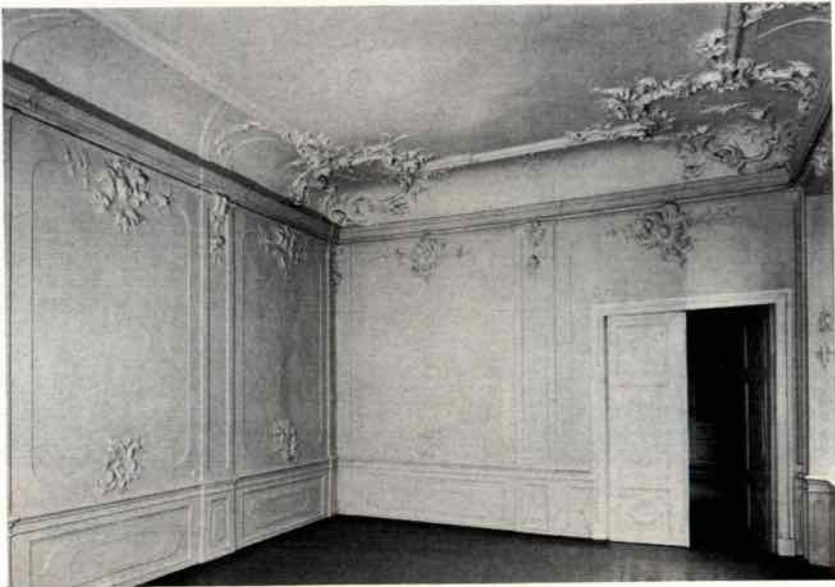


Abb. 6. Königstraße 9. Gartensaal im Erdgeschoß des Flügelbaus.



Abb. 7. Mengstraße 25. Stuckrelief der Diele nach der Instandsetzung.  
Fotos: Wilhelm Castelli.





Abb. 8. Haus Mengstraße 25  
nach dem Umbau.



Abb. 9. Haus Pferdemarkt 7  
nach Renovierung.



Abb. 10. Mengstraße 40. Auferstehende. Ausschnitt aus einem Wandbild mit der  
Darstellung des Jüngsten Gerichts.  
Fotos: Wilhelm Castelli.

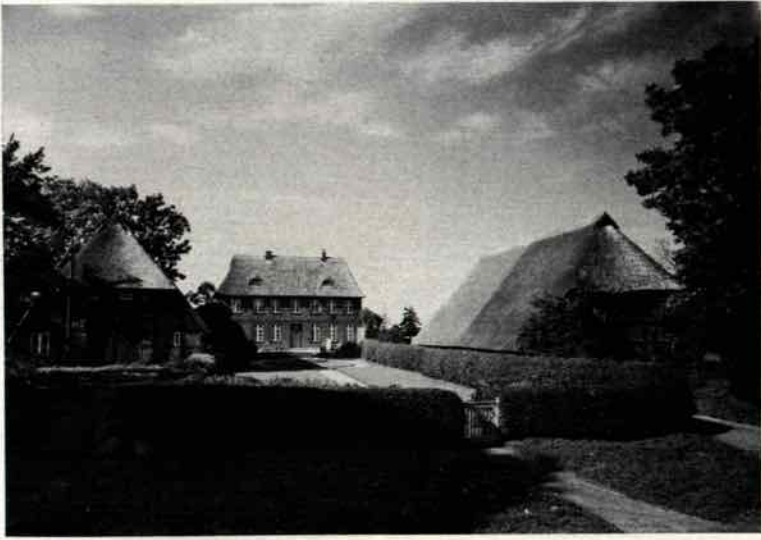


Abb. 11. Brodten. Hofanlage des 18. Jahrhunderts.



Abb. 12. Travemünde. Ehemaliger Kohlenhof-Pavillon auf dem Priwall, abgebrochen 1964.  
Fotos: Wilhelm Castelli.





Hermen Rode, Stifterbildnis, Mailand



Hermen Rode, Gedenkbild für Hinrik Lipperade, Kreuzlingen






Hermen Rode, Madonna mit dem Kartäuser

BUCHBINDEREI

CLAUSEN  RENDSBURG

 04331/22809