

zusätzliche Quellen wie z. B. private Familienbücher und Privaturkunden werden herangezogen (Maria Giuseppina MUZZARELLI, S. 11–26), neben den Verhältnissen in der Stadt werden auch ländliche Praktiken untersucht (Federico PIGOZZO, S. 261–274). Nicht Fürsten und Kaufleute stehen im Vordergrund, sondern Handwerker (Rossella RINALDI, S. 29–65; Beatrice DEL BO, S. 67–90), Bruderschaften (Anna ESPOSITO, S. 151–162), aber auch Frauen (Teresa M. VINYOLES VIDAL / Carme MUNTANER I ALSINA, S. 275–306) und Unterschichten (Luciano OSBAT, S. 233–258). Geographisch dominiert Mittel- und Norditalien, aber Katalonien (VINYOLES VIDAL / MUNTANER I ALSINA), Barcelona (Carles VELA AULESA, S. 307–331), Chartres (Gérard BÉAUR, S. 333–362), England (Craig MULDREW, S. 363–382) und Kastilien (Elena María GARCÍA GUERRA, S. 407–434) werden ebenfalls behandelt. Zeitlich erstrecken sich die Untersuchungen vom späten MA bis ins 18. Jh. Die Lektüre macht deutlich, wie erfindungsreich Personen und Gruppen in vormodernen Gesellschaften vorgingen, um — trotz eines ständigen Geldmangels — erfolgreich ihren Geschäften nachzugehen und ihre Bedürfnisse zu erfüllen. Thomas Ertl

Reinhard PAULSEN, *Schifffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter. Schiffe am Beispiel Hamburgs, europäische Entwicklungslinien und die Forschung in Deutschland (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N. F. 73)* Weimar / Köln / Wien 2016, Böhlau, 1079 S., zahlr. Abb., ISBN 978-3-412-50328-4, EUR 135. – Der Kern dieser schwergewichtigen, 2014 von der Univ. Hamburg angenommenen Diss. betrifft Forschungen zu hansischen Schiffstypen, die auf den Hamburger Kämmererechnungen (1350–1500) basieren. Eine gründlichere Untersuchung und Diskussion dieses Sachverhalts ist sicherlich sehr willkommen. Die Ausführungen über die kleineren Fahrzeuge Hamburgs bilden denn auch das eigentliche Forschungsergebnis dieser Arbeit (v. a. S. 69–116, 813–853). Die reißerische Bezeichnung der Schiffstypen Schnicke und Bardese als „Seewölfe jener Zeit“ (S. 108) passt allerdings besser zu den populären maritimen Jugendbüchern der Nachkriegszeit als in eine heutige Untersuchung mit wissenschaftlichem Anspruch. Doch in mehr als befremdlicher Art und Weise ist dieses Buch zu einem monströsen Umfang von 1079 Seiten aufgebläht worden, von denen 722 den eigentlichen Text, der Rest Statistiken, Register u. ä. umfassen. Der Leser wird mit unzähligen und viel zu weitschweifigen Exkursen traktiert, u. a. zur Handels-, Wirtschafts- und Schifffahrtsgeschichte, die teilweise bis in die Antike zurückreichen. Nur drei von zahlreichen Beispielen, an denen man dieses maßlose Ausufern näher erörtern könnte, sind Ausführungen zu Cäsar und zur keltischen Schifffahrt (S. 263–287), zur Friesenproblematik (S. 367–457) oder „geschichtstheoretische Reflexionen“ (S. 572–578). Ein vom Vf. mit Hingabe gerittenes Steckenpferd ist jedoch die hansische Forschungsgeschichte seit dem 19. Jh. Nun besitzt die Verwicklung von Forschern der älteren Generation wie Schäfer und Rörig in zeitgenössische nationalistische und völkische Denkweisen, hier auf vielen Seiten angeprangert, wissenschaftsgeschichtlich nicht unbedingt Neuigkeitswert, wobei zwischen den fachlichen Verdiensten dieser historischen Forscherpersönlichkeiten und ihrer politischen Zeitgebundenheit zu differenzie-