

schlacht 1410 die oft zeitgebundenen Interpretationsweisen der eigenen Zunft darlegen. Wie sehr „patriotische Sehbrillen“ oftmals den nüchternen Blick verstellt haben, wird eindrucksvoll am Beispiel des ständischen Widerstands im 15. Jh. gezeigt, gleichzeitig aber auch die vermeintliche Zwangsläufigkeit historischer Entwicklungen am Beispiel der Krakauer Huldigung von 1525, der Säkularisation des Ordensstaates hinterfragt.

Hart geht B. mit der polnischen Adelsrepublik ins Gericht. Die Pervertierung des *liberum veto*, die grundsätzlichen Defizite des polnischen Staatsgebildes sind gleichsam die Folie für die wachsenden territorialen Erfolge der Hohenzollern in Preußen. Daß sie kühlem – unpatriotischem – Rationalismus entsprangen, dafür gelten B. die politischen Testamente als Beleg. Jedoch zeigt die Konsolidierungsphase unter Władysław IV. Wasa, dem auch Kurfürst Friedrich Wilhelm 1641 Tribut zollen mußte, daß die Entwicklung durchaus noch eine andere Wendung hätte nehmen können. Und waren nicht, allen strukturellen Gegebenheiten zum Trotz, oft Imponderabilien im Spiel – wer wollte dies bei Betrachtung des Siebenjährigen Krieges bestreiten? Ohne dessen glückhaften Ausgang sind die Teilungen Polens, die Einverleibung des späteren Westpreußen kaum vorstellbar. So erscheint die Politik der Preußenherrscher in der Darstellung etwas unscharf, wenn auch andererseits nicht zu übersehen ist, daß von Berlin und eben nicht von Königsberg die politischen Leitlinien damals ausgingen. Daß Ost- und Westpreußen in der 2. Hälfte des 19. Jhs. die industrielle Entwicklung nur unzureichend mitvollzogen, ist eine der Ursachen für die Anziehungskraft nationaler Parolen in der Spätphase der Weimarer Republik. Aber sie bieten auch eine Erklärung dafür, wie im politischen Bewußtsein sich mehr und mehr ein West-Ost-Gefälle auftrat, das selbst in militärstrategische Überlegungen einfloß. Der Schlieffenplan dürfte das bekannteste Beispiel sein. Andererseits stehen die konservativen Kräfte Preußens für den 20. Juli 1944, die Ambivalenz ihrer – und damit der preußischen – Geschichte insgesamt ist hier besonders gut zu greifen.

Der gedankenanstregende Text des Buches findet seine anschauliche Entsprechung im Bildteil. Hier wurde Wichtiges und Seltenes zusammengestellt und mit spürbarem Vergnügen am geistreichen Kurzesay kommentiert. Mit B.s Buch hat nunmehr Bruno Schumachers 1937 erstmalig veröffentlichte Gesamtdarstellung – endlich, möchte man hinzufügen – einen modernen *Nachfolger* gefunden. Der verlegerischen Betreuung, die insbesondere in den qualitativ vollen Bildreproduktionen zum Ausdruck kommt, gilt schließlich das letzte Wort der Anerkennung.

Bürstadt

Ulrich Nieß

Werner Paravicini: Die Preußenreisen des europäischen Adels. Teil 1. Teil 2. (Beihefte der Francia. Bd. 17/1.2.) Jan Thorbecke Verlag, Sigmaringen 1989, 1995. 396, 345 S., zahlr. Tab.

Es muß als glücklicher Umstand betrachtet werden, daß gerade Werner Paravicini es unternommen hat, die Preußenreisen des europäischen Adels (ca. 1320–1420) in einem groß angelegten, mehrbändigen Werk zu schildern und sie unter jedem denkbaren Aspekt zu untersuchen. Als langjähriger Mitarbeiter am Deutschen Historischen Institut in Paris und als dessen derzeitiger Direktor (seit 1993) ist er nicht nur mit der Geschichte des Deutschen Ordens in Preußen, sondern auch mit Quellen und Literatur zur spätmittelalterlichen westeuropäischen Geschichte besonders vertraut.¹ Die Aufgabe ist schwierig, vor allem wegen der sehr komplizierten Quellenlage, und zugleich

¹ Bei vorliegendem Werk handelt es sich um die überarbeitete und erweiterte Fassung seiner Habilitationsschrift, die 1982 von der Fakultät für Geschichte und Geographie der Universität Mannheim angenommen wurde.

dankbar wegen der Faszination, die von diesem bisher nur in Teilbereichen behandelten Thema ausgeht. So hat P. als erster die mühsame Arbeit auf sich genommen, die weit verstreuten Quellen zu sammeln, sie einzuordnen und auszuwerten. Die Preußenreisen sind nämlich nicht aus einer zentralen Überlieferung beim Deutschen Orden und in Preußen zu fassen, sondern die Suche mußte auf die Herkunftsländer der Kreuzfahrer und die Etappen der Reisewege ausgedehnt werden. Entstanden ist ein solides und zugleich fesselnd geschriebenes Werk, von dem man bereits jetzt – nach der Veröffentlichung der Teile 1 und 2,1 – voraussagen darf, daß es sehr lange als Standardwerk gelten wird.

Die Arbeit umfaßt mehr als der Titel aussagt. Preußen – in der „klassischen“ Zeit der Preußenreisen im 14. Jh. gleichbedeutend mit der Stadt Königsberg – war nämlich nur eine Etappe, Ausgangspunkt der „Litauerreisen“, der kriegerischen Heerfahrten gegen die bis 1386 noch heidnischen Litauer. Die Litauerreise war sozusagen die Verlängerung der Preußenreise, ihr eigentliches Ziel, zu dessen Erreichung Vermögen und manchmal auch das Leben geopfert wurde. Sie war für den europäischen Adel das vornehmste Mittel, um Ruhm und Ehre zu erlangen. Dieses Phänomen von gesamteuropäischer Bedeutung ins rechte Licht gerückt zu haben, ist das Verdienst P.s. Unter dem Druck der sehr aktiven polnischen Deutsch-Ordens-Forschung ist nämlich seit dem Zweiten Weltkrieg die „litauische Komponente“ im gesamten Ordenskomplex ziemlich an den Rand gedrängt und die deutsch-polnische Geschichte etwas einseitig in den Vordergrund gerückt worden.

Im ersten Teil befaßt sich P. mit der eigentlichen „Preußenreise“ – der Reise hin und zurück nach Königsberg und dem Aufenthalt dort –, während er sich im ersten Band des zweiten Teils der „Litauerreise“ widmet. Sie wird in den zeitgenössischen Quellen und auch von P. einfach „Reise“ genannt. In der in Arbeit befindlichen zweiten Hälfte von Teil 2 sollen die Motive für und gegen die Preußenfahrt erörtert und eine allgemeine Zusammenfassung gegeben werden. Ein dritter Teil wird Quellentexte, Zusammenstellungen und Listen enthalten. Der alles erschließende Index mit Abbildungen, Karten, Plänen etc. wird vermutlich in einem eigenen Band enthalten sein (vgl. T. 2,1, Vorwort). Auf die numerierten Dokumente im dritten Teil wird von Anfang an hingewiesen. Diese Lösung trägt zur Entlastung des Anmerkungsapparats bei. Die kleine Ungelegenheit, daß die Quellenbelege erst später eingesehen werden können, ist bei einem so groß angelegten Werk in Kauf zu nehmen.

Die Quellen zur Geschichte der Preußenreisen „fließen nicht an der Oberfläche“ (T. 1, S. 17). Die wichtigsten sind acht Reiserechnungen (sechs aus den Niederlanden, zwei aus England), von denen die beiden inhaltsreichsten, diejenigen des Johann von Blois von 1362–1363 und 1368–1369, hier erstmals für die Preußenreisen ausgewertet werden. Diese Rechnungen sowie Berichte von Peter Suchenwirt über die „Reise“ Herzog Albrechts III. von Österreich vom Jahr 1377 und von Guilbert de Lannoy über seine eigene Preußenreise 1413–1414 erlauben es, Teilnehmerlisten und Itinerare aufzustellen und die Reisenden auf ihrer Fahrt Tag für Tag zu beobachten. Andere wertvolle Quellengruppen sind Wappenbücher (wie „Gelre“ und „Bellenville“), Stadtrechnungen, in denen manchmal Ehrenwein und Geleit² für durchziehende Kreuzfahrer verzeichnet sind, und Fürstenrechnungen, von denen lediglich die Hauptrechnungen der Herzöge von Burgund nahezu lückenlos erhalten blieben. Die berühmte Ehrenschlichte von 1385 beruht wie so vieles andere auf zufälliger Überlieferung.

Nach der Einführung im Teil 1, in der Quellen und Literatur sowie der Aufbau der Arbeit erörtert werden, folgt im zweiten Kapitel die chronologische Einordnung des

² Dazu ULRICH MÜLLER: Das Geleit im Deutschordensland Preußen (Veröff. aus den Archiven Preuß. Kulturbesitz, Beiheft 1), Köln u. a. 1991.

Phänomens. Die Kapitel drei und vier sind den Teilnehmern gewidmet: Woher sie kamen³, welchen Ranges und Alters sie waren und wie viele es gewesen sein mögen. Im fünften Kapitel wird der manchmal abenteuerliche Verlauf der Reise auf dem See- oder Landweg, im sechsten der Aufenthalt in Preußen beschrieben.

Der zweite Band umfaßt nur zwei Kapitel, den Kern der Untersuchung: die „Reise“, also die Kriegsfahrt nach Litauen, und die Finanzierung der Preußen- und Litauerreisen. Anhand der Quellen zeichnet P. ein abgerundetes, facettenreiches und anschauliches Bild der „Reisen“ unter Heranziehung und in Auseinandersetzung mit der bisherigen Forschung. Vor dem Hintergrund einer kurzen Darstellung Litauens im 14. Jh. geht der Vf. auf die geographischen und klimatischen Voraussetzungen, auf Sommerreise und Winterreise und die verschiedenen Reisetypen ein. Er klassifiziert sie als Verheerungsfeldzüge (am häufigsten vorkommend, oft im Winter durchgeführt und deshalb in Westeuropa als „typische“ Litauerfahrt angesehen), Belagerungen (meist im Sommer, weil dann schweres Gerät auf dem Wasserweg transportiert werden konnte), Baureisen (u. a. Errichtung einer Burgenkette den Flußlauf der Memel entlang), Schlachten (recht selten), schließlich „Landwehr“ und „Geschrei“, an denen sich Preußenfahrer ebenfalls gelegentlich beteiligten und die dem Schutz des Ordenslandes vor Angriffen dienen sollten.

Detailliert schildert P. dann die verschiedenen Aspekte des Ablaufs der „Reisen“, beginnend mit der sorgfältigen Planung in Form von sog. „Ausrichtungen“. Er beschreibt die Ausrüstung an Nahrungsmitteln, an Zelten und Hütten, Kleidung und Waffen etc., behandelt die Transporte per Schiff und/oder mit Hilfe von Last- und Zugpferden auf Saumsätteln oder in Schlitten und Wagen, geht auf die Mannschaften und die Kundschaft oder Aufklärung ein und gibt eine gelungene Darstellung der oft sehr mühsamen und gefährlichen Durchquerung der Wildnis, welche das Ordensland von den litauischen Siedlungsgebieten trennte. Diese waren zumeist das Ziel der „Reise“, galt es doch, den Gegner durch Verheerungen zu schädigen und zu schwächen. In den Abschnitten „Bei den Heiden“ und „Beute“ (S. 95–110) setzt sich der Vf. mit dieser für das heutige Verständnis höchst inhumanen und grausamen, in der damaligen Zeit jedoch geläufigen Art der Kriegsführung objektiv auseinander. Dabei widmet er sich vor allem der bis in die jüngste Zeit tabuisierten Frage, was mit den Tausenden von Kriegsgefangenen auf beiden Seiten geschah.⁴ Es folgen Abschnitte über „Kälte, Hunger, Gefahr und Tod“ und über höfisches Leben, denn trotz der Strapazen der „Reise“ wurde die adelige Lebensweise möglichst gepflegt. Sodann geht er auf die Rolle der Preußenfahrer im Ordenssheer ein und erörtert dabei auch Probleme, die mit dem Georgsbanner und dem Marienbanner zusammenhängen. Die Führung des ersteren wurde von den Deutschen als altes Privileg betrachtet, während das Marienbanner öfter nicht-deutschen Kreuzfahrern anvertraut wurde.

Mit dem Kapitel über die Finanzierung hat P. eine weitere Pionierleistung vollbracht, denn die von ihm herangezogenen Quellen, allen voran die Reiserechnungen, sind bislang gar nicht oder nur in sehr geringem Umfang für die Wirtschaftsgeschichte genutzt worden. Anhand von annähernd hundert ermittelten Transaktionen zeichnet er ein aufschlußreiches Bild von dem Finanzierungssystem der Preußenfahrten, die grundsätzlich „ökonomische Verlustgeschäfte“ waren. Wegen der sehr hohen Kosten konnten sich zumeist nur wenige Fürsten, Grafen und Herren eine solche Reise als „Selbstzahler“ lei-

³ Der ostdeutsche Adel ist aus der Untersuchung ausgespart (T. 1, S. 48).

⁴ Siehe dazu auch SVEN EKDAHL: *The Treatment of Prisoners of War during the Fighting between the Teutonic Order and Lithuania*, in: *The Military Orders. Fighting for the Faith and Caring for the Sick*, ed. by M. BARBER, Aldershot 1994, S. 263–269.

sten; dem niederen Adel blieb nichts anderes übrig, als sich als Söldner zu verdingen. Ohne Kredite und Anleihen kam nur der sehr reiche Graf von Derby während seiner beiden Kreuzfahrten 1390/91 und 1392/93 aus. Die verschiedenen Möglichkeiten, vor und während der Fahrt Gelder aufzutreiben, werden eingehend erörtert. Eine wichtige Rolle spielte dabei der Orden selbst, der sich an das kanonische Zins- und Wucherverbot hielt und günstig Geld zur Verfügung stellte, andererseits durch die Differenz zwischen gewogenem und gezähltem Geld und dadurch entstandene Wiegeverluste bis zu 3% Gewinn erzielen konnte (S. 269–272). Auch mußten die Preußenfahrer Wechselverluste durch die verschiedenen Währungen hinnehmen. Interessant ist die Feststellung, daß hohe Summen, die ihnen von preußischen Kaufleuten geliehen wurden, mit großer Wahrscheinlichkeit aus den Kassen des Ordens stammten: Der Orden verlangte vom Schuldner, daß er solvente Kaufleute finde, die nach außen als Gläubiger auftraten, das Risiko trugen und das Geld in Preußen zurückzahlten; sie selbst erhielten ihr Geld in Brügge (S. 245f.). So gab es eine Kreditlinie zwischen Preußen und dem Finanzplatz Brügge, dem großen Rückzahlungszentrum für ganz Westeuropa (S. 279–299). Die Rolle Lübecks dagegen war in diesem Zusammenhang erstaunlich gering. Für das Ordensland Preußen und namentlich für dessen Städte bedeuteten die Ausgaben der „Gäste“ einen sehr wichtigen Wirtschaftsfaktor, von dem man vor allem in Königsberg enorm profitiert hat: „Das außerordentliche an der Königsberger Entwicklung ist ohne die Litauerfahrten und damit die Preußenreisen nicht zu erklären“ (S. 313).

In seiner Darstellung bedient sich P. oft der tabellarischen Form, was zur Entlastung und Bereicherung des Textes führt. Als Beispiele seien die vielen Verzeichnisse über die Preußenfahrer im Teil 1 und im Teil 2 die 21 Seiten umfassende Tab. 49 mit über 300 preußischen und livländischen Kriegsexpeditionen nach Litauen 1305–1409 genannt. Kritisch kann bemerkt werden, daß man in der Tab. 75 über die „Großausgaben des Deutschen Ordens 1310–1413“ die Soldzahlungen der Jahre 1409–1411 vermißt. Nach den Berechnungen von Jürgen Sarnowsky betrugen sie mindestens 226548 pr. Mark.⁵

Paravicinis Arbeit ist eine bemerkenswerte wissenschaftliche Leistung, die den Fachmann und den Laien gleichermaßen anspricht.

Berlin

Sven Ekdahl

⁵ JÜRGEN SARNOWSKY: Die Wirtschaftsführung des Deutschen Ordens in Preußen (1382–1454) (Veröff. aus den Archiven Preuß. Kulturbesitz, Bd. 34), Köln u. a. 1993, S. 406.

Elity mieszczańskie i szlacheckie Prus Królewskich i Kujaw w XIV–XVIII wieku. [Bürgerliche und adlige Eliten des Königlichen Preußen und Kujawiens im 14.–18. Jh.] Zbiór studiów redakcją Jacka Staszewskiego. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Toruń 1995. 137 S., deutsche Zufass. der Beiträge.

Der vorliegende Sammelband beruht auf den Ergebnissen eines Doktorandenforums, das den Elitebildungsprozessen im Königlichen Preußen und in Kujawien gewidmet war. Die Untersuchungen, die großen Nutzen für die Stadtgeschichtsforschung haben, betrafen die Elite Danzigs, Elbings und Thornes.

Am Anfang steht der Beitrag von Roman Czaja über das Patriziat der Thorner und der Elbinger Altstadt im Mittelalter. Ausgehend von einer kritischen Analyse der wissenschaftlichen Literatur, will der Vf. nachweisen, daß die Benutzung des Begriffs „Patriziat“ bei den großen westpreußischen Städten berechtigt ist. Die wichtigsten Voraussetzungen für die Bildung dieser Elite waren politische Privilegierung, gesellschaftliche Exklusivität und Besitz von Vermögen. Bis in die 1380er Jahre waren persönliche Verdienste, Qualifikation und Vermögen ausreichende Grundlagen für eine politische Kar-