

bezeichnungen“ (S. 363 ff.), schließlich Register runden die editorische Leistung ab, die volle Zustimmung verdient.

Marburg a. d. Lahn

Thomas Klein

Kazimierz Ślaski: Słowiane zachodni na Bałtyku w VII—XIII wieku. [Die Westslawen auf der Ostsee im 7.—13. Jh.] Wydawnictwo Morskie. Danzig 1969. 199 S., 55 Abb., 6 Ktn u. Skizz.

In der vorliegenden Veröffentlichung untersucht der Vf., der Professor an dem Institut für Geschichte der Polnischen Akademie der Wissenschaften in Posen ist, die Entwicklung der Seefahrt der Westslawen auf der Ostsee im frühen und hohen Mittelalter. Die anschauliche Darstellung wird sinnvoll durch zahlreiche Abbildungen von mittelalterlichen Schiffsmodellen, Schmuckstücken, Münzen, Siedlungs- und Hafensplänen ergänzt, die über die enge Verzahnung von Siedlung und Seefahrt an der südlichen Ostseeküste Aufschluß geben. Besonders erwähnenswert sind hier eine Karte über die Erweiterung der Stadt Danzig vom 10. bis 13. Jh., die insgesamt zehn Abschnitte der Besiedlung unterscheidet, und ein Plan über die Verteilung der Fischereihäfen an der südlichen Ostseeküste im 13. Jh., der ein verhältnismäßig dichtes Netz von Küstensiedlungen in dieser Zeit erkennen läßt. Für seine Untersuchung hat der Vf. die umfangreichen Grabungsfunde in diesem Gebiet herangezogen und zusammen mit den literarischen Überlieferungen, insbesondere den nordischen Sagas, Heiligenviten und Reiseberichten, einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Daneben hat er sich auch mit den Ergebnissen der bisherigen Forschung, vor allem der deutschen, auseinandergesetzt und sowohl ältere als neuere Veröffentlichungen berücksichtigt. Dem in neun Kapitel unterteilten Buch ist eine Einleitung vorangestellt, in der der Vf. das Thema seiner Abhandlung umreißt. Entgegen dem Standpunkt der Historiographie des 19. und der ersten Jahrzehnte des 20. Jhs., die die Ostsee den Friesen, Skandinaviern und Deutschen zuweist und den Slawen nur einen geringen oder gar keinen Anteil an der dortigen Seefahrt zubilligt, verweist der Vf. hier u. a. auf die Arbeiten der polnischen Forscher J. Kostrzewski und K. Tymieniecki, die auf der Grundlage archäologischer Funde ein früheres Erscheinen westslawischer Schiffer auf der Ostsee nachzuweisen suchen.

Das 1. Kapitel beschäftigt sich mit den Anfängen der Schifffahrt auf offenem Meer. Zunächst sind es im 7. und 8. Jh. die Friesen, die als Kaufleute an die südliche Ostseeküste vordringen und mit den dort ansässigen Slawen Handel treiben. Daneben gewinnen die Flußläufe von Dnepr, Wolga und Düna für die von Süden und Osten kommenden arabischen und chasarischen Kaufleute große Bedeutung. Die zahlreichen Funde arabischer Silbermünzen im westslawischen Küstengebiet sind hierfür ein Beweis. Nach Ansicht des Vfs. waren bei den westlichen Slawen zunächst Flöße und Einbäume in Gebrauch, auf denen sie Binnengewässer befuhren und sich auch auf das Meer — allerdings in Reichweite der Küste — wagten. Aus dieser frühen Zeit — wohl aus der zweiten Hälfte des 8. Jhs. — stammt das Wrack eines Bootes, das 1962 in der Nähe von Stettin gefunden wurde. Es ist etwa 6,5 m lang und ca. 2 m breit und weist einen T-förmigen Grundriß auf. Der Überzug des erhaltenen Teils ist aus eichenen Dauben zusammengesetzt, die etwa 20 bis 30 cm breit und 1,5 bis 2 cm dick sind.

Im 2. Kapitel: „Das goldene Zeitalter des Ostseehandels (9. bis Mitte des 11. Jhs.) und der Anteil der Westslawen“, behandelt der Vf. besonders eingehend die Entwicklung Wollins, das nach Aussagen zeitgenössischer Chro-

nisten, des jüdischen Kaufmanns Ibrahim Ibn Jakub und des Kanonikers Adam von Bremen, zu den wichtigsten Hafentplätzen an der Ostsee gehört hat. Die häufig mit Schnitzwerk verzierten Türrahmen, kostbaren Waffen und Jagdtrophäen zeugen von beträchtlichem Wohlstand seiner Bewohner. Zu den Hauptausfuhrsgütern zählten Salz, Bernstein, Gebrauchskeramik und Metallwaren. Der Hinweis auf die Bedeutung Revels (Tallinns) für den Ostseehandel in diesem Zeitraum ist jedoch nicht korrekt (S. 33), da „Tallinn“ — wie schon der estnische Name sagt — aus einer Dänenburg entstand, die im Jahre 1219 angelegt wurde.

Der folgende Abschnitt: „Die Errungenschaften der Ostseeslawen im Bereich der Schiffahrtstechnik“, gibt Einblick in die Entwicklung der nautischen Technik bei den Westslawen, die nach Ansicht des Vf. im wesentlichen von normannischen Vorbildern bestimmt wurde. Wie bei den Normannen werden drei Kategorien von Schiffen unterschieden: 1. schnelle Boote in Langform, die Kriegszwecken dienen (normannisch *skeidr*); 2. breite Schiffe, die für den Handel bestimmt sind und die gemeinslawische Bezeichnung „korab“ haben; 3. kleinere Boote, die zum Fischfang und der Fahrt auf Binnengewässern benutzt werden. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Seefahrt, die die Westslawen in die benachbarten skandinavischen und baltischen Gebiete führte, steht die Gründung zahlreicher Hafentplätze an der südlichen Ostseeküste, von denen Ralswiek auf Rügen, Mechlin, Kammin, Stettin und Kessin die bedeutendsten sind. Dieser Aufschwung wird jedoch — wie aus dem 4. Kapitel hervorgeht — durch Raubzüge von Wikingern und Piraten vom 9. bis 11. Jh. empfindlich gestört. Der Vf. leitet den Namen „Viking“ von „Vaering“, einer Bezeichnung für Kaufmann ab, ohne darauf hinzuweisen, daß es sich dabei nur um eine Hypothese handeln kann. Daneben werden die Ausdrücke *chąsa*, *chąza* gebraucht, die im Altpolnischen eine „räuberische Mannschaft“ bezeichnen.

Das 5. Kapitel mit dem Titel „Kaufmannswaage und Fischernetz“ beschäftigt sich mit der Tätigkeit der Westslawen als Kaufleute und Fischer im südlichen Ostseeraum. Interessant ist hier der Hinweis auf die Bildung von Kolonien fremder Ankömmlinge, vor allem von Deutschen und Friesen. Auch die Handelskontakte mit den Ostslawen waren sehr lebhaft, wie die archäologischen Funde in Pommern und Westpreußen sowie die Aussage altrussischer Bylinen beweisen.

In den Kapiteln 6: „Könige des Meeres“, und 7: „Kämpfe zur Verteidigung der westslawischen Küsten in der zweiten Hälfte des 12. Jhs.“, wird das Vordringen der Westslawen auf der Ostsee und ihre Auseinandersetzung mit Normannen und Deutschen behandelt. Die Ausführungen werden hier sinnvoll ergänzt durch zwei Kartenskizzen, die Aufschluß über Seegefechte mit der dänischen Flotte vor der Odermündung und den dänischen Vorstoß nach Stettin in den Jahren 1170 bis 1173 geben.

Kapitel 8: „Die Seewirtschaft der Ostseeslawen im 12. und 13. Jh.“, erörtert die zunehmende Bedeutung der westlichen Slawen im internationalen Handel, deren Ursache der Vf. vor allem in der Belebung des Warenaustausches in diesem Gebiet sieht. Er verweist u. a. auf das Metallgeld, das als Zahlungsmittel immer gebräuchlicher wird, und auf die Verbesserung der landwirtschaftlichen und handwerklichen Produktion, die durch die örtlichen territorialen Gewalten gefördert wird. Diese positive Entwicklung wird, wie der Vf. im abschließenden Kapitel „Die Dämmerung der westslawischen Seefahrt“ darlegt, in der ersten Hälfte des 13. Jhs. unterbrochen. Nach seiner Ansicht ist der Rückgang und schließlich das völlige Erlöschen der westslawischen See-

fahrt auf das Vordringen und die wachsende Konkurrenz ausländischer Kaufleute, insbesondere der deutschen Hanse, zurückzuführen, die durch moderne Produktionsmethoden, bessere Organisationsformen und neuartige Frachtschiffe, die Koggen, das Übergewicht auf der Ostsee erlangten.

Der Text dieses Buches wird durch ein Verzeichnis der wichtigsten Literatur, das über den gegenwärtigen Forschungsstand Auskunft gibt, und ein Register der Orts- und Personennamen erschlossen.

Abschließend sei auf einen Irrtum hingewiesen, der dem Vf. auf S. 15 unterlaufen ist: Maastricht liegt nicht an der Mosel, sondern — wie schon der Name aussagt — an der Maas. Wenn auch zahlreiche der in der vorliegenden Arbeit geäußerten Thesen keineswegs als gesichert gelten können, so bleibt doch festzuhalten, daß hier erstmals der Versuch unternommen worden ist, ein bisher nur am Rande gestreiftes Thema der ostmitteleuropäischen Geschichte zusammenhängend darzustellen. Diese Veröffentlichung gibt nicht nur Aufschluß über die Entwicklung der Seefahrt bei den Westslawen an der südlichen Ostseeküste, sie verdeutlicht darüber hinaus in anschaulicher Weise, wie intensiv der Schiffs- und Handelsverkehr auf der Ostsee bereits vor Entstehung der Hanse gewesen ist.¹

Oldenburg i. O.

Stefan Hartmann

1) Zu diesem Themenkomplex hat der Vf. inzwischen zwei Aufsätze in deutscher Sprache veröffentlicht: K. Ślaski: Die Beziehungen der ostseeslawischen und polnischen Herrschaftsgebiete mit Skandinavien im 9.—13. Jh., insbesondere im Lichte neuerer polnischer Forschungen in: *Hansische Geschichtsbll.* 89 (1971), S. 12—25; ders.: Die Organisation der Schifffahrt bei den Ostseeslawen vom 10. bis zum 13. Jh., ebenda, 91 (1973), S. 1—11.

Studien zu südpolnischen Wehranlagen. (Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, Bd CCCXXIV, Prace Archeologiczne, H. 23.) Państwowe Wydawnictwo Naukowe. Nakładem Uniwersytetu Jagiellońskiego. Warschau, Krakau 1976. 103 S., Abb. u. Ktn i. T.

Das vorliegende Buch enthält fünf deutschsprachige Aufsätze über die Wehranlagen in Südpolen; davon befassen sich drei mit den Burgen und Siedlungen während der Lausitzer Kultur, einer erfaßt die frühmittelalterliche und einer die mittelalterliche Periode.

Marek Gedl: „Burgen und Höhensiedlungen der Lausitzer Kultur in Kleinpolen“. Für dieses Gebiet gibt es bisher noch keine monographische Aufarbeitung der Wehr- und Siedlungsobjekte, trotz zahlreicher Einzeluntersuchungen. Befestigte Siedlungen traten im Bereich der Lausitzer Kultur seit dem Ende der Bronzezeit auf, in wachsender Anzahl aber in der frühen Eisenzeit. Bevorzugte Lagen waren Bergkuppen und -ausläufer sowie Flußterrassen, im Flachland Inseln inmitten von Sümpfen und stehenden Gewässern. Die Wehrsiedlungen lagen in der Mehrzahl ganz am Rande dicht besiedelter Gebiete. Die Befestigung bestand anfangs fast durchweg aus einem Erdwall (evtl. durch Holzkonstruktion und/oder Steine verstärkt) mit vorgelagertem Graben. — Die Objekte werden von G. in fünf Gruppen zusammengefaßt, von denen die Dunajec-Gruppe und die auf der Krakau-Tschenstochau-Hochebene die bestuntersuchten bzw. interessantesten sind. Die Dunajec-Gruppe umfaßt bisher 14 Objekte, deren Größe zwischen einigen Ar und etwa einem Hektar schwankt. Die Befestigung bestand meistens aus Erdwall mit Palisade, evtl. noch zusätzlich verstärkt durch einen zweiten Holz-Erde-Wall. Die Pfostenhäuser befanden sich anfangs an der Innenseite des Walls, die Innenfläche blieb frei. Erst