

medievale aus Triest präsentieren hier ihre Forschungen zu drei Perioden des Mönchtums. Die Arbeiten sind sehr quellennah, C. kommt in seinen Ausführungen sogar gänzlich ohne direkte Verweise auf die Forschung aus. Der Schwerpunkt der Studien liegt auf sprachlichen Beobachtungen: Wie sind ökonomische Zwänge oder Interessen mit der Sorge um das Seelenheil, die immateriell sein sollte, zu verbinden; welche Organisationsstrukturen liegen in den einzelnen Ordensgemeinschaften vor; welche Vorgaben gibt die Regel; wie verlief die Umsetzung der spannungsreichen Beziehungen? Anzuzeigen sind: Valentina TONEATTO, *I linguaggi della ricchezza nella testualità omiletica e monastica dal III al IV secolo* (S. 1–88). – Peter ČERNIC, *Discorso economico monastico. La polemica antisimoniaca come tentativo di razionalizzazione dei meccanismi economico-monetari* (S. 89–188). – Susi PAULITTI, *Il vocabolario economico cisterciense: Bernardo di Clairvaux ed Aelredo di Rievaulx* (S. 189–273). – Ein Namenregister ist beigelegt. C. L.

Dirk MEIER, *Seefahrer, Händler und Piraten im Mittelalter, Ostfildern 2004, Thorbecke, 191 S., zahlreiche Abb., ISBN 3-7995-04142-8, EUR 24,90.* – Das von dem Kieler Ur- und Frühgeschichtler ohne eigentlichen Apparat (aber mit einem nicht immer einsichtigen „Glossar“) vorgelegte Sachbuch scheint die renommierte und traditionsreiche deutsche Hanse- und Stadtforschung eher zufällig benutzt zu haben. Für den Ost- und Nordseeraum (es gab Seefahrer, Händler und Piraten auch anderswo im europäischen MA) werden Formen der Schifffahrt, der Schiffsbau und Fragen der Navigation vorgestellt (knapp 40 S.), dann folgen auf etwa 35 S. frühe Handelsplätze an Nord- und Ostsee (es möge dem Rezensenten nachgesehen werden, daß er den friesischen Handel als Vorläufer der Hanse hier unterrepräsentiert sieht und über den slavischen gern mehr erfahren hätte). Die Darstellung der Wikingerzüge zwischen Rus und Neufundland breitet die archäologische und Saga-Überlieferung aus, nährt aber auch manches Klischee klösterlicher Schriftquellen (25 S.). Den Schluß bilden ein Exkurs zu Wrackfunden und ein Appell, das „maritime Erbe“ zu wahren (12 S.). Davor entfallen auf die Hanse 25 S. und auf die Vitalienbrüder gut 12 Seiten. In beiden Kapiteln werden Geschichtsbilder tradiert, um deren Entzauberung sich der zitierte (aber nur mit dem Katalog von 1989) J. Bracker so sehr bemüht hat. Manches bleibt dem Rezensenten unverständlich: „Mit der Gründung der Hanse und der Steigerung des Handelsvolumens reichten Ende des 12. Jahrhunderts die bisherigen Schiffstypen nicht mehr aus“ (S. 39). Vom Kausalzusammenhang abgesehen, wird kein Hanseforscher von einer „Gründung“ der Hanse (differenzierter im Hansekapitel selbst) und schon gar nicht zu Ende des 12. Jh. sprechen. Daß Dortmund an einem schiffbaren Fluß liegen soll, kann man nicht glauben (S. 123), auch nicht, daß Adolf von Schaumburg bei der Anlage Lübecks als „Lehnsgraf“ Heinrichs des Löwen (S. 134) gelten muß. „1226 gelang es Lübeck als einer der ersten Städte, sich der Macht seines Landesherrn zu entziehen und direkt dem Kaiser unterstellt zu werden“ (S. 135). Ortsherr war damals der dänische König. Die im Titel genannten Piraten werden ebenso wenig wie die Vitalienbrüder begrifflich erläutert. Sie waren eben Seeräuber „ähnlich wie die Raubritter“ (auch über diese urteilt die Forschung heute differenzierter). Es sind städtische Quellen, aus denen frühere Forschung zum Teil den Schuß gezogen hat: „Allerlei Verbrecher, Tagelöhner,