

ger Beschäftigung mit der Ausgabe der Werke Dietrichs von Freiberg (gest. nach 1310) erwachsen (siehe oben S. 614), legt der Vf. im ersten Teil seiner Studie eine Sammlung sämtlicher Zeugnisse vor, die sich in irgendeiner Weise für Dietrich in Anspruch nehmen lassen. Sodann beschreibt er aufs Neue sämtliche Hss. mit Werken Dietrichs, faßt also zusammen und ergänzt, was auf die vier Bände der Opera omnia-Ausgabe verteilt auch schon zu finden war. In zwei Anhängen veröffentlicht er schließlich die letzten noch unpublizierten Briefe der bekannten Dominikaner-Briefsammlung in der Hs. Berlin, Staatsbibl. Preuß. Kulturbesitz, theol. lat. oct. 109, die Heinrich Finke 1891 der gelehrten Welt bekannt gemacht hatte; auch hier finden sich freilich Schriftstücke, die Finke schon herausgegeben hatte. Trotz solcher Überschneidungen (hinsichtlich der Dietrich-Briefe übrigens auch mit der Opera omnia-Ausgabe), deren Nutzen nicht immer einzusehen ist, wird man die vorliegende Arbeit dankbar zur Hand nehmen, weil sie einen überaus bequemen Zugang zu Werk und Person des gelehrten Dominikaners öffnet.

A. P.

Mariarosa Cortesi, Una pagina di Umanesimo in Eichstätt, QFIAB 64 (1984) S. 227–260, kann aufgrund neuer Hss.-Funde vor allem in Augsburg, Eichstätt und München ein genaueres Bild von einem frühhumanistischen Kreis in Eichstätt zeichnen, der vor allem von den dortigen Bischöfen Johann von Eich (1445–1464) und Wilhelm von Reichenau (1464–1496) sowie von deren Kanzler Johann Mendel getragen wurde und bemerkenswerte philologische und literarische Aktivitäten entfaltete.

H. M. S.

John H. Pryor, The Naval Architecture of Crusader Transport Ships. A Reconstruction of some Archetypes for Round-hulled Sailing Ships, The Mariner's Mirror 70 (1984) S. 171–219, 275–292, 363–386. – Der Vf., der bereits in derselben Zs. eine interessante Abhandlung über den Transport von Pferden zur See während der Kreuzzüge publiziert hat, erörtert hier in einer sorgfältigen Studie die Dimensionen und die Ausrüstung der während der Kreuzzüge benutzten Segelschiffe (nicht der rudergetriebenen Galeeren) nach Überresten, Abbildungen und Archivmaterial aus Italien und Frankreich. Die Schiffe mit drei Decks hatten etwa 800 metrische Tonnen, die mit 4 Decks circa 1000, wofür eine Besatzung um 100 Mann erforderlich war. Besonders interessant ist der Abschnitt über die Segelqualitäten dieser Schiffe, der auf einer intimen Kenntnis der Winde und Strömungen des Mittelmeers beruht und zeigt, wie sehr die Seefahrer dies damals mit in ihr Kalkül einbezogen.

H. E. M.

Ulrich Reinke, Frühe Turmuhrzifferblätter in Westfalen und am Niederrhein. Die öffentliche Uhr am Ende des Mittelalters, Westfalen 62 (1984) S. 245–251, macht auf noch erhaltene Turmuhrzifferblätter des ausgehenden MA als Quelle für die Bedeutung der öffentlichen Zeitmessung aufmerksam. In Westfalen und im niederrheinischen Raum werden für das 15. und 16. Jh. sieben Außenzifferblätter an Kirchen (Schermbek, Wessum [Kr. Borken], Rheine [Kr. Steinfurt], Herford), Rathäusern (Kalkar, Burgsteinfurt) und einer Hohen Schule (Arnoldinum in Burgsteinfurt) nachgewiesen, die der individuellen und präzisen Zeitorganisation dienen. Sie weisen, anders als die astronomischen Uhren, nur eine Stundeneinteilung von 1–12 auf und hatten ursprünglich nur einen Stundenzeiger. Goswin Spreckelmeyer