

wichtigsten Abschnitt“. B. leugnet mit guten Gründen, daß es in Danzig „nationale Widerstände“ gegen eine Unterwerfung unter Kasimir IV. gegeben habe. Gewiß wahrte der Rat 1450—54 eine vorsichtigeren Haltung im Preußischen Bunde, als es die Handwerker forderten: doch nur, weil er Gegenmaßnahmen des Ordens befürchtete und immer noch hoffte, im guten mit ihm einig zu werden. Nach der offenen Auflehnung gegen den Orden (Febr. 1454) zögerten die Danziger nur deshalb mit der Huldigung, weil sie erst ein günstiges Privileg in der Hand haben wollten. Geld gegen weitere Privilegien — das war in der Folgezeit die Grundformel für das Verhältnis zwischen König und Stadt, die beiden Nutzen brachte. In dieser ersten Etappe fügte sich Danzig also so in den polnischen Staat ein, wie Askenazy und Pelczar behaupteten. B. hütet sich freilich, einen sentimentalischen Klang einzumischen: die Danziger verfolgten in nüchterner „Bankier-Handlungsweise“ ihre eigenen Interessen, wenn sie zu einem Einvernehmen mit der Krone kamen. Daß für spätere Etappen Lepszy und Piwarski Recht behalten könnten, ist durchaus offen gelassen.

Ein hier angeschlagenes Thema — die Vertretung des Königs in der Stadt durch den aus einer vom Rat präsentierten Liste ausgewählten Burggrafen (anfangs auch Starost genannt) — hat B. im *Czasopismo Prawno-Historyczne* VI, 1954, bis 1506 verfolgt; während Kasimir IV. vielleicht die Absicht hatte, die zunächst nicht genau festgelegten Kompetenzen allmählich auszuweiten, gelang es unter seinen beiden Nachfolgern dem Rat immer mehr, die Macht dieses potentiellen Nebenbuhlers einzuengen.

Marburg a. d. Lahn

Gottfried Schramm

Olavi Granö, Die finnische Segelschiffahrt. Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung. *Fennia* 81, Nr. 2. Helsinki 1957. 86 S.

Diese klar aufgebaute Darstellung gliedert sich in drei große Abschnitte: die Entwicklung der Segelflotte von 1892—1955, ihre Standortgliederung sowie die Segelfahrtsgebiete und Seefrachtgüter. In einem letzten Kapitel werden die Ursachen für die raum-zeitliche Entwicklung und die Gründe für die örtlichen Schwankungen der Segelschiffahrt untersucht. Besondere Anerkennung verdienen die Kartodiagramme. Bemerkenswert ist der starke Rückgang der est- und lettländischen Häfen, vor allem Revals von 1921 bis 1936 im Auslandsverkehr der finnischen Segelschiffe (Abb. 32 und 33 sowie S. 82). Die Besuche des Hafens Reval nahmen von 73 (1921) auf 5 (1936) ab, die von Lübeck von 33 auf 12, und die von Kiel von 8 auf 10 zu. Nach Reval wurden von Virolahti, Wiborg und Hamina meist Pflastersteine, Sand und Kies sowie Brennholz verschifft. 1893 und 1913 nahm Reval neben Petersburg und Wiborg noch einen hervorragenden Platz in der süd- und ostfinnischen Segelschiffahrt ein, obwohl der Verkehr nach Estland auch in diesen zwei Jahrzehnten schon zurückgegangen ist.

Kiel

Herbert Schlenger

Baron Wilhelm Wrangell, Geschichte des Baltenregiments. Das Deutschtum Estlands im Kampf gegen den Bolschewismus 1918—1920. Verlag Harro von Hirschheydt, Hannover-Döhren 1958. 2. Aufl. 160 S., 4 Ktn. Geh. DM 13,80.

Bei dem vorliegenden Buch befinden sich Haupt- und Umschlagtitel hinsichtlich der Angaben über Verlag sowie Ort und Jahr des Erscheinens in einem zunächst unverständlichen Widerspruch, der sich erst löst, wenn man