

(Hansf. Geschbl. 1911 S. 375) bezweifelte allerdings Hagedorn, „ob die Zeit für eine solche Aufgabe schon gekommen, ob die Kenntnis der einzelnen Stapelrechte schon weit genug gefördert ist, um eine systematische Zusammenfassung zu ermöglichen“ Heute sind diese Vorbedingungen in einem weit stärkeren Maße erfüllt, und so ist der Versuch einer erneuten Behandlung dieses Themas durchaus zu begrüßen, zumal G. noch durch ausgedehnte Archivstudien bisher unbekanntes Material zur Ergänzung herangezogen hat. In einem einleitenden Teil behandelt er die Aufgabe, Methode, Etymologie, die Literatur und die Frage nach der Entstehung stapelrechtlicher Normen. Besonders dankenswert ist die Zusammenstellung der Spezialliteratur für die einzelnen Städte. Bei der sprachlichen Untersuchung hätte G. vielleicht noch auf einige Ortsnamen, die auf „Stapel“ lauten oder mit „Stapel“ zusammengesetzt sind, eingehen können (Norder- und Süderstapel in Schleswig, Stapel in Hannover und in Westfalen, Stapelmoor in Ostfriesland). Im Lateinischen kommt außer der bei G. erwähnten *depositio* noch die Bezeichnung *depositum* vor. Der geschichtliche Teil des Werkes behandelt die Entwicklung des Stapel- und Niederlagsrechtes erstens in der Stadtwirtschaft des Spätmittelalters, zweitens in der von den Landesherren geleiteten Wirtschaft und drittens das Ende des Stapelrechts; innerhalb der einzelnen Abschnitte werden die Städte nach ihrer Lage (an der See, an den Flüssen, an den Straßen) in besonderen Gruppen zusammengefaßt. Der systematische Teil befaßt sich mit dem Normeninhalte des Stapelrechts. G. liefert hier eine genaue Untersuchung und Begriffsklärung der mannigfaltigen Einzelercheinungen, die als Stapel oder Niederlage bezeichnet wurden oder doch eng damit verbunden waren (Pflicht zur Unterbrechung der Reise, Marktzwang, Seilhaltungs- und Verkaufsrecht, Umschlagspflicht usw.). All diese einzelnen Normen sieht G. als wesentlich für das Stapel- und Niederlagsrecht an, das er dann zusammenfassend als die „vom 12. bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein nachweisbare Befugnis einer Stadt, gelegentlich auch eines Dorfes, den Handelsverkehr aufzuhalten und ihn unter Ausschluß anderer Gemeinden an sich heranzuziehen“ (S. 357), bezeichnet. Damit gibt er eine weit umfassendere Definition als Hafemann, der sich in der Hauptsache nur auf den Durchfuhrstapel beschränkte. Der abschließende Abschnitt geht vergleichsweise kurz auf die rechtlichen Verhältnisse in Italien, Frankreich, England, die skandinavischen Länder und den Osten ein. Ein Anhang bringt 180 Urkunden und Regesten, von denen ein Teil, etwa 29, bisher noch nicht oder nur fehlerhaft gedruckt war. Das Buch hat ein Sach- und Ortsregister sowie zwei Karten, auf denen die Stapelplätze der behandelten Gebiete verzeichnet sind. Zweifellos liegt der Hauptwert der Arbeit in den juristischen Untersuchungen des