

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON

MEER UND SEEWESEN

HEFT 74

HANDELSWEGE IM OSTSEEGBIET IN ALTER UND NEUER ZEIT

VON

CHRISTIAN REUTER

ESTICA

A. 2819.



7. Jahrgang

2. Heft

BERLIN 1913

ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN

KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG

KOCHSTRASSE 68—71

Preis

50 Pf.

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Bisher erschienen folgende Hefte:

Zur Einführung.

Das **Museum für Meereskunde.** Von Prof. Dr. A. Penck.
Die Meeresräume, ihre Wasserfüllung und ihre Küsten.

Flaschenposten, treibende Wracks und andere Triftkörper in ihrer Bedeutung für die Enthüllung der Meeresströmungen. Von Prof. Dr. O. Krümmel.

Das **Eis des Meeres.** Von Dr. L. Mecking.

Die **deutschen Seeküsten** in ihrem Werden und Vergehen.
Von Dr. Fr. Solger.

Die **Küste der englischen Riviera.** Von H. Spethmann.

Unsere **Kalisalzlager** ein Geschenk des Meeres an den deutschen Boden. Von W. Stahlberg.

Der **Deichschutz an Deutschlands Küsten.** Von Dr. Walter Behrmann.

Der **Golfstrom** in seiner historischen, nautischen und klimatischen Bedeutung. Von Dr. Ludwig Mecking.

Meer und Küste von **Rügen bis Alsen.** Von H. Spethmann.
Tier- und Pflanzenwelt des Meeres.

Die **Meeressäugetiere.** Ihre Stammesgeschichte. Von Prof. O. Abel.

Die **westindischen Korallenriffe** und ihr Tierleben. Von Dr. R. Hartmeyer.

Das **Reich des Todes im Meer.** Von Walter Stahlberg.

Tierische Wanderungen im Meere. Von Prof. R. Woltreck.

Die **Scholle, ein Nutzfisch der deutschen Meere.** Von Dr. V. Franz.

Gefiederte Bewohner des Meeres. Vögel des Atlantischen Ozeans.
Von Dr. K. Wenke.

Das **schwimmende Leben der Hochsee.** Von Dr. G. H. Fowler.

Tierisches Licht in der Tiefsee. Von Prof. Dr. E. Mangold.
Geschichte, Entdeckungsgeschichte, Seekriegsgeschichte.

Die **Anfänge der Nordpolarforschung** und die Eismeerfahrten Henry Hudsons. Von Dr. P. Dinse.

Zeitalter der Entdeckungen und die Beteiligung der Deutschen daran. Von S. Günther.

Der Seeraub. Eine geographisch-historische Skizze. Von Dr. P. Dinse.

Die **Kontinentalperre** in ihrer geschichtlichen Bedeutung. Von Rob. Hoeniger.

Nordische Seefahrten im früheren Mittelalter. Von Dr. W. Vogel.

Die **Abschaffung des britischen Sklavenhandels im Jahre 1806/07.** Ein Kapitel aus der britischen Schifffahrtspolitik.
Von Dr. Franz Hochstetter.

Jedes
Heft
50 Pf.

BERLIN
ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN
KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG
KOCHSTRASSE 68, 71

Ein Jahrgang
von 12 Heften
M 5,—.

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE
ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON
MEER UND SEEWESEN

SIEBENTER JAHRGANG

ZWEITES HEFT

Handelswege im Ostseegebiet in alter und neuer Zeit.

Von Christian Reuter.

Handelswege haben zur Ostsee geführt, solange dort Menschen wohnen; denn das Meer bot ihnen nicht das zum Leben nötige Salz. Dieser Mangel war für das westliche Becken in alter Zeit vielleicht noch fühlbarer als heute, wenn die Annahme richtig ist, daß westlich einer Linie von Warnemünde nach den dänischen Inseln eine Senkung von vielleicht fünfundzwanzig Metern stattgefunden hat. Noch heute ist auf dieser Linie kein Punkt über zwanzig Meter tief, und Reste von Süßwassersiedelungen sind in entsprechender Tiefe unter dem Priwall bei Travemünde und im Kieler Hafen beobachtet. Wir dürfen dann weiter annehmen, daß zu diesen Siedelungen Salzstraßen von den nächsten Salzquellen wie Oldesloe oder Segeberg, Lüneburg oder Halle geführt haben, gewiß an den Flüssen entlang, vielleicht schon in früherer Zeit von Meer zu Meer, hinab bis zum Mittelmeer; diese Straßen deckten sich gewiß mit den Straßen, auf denen der Bernstein nach dem Süden gebracht wurde; auf ihnen sind denn auch Waren wie die prachtvollen La Tène-Kessel von Hammoor bei Oldesloe, die sich im Kieler Museum befinden, nach dem Norden gelangt.

Meereskunde, Vorträge. VII. Heft 2.

I

Est.
TRD Raamatukogu

4417

Aber wir kommen damit in Zeiten, von denen wir historisch nichts wissen und in denen also auch von Handelswegen nicht viel gesagt werden kann. Wir dürfen wohl auch die folgenden Jahrhunderte oder Jahrtausende übergehen, auch von Pytheas von Massilia absehen, von dem einige Forscher annehmen, daß er dem Bernstein bis in die Ostsee nachgegangen sei¹⁾. Unmöglich ist das nicht, zumal wir hören, daß auch zur Zeit Herodots eine Handelsexpedition von Olbia am Schwarzen Meer zur Weichsel und nach dem Bernsteinlande gegangen sein soll. Nach den Funden von Athenischen Münzen mit dem *Quadratum incusum*, das mit dem Jahre 460 außer Gebrauch kam, von Münzen von Ägina, die nach 431 nicht mehr geprägt sind, läßt sich die Zeit und die Richtung ziemlich genau bestimmen²⁾.

In eine andere Zeit und auf einen andern Weg führen uns eigenartig geformte Fibeln, die sich nur in etruskischen Gräbern und im Flußgebiet der Oder finden³⁾. Wir sehen auch hier wieder die Anziehungskraft der Flußläufe, wie sie für die prähistorischen Siedelungen z. B. in Mecklenburg durch die Karten von Beltz nachgewiesen ist; abseits von ihnen werden deshalb auch keine Funde gemacht.

Indessen dürfen wir uns wohl auch bei diesen Zeiten nicht aufhalten; sie sind dem Lichte der Geschichte zu weit entrückt. Anders wird das erst mit dem Beginn unserer Zeitrechnung. Wer z. B. im Museum zu Stettin bronzene Kasserollen sieht — Gefäße, die annähernd die Form einer Halbkugel haben und mit einem Griff versehen sind —, und dann in den Sammlungen der baltischen Provinzen Rußlands und in den Ausgrabungsberichten des nordwestlichen Deutschlands dieselben Gefäße findet, wird ohne weiteres sehen, daß es sich um einen Einfuhrgegenstand römischer Herkunft handelt; das Interesse an diesen

Gefäßen wird noch gesteigert durch die auf manchen von ihnen befindliche Inschrift: Polybi — denn mit diesem Namen haben wir nicht nur den Fabrikanten, sondern auch seine Heimat — Pompeji — und damit auch die Zeit, das erste Jahrhundert nach Christi Geburt. Auch damals werden Kochgeschirre wohl nicht ewig gehalten haben⁴).

Wie die genannten Bronzegefäße sind zahlreiche andere Gegenstände, die der hochentwickelten Technik der Mittelmeerländer ihren Ursprung verdanken, an die Ostsee gelangt, wie ein Gang durch die Museen zeigt. Für sie kommen hauptsächlich zwei Wege in Betracht; der eine führt über Lyon zum Rhein und weiter von Mainz zur Weser und Elbe oder den Main hinauf über Hallstatt zum Fichtelgebirge, später auch über die Lippe (Haltern) zur Porta. Daneben muß ein anderer uralter Weg genannt werden, der von Aquileja über den Brenner nach Salzburg und Passau und weiter nach Prag und der Odermündung führt.

Neben diesen Landwegen muß der Seeweg benutzt sein. Ptolemäus berechnet die Entfernungen der Flußmündungen an der Ostsee; außerdem gab es auch Waren, die auf den Landwegen jener Zeit kaum weit befördert werden konnten, wie die süßen Weine des Südens. Schon die Römer befuhren das Wattenmeer und sind auch weiter gekommen. Wenn in Schleswig-Holstein an fünfzig verschiedenen Orten römische Münzen gefunden sind und auf der Insel Gotland allein über 4000 römische Münzen in 65 verschiedenen Funden, so läßt das doch auf einen sehr lebhaften Verkehr jener Gegenden mit dem römischen Reiche schließen. Wer weiß, ob es Deutschland nicht ebenso ergangen wäre wie Gallien, das von römischen Kaufleuten völlig durchsetzt war, ehe es von Cäsar erobert wurde, wenn nicht die Völkerwanderung dieser Ent-

wicklung des Handels ein Ende gemacht hätte. Es entspricht offenbar den politischen Verhältnissen ganz genau, wenn die römischen Münzen mit dem vierten Jahrhundert völlig verschwinden. Die Germanen machten sich auf, das Land, das alle die begehrenswerten Dinge hervorbrachte, selbst aufzusuchen. Mit dem Handel war es vorbei⁵⁾.

Mit der Ostsee selbst oder vielmehr mit den umwohnenden Völkern ging gleichzeitig eine vollständige Veränderung vor. Ursprünglich rings von Deutschen umwohnt, erhielt die Küste neue Bewohner, in Finnland und Estland Finnen und Esten, mongolischen Ursprungs, verwandt den Madjaren, zwischen ihnen und weiter an der Südküste Slawen, zunächst wohl bis zur Ucker, dem »Grenzfluß«, dann schon im fünften Jahrhundert auch in Mecklenburg und später auch in Holstein, wo sie im Jahre 798 bei Bornhöved mit den Franken im Bunde die Sachsen überwandten. Karl der Große sperrte sein Reich gegen sie ab und erlaubte den Handelsverkehr nur über bestimmte Orte wie Scheessel, Bardowik, Magdeburg u. a. Einen wichtigen Handelsplatz bildete damals der Ort Reric, gewiß das heutige Wismar, schon unter dem Einfluß der dänischen Könige. Von hier wurden die Kaufleute im Jahre 808 nach Schleswig — oder wie es in den Fränkischen Annalen heißt — nach Sliestorp verpflanzt. Damit beginnt die große Handelsblüte dieser Stadt, die bis zum Jahre 1155 gedauert hat. Ein Verkehr des fränkischen Reiches mit der Ostsee bestand zeitweise auf der Linie Dorstadt (bei Utrecht) — Schleswig — Birka. Zur Zeit Ansgars werden Reisen von Birka nach Dorstadt als üblich bezeichnet. Dieser Weg lag wohl ganz in Händen der Nordgermanen, für die er solche Bedeutung hatte, daß die ältesten nordischen Münzen Nachprägungen der Dorstadt Münzen Karls des Großen waren (Abb. 1.) Deutsche sind auf dieser Straße wohl nur vorüber-

gehend zur Zeit Ludwig des Frommen zu suchen⁶⁾; denn nach der Vernichtung der seetüchtigen Sachsen durch Karl den Großen beherrschten die Wikinger die Küsten des Frankenreiches; sie drangen auf den Flußläufen tief in das Innere des Landes und machten jeden Handelsverkehr unmöglich. Im Südosten bildete sich in der zweiten Hälfte des neunten Jahrhunderts das großmährische Reich des Swatopluk, und dazu kamen die verheerenden Züge der Ungarn. Wie unmöglich ein Handelsverkehr Deutschlands mit der Ostsee damals war, geht zur Genüge schon aus der Tatsache hervor, daß der Hamburgische Erzbischof, der in Bremen residierte, bald vor den Wikingern nach Süden, bald vor den Ungarn nach Norden fliehen mußte.



Abbild. 1.
Dorstädter Denar Karls des
Großen, nordische Nach-
prägung.

So wurde der Zugang der Ostsee, wenn wir von den Zügen der Wikingern absehen, von Südwesten verschlossen; dafür bildete sich ein anderer an einer Stelle, die zunächst völlig überraschen muß, im Nordosten. Hier waren kühne Seefahrer aus Schweden in den finnischen Meerbusen und weiter ins Binnenland eingedrungen und hatten um Nowgorod drei kleine Reiche gegründet. Von den benachbarten Finnen Ruodsi genannt — das ist noch heute die finnische Bezeichnung für Schweden — haben sie mit ihrem Namen dem später gegründeten Reich der Moskowiter seine heutige Bezeichnung Rußland gegeben. Sie dringen bald weiter nach Süden vor, die gewaltigen Ströme mit dem geringen Gefälle mußten sie ja locken; der Sitz ihrer Herrschaft ward nach Kiew verlegt und bald traten sie in Beziehungen zu Konstantinopel und zu den Arabern. Diese Beziehungen waren nicht immer

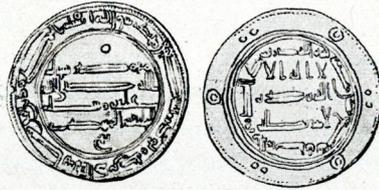
friedlich; sie haben Konstantinopel belagert, und bei solcher Gelegenheit ist gegen ihre Schiffe das griechische Feuer zuerst zur Anwendung gekommen.

Die friedlichen Beziehungen fanden ihren Ausdruck in Handelsverträgen, nach denen die »russischen« Kaufleute aus Kiew, Cernigow und Perejaslaw in Konstantinopel einen monatlichen Urlaub genießen sollten. »Sie durften aber nur durch ein einziges Tor und ohne Waffen in die Stadt hineinkommen. Es durften nicht mehr wie fünfzig Kaufleute auf einmal kommen, und jeder von ihnen durfte nicht für mehr als fünfzig Gulden Seidenstoffe kaufen⁷⁾.« Andererseits brachten diese »Waräger«⁸⁾ die Kaufleute jener Gegenden auch an die Ostsee. Es ist bezeichnend, wenn für Adam von Bremen (um 1075) Nowgorod in »Graecia« liegt. Griechische d. h. oströmische Münzen finden sich nun in den Ostseeländern nur ganz vereinzelt; dagegen sprechen für den unmittelbaren Verkehr der Araber in diesen Gegenden überaus zahlreiche Münzfunde, welche die römischen Zahlen weit in den Schatten stellen. Schon im Jahre 1857 waren in Schweden allein an 169 Orten arabische Münzen gefunden, im Gouvernement Wladimir an einer Stelle allein 10 000, auf Gotland an 23 000; man hat berechnet, daß rings um die Ostsee allein mehrere hunderttausend arabische Silbermünzen gefunden sind; und wie viele mögen verloren, wie viele private Funde unbekannt geblieben sein? Immer handelt es sich um sogenannte Dirhems, dünne Silbermünzen von der Größe eines Markstückes und alle stammen aus der Zeit von etwa 800 bis zum Jahre 1000; wenige sind älter, einzelne noch aus dem elften Jahrhundert.

Mittelpunkt für diesen Handel muß im Osten Gotland gewesen sein⁹⁾. Von dort ging es nach Birka im Mälarsee und nach Nowgorod und in umgekehrter Richtung an der schwedischen Küste entlang über Skiringshal nach

Aarhus und Ripen, an der südlichen Küste nach Samland, nach Wollin und Jumneta, dem sagenhaften Vineta¹⁰⁾, über Oldenburg in Holstein (um den Weg um Fehmarn herum zu meiden, durch den schmalen Wasserarm, der jetzt zugewachsen ist) nach Schleswig. Hier haben wir in jener Zeit ein normannisches Zwischenreich, das von Schleswig bis zur Eider reichte, mit dem Hauptort in der jetzt ausgegrabenen Oldenburg bei Haddeby.

Sehr bezeichnend nennen isländische Quellen die Eider die Egidora, das Ägistor d. h. das Meerestor. Von dort ging es weiter nach Dorstadt in Friesland oder nach den britischen Inseln. Noch heute zeugt ein Runenstein, der jetzt im Schles-



Abbild 2.

Arabischer Dirhem, in Holstein gefunden.

wiger Dom steht, von jenen Zeiten; ist er doch zum Andenken an einen Mann gesetzt, der hier starb auf der Reise nach Sky; das ist eine der Hebriden. Die ältesten nordischen Münzen, die um 900 geprägt wurden und in Nachahmung fränkischer Originale auf einer Seite die Inschrift Carolus und auf der andern Dorstat tragen, sind wahrscheinlich hier geprägt. Im zehnten Jahrhundert trat das heutige Schleswig dann an die Stelle von »Haithabu«.

Bei einem so umständlichen Handelsverkehr ist wohl ein Wort über die Gegenstände des Handels am Platze; da sehen wir, daß man nach dem Norden vor allem Kleidungsstoffe brachte, Baumwolle, deren Kultur erst im neunten oder zehnten Jahrhundert aus Mittelasien nach China gekommen ist, mit dem bezeichnenden Namen: das gepflanzte Schaf, Seiden- und Wollstoffe, Dibâg d. i.

schwerer Seidenstoff, Wolldecken. Noch heute erinnern manche Worte an ihren Ursprung: Baldachin (aus Baldach d. i. Bagdad), Joppe, Taft, Kattun, Atlas, Parchent, Papschen (ist persischen Ursprungs). Noch jetzt befinden sich in manchem Kirchenschatze kostbare Gewebe arabischen oder vielleicht auch chinesischen Ursprungs, die auf dem angedeuteten Wege nach Europa gekommen sind. Dazu kamen Metallspiegel, Silberfiligran, Glasperlen, Kaurimuscheln, Schwerter, Harpunen, Gewürze.

Dafür kamen aus dem Norden vor allem Pelzwerk¹¹⁾ und Sklaven. Genannt werden in der umfangreichen arabischen Reiseliteratur Zobel, Vehe d. h. Eichhorn, Hermelin, Korsak (d. Steppenfuchs), Marder, Füchse¹²⁾, Biberfelle, bunte Hasen, Ziegenfelle, Wachs, Pfeile, Birkenrinde, Mützen, Fischleim, Fischzähne, Bibergeil, Bernstein, gekörntes Leder, Honig, Haselnüsse, Habichte, Schwerter, Panzer, Ahorn, Mammuthzähne, daneben Kleinvieh und Rinder und offenbar in großem Umfange Sklaven, weiblichen und männlichen Geschlechts, besonders für die Harems des Morgenlandes. Diese Menschenausfuhr muß so beträchtlich gewesen sein, daß der Name des in so beklagenswerter Weise ausgebeuteten slawischen Volkstammes der ganzen Klasse der Sklaven ihren Namen gegeben hat¹³⁾.

So lag der Handelsverkehr mit der Ostsee in jener Zeit ausschließlich in den Händen der Wikinger, also der Nordgermanen, und der Araber. Letztere müßten nicht so mutige unternehmende Kaufleute gewesen sein wie sie waren, und der Handel nicht so lohnend, wenn sie nicht versucht hätten auf einem minder beschwerlichen, von Wikingern freiem Wege dasselbe Ziel zu erreichen. Das war möglich, sobald für die deutschen Küsten die Wikingergefahr und für die Landwege die Ungarnnot beseitigt war. Der interessante Reisebericht des Ibrahim ibn Jakub, der

etwa in das Jahr 965 fällt, zeigt uns einen solchen Versuch. Der Mann, der ihn geschrieben hat, war vermutlich ein jüdischer Arzt oder Kaufmann aus dem arabischen Spanien oder Unteritalien, und er schildert Frankreich und Deutschland, die Beschwerden des ihm gewiß besonders unsympathischen Winters, und nennt von Orten, die uns zunächst interessieren, Soest und Paderborn, Schleswig und Magdeburg, auch Mecklenburg und Schwerin. Auch am Hofe Ottos des Großen war er zu Merseburg. Besonders eingehend beschäftigt er sich mit dem großen Sklavenmarkt in Prag und den geeigneten Reisewegen für Sklaventransporte.

Zu weiteren Folgen hat dieser Versuch wohl kaum geführt. Der Sturz der Samaniden und das Eindringen der Normannen ins Mittelmeer und weiter die Kreuzzüge, die wenigstens anfangs wesentlich normannischen Ursprungs sind und je länger je mehr handelspolitischen Beigeschmack gewinnen, sowie die Erschließung der Donaufürstentümer durch die Bekehrung der Madjaren und Polen, das sind offenbar die Ursachen, die jenem eigenartigen Handelswege zur Ostsee im neunten und zehnten Jahrhundert ein Ende gemacht haben.

Um so größere Bedeutung gewinnt der westliche Zugang. Er befindet sich im Besitz der Nordgermanen; bald nach dem Jahre 1000 vereinigt Knud der Große die Reiche Dänemark, Norwegen und England für ein Menschenalter unter seinem Szepter. Entsprechend der hohen Kultur der Angelsachsen — Knud nennt sich rex Anglorum, König der Angeln auf seinen Münzen — nehmen sie den ersten Rang unter den Handeltreibenden ein. In dem großen Münzfund, der in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bei Lübeck gemacht wurde und über dreitausend Silbermünzen enthielt, sind über zweitausend englische Silberpennies enthalten, wäh-

rend der Rest sich aus deutschen Kaiser- und Bischofsmünzen jener Zeit zusammensetzt. Und wenn man in Holstein, Hamburg und Lübeck und weiter an der Ostsee bis in die Neuzeit nach der Mark rechnete, die sechzehn, oder dem Pfund (talentum), das 20 Schillinge, den Schilling zu 12 Pfennigen, enthielt, so haben wir darin noch die Anklänge an jene Zeit, da man im Herzogtum Sachsen — also in Niedersachsen — anfang, vom Ackerbau dem Betriebe des Handels und Gewerbes sich zuzuwenden.

Handel und Gewerbe gewannen um jene Zeit im Westen der Ostsee um so mehr an Bedeutung als gerade damals Dänemark und Norwegen sich zum Christentum bekehrten. Die Olafskirche und ihre Umgegend in London, später in Händen der Deutschen, war anfänglich der Sammelplatz für die Norweger; dänische Gilden in Köln und anderen Orten, das Haus der Schleswigschen Gilde in Soest führen uns in jene Zeit; denn Schleswig war ja, wie schon erwähnt, einer der wichtigsten Orte für den Ostseehandel. Noch in späteren Zeiten wurden hier die Abgaben in Pelzwerk, das aus Rußland kam, berechnet, besonders nach Marderfellen. Der Umsatz muß sehr bedeutend gewesen sein. Von seinem Umfang und von den Reichtümern, die der einzelne Kaufmann dabei erwerben konnte, zeugt die Geschichte von Vidgaut, einem Kaufmann, der seinem Namen nach nordischer Herkunft, aber in Samland ansässig war; er schenkte dem Herzog von Schleswig, Knud Laward, durch den er Christ geworden war, 200 Timber, d. h. 8000 Felle Grauwerk¹³⁾. Gab es schon zu Ansgars Zeit in Schleswig zahlreiche christliche Kaufleute, die in Dorstadt oder in Hamburg getauft waren, so wurde der Verkehr nun natürlich noch viel sicherer und damit größer. Das älteste Schleswiger Stadtrecht spricht noch um 1200, als die Blüte der Stadt längst dahin war, von den Hospites de ducatu Saxoniae, de

Frysia, de Hyslandia, de Burgundeholm et aliunde, von den Gästen aus dem Herzogtum Sachsen, aus Friesland, von Island, Bornholm und anderswoher.

Mit dem Tode Knuds tritt hier ein Wechsel ein. In England folgt auf eine kurze Wiederherstellung der Angelsächsischen Könige die Eroberung des Landes durch die franziösierten Normannen unter Wilhelm dem Eroberer; die Interessen der Normannen wenden sich dem Mittelmeer, der Küste Italiens und Griechenlands zu. Dänemark hat um dieselbe Zeit unter den Angriffen der Wenden zu leiden, die jetzt auch zur See mächtig werden und von Rügen und Oldenburg i. H. aus die See beherrschen. Zum letzten Mal versuchen die Wenden nach Westen vorzudringen. Hamburg wird noch im elften Jahrhundert zweimal von ihnen heimgesucht; in Holstein ist die Lage so trostlos, daß sechshundert Familien die Heimat verlassen, um sich am Harz — in Elbingerode — anzusiedeln. »In Jütland — so berichtet Saxo Grammaticus — hatten von Wendsyssel bis zur Eider alle Städte leer gestanden und die Märkte waren öde, im östlichen und südlichen Seeland sah man nur brachliegende Felder, auf Fühnen lebte fast kein Mensch.« Unter diesen Umständen wird es verständlich, wenn die dänischen Könige wegen Menschenmangel die Wikingerfahrten damals verboten; man brauchte die Verteidiger in der Heimat nötiger. Über ein Jahrhundert haben Dänen und Wenden um das westliche Becken der Ostsee gekämpft; es waren wilde verheerende Kämpfe, bei denen von Handel wohl kaum ernstlich die Rede sein kann. Die große Wendenschlacht auf der Lürschauheide bei Schleswig im elften Jahrhundert zeigt diese verwegenen Seeräuber auf dem Wege nach Ripen, der Bischofsstadt im nördlichen Schleswig, von wo man nach England fuhr. Die Brovallaschlacht und der Goldfund von Hiddensee führen uns in diese Zeit. Hauptorte

für den Handel sind Jumne (Vineta) mit der Jomsburg sowie Wollin und im Westen das schon erwähnte Oldenburg in Holstein, damals noch mit dem wendischen Namen Stargard. Hier im westlichen Winkel wurde den Wenden das Christentum gebracht, hier haben sie auch unter christlichen Herrschern, die schon die deutschen Namen Gottschalk und Heinrich tragen, auch den Anschluß an das sächsische Herzogtum der Billunger gefunden und deutschen Kaufleuten Zugang gewährt. Als selbst handeltreibend oder produzierend sind diese Wenden indessen wohl kaum nachzuweisen; ihre Tätigkeit ist wesentlich zerstörend. Daran konnten auch vereinzelt christliche Herrscher, die meist im Gegensatz zu ihren Untertanen der neuen Kultur sich nur für sich und ihre nähere Umgebung angeschlossen hatten, nichts ändern. Der Kampf mit den Dänen hat nie geruht; wer einmal von Osten zu Schiff kommend Rügen zur Linken passiert hat und dann zu seiner Rechten die dänischen Inseln aus dem Meere steigen sieht, der wird wie im griechischen Inselmeer die Überzeugung auch hier gewinnen, wie wenig das Meer trennt, wie es vielmehr verbindet und immer den stärkeren Nachbar nach der andern Seite lockt. Dänemark wäre, trotzdem es im zwölften Jahrhundert erstarkte, des gefährlichen Gegners niemals Herr geworden, wenn nicht gleichzeitig mit dem Vorgehen der Dänen das deutsche Volk mit dem Beginn des zwölften Jahrhunderts, seit Lothar von Supplingenburg das Erbe der Billunger als Herzog von Sachsen übernahm, die große Wanderung nach Osten angetreten hätte, um das Land der Väter östlich der Elbe, das in den Zügen der Völkerwanderung verloren gegangen war, wieder zu gewinnen. Mit den Schauenburgern und Heinrich von Badwide wurden Holstein und Lauenburg den Wenden entrissen und damit dem deutschen Volke ein neuer Weg nach der Ostsee gebahnt. Der Weg dieser

Wanderung war in einzelnen Gegenden verschieden; der eine wird uns durch einen eigentümlichen Rechtszug bekannt, auf den man sich noch im 16. Jahrhundert gegen das fürstliche Hofgericht in Wolgast berief. Da ging die Berufung vom Stadtstall in Stralsund an den Vogt in Pütte, einem Kirchdorf bei jener Stadt, von da an das Burglehen in Loitz, weiter an das Buch oder den Stapel in Schwerin und schließlich an das Kirchspiel zu Sieb-eichen. Es ist klar, daß dies kleine Kirchdorf im Lauenburgischen (bei Büchen) an sich nicht solchen Vorzug beanspruchen konnte, hier muß vielmehr Heinrich der Löwe bei seinen Slawenzügen sein Maifeld gehalten und zu Gericht gesessen haben¹⁴). Damit haben wir die eine Straße, die von Braunschweig über Bardowik Lüneburg bei Artlenburg, später Lauenburg, über die Elbe führte und auf dem Landwege weiter nach Rostock und Stralsund. Ein anderer Weg ging über Magdeburg und führte Albrecht den Bären nach Pommern.

Viel wichtiger wurde aber bald die Straße von Lauenburg über Mölln nach Lübeck. Hier sollte schon nach Heinrichs des Löwen Plan der große Markt für die Ostsee gegründet werden. Russen, Niederländer, Normannen, d. h. hier wohl Norweger, und die anderen Völker des Ostens sollten frei von Zoll und Abgabe gehen und kommen dürfen. So bestätigten es Kaiser Friedrich I. und sein Enkel Friedrich II., der zugleich ein Privilegium für eine große Messe hinzufügte.

Damit beginnt also das deutsche Volk wieder entscheidend in die Geschieke der Ostsee einzugreifen und den wichtigsten Zuweg zur Ostsee für sich in Anspruch zu nehmen. Voran geht ein heftiges Ringen mit dem dänischen Volke. Lange wogt der Kampf hin und her. Die zwiespältige Kaiserwahl im Jahre 1198 und Friedrichs II. Inanspruchnahme durch die sizilisch-italienischen Inter-

essen ermöglichen Dänemark, nachdem das Herzogtum Sachsen zerschlagen ist, weites Vordringen. Holstein mit Lübeck und Hamburg, Mecklenburg und Vorpommern werden Teile des dänischen Reiches, so daß der Zug der Deutschen ins Stocken gerät. Dänemark beherrscht den westlichen Teil der Ostsee ein Vierteljahrhundert völlig und greift sogar nach Preußen und Estland über. Hier führt Reval noch heute die dänischen Leoparden im Wappen und hier soll auch nach einer späten dänischen Sage der Danebrog, die dänische Nationalflagge, wahrscheinlich ein Seitenstück zur alten deutschen Reichsfahne, die ein rotes Kreuz im weißen Felde führte, vom Himmel gefallen sein. Daß Dänemarks großer König, Waldemar II. der Sieger, auch Handelsabsichten gehabt hat, und zwar nicht deutschfreundliche, geht aus der Einrichtung der Zollstätte in Mölln und den Privilegien für Ripen hervor. Auch hat er sich bemüht, den alten Handelsweg von Soest wieder nach dem Norden zu verlegen. Mit der Schlacht von Bornhöved brach das stolze Gebäude seiner Macht zusammen, und nun beginnt die schnelle Entwicklung Lübecks und die Erfüllung der Ostseeküsten mit deutschen Kaufleuten und Ansiedlern.

Noch heute singen die Bauern in Brabant ein »Übersiedelungslied, Uitwykelingslied«, das aus jenen Tagen, aus dem 12. oder 13. Jahrhundert stammt.

Naer Oostland willen wy ryden,
 naer Oostland willen wy mêe
 al over die groene heiden,
 dar isser een betere stêe.

Die Mittelpunkte für den Handel Nordeuropas waren in jener Zeit im Osten wieder Gotland und Brügge im Westen. Noch immer bildete das Pelzwerk des Ostens einen der wichtigsten Handelsgegenstände. »Reichlich wie Dünger hat man es dort«, hatte im 11. Jahrhundert

der fromme Adam von Bremen gesagt, »wie ich glaube, zu unserer Verdammnis, denn per fas et nefas suchen wir zu einem Gewande von Marderfell zu kommen, als wenn es die ewige Seligkeit wäre.«¹⁵⁾ Dazu kamen die anderen Erzeugnisse jener Gegend, Wachs aus den zahlreichen Honigbäumen, d. h. den reichlich vorhandenen hohlen Bäumen mit Bienenschwärmen — und Wachs wird ja beim mittelalterlichen Gottesdienst in großen Mengen gebraucht —, dazu Häute und Leder, Talg und Fettwaren, ferner aus dem Norden Kupfer und Eisenerz, Holz, Teer,



Abbild. 3. Zobeljagd, Relief aus der Nikolaikirche zu Stralsund.

Pottasche, Pech, Granit und Kalkstein. Dafür brachte der Kaufmann alles dorthin, was über die gewöhnlichen Lebensbedürfnisse hinausging und die Hilfe des Kunsthandwerkes erforderte, bis deutsche Handwerker sich dort niederließen und so Lehrmeister jener Völker wurden, zum Schaden des heimischen Gewerbes.

Mittelpunkt für alle jene Kaufleute war anfänglich Nowgorod, dann mit der wachsenden Ausdehnung des Handels auf andere Orte wie Witebsk, Polotsk, Pleskau und Smolensk, auf das nördliche Schweden, mehr und mehr Wisby auf Gotland. Noch heute zeugen die gewaltigen Ruinen der alten Stadt mit ihren sieben großen Kirchen bei jetzt 2000 Einwohnern von jener glänzenden Zeit, von der ein Vers uns berichtet:

»Nach Zentnern wogen die Goten das Gold,
Sie spielten mit Edelsteinen;

Die Frauen spannen mit Spindeln von Gold,
Aus silbernen Trögen gab man den Schweinen.«

Schon früh haben die Deutschen an diesem Handel teilgenommen; eine der ältesten Urkunden des hansischen Urkundenbuchs bietet ein Privileg für das heute fast ver-



Abbild. 4. Siegel der deutschen Kaufleute in Wisby.

gessene Städtchen Medebach in Westfalen und seine Kaufleute, die nach Dacia und Rucia, nach Dänemark und Rußland d. h. Nowgorod handelten. Wie sehr die Kunde dieser Dinge uns verloren gegangen war, sieht man daraus, daß die ersten Herausgeber der Urkunde an solche Weiten nicht glaubten und statt Rucia Rugia d. h. Rügen schreiben wollten. Kaiser Lothar und Herzog

Heinrich haben sich dieser Kaufleute besonders angenommen; stammten sie doch aus ihrem Herzogtum Sachsen und so heißt denn noch heute bei Finnen und Esten der Deutsche Sachsa und Deutschland Sachsalainen.

Den Gegenpol bildete im Westen der reiche Handelsplatz Brügge. Von hier holte der niederdeutsche Kaufmann die Erzeugnisse des Orients, die Früchte der Mittelmeerländer, die Seide von Florenz, das Öl der Provence,

die Weine Spaniens und Italiens, und vor allem die kostbaren Tuche der flandrischen Weber.¹⁶⁾ Der Verkehr vollzog sich zum Teil auf dem Seewege, auf den Flußläufen und über das Wattenmeer hinter den friesischen Inseln, weniger um Jütland herum, weil einmal die Schifffahrt für die kleinen Fahrzeuge jener Zeit gefährlich und außerdem an den dänischen Küsten noch das erbarmungslose Strandrecht galt.

So kam es, daß Lübeck mehr und mehr die Vermittlung dieses einträglichen Handels in seine Hand bekam, weil hier der sichere Weg an der Küste mit dem kürzesten Landwege von Lauenburg über Mölln nach Lübeck dem Handel jener Zeit, der weniger Massenartikel, vielmehr überwiegend Stückgüter im Eigenhandel kannte, am besten diente.

Lübeck, vom Grafen Adolf II. im Jahre 1143 gegründet, dann im Jahre 1158 von Heinrich dem Löwen neugegründet — in demselben Jahre ward München von ihm angelegt — kam rasch empor; von großem Einfluß darauf war neben der günstigen Lage ein besonderes Ereignis. Noch im Jahre 1155 lag vor Schleswig eine Flotte von 300 russischen, d. h. nicht moskowitzischen, sondern warägischen, schwedischen Schiffen aus Nowgorod; da fehlte es dem dänischen König Sven Grathe an Sold für sein Heer; er überfiel die Handelsflotte und vernichtete damit Schleswigs Handel. Der wandte sich nach Lübeck, und wenn das Lübsche Recht aus dem Soester sich entwickelt hat, so gehen wir wohl nicht fehl, wenn wir annehmen, daß die Soester Kaufleute und mit ihnen die übrigen Westfalen sich damals nach Lübeck gezogen haben. Die Entwicklung der Stadt an der Trave gedieh weiter durch den Anschluß an die Städte des übrigen Deutschlands vermittels der Straßen von Lüneburg nach Bremen und weiter nach dem Rhein, sowie

von Lüneburg nach Braunschweig und Magdeburg und den übrigen sächsischen Städten. Schon gegen Ende des 12. Jahrhunderts finden wir auf diesen Landwegen die Lübecker Kaufleute überall im Vordringen. Die Gründung des deutschen Ordens geht von einem Hospital der Lübecker in Venedig aus. Sicherung der Straßen war ein wesentliches Erfordernis für das Gedeihen des Handels; das hatte Schleswigs Niedergang gelehrt; und so sehen wir denn auch die Lübecker auf diesem Wege unermüdlich tätig. Der berühmte Vertrag, den Lübeck im Jahre



Abbild. 5. Das älteste Siegel
von Lübeck.

1241 mit Hamburg schloß, den man früher irrtümlich meist als den Anfang der Hanse feierte, ist im Grunde nichts als ein Versuch, den Überlandweg von der Ostsee nach der Nordsee für den Kaufmann, und zwar zunächst für den Lübeckischen Handel zu schützen. Denn er und seine Nachfolger bestimmten, daß von Travemünde bis Cuxhaven die Fahrt für den Kaufmann ge-

schützt werden soll, auch auf den Landwegen, indem zweitausend Schritt zu beiden Seiten kein festes Schloß gebaut werden sollte. Lübecker verkehrten hier zollfrei, während Hamburg damals noch auf der Elbe stromaufwärts und -abwärts Zoll bezahlen mußte. In dieser außerordentlich günstigen Lage versucht Lübeck schon im 13. Jahrhundert nach König Waldemars Tode den Verkehr zwischen Osten und Westen mehr und mehr in seine Hand zu bringen und die fabelhaft rasche Entwicklung der Stadt zeigt, mit welchem Erfolge das geglückt war. Schon im Jahre 1226 hatte

Kaiser Friedrich II. die Lübecker für ihren Verkehr nach England von der durch Kölner, Tieler und andere Genossen mißbräuchlich geforderten Abgabe befreit und den Lübeckern die Rechte jener erteilt. Elf Jahre später gewährt König Heinrich III. von England, der bisher zugunsten der Kölner geurkundet hatte, allen »Kaufleuten von Gotland« — also aus der Ostsee — Zoll- und Abgabefreiheit; auch vom Rheinzoll wurden die Lübecker bald darauf befreit. Die weitausschauenden Pläne der jungen Stadt werden weiter verständlich, wenn wir von dem Plan hören, in Samland eine Kolonie zu gründen, wie Elbing von Lübeck aus gegründet ist, und schließlich gar von der Absicht, in Flandern für den deutschen Kaufmann eine neue Stadt zu gründen. Aus alledem spricht ein so umfassender Plan, der, wenn er auch nicht verwirklicht ist, doch zeigt, wie man die ganze Linie von England und Flandern bis in den fernen Osten in seine Gewalt zu bringen und den Handel auf die Straße zu zwingen suchte, die über Lübeck zur Ostsee führt. Da die Stadt so hohe Ziele nicht allein erreichen konnte, schloß sie zunächst mit Wismar und Rostock im Jahre 1256 ein Bündnis; das ist der Anfang der späteren Ostseehansa; diese drei Städte haben dann mit Hamburg und Lüneburg und Stralsund als die wendischen Städte immer den Kern des großen Städtebundes gebildet, der seit der Mitte des 14. Jahrhunderts den Namen trägt, der uns so vertraut geworden ist.

Lübecks großer Plan ist zeitweise wirklich nahezu durchgeführt. Noch jetzt zeugen Lübeckische Enklaven im Lauenburgischen von dem Bestreben, die wichtige Straße über Land in eigenen Besitz zu bringen. Mölln ist vierhundert Jahre im Lübischen Pfandbesitz gewesen, und als Hamburgs Handel zunahm und die Straße von Lauenburg dorthin wichtig wurde, ist auch diese Strecke

mit Bergedorf von Lübeck und Hamburg gemeinsam den lauenburgischen Herzögen mit Gewalt entrissen und bis 1869 gemeinsamer Besitz geblieben.

Die Hansestädte bildeten eine handelspolitische Einheit und waren mit Erfolg bestrebt, jeden Wettbewerb anderer auszuschließen. Die russischen Schiffe, die wir noch 1155 vor Schleswig finden, verschwinden damit aus der westlichen Ostsee. Der Handel der Norweger nach England und den Niederlanden, der noch zu Anfang des 14. Jahrhunderts lebhaft genug war, hört bald darauf völlig auf; ebenso die Schifffahrt der englischen, flämischen und friesischen Schiffe nach dem Osten. Dänen und Schweden werden auf die Küstenschifffahrt beschränkt; Dänemarks letzter Versuch im Jahre 1360 und Waldemars IV. Überfall von Wisby führen zur Kölner Konföderation von 1367 und zum Frieden von Stralsund 1370. Die Ostsee wird wie ein hansisches Binnenmeer behandelt, das zu betreten den Schiffen der Westsee nicht gestattet ist. Der Verkehr geht über Lübeck und von da aus, wie jeder Besucher der Schiffergesellschaft aus den dort vorhandenen Abteilungen sieht, durch die Bergenfahrer, Schonenfahrer und Nowgorod- oder Russenfahrer weiter der Ostsee zu. Um auch den Vertrieb der Massengüter zu monopolisieren baut Lübeck gegen Ende des 14. Jahrhunderts den Stecknitzkanal, um den Städten des Ostens das Lüneburger Salz zuzuführen, und ihnen den Bezug des Baisalzes, das südlich der Loiremündung gewonnen wurde, zu verbieten. Ja, auch ein Kanal nach Hamburg mit Benutzung von Trave und Alster ist in Angriff genommen, um auch hier den Wasserweg zu gewinnen. Hamburg kam sonst für den Ostseeverkehr nur indirekt in Betracht, weil dort kein Übergang über die Elbe war. Man überschritt die Elbe entweder bei Lauenburg oder elbabwärts bei Blankenese-Wedel nach Stade hinüber.

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß der Verkehr sich auf die Dauer nicht monopolisieren ließ, um so weniger, als es schließlich nicht nur einzelne Städte, sondern große Territorien waren, mit denen man zu tun hatte. Zu den größten Seemächten des 14. und 15. Jahrhunderts gehört, was meist nicht genügend gewürdigt wird, der deutsche Orden. Und so sind es denn auch zuerst die Städte des Ostens, Riga und Reval, dann auch die Ordensstädte, die den direkten Verkehr mit dem Westen wieder aufnehmen. Sie wollen frei sein von dem Zwange, Lüneburger Salz zu nehmen, und holen sich wieder das Baisalz selbst und suchen auch die Häfen Englands und Schottlands, auch der Niederlande wieder auf; sie bringen Korn und Holz nach dem Westen und holen Salz und andere Waren von dort. Dieser Verkehr wurde durch die beginnende Exportfähigkeit Englands erleichtert, das bis dahin Wolle exportiert und flandrische Tuche importiert hatte und sich nun allmählich von dieser Abhängigkeit frei machte, indem es selbst Tuche herstellte und so Werte für die Ausfuhr schuf.

Konnte Lübeck noch zu Beginn des 15. Jahrhunderts durch seine Teilnahme an dem dreißigjährigen Kriege um Schleswig die Ostsee sperren, so brachen bald andere Zeiten an. Mit den veränderten Heringszügen, mit der Einführung des Sundzolls und der Erstarkung der Landmächte, die jeden Konkurrenten der Ostseestädte förderten, um von ihrer Bevormundung frei zu kommen, dringen die Niederländer wieder vor und mit ihnen die Engländer und Schotten, bald auch die Dänen und Norweger. Auf diese Weise verlor die alte Straße, die zur Ostsee geführt hatte, allmählich an Bedeutung, um so mehr, als viele der Gegenstände, die bisher nach den Ländern des Nordens ausgeführt waren, durch dort seßhaft gewordene deutsche Handwerker an Ort und Stelle hergestellt wurden. Lübecks

Stellung war wesentlich auf den Verkehr mit Stückgütern begründet, wie diese denn auch am längsten noch diesen Weg gegangen sind; zu ihnen dürfen wir um 1500 herum die in Frankfurt und anderen Orten gedruckten Bücher als neu hinzurechnen. Aber in der Hauptsache handelte es sich doch jetzt um Massengüter, für die ein Transport zu Lände — man denke nur an die Beschaffenheit der Wege und die Transportkosten — nicht in Frage kam.



Abbild. 6.
Lübisches Drittelmark-
stück von 1502.

Holz und Korn waren die Ausfuhr des Ostens, während Salz und Tuch und Industrie- sowie Kunsterzeugnisse, auch die Waren des Mittelmeers und bald auch der indischen und anderen asiatischen Kolonien die Güter bildeten, die der Westen zum Austausch dem Osten bot. Die Schiffe wurden größer und die Schifffahrt unternehmender, so daß alles auf den neuen Weg, der durch den Sund führte, hinwies. Wie gewaltig dieser Verkehr wurde, geht aus den Sundzollregistern hervor. Allein an niederländischen Schiffen passierten den Sund im Jahre 1497 schon 567, 1503: 856, 1597 fast 4000; dazu kamen in diesem Jahre über 600 aus Schottland, England und Frankreich. Lübeck hat lange mit Aufbietung aller Kräfte seinen alten Handelsweg zu behaupten gesucht; es setzte Gustav Wasa in den Stand, König von Schweden zu werden; die Schlüssel Stockholms wurden in die Hände von Lübecker Ratsherren gelegt, die sie Gustav Wasa aushändigten gegen das Versprechen, die alten Privilegien der Hansestädte zu schützen. Unter Jürgen Wullenweber hat die Stadt einen großen Krieg gegen Dänemark, noch 30 Jahre später einen siebenjährigen Seekrieg mit Schweden geführt, mit einem glänzenden Seesieg bei Bornholm — es war der

letzte — um wenigstens die Fahrt nach Schweden und nach Narwa und damit den Handel mit Rußland sich zu sichern, aber alles nur mit vorübergehendem Erfolge und ohne die Möglichkeit, die alten Zustände wieder herbeizuführen. Der Weg zur Ostsee ging nicht mehr über Lübeck, sondern durch den Sund.

Andere Zufuhrwege zur Ostsee kommen für die letzten beiden Zeitabschnitte als wesentlich kaum in Betracht. Wohl dienten die Flüsse, besonders die Weichsel und die Oder, als Transportwege, namentlich für Holz und Getreide — wenn im Jahre 1587 nicht weniger als 1700 Schiffe aus Danzig nach dem Westen segeln, wie Dietrich Schäfer mit Recht annimmt, mit Holz für den Bau der großen Armada — so haben wir es hier mit Wegen zu tun, die für die Versorgung von großen Häfen mit Ausfuhrgut in Betracht kommen, aber nicht mit eigentlichen Handelswegen, die von andern Kultur- und Handelszentren zur Ostsee führen. Hierfür würde wesentlich nur die Straße von Breslau nach Frankfurt a. O. in Betracht kommen, die den Verkehr des habsburgischen Reiches mit der Ostsee vermittelte, daneben z. B. für den Transport von Sandstein wohl auch die Elbe. Wenn man im übrigen berücksichtigt, wie sehr Österreich damals durch die Türkenkriege in Anspruch genommen war und welche Zustände in Polen herrschten, so ergibt sich ohne weiteres, daß größere Bedürfnisse nach Handelsverkehr zur Ostsee kaum vorhanden waren. Der Pelzhandel kam für diese Wege auch nicht mehr in Betracht, da er jetzt den Landweg mit der Richtung auf Leipzig vorzog, dessen Messe ja noch heute für Pelzwaren ausschlaggebend ist.

Die Vorherrschaft der Niederländer auf dem Seewege zur Ostsee suchte im 17. Jahrhundert Christian IV. von Dänemark zu brechen. Der Kampf mit Spanien, die Unruhen in England, die Kämpfe des Dreißigjährigen

Krieges schienen ihm ein willkommenener Anlaß, neben der Straße durch den Sund auch den alten Weg über die Elbe nach Lübeck in seine Gewalt zu bringen. Die Lande Bremen und Verden wollte er erwerben, wenn möglich auch Hamburg und Lübeck. Aber er hatte kein Glück; Schleswig-Holstein und Jütland wurden von den Kaiserlichen besetzt; dieser Erfolg ließ in dem Kopfe Wallensteins den Plan entstehen, diese Straße den Habsburgern untertan zu machen.¹⁷⁾ Der Plan ist grandios, erscheint aber auch zunächst so phantastisch, daß wir uns die Situation erst vergegenwärtigen müssen. Ferdinand II. hoffte im ersten Drittel des Dreißigjährigen Krieges mit Wallensteins Hilfe, so wie es Ferdinand dem Katholischen und Karl V. in Spanien gelungen war, sich zum absoluten Herren Deutschlands zu machen und dann in Verbindung mit den glaubensverwandten Mächten Spanien und Polen der Vorherrschaft der verhaßten Niederländer auf der Nordsee und auf der Ostsee ein Ende zu machen. Der Plan war einer Verwirklichung nahe genug; was Deutschland betrifft, so scheiterte er an dem Widerspruch der Fürsten, und zwar der katholischen, während gegen die maritime Seite des Planes nach Wallensteins Rücktritt mit besserem Erfolge Gustav Adolf im Felde erschien. Als Christian IV. auf die Inseln entweichen mußte, wurden Verhandlungen mit den Hansestädten eröffnet, um einen unmittelbaren Handelsverkehr zwischen Spanien und Deutschland zu eröffnen. Die Hansestädte waren mißtrauisch; sie vermuteten, es handele sich für den Kaiser nur darum, Schiffe in seine Hand zu bekommen, mit denen man über Holland herfallen könnte. Spanien wünschte einen Hafen an der Ostsee, der für seine Schiffe offen bleiben sollte. Gustav Adolf sollte durch die schonischen Landschaften, ja durch den Besitz von Dänemark unter kaiserlicher Lehnsherrlichkeit gewonnen werden. So ge-

dachte Habsburg den einträglichen Sundzoll in seine Gewalt zu bringen und zugleich dem niederländischen Handel die Lebensader zu unterbinden; Wallenstein wurde „Admiral des baltischen und ozeanischen Meeres“. Es ist bekannt, wie das Glück des Friedländers an den Mauern von Stralsund zuschanden wurde; nach dem Gesagten wird man auch verstehen, daß es sich um mehr handelte als um die Einnahme einer alten berühmten Stadt.

Es zeugt für Gustav Adolfs staatsmännische Einsicht und für seine Geschicklichkeit, daß er nun Frieden mit Dänemark machte; „auf der Herrschaft über die Ostsee beruht die Konservation der beiden Reiche“ heißt es in einer Instruktion von 1627. Was er schon selbst mit der Gründung von Gotenburg an der einzigen Stelle am Kattegat, die damals zu Schweden gehörte, angekündigt hatte, haben seine Nachfolger dann durchgeführt. Wenn den Schweden damals die Lande Bremen und Verden, in der Ostsee bald ganz Schonen, Wismar, das beste Stück Pommerns, zeitweise auch Pillau und Memel zufiel, so war mit den übrigen Besitzungen Schwedens, Livland, Estland, Ingermanland dieses Reich für fast ein Jahrhundert Herr der Ostsee, und wenn auch nicht Herr aller Zugänge, so doch auf ihnen gebietend, übrigens für diese Zeit auch frei vom Sundzoll. So gründete schon Gustav Adolf zahlreiche Handelskompagnien, zog kapitalkräftige Niederländer ins Land und versuchte Schweden zu einem exportfähigen Lande zu machen; auch an überseeischen Kolonien, z. B. in Nordamerika, hat es nicht gefehlt.

Neue Wege zur Ostsee hat es dann für lange Zeit nicht gegeben. Die Ostseehäfen exportieren die Erzeugnisse ihrer Nachbarschaft, namentlich Getreide und Holz, die schwedischen Häfen auch Metalle, Kupfer und Eisen-erz; aber diese Häfen haben schließlich doch nur lokale

Bedeutung. Die Bestrebungen des Großen Kurfürsten mußten unter den andern Aufgaben des jungen preußischen Reiches leiden; sein Wunsch, Vorpommern mit seinen guten Häfen zu erwerben, scheiterte an Frankreichs Freundschaft mit Schweden und Habsburgs Böswilligkeit. Erst Friedrich Wilhelm I. gewann die Odermündungen und die Aussicht „teilzunehmen am commercio der Welt“. Auch Rußlands aufstrebende Macht brachte hier keine Änderung. Neben den Holländern und Engländern waren es die Schweden und Dänen, in deren Händen der Ostseehandel lag; und sein Weg ging durch den Sund. Daneben vermittelte in irgendwie nennenswerter Weise nur Lübeck auf der alten Straße vom Westen und von Magdeburg her den Austausch der Güter Deutschlands mit dem nördlichen Schweden und mit den Häfen Finnlands und Rußlands, zu dem auch die baltischen Provinzen, das alte Ordensland, gerechnet werden müssen. Der deutsche Handel nach dem Norden hatte in der Stadt an der Trave im 17. und 18. Jahrhundert noch seinen einzigen Halt, und Lübeck hat diese seine nationale Aufgabe trotz der mißgünstigen dänischen Politik doch zu behaupten gewußt.¹⁸⁾

Wir können hier von der zeitweilig eingetretenen Änderung in den Handelsverhältnissen, die in Norddeutschland nach dem Frieden von Basel 1795 eintrat und bis zur Schlacht von Lübeck und der Einführung der Kontinentalsperre 1806 dauerte, schweigen und uns mit dem Hinweis begnügen, daß Napoleon mit der Einverleibung von Hannover, Hamburg, Lauenburg und Lübeck in das französische Kaiserreich mehr als nur Gebietserweiterung beabsichtigte; schon sein Plan, nicht weit von Travemünde einen Kriegshafen anzulegen, deutet darauf hin. Erfolge für den Handel seiner Länder haben diese Pläne nicht gehabt. Der Handel Englands,

den Napoleon durch die Kontinental Sperre vernichten wollte, und dessen Schiffahrt begannen ihre weltbeherrschende Rolle gerade dank Napoleons Politik zu spielen, indem die übrigen Handelsflotten mehr und mehr von der See verschwanden; auch Dänemarks starke Kriegsflotte ist damals von England mitten im Frieden weggenommen. Was nachher an Segelschiffen den deutschen Ostseehäfen gehörte, war meist in den chinesischen Gewässern in der Küstenfahrt beschäftigt und kam nur alle paar Jahre nach Hause, um die nötigen Reparaturen hier vornehmen zu lassen.

Als trotzdem nach den Freiheitskriegen mit dem Erwachen Deutschlands zur Nation und infolge von Preußens großzügiger Zollpolitik auch in Deutschland Handel und Schiffahrt zu neuem Leben erweckt wurden, da ist es vor allem Lübeck gewesen, das die alte Aufgabe, den Verkehr des südlichen und westlichen Deutschlands mit dem baltischen Norden zu vermitteln, wieder aufgenommen hat.¹⁹⁾ Besonders der Handel mit Schweden, Finnland und Rußland blühte bald auf und erfreute sich stetiger Entwicklung. Aber er hatte schwer zu leiden unter der Mißgunst Dänemarks, das aus den Verhandlungen des Wiener Kongresses außer Lauenburg gern auch Lübeck heimgebracht hätte. Dänemark besaß den sehr einträglichen Sundzoll; Franzosen, Engländer, Schweden, Holländer bezahlten 1 v. H. des Wertes der Ladung, die übrigen Völker noch $\frac{1}{4}$ v. H. mehr; bei der Ablösung im Jahre 1857 berechnete Dänemark die kapitalisierte Sundzolleinnahme auf nicht weniger als 60 Millionen Reichsbanktaler, das sind 135 Millionen Mark. Um diese gute Einnahme nicht zu schmälern, erschwerte Dänemark die Beteiligung Lübecks am Ostseehandel nach allen Kräften; es baute Chausseen von Kiel nach Hamburg und suchte den Schiffsverkehr nach den Herzogtümern zu

lenken; dagegen erhob es von Lübeck auf dem Landwege einen Transitzoll und der Weg von Hamburg nach Lübeck befand sich unter dänischer Pflege, wenn man so sagen darf, in einem solchen Zustande, daß der englische Gesandte ihn einmal treffend mit den Worten kennzeichnete: dieser fürchterliche (abominable) Weg hat in der Tat mehr das Aussehen eines Weges, der von einer fliehenden Armee aufgebrochen ist, als das einer Verbindung zwischen zwei großen Meeren (than that of a communication between two vast seas). Dänemark baute die Bahn Altona—Kiel, um Anschluß an das europäische Bahnnetz, das damals im Entstehen war, zu erhalten. Erst im Jahre 1847 wurde Lübeck der Bau einer Bahn erlaubt, aber nicht nach Hamburg — die stammt erst aus dem Jahre 1865 —, sondern nach Büchen und auch das nur gegen Abgabe von 50 v. H. der Nettoeinnahme. Dazu kam dann für die Waren noch der Transitzoll ungefähr in Höhe der Eisenbahnfracht. Wenn trotzdem Lübecks Handel allmählich wieder emporkam und die alte Straße neben der Fahrt durch den Sund sich behaupten konnte, so stellt das dem Unternehmungsgeist jener Leute ein gutes Zeugnis aus. Die schleswig-holsteinischen Häfen erreichten trotz der Begünstigung durch Dänemark nur $\frac{1}{8}$ der Lübeckischen Ausfuhr nach den nordischen Häfen. Möglich war das nur, weil die Oder damals völlig versandet war und Stettins Wettbewerb deshalb damals nicht in Frage kam. Andererseits erfuhr der Verkehr durch den Sund durch die Aufhebung des Sundzolls im Jahre 1857, die wir merkwürdigerweise einer Anregung Amerikas verdanken, eine gewaltige Erleichterung. Noch heute gehört diese Wasserstraße zu den befahrensten der Welt; deshalb verdient der Ostseeverkehr ernsteste Berücksichtigung auch bei gewaltiger Zunahme der überseeischen Schifffahrt.

Gewaltige Veränderungen haben dann auf diesem Gebiete die letzten zwanzig Jahre gebracht. Es sind neue Handelswege zur Ostsee geschaffen, die den Verkehr mächtig gehoben und zum Teil in andere Bahnen gelenkt haben. Da ist im Norden zunächst die Eisenbahn von Haparanda nach Narvik gebaut, die den Export der schwedischen Eisenerze von Gellivara, vom großen Malmberg nicht nur im Sommer auf der Ostsee, sondern das ganze Jahr hindurch nach der norwegischen Küste ermöglicht. Daneben ist der Verkehr von und nach Petersburg auf den russischen Seen und Flüssen im ständigen Wachsen, und der alte Weg der Waräger nach dem Schwarzen Meer und der Caspisee auf dem besten Wege wieder in Aufnahme zu kommen, wenn auch der Plan, die Wo'ga mit der Ostsee oder der Newa durch einen Schiffahrtskanal zu verbinden, noch gute Weile hat.

Anders liegen aber die Dinge im Süden und im Westen. Hier ist vor allem der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals von großer Bedeutung geworden. Durch ihn sind Hamburg und Bremen gewissermaßen an die Ostsee verlegt und gewinnen steigende Bedeutung. Hamburgs Ostseeverkehr, der früher unbedeutend war, betrug im Jahre 1900 bereits 1146 000 Tonnen und stieg bis 1910 auf fast $2\frac{1}{2}$ Millionen; bei Bremen sind die gleichen Zahlen 480 000 und fast 900 000. Hamburgs Anteil am Ostseehandel betrug 1889 etwa 10, 1900 fast 22, 1910 über 31 v. H. des seewärtigen Güterverkehrs der wichtigsten deutschen Seehäfen. Dadurch ist Lübecks Verkehr, der sich von 1900 bis 1910 erheblich gesteigert hat (er stieg von 692 000 t auf 1 095 000), von etwa 20 v. H. 1889 auf 14,6 v. H. im Jahre 1900 und 13,8 v. H. 1910 herabgedrückt. Dabei betrug der seewärtige Güterverkehr der sieben wichtigsten deutschen Häfen mit den Ostseeländern 1889 etwa 3 Millionen Tonnen, 1900: $4\frac{3}{4}$ und 1910 bei-

nahe 8 Millionen Tonnen — eine gewaltige Steigerung. Diese Begünstigung Hamburgs und Bremens durch einen Kanal, der zu Landesverteidigungszwecken erbaut ist, berührt um so schmerzlicher, als Lübeck im Jahre 1867 bedingungslos dem norddeutschen Bunde beigetreten ist, während Hamburg und Bremen einstweilen ihre Zollgrenzen noch beibehielten und dann zu den Freihafenbauten eine Beihilfe von 40 und 12 Millionen Mark vom Reich erhielten. Lübeck hat unter großen Opfern versucht, den alten Weg zur Elbe durch den Bau des Elbe-Travekanals zu beleben; es ist zu wünschen, daß der Anschluß an den industriereichen Westen durch die Erbauung des Mittellandkanals bald erreicht werde. Der Wunsch ist um so mehr berechtigt, als damit auch für den Fall eines Seekrieges und die damit zu erwartende Erschwerung des Nordseeverkehrs die Möglichkeit des Austauschens von Lebensmitteln und Rohstoffen zwischen Ost und West neben der in Kriegszeiten doppelt in Anspruch genommenen Eisenbahn geschaffen werden würde, und Verhältnisse, wie sie jetzt auf dem rheinisch-westfälischen Kohlenmarkt herrschen, unmöglich würden. Eine andere Erweiterung der Zuwege zur Ostsee steht mit der Eröffnung des Großschiffahrtsweges Stettin—Berlin bevor. Das wird Stettins Seeverkehr voraussichtlich mächtig beleben, steht doch Stettin schon jetzt an dritter Stelle unter den deutschen Seehäfen, mit fast 5 Millionen Tonnen dicht hinter Bremen.

Auch der Zugang zur Nordsee hat eine Erweiterung erfahren; neben dem Sund, der wegen Kopenhagens Bedeutung immer noch große Anziehungskraft hat, kommt für größere Schiffe mit erheblichem Tiefgang mehr und mehr der Belt in Betracht, der auch in alten Zeiten schon befahren ist, über den wir aber verhältnismäßig wenig wissen.

So hat der Verkehr in der Ostsee im Laufe der Jahrhunderte gewaltige Änderungen erfahren und mit ihm die Handelswege, die ihn vermittelt haben. Fremdartig berührt uns vor allem die Periode von 800 bis 1000, in der sich der Verkehr nach einer ganz ungewohnten Richtung abspielt; wechselnd ist aber auch das Bild der übrigen Zeiten; alle Völker, die im Ostseehandel eine Rolle gespielt haben, haben auf den Zugang zur Ostsee bestimmenden Einfluß gehabt. Wie auf allen Gebieten des Handels und der Industrie verdanken wir Deutschen auch im Ostseeverkehr dem großen Kriege von 1870/71 mächtigen Aufschwung, wie denn zu allen Zeiten Handel und Schifffahrt gerade dem Krieg, dem Erreger des Menschengeschlechts, unendlich viel zu danken haben; das zeigt trotz aller Friedenspredigten, die wir in unsern Tagen von Vertretern des Handels und der Industrie so viel zu hören bekommen, nicht nur die Geschichte der Niederländer und Engländer und anderer seefahrenden oder handeltreibenden Völker, das zeigt auch die Geschichte des Ostseehandels und der Wege, die ihn vermittelten, auf jeder Seite seiner Geschichte. Das ist eine Mahnung, besonders beherzigenswert nach einer Friedensepoche, wie Deutschland sie in seiner Geschichte noch nie erlebt hat, wenn anders wir behaupten und mehren wollen was wir erreicht haben, auch auf den Handelswegen der Ostsee.

Literaturnachweise.

1) G. Mair, Jenseits der Rhipäen. A. Fahrten des Pytheas in der Ostsee. 1893 und Forts.

2) J. N. von Sadowski, Die Handelsstraßen der Griechen und Römer. Aus dem Polnischen von Albin Kohn. Jena 1877. S. 75. Vielleicht gehört hierher auch der skythische Goldfund aus einem Grabe von Vetersfelde, Provinz Brandenburg. Vgl. Th. Habne, Das vorgeschichtliche Europa. S. 74 (Abb. 67).

3) Sadowski S. 123.

4) Ein schönes Bronzegefäß derselben Zeit — ein Schöpflöffel mit hineinpassendem Sieb — wurde kürzlich bei Bargtheide gefunden und befindet sich jetzt im Museum zu Kiel. Von Gefäßen der Polybusart sind in Dänemark allein etwa 30 Stück gefunden. Sophus Müller, Nord. Altertumskunde II, 82; dort auch über röm. Glaswaren.

5) Sadowski S. 196. Die letzten uns bekannten römischen Münzen, welche in der Gegend von Ratibor und in Kreisewitz bei Brieg in Schlesien gefunden worden sind, sind die des Kaisers Valens († 378). Im Westen dürfen wir in dem etwa 30 Jahre später vergrabenen Goldmünzenfund von Dortmund die entsprechende Zeitgrenze erblicken.

6) Nur ein Münzfund aus Karolingischer Zeit ist in Holstein gemacht, der vom Krinkberg bei Schenefeld. Vgl. Zeitschr. für Schlesw. Holst. Gesch. XVI, XVII, XIX.

7) Alexander Bugge, Die nordeuropäischen Verkehrswege im Mittelalter. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Bd. 4 (1906) S. 246.

8) Bugge a. a. O. S. 250: Das Wort Waräger existiert noch im Russischen; es bedeutet aber jetzt einen herumziehenden Krämer, Hausierer, Ankäufer. — Es ist sehr zu bedauern, daß Bugges Aufsatz nicht auch gesondert gedruckt ist.

9) Auf Gotland allein sind von Münzen, die aus dem 10. und 11. Jahrhundert stammen, 67 000 Stück (auf 277 Funde verteilt) gefunden. Bugge a. a. O. S. 236. Arabische Münzen sind auf Island und bei den Samojuden zutage gefördert, eine orientalische Wage ist in Lappland gefunden. Jacob, Handelsverkehr (s. Anm. 12) S. 25.

¹⁰⁾ Adam von Bremen, II, 19: Est (Jumne) sane maxima omnium quas Europa claudit civitatum, quam incolunt Sclavi cum aliis gentibus, Graecis (= Russen) et barbaris (= Araber?).

¹¹⁾ Den Reichtum eines Beutezuges gibt Jacob, Welche Handelsartikel, 2. Aufl., S. 21 mit dem Zitat wieder: „In Eselslasten kam glatter Biber, schwarzer Zobel auch, so daß man ihn nicht mehr zählen konnte; von Hermelinpelz soviel aufgebunden, daß eine Feststellung von jenem zu machen, wie viel es sei, unmöglich war; leuchtende Vehe und rubinfarbener Fuchs; ebenso noch nie beschlagene Füllen; Luchspelze, das Schlafgemach erleuchtend wie das Dunkel der Nacht, wenn es gefallen ist auf das Antlitz des Tages“. Jacob erzählt ferner S. 24, „daß der Khalife Mahdi durch ein Experiment mit Flaschen, die er mit Wasser füllen, mit verschiedenen Pelzsorten umwickeln und der Kälte einer Winternacht in el-Rei (bei Tehrán) aussetzen ließ, den schwarzen Fuchspelz als den wärmsten erwies, indem die mit ihm umwickelten Flaschen allein nicht zugefroren waren“. — „Solches Fell kommt auf 100 Goldstücke und mehr zu stehen.“ — Jacob weist im nordisch-balt. Handel, S. 149 auf Schiffstau aus arabischen Ländern hin (auch im Gudrunlied Strophe 266), auch Kabel soll arabischen Ursprungs sein. Doch liegen hier gewiß Beziehungen auf dem Seewege vor.

¹²⁾ Für die Araber gilt außer Friedrich Westberg Ibrahim's-ibn-Jakub's Reisebericht über die Slavenlande aus dem Jahre 965 in den Mémoires de l'Académie de St. Pétersbourg 1898 besonders die Reihe der Schriften von Georg Jacob: Der nordisch-baltische Handel der Araber. Leipzig. Böhme. 1887. Welche Handelsartikel bezogen die Araber des Mittelalters aus den nordisch-baltischen Ländern. 2. Aufl. Berlin. Meyer u. Müller. 1891. Die Waaren im arabisch-nordischen Verkehr im Mittelalter. Supplementheft dazu. 1891. Ein arabischer Berichterstatter aus dem 10. Jahrhundert über Fulda, Schleswig, Soest u. a. Städte des Abendlandes. 3. Aufl. 1896 ebenda, fortgesetzt als Studien in arabischen Geographen II—IV 1892. Es wäre sehr zu wünschen, daß die arabischen und auch die angelsächsischen Geographen wie Wulfstan bald in einer vollständigen Sammelausgabe vorlägen.

¹³⁾ Bugge a. a. O. S. 252.

¹⁴⁾ Ferd. Fabricius, Das schwerinsche Recht. Hans. Geschichtsbl. 1894.

¹⁵⁾ Nach Dietrich Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar. S. 186.

¹⁶⁾ Ebenda S. 187 ff.

¹⁷⁾ Ranke, Geschichte Wallensteins. S. 94 ff.

¹⁸⁾ Siewert, Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen. Halberstadt 1892.

¹⁹⁾ Nach Angaben von Dr. Wallroth, Syndikus der Handelskammer zu Lübeck.

Zu den Abbildungen.

Von den drei Münzbildern auf dem Titelblatt zeigt Abbildung 6 ein Drittelmarkstück vom Jahre 1502. Auf der nicht abgebildeten Hauptseite steht *Moneta nova Lubicensis 1502*. Die abgebildete Rückseite hat *Ternarius marce Lubicensis* und die Wappenschilde von Hamburg, Lüneburg und Wismar als Dreieck gestellt, in der Mitte den lübeckischen (weißroten) Schild. Nach der Beschreibung der Lübecker Münzen von Carl Curtius in Max Hoffmann, *Gesch. der Freien und Hansestadt Lübeck*. Die Münze der Abbildung 1 zeigt eine nordische Nachprägung des Dorestater Denars Karls des Großen, wahrscheinlich in Haithabu oder Schleswig geprägt. Fundort unbekannt. Die dritte Münze ist ein arabischer Dirhem aus dem Fund von Dransau bei Gikau am Selenter See (Holstein), jetzt im Museum Vaterländischer Altertümer in Kiel. Beide Zeichnungen verdanke ich dem Herrn E. Nöbbe-Flensburg, dessen Sammlung auch die Dorstater Münze angehört.

Das Bild auf S. 15 stellt die sog. Zobeljagd, in Wahrheit wohl Jagd auf Eichhörnchen dar, die um 1400 entstanden, früher im Russenfahrergestühl in der Nikolaikirche zu Stralsund, jetzt an der Südseite des Altars angebracht ist. Die Russen sind an ihren Mützen und den langen gedrehten Bärten leicht kenntlich; deutlich sehen wir auch die verschiedene Art der Jagd, das Abziehen des Fells, auch das Anschlagen des durch einen Bär gekennzeichneten Honigbaumes. Am Ende der Reihe nimmt der deutsche Kaufmann im Peterhof zu Nowgorod die Jagdbeute in Empfang. Für die Genehmigung des Abdruckes ist der Buchhandlung W. Zemsch in Stralsund zu danken.



MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

- Die Fahrten eines deutschen Seemanns um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Aufzeichnungen des Segelschiffs-Kapitäns Georg Wilhelm Kross.
- Die Schifffahrt auf den Karolinen- und Marshallinseln. Von Dr. P. Hambruch.
- Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter. Von Dr. W. Vogel.

Kriegsmarine.

- Kiel und Wilhelmshaven. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.
- Kohlenversorgung und Flottenstützpunkte. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.
- Unterseeboote. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.
- Vierzig Jahre Schwarz-Weiß-Rot. Von Geh. Admiralitätsrat P. Koch.
- Große und Kleine Kreuzer. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.
- Die Torpedowaffe. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.
- Kriegsschiffsbesatzungen, ihre Ergänzung und Ausbildung. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.
- Kriegsrüstung und Wirtschaftsleben. Von P. Koch.
- Unterseebootsunfälle unter besonderer Berücksichtigung des Unfalles auf „U 3“. Von Fregattenkapitän Michelsen.
- Die Zusammensetzung und Taktik der Schlachtflotten. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.

Volks- und Seewirtschaft.

- Die Seehäfen von Marokko. Von Theobald Fischer.
- Marokko. Wirtschaftliche Möglichkeiten und Aussichten. Von Dr. Joachim Graf v. Pfeil.
- Die deutsche Hochsee-Segelfischerei. Von H. Lübbert.
- Der Hafen von New York. Von Professor Dr. Albrecht Penck.
- Lübeck, sein Hafen, seine Wasserstraßen. Von Dr. Franz Schulze-Lübeck.
- Eine Wanderung durch altniederländische Seestädte. Von Dr. W. Vogel.
- Die freie Hansestadt Bremen, ihre Hafenanlagen und Verbindungen mit der See und dem Hinterlande. Von Baurat Prof. G. de Thierry.
- Die Häfen der Adria. Von Dr. N. Krebs.
- Tsingtau. Von Professor Dr. Albrecht Penck.
- Der Suezkanal. Von Dr. P. Neubaur.
- Valparaiso und die Salpeterküste. Von Dr. Rud. Lütgens.

Jedes
Heft
50 Pf.

BERLIN
ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN
KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG
KOCHSTRASSE 68—71

Ein Jahrgang
von 12 Heften
M 5,—.

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Ostseehandel und Landwirtschaft im 16. und 17. Jahrhundert.

Von Chr. Reuter.

Die deutsche Seekabelpolitik. Von Dr. R. Hennig.

Die großbritannische Hochseefischerei. Von H. Lübbert.

Triest und die Tauernbahn. Von Prof. Dr. F. Heiderich.

Seewesen und Schifffahrt.

Der Kompaß in seiner Bedeutung für die Seeschifffahrt wie für unser Wissen von der Erde. Von Dr. Fr. Bidlingmaier.

Die Post auf dem Weltmeer. Von O. Klaus.

Die Segelschifffahrt der Neuzeit. Von Prof. W. Laas.

Schiffsordnungen und Schiffsbräuche einst und jetzt. Von Dr. Fr. Schulze.

Der Dienst des Proviantmeisters. Von Dr. G. W. v. Zahn.

Innerer Dienst an Bord. Von Dr. G. W. v. Zahn.

Auf einem Segler um Kap Horn. Von Dr. R. Lütgens.

Nautische Vermessungen. Von Dr. E. Kohlschütter.

Sicherheitsdienst an Bord. Von Dr. G. W. v. Zahn.

Der Kreisel als Kompaßersatz auf eisernen Schiffen. Von Prof. Dr. H. Maurer.

Der Fährverkehr zur See im europäischen Norden. Von Prof. Dr. G. Braun.

Technik des Seewesens.

Die Entwicklung der Schiffsmaschine. Von Prof. P. Krainer.

Auf einem deutschen Kabeldampfer bei einer Kabelreparatur in der Tiefsee. Von W. Stahlberg.

Ferngespräche über See. Von Dr. A. Ebeling.

Gesundheitliches.

Die Heilkräfte des Meeres. Von Geh. Medicinalrat Prof. Dr. Albert Eulenburg.

— Ausführliche Verzeichnisse mit Abbildungen stehen kostenlos zur Verfügung. —

Für die nächsten Hefte sind in Aussicht genommen:

Die Fruchtbarkeit des Meeres. Von Prof. Dr. A. Nathansohn.

Die Elektrizität im Schiffsbetrieb. Von Dipl.-Ing. F. Heintzenberg.

Neue Forschungen über die Biologie der Tiefsee. Von Prof. Dr. F. Doflein.

Von Singapur bis Yokohama. Von Dr. L. Mecking.

Land- und Seeklima. Von Dr. A. Merz.

Deutschlands Lage zum Meere im Wandel der Zeiten. Von Dr. Walther Vogel.

Das Tier und die Welle. Von Dr. Th. Krumbach.

Von den dänischen Färöer. Von D. Dr. E. Lehmann.

Aus der Frühzeit von Kompaß und Seekarte. Von Dr. A. Wolkenhauer.

Ein Ausflug nach Sansego in der Adria. Von Dr. L. Glaesner.