

stehung der Kölner Rheinvorstadt die Bedeutung der ansässigen Kaufmannschaft noch steigerte. Allen Rheinstädten stand Mainz damals als Handelsplatz voran.

Trotz der vorübergehenden schweren Störung der rheinischen und der mit ihr eng zusammenhängenden nordfranzösisch-niederländischen Wirtschaft durch die Normanneneinfälle des 9. Jahrhunderts blieb seitdem doch das Rheintal „das feste Rückgrat“ nicht nur für den friesischen Handel¹, der sich von Dorstadt aus nach Schleswig und Birka im Mälarsee erstreckte, sondern auch für jeden nach dem Osten gerichteten Handelsverkehr. Von den Handelsplätzen des Niederrheins und von Mainz zogen die Kaufmannszüge nach dem Osten und dorthin als zu der gesicherten Ausgangsbasis kehrten sie wieder zurück. Von der Art dieses Handelsverkehrs geben uns Urkunden des Klosters Gandersheim einen erfreulichen Aufschluß.

Ludwig III., der 882 gestorbene Sohn Ludwigs des Deutschen, hatte dem Kloster Gandersheim bereits ein Privileg erteilt, daß alle Kaufleute, die vom Rhein zur Elbe und Saale ziehen, in Gandersheim Zoll zahlen sollten. Otto der Große hat dieses Privileg bestätigt und Otto II. desgleichen². Ausgangspunkt und Endpunkt dieser wandernden Kaufleutescharen können nicht deutlicher angegeben werden: der Rhein einerseits, Elbe und Saale andererseits. Zwischen Rhein und Elbe wandern die Kaufleute, wandern sie hin und her und haben östlich des Rheins keine bleibende Statt.

Gandersheim liegt an einer karolingischen Heer- und Handelsstraße vom Rhein zur Elbe. Sie beginnt beim Rheinhafen Duisburg³, führt bestimmt über Dortmund, in ihrem südlichen Strang wohl über Meschede, Helmarshausen, Corvey, Gandersheim, während eine nördlichere Filiale von Dortmund Corvey über Soest, Paderborn erreichte. Von Gandersheim nach Magdeburg führten verschiedene Wege: im Süden sind das Kloster Quedlinburg und der Bischofsitz – noch nicht Bischofsstadt! – Halberstadt⁴ als Straßenpunkte zu nennen;

déplacent constamment“. Oft berühren sie ihre Heimatstadt nur „pour conclure de nouveaux contrats et repartir à la saison suivante“. Mit Recht hebt Renouard die gewaltigen Strapazen hervor, denen diese Wanderhändler großen Stils sich ständig unterzogen. Ähnliches gilt zweifellos für den deutschen Wanderhändler von Rang.

¹ B. ROHWER, a. a. O., S. 16.

² MGH. Dipl. Otto I, Nr. 180; Dipl. Otto II, Nr. 119.

³ Über Duisburg vgl. F. TISCHLER, Zur Frühgeschichte der Stadt Duisburg, Forschungen und Fortschritte, Jg. 25, 1949, S. 255 ff.

⁴ Für die Handelswege verweise ich auf W. STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit, 1922, S. 80 ff., und die vorsichtigen, oft skeptischen Ausführungen von H. BÄCHTOLD, Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert, 1910, S. 143, 153 und 163. Dazu über