

schungsanstalt der Bundeswehr für Wasserschall- und Geophysik, sodann *H. Gießler* die Entwicklung des Radars mitsamt den Kriegs- und Nachkriegserfahrungen in Marine und Handelsschiffahrt und – ganz ausgezeichnet – *Th. Hurtz* Leben und Dichtung Josef Conrads, des aus Polen stammenden englischen Interpreten des weiten Themas Mensch, Schiff und Meer. Ein Fremdkörper, vielleicht ein Experiment, jedenfalls aber ein Mißgriff in den doch recht konservativen Bänden von „Schiff und Zeit“ ist Kapitän *Kurt Gerdaus* Beitrag über die Ozeane als Selbstmordstraßen der Trimmer: Daß Trimmer auf den Dampfern mit Kohlefeuerung kein leichtes Dasein hatten, ist bekannt. Und daß dieses Thema einmal angepackt wird, ist aner kennenswert. Man kann aber nicht Berichte von Seeamtsverhandlungen, Zitate aus Travens „Totenschiff“, einen Längsschnitt des Hapagdampfers „Deutschland“ (1900), von dem keine Unfälle angeführt werden, und unbewiesene Behauptungen miteinander vermengen. Das ergibt keine wissenschaftliche Untersuchung, sondern linksextreme Dichtung. Das ist um so unerfreulicher, als eine Öffnung von „Schiff und Zeit“ hin zum Dasein an Bord durch solche Beiträge gefährdet werden kann. Dabei ist die verstärkte Hinwendung zur Handelsschiffahrt, zu den Reedereien und ihren wirtschaftlichen Problemen, zu den Häfen im Binnenland und an der Küste im Inland wie im Ausland durchaus wünschenswert, denn deutsche Schiffahrt gibt es ja nicht nur als öffentlichen Dienst. Sehr deutlich sieht das *Jochen Brennecke*, der im einleitenden Aufsatz des Bandes 6 auf die Vielseitigkeit der Schiffahrts- und Marinegeschichte hinweist und eine eindrucksvolle Liste von Themen vorstellt, über die man etwas veröffentlichen sollte. Wünschen wir ihm, daß es ihm und seinen Freunden gelingt, dieses Programm nach und nach zu verwirklichen.

W. K.

Bei *Walter Stein*, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit (unveränd. reprograf. Nachdr. d. v. *Otto Held* aus dem Nachlaß hrsg. Ausgabe Berlin 1922. Darmstadt (Wissenschaftliche Buchgesellschaft) 1977. VIII, 383 S.), handelt es sich um einen Torso. Stein (gest. 1920) hat die großangelegte Arbeit nicht vollenden und nur das 10. bis 12. Jahrhundert behandeln können. Dennoch ist es das einzige umfassende Werk zu diesem Thema und trotz mancher jüngerer Einzelstudien bislang nicht überholt. Beruhend auf einer systematischen und erschöpfenden Sammlung aller handels- und verkehrsgeschichtlich wichtigen Hinweise in der urkundlichen und darstellenden Überlieferung des Mittelalters, ist das Buch eine Fundgrube nicht nur für den Wirtschaftshistoriker. Ob man sich für die Nachrichten über einen bestimmten Handelsplatz oder über Umfang und Art des Verkehrs mit außerdeutschen Gebieten interessiert, ob man sich über die Unterschiede von Wochen- und Jahrmärkten, über Brückenpolitik, Zollwesen oder Sklavenhandel orientieren will – ein ausführliches Inhaltsverzeichnis und ein Orts- und Personenindex machen das Buch zu einem sehr nützlichen Nachschlagewerk. Die Bedeutung der zahlreichen Erwähnungen Hamburgs als Marktort liegt weniger in der Darstellung der bekannten Tatsachen als vielmehr in der Möglichkeit der Zusammenschau und des Vergleichs mit Zuständen und Entwicklungen in anderen Städten. Bemerkenswert ist die gründliche Analyse der handels- und verkehrsgeschichtlichen Nachrichten im Werk Adams von Bremen (S. 126–147).

Hans Wilhelm Eckardt

*Wolfram Claviez*, Der Hamburger Konvoikapitän B. J. Karpfanger und seine Zeit. Hamburg (Herbsthefte des Germanischen Lloyd) 1977. 15 S. – In dem erstmalig veröffentlichten Informationsblatt des Germanischen Lloyd, das von