

gebnisse des Buches basieren. Der Abdruck der lateinischen Texte scheint insgesamt recht gut gelungen zu sein. Gelegentlich finden sich jedoch Fehler. Hier einige Fälle, die auch ohne Nachkollation zu korrigieren waren: S. 90 Z. 19 lies *patrimoniorum* (nicht *patrimonium*); S. 235 16. Z. v. u. lies: *voluntatem camerarii* (nicht: *voluntatatem camerarium*). Die häufig erwähnte Bedrückung erfolgt nicht von Gott (*a deo*, so etwa S. 235 Z. 2, 359 Z. 10), sondern ist so stark (*adeo*), daß etc. — Das Buch ist ein wertvoller Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte einer italienischen Kommune des Spätmittelalters. Peter Herde

Bergen. Handelszentrum des beginnenden Spätmittelalters. Referate und Diskussionen des hansischen Symposions in Bergen vom 9. bis 11. September 1970, hg. vom Hansischen Geschichtsverein, bearb. von Klaus Friedland (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N. F. 17) Köln - Wien 1971, Böhlau Verlag, 55 S., mehrere Abb. im Text. — Aus Anlaß des 900-jährigen Bestehens der Stadt Bergen fand dort ein „Symposion“ deutscher und norwegischer Forscher statt, bei dem die folgenden, in einem kleinen Band vereinten Vorträge (mit Diskussionsbeiträgen) gehalten wurden: Karl-Friedrich Krieger, Die rechtlichen Voraussetzungen des Seeverkehrs in Bergen zur frühen Hansezeit (S. 1—15; Diskussion S. 16—20), analysiert Fragen des Seehandelsrechts (Frachtanspruch und Schadensausgleich bei Havarie) in vergleichender Betrachtung der Rechtsbereiche des westeuropäischen (*Rôles d'Oléron*), des skandinavischen Raumes und der Hansestädte und kommt zum Ergebnis: „In der Frage des Frachtvertragsverhältnisses ließen die altnorwegischen und hansischen Seerechtsbestimmungen, in den Fällen der Havarie und der Schiffskollision alle Seerechtskreise im Grundsatz übereinstimmende Rechtsvorstellungen erkennen, die wohl als gemeinsamer Grundstock für die gesamte Seerechtsentwicklung im Atlantik wie auch im Nord- und Ostseeraum angesehen werden können“ (S. 9 f.). — Detlev Ellmers, Schiffslandeplätze und Handelsorte im frühen Mittelalter (S. 21—36, 6 Abb.; Diskussion S. 37—40), weist einmal mehr auf die Bedeutung der sog. Einstraßenanlagen als der üblichen Form frühma. Handelsniederlassungen an Wasserstraßen hin, deren auffallende Übereinstimmung mit der Brücke von Bergen eine „direkte Kontinuität der Händlerkreise, der Handelsverbindungen, der Marktkennntnis und der benutzten Einrichtungen“ erkennen lasse. — Klaus Friedland, Kaufmannsgruppen im frühen hansisch-norwegischen Handel (S. 41—51; Diskussion S. 52—55), zeigt, daß es vor dem beherrschenden Einfluß der Hanse (seit dem 13. Jh.) besonders die Engländer waren, die im norwegischen Außenhandel eine Rolle spielten, daneben aber auch seit dem 12. Jh. Kaufmannsgruppen der Nordseeküste (namentlich aus Utrecht) nachweisbar sind, die den Lübecker Hansekaufleuten den Weg bereiteten. A. P.

Marianne Schalles-Fischer, Pfalz und Fiskus Frankfurt. Eine Untersuchung zur Verfassungsgeschichte des fränkisch-deutschen Königtums (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, 20) Göttingen 1969, Vandenhoeck & Ruprecht, 717 S., 27 Abb., 2 Faltkarten. — Frankfurt, einer der wenigen Orte Deutschlands, die sich, Brennpunkten vergleichbar, ebenso sehr der Pfalzenforschung wie Arbeiten zur Reichsgut- und Stadtgeschichte anbieten, erfährt durch Sch.-F., eine Schülerin Walter Schlesingers, eine material- und kenntnisreiche Untersuchung. In vier Kapiteln wird die Geschichte des Frankfurter Raumes von den Anfängen bis 1372, „der Entstehungsstunde der Freien Reichsstadt“ (S. 13), angegangen. Das erste Kapitel („Grundlagen“) gilt den Voraussetzungen (geographische Situation, Vor- und Frühgeschichte, älteste