

neue Beiträge aus dessen Feder herausgegeben. E. hat sich vor allem auf dem Feld der Erforschung ma. Schifffahrt verdient gemacht und eine Wirkkraft entwickelt, die sich weit über die Hanseforschung hinaus erstreckt. Das zeigt sich auch in dem persönlichen Geleitwort von Maik-Jens SPRINGMANN (S. IX–XVII), der die persönlichen und wissenschaftlichen Qualitäten des Jubilars würdigt. Im Mittelpunkt steht ein über 200 Seiten umfassender Aufsatz über die Entstehung und die Strukturen der Hanse (S. 1–209). Die übrigen, wesentlich kürzeren Beiträge beschäftigen sich in vorwiegend deskriptivem Stil mit der Navigation mit Hilfe des Polarsterns (S. 211–226) und des Kompasses (S. 227–234) sowie der Entwicklung von Hafenkranen (S. 235–258). Ein weiterer Beitrag nimmt das Leben auf einer Kogge in allen seinen Facetten in den Blick. Die Aussagekraft ma. Dichtung über an Bord gelebte Frömmigkeit und Kultur dürfte E. dort allerdings überstrapazieren, da er literarische Stilisierung in seine Überlegungen nicht einbezieht (S. 259–289). Ein sehr kurzer Beitrag fasst die Ergebnisse von Versuchsfahrten mit Nachbauten von Koggen zusammen (S. 291–293). Die nächsten zwei Aufsätze setzen sich mit Binnenwasserstraßen (S. 295–316) und der Terminologie der Schiffsbauteile (S. 317–362) auseinander. Der letzte Beitrag ist eine Rezension zu einem Sammelband über den Hafen Hollingstedt an der Treene (S. 363–370), dessen Auswahl für eine erneute Publikation sich dem Rezensenten nicht ganz zu erschließen vermag. Den Band beschließt eine thematisch untergliederte Bibliographie mit den Publikationen des Jubilars (S. 371–377). In seinen Zeilen zu Beginn des Bandes verteidigt Springmann E. gegen „diejenigen, die sich anscheinend eher an Personen abarbeiten als an deren Thesen“ (S. XII). Damit spielt er auf Auseinandersetzungen an, an denen sich E. und seine Kontrahenten meinungsstark und teilweise in einem für die Hanseforschung ungewohnt rauen Tonfall beteiligt hatten. Gleich der erste Beitrag zeigt allerdings, dass E. weniger ein Mann der subtilen Debatte denn der starken These ist. Das könnte zu fruchtbaren Diskussionen führen, würde E. den aktuellen Forschungsstand nicht öfter allzu leichtfertig beiseitewischen und zu Aussagen neigen, die ohne Belege in „richtig“ und „falsch“ unterteilen (z. B. S. 172). Davon zu trennen sind seine konzeptuellen Aussagen: Er entwirft ein geschlossenes, sehr individuelles – mitunter veraltet anmutendes – Bild von der Entstehung und den Strukturen der Hanse. Dabei knüpft er an überholte Sichtweisen an, die die Gotländische Genossenschaft als unmittelbare Vorläuferin der sehr viel später entstandenen Deutschen Hanse sahen. Zwischen den beiden Phänomenen skizziert E. eine unmittelbare Kontinuität. Diese begründet er mit einer thesenhaften Argumentationskette, an deren Anfang eine eigenwillige Übersetzung von „de ghemene kopman“ mit „der gemeinsame Kaufmann“ steht. Eine zweite – durchaus bedenkenswerte – vom in der Hanseforschung sonst Üblichen abweichende Perspektive ist E.s starke Akzentuierung des personellen und eine damit einhergehende geringere Gewichtung des städtischen Elements der Hanse.

Kilian Baur

Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches, hg. von Kurt ANDERMANN / Nina GALLION (Kraich-