

und Estland betreffende „Baltische Bibliographie“, die jährlich in dieser Zeitschrift erscheint, in der Rubrik Reference Literature nicht angegeben und vermutlich auch nicht herangezogen worden. Ein Index, in den neu auftauchende Namen der Addenda nicht mehr aufgenommen wurden, erschließt die zusammengetragene Literatur.

Sicher ist es schwer, wie gleich anfangs im Vorwort von den Herausgebern betont wird, aus Ost und West die einschlägige Literatur zur lettischen Musik zusammenzutragen. Auch ist es sehr nützlich und verdienstvoll, eine recht umfangreiche Übersicht über die Literatur zur lettischen Musik herauszubringen und für den allgemeinen Gebrauch zur Verfügung zu stellen. Die Hoffnung der beiden Autoren und des Verlegers, „that this bibliography will contribute to forthcoming major projects and stimulate practical activities of Latvian musical life“, wäre allerdings noch mehr berechtigt, wenn diese Musikbibliographie insgesamt umfangreicher angesetzt gewesen wäre, ohne die vollständige Erfassung aller Literatur erreichen zu wollen, was zur Zeit auch wohl noch nicht geleistet werden kann.

Eichstätt

Hubert Unverricht

**Thomas Wolf: Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen.** (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N. F., Bd. XXXI.) Böhlau Verlag, Köln, Wien 1986. XIII, 246 S.

Ausgangspunkt dieser Untersuchung, die 1984 unter dem Titel „Studien zur Schiffsgröße im späten Mittelalter“ vom Fachbereich Geschichtswissenschaften der Philipps-Universität Marburg als Dissertation angenommen wurde, ist die Feststellung, daß die mittelalterlichen Quellen und die auf ihnen beruhenden Forschungsergebnisse bisher wohl Aufschlüsse über den Schiffsverkehr und den Warenaustausch gewähren, aber keine ausreichenden Erkenntnisse über die Größe und Tragfähigkeit der einzelnen Schiffe und verschiedenen Typen vermitteln. Um dieses Problem einer Lösung näher zu bringen, erscheinen dem Vf. unter allen vorliegenden Hafenzollregistern die Revaler Quellen als besonders geeignet, und zwar das Pfundzollbuch der Jahre 1378–1384 und die aus den Jahren 1425–1496 – wenn auch lückenhaft – erhaltenen Schiffslisten (im Revaler Stadtarchiv, derzeit Bundesarchiv Koblenz). Diese umschließen nicht nur einen besonders weiten Zeitraum, sondern haben auch den Vorzug, daß sie nur den Verkehr des Fernhandels registrieren und den lokalen Schiffsverkehr außer Betracht lassen.

Vermessungen von Schiffen waren in der Neuzeit höchst ungenau, im Mittelalter hat es sie offenbar überhaupt nicht gegeben. Schiffsgrößen wurden, soweit überliefert, für verschiedene Zwecke in geschätzten Handelsmaßen ausgedrückt, wobei relative Grenzbezeichnungen für „kleine“ Schiffe sich von 10 oder 12 Last-Tragfähigkeit im 13. Jh. nach oben bis zu mehr als 60 Last im 15. Jh. verschoben. Die Handelsmaße zeigen allerdings eine verwirrende Vielfalt, nicht nur auf Warengattungen bezogen, sondern auch hinsichtlich ihres lokalen Vorkommens. Dabei repräsentierten gleiche Bezeichnungen ganz unterschiedliche Werte. Der Kaufmann des Mittelalters mußte mit diesen unterschiedlichen Relationen umgehen können.

Auf der Grundlage der von der Forschung errechneten metrischen Äquivalente für verschiedene Handelswaren und Handelsorte befaßt sich der Vf. mit den nicht sehr klaren und wenig systematischen Maßverhältnissen im livländischen Raum und kann für Reval verschiedene Maßeinheiten nur mit einer gewissen Unsicherheit errechnen. Eine Tabelle im Anhang „Warenmaße im Revaler Handelsverkehr“ gewährt dem Leser die Übersicht über die Ergebnisse, die der Bemessung der Schiffsgrößen als Unterlage dienen. Als Maß für die Größenangabe von Schiffen erweist sich, nach Ansicht des Vfs., die Heringslast mit einem Bruttogewicht von ca. 1896 kg als das verbreitetste

Handelsmaß in Lastgröße und daher am geeignetsten als Bemessungsgrundlage für Schiffsgrößen (S. 67–69).

Einen anderen Weg zur Gewinnung von Schiffsgrößen beschreitet der Vf., indem er aus Schadensklagen die Relationen zwischen Schiffswert und Schiffsgröße ermittelt, wobei sich herausstellt, daß der Preis je Last-Tragfähigkeit mit der Größe der Fahrzeuge zunimmt. Nach dem Urteil des Vfs. lassen sich aus Werten und Preisen wegen zahlreicher Unwägbarkeiten keine exakten Schlüsse auf die Schiffswerte ziehen, aber sie vermitteln einen groben Eindruck von der Tragfähigkeit der Fahrzeuge: Der Schiffswert steigt bei zunehmender Schiffsgröße stärker als diese (S. 81).

Auf der Grundlage dieser Erwägungen geht der Vf. daran, aus Ladungsmengen und – soweit zu erkennen – Zollwerten der Schiffe und damit Schiffswerten vergleichende Tabellen aus Revaler Pfundzollisten und Schadensklagen aufzustellen, in denen Ladungsgröße und Schiffswerte weitgehende Übereinstimmung zeigen. Die Vergleichs- und Rechenvorgänge können hier natürlich nicht nachvollzogen werden. Es sei nur vermerkt, daß der Vf. sich des hypothetischen Charakters mancher Annahmen sowie gewisser Ungenauigkeiten und Schwankungen durchaus bewußt ist. Unter Berücksichtigung der Ladungsart kommt er für das 14. Jh. zu dem erwarteten Ergebnis, daß im Schiffsverkehr des Revaler Hafens Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 80–120 Last für den Umlandverkehr in die Nordsee und weiter befrachtet sind, während Schiffe mit ca. 25–60 Last, auf denen der Revaler Schiffsverkehr sehr stark beruhte, dem Innerostseeverkehr zuzuordnen seien. Kleine Fahrzeuge unter 20 Last Tragfähigkeit erscheinen überhaupt nicht, weil der lokale Verkehr nicht der hansischen Zollerhebung in Reval unterlag. Im Laufe des 15. Jhs. – der Vf. unterscheidet wegen der Quellen die Zeiträume 1427–1432 und 1433–1471 – verschwindet auch die bisher dominierende Schiffsgröße weitgehend aus dem Innerostseeverkehr, um größeren Schiffen bis ca. 100 Last (bis 200 metrische t) Platz zu machen. Die Umlandfahrer gehören zum Teil ebenfalls dieser Größenordnung an, zum Teil sind sie aber erheblich (meist um 100–130 t) größer, sogar bis über 500 t. Rückwirkungen politischer und militärischer Ereignisse bewirkten eine wechselnde Teilnahme mittlerer und größerer Schiffe an der Revalfahrt. Zerstörungen von Schiffen in Kriegen, Sundsperrern, Aktivitäten von Ausliegern lassen sich vielfach belegen, durch Einzelschicksale von Schiffen oder Schiffern wird dieser Sachverhalt illustriert.

Untersucht werden nicht nur die Schiffsgrößen, sondern auch die Auslastung der Schiffe, was nur bei mehrfach registrierten Schiffen durch den Vergleich der Frachten möglich ist. Es zeigt sich, daß die für Umlandfahrten meist mit Salz befrachteten Schiffe besser ausgelastet sind als im Innerostseeverkehr.

Abschließend wird der Frage nachgegangen, wieweit die Struktur des Revaler Seeverkehrs für das übrige Hansegebiet gilt. Es ergibt sich, daß die nach Reval segelnden Schiffe zu den größten dieser Zeit gehörten, was sowohl für den Ostseeverkehr als auch für den Umlandverkehr zutrifft. Reval wird insbesondere mit Danzig, Lübeck und Hamburg verglichen. Der Seesalzverkehr Danzigs ist mit dem Revals durchaus vergleichbar, während für den Verkehr Danzig–Lübeck und Danzig–Schweden möglicherweise Schiffe von bescheidenerer Tragfähigkeit ausreichen als für die Route nach Reval. Für Lübeck spielten dagegen die großen Schiffe des Nordseeverkehrs kaum eine Rolle, weil es damals aus Lüneburg mit Salz versorgt wurde. Die größten Schiffe im Lübecker Seeverkehr waren die der Reval-Route, während der Skandinavienverkehr auf erheblich kleineren Schiffen beruhte. Hamburg endlich zeigt eine ähnliche Struktur wie Reval: Es wird durch die Flandernsegler gekennzeichnet, steht aber hinsichtlich der Zahl größerer Schiffe dennoch hinter Reval zurück.

Die Untersuchung wird durch zahlreiche Tabellen im Text und im Anhang sowie

durch einige graphische Darstellungen bereichert. Am Schluß finden sich ein Quellen- und Literaturverzeichnis, ein geographisches und ein Personenregister.

Die Methode des Autors, vielfach unsichere, auf Schätzung beruhende Fakten unter den verschiedensten Gesichtspunkten in ein System zu bringen und durch Vergleichsreihen zu historisch relevanten Wertungen zu gelangen, setzt die Beherrschung der Materie insgesamt und bis in die kleinsten Details voraus. Sie überzeugt im Ganzen, wenn auch das Operieren mit nicht genau begrenzbaren, sich überschneidenden Größenordnungen für den Leser nicht ohne weiteres zu durchschauen ist. Diese schwere Kost der Untersuchung wird jedenfalls durch die aufschlußreichen Ergebnisse gerechtfertigt.

Neubiberg

Heinz von zur Mühlen

**Lilian Jatruševa: Aastamaks Tallinnas 1433–1532.** [Der Schoß in Reval 1433–1532.]

Verlag Eesti NSV Teaduste Akadeemia Ühiskonna teaduste Osakond. Tallinn 1986. 55 S. mit russ., dtsh. u. engl. Zufass.

Zu den zahlreichen estnischen Historikern, die sich der Erschließung der reichen Bestände des Stadtarchivs Reval annehmen, gehört auch Frau J a t r u š e v a, die mehrere entsprechende wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen veröffentlicht hat.

In der anzuzeigenden kleinen Schrift behandelt sie an Hand der von Reinhard V o g e l s a n g 1976 und 1983 im Druck veröffentlichten Revaler Kämmereibücher (a. d. J. 1432–1507) und ergänzender Quellen (Schoßverzeichnisse für die Jahre 1477–1631) sowie der städtischen Kämmereirechnungen (für den Zeitraum von 1507–1533) den seit 1369 (Revaler Stadtarchiv, Ad 12) und nicht, wie die Vf.in meint, dem zweiten Drittel des 15. Jhs. nachweisbaren Revaler Schoß. Bei diesem handelt es sich um eine direkte Steuer auf den Grund und Boden, Immobilien, bewegliche Güter und das Barvermögen der besitzlichen Bürgerschaft. Steuerfrei waren die Geistlichkeit, auf Handelsreisen befindliche Bürger, in Reval ansässige russische Kaufleute, Ratsdiener, Knechte, Lehrlinge u. a. m. Die Schoßlisten wurden für die Pfarrsprengel St. Olai und St. Nikolai getrennt aufgestellt, der Schoßtermin war der St. Thomastag (20. Dezember). In mehreren Tabellen hat die Vf.in die Höhe des eingezogenen Schosses errechnet und seine Bedeutung für den Revaler städtischen Haushalt als stabile Einnahmequelle dargestellt. Im Gegensatz zu der indirekten Steuer, der Akzise, erfaßte der Schoß vor allem die vermögende Bevölkerung.

Als kleine Ergänzung (zu S. 41, Anm. 2) sei erwähnt: Der Revaler Ratsherr Heinrich Frossel hat erst am 6. 4. 1557 sein Testament gemacht, das am 13. 1. 1559 vom Rat anerkannt wurde (vgl. „Revaler Regesten“, hrsg. vom Rezensenten, Bd. III, Göttingen 1975, Nr. 211). 1554 wurde Frossel vermutlich krankheitshalber von Johann König (Koninck) als Schoßherr vertreten („instadt“ = anstatt).

Bonn-Bad Godesberg

Roland Seeberg-Elverfeldt

**Vana-Pärnu Kinnisturaamat 1451–1599.** [Das Erbebuch von Alt-Pernau 1451–1599.]

Hrsg. von der Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuv Arhiivide Peavalitsus; Eesti NSV Riiklik Ajaloo Keskarhiiv; Tartu Riiklik Ülikool. [Archivhauptverwaltung beim Ministerrat der SSR Estland; Staatliches Historisches Zentralarchiv der SSR Estland; Staatsuniversität Dorpat.] Verlag Eesti NSV Arhiivide Peavalitsus. Tartu 1984. 258 S., 16 Abb.

Die livländische Hafenstadt (Alt-)Pernau wurde im 13. Jh. zunächst im nördlichen Mündungsgebiet des Pernauflusses vom Bischof von Ösel-Wiek begründet, jedoch bereits 1263 von Litauern zerstört. Wenig später (1265) begründete der Deutsche Orden am Südufer dieses Flusses die Stadt (Neu-)Pernau. Beide Städte bestanden län-