



>> Der **HGV** im Internet

Liebe Benutzerinnen und Benutzer,

der Hansische Geschichtsverein e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, schrittweise hansische Literatur im Internet der Forschung zur Verfügung zu stellen. Dieses Buch wurde mit Mitteln des Vereins digitalisiert.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Der Hansische Geschichtsverein e.V. dankt Autor und Verlag für die Möglichkeit, ein Digitalisat im Netz bereitstellen zu dürfen. Bitte beachten Sie die Grenzen des Urheberrechtes und eine wissenschaftlich korrekte Zitierweise.

Mit freundlichen Grüßen,

der Vorstand

STUART JENKS

ENGLAND
DIE HANSE UND PREUßEN
HANDEL UND DIPLOMATIE
1377-1474

TEIL I: HANDEL



1992

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

VI C 1741 Bd. I 646/92 c

QUELLEN UND DARSTELLUNGEN ZUR HANSISCHEN GESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

NEUE FOLGE / BAND XXXVIII TEILE 1-3



1992

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

STUART JENKS

ENGLAND

DIE HANSE UND PREUßEN

HANDEL UND DIPLOMATIE

1377-1474

TEIL I: HANDEL



1992

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

HM 05/Q# 300 y 53 -1

Als Habilitationsschrift auf Empfehlung des
Fachbereichs Geschichtswissenschaften der Freien Universität Berlin
gedruckt mit Unterstützung der
Deutschen Forschungsgemeinschaft

ENGLAND
DIE HANSE UND PREUßEN
HANDEL UND DIPLOMATIE
1377-1474

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Jenks, Stuart:

England, die Hanse und Preußen : Handel und Diplomatie ; 1377 - 1474 /
Stuart Jenks. - Köln ; Wien : Böhlau.

(Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte ; N.F., Bd. 38)

ISBN 3-412-00990-3

NE: GT

Teil 1. Handel. - 1992

Teil 2. Diplomatie. - 1992

Teil 3. Anhänge. - 1992

Copyright © 1992 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Köln
In Kommission

Alle Rechte vorbehalten

Ohne schriftliche Genehmigung des Verlags ist es nicht gestattet, das Werk unter Verwendung mechanischer, elektronischer und anderer Systeme in irgendeiner Weise zu verarbeiten und zu verbreiten. Insbesondere vorbehalten sind die Rechte der Vervielfältigung - auch von Teilen des Werkes - auf photomechanischem oder ähnlichem Wege, der tontechnischen Wiedergabe, des Vortrags, der Funk- und Fernsehendung, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, der Übersetzung und der literarischen oder anderweitigen Bearbeitung.

Satz: Samisdat

Gesamtherstellung: Weihert-Druck, 6100 Darmstadt

Printed in Germany

ISBN 3-412-00990-3



INHALT

TEIL I: HANDEL

Inhalt	V
Abkürzungen	XII
Vorwort	XV
Einleitung	XVII
I Der hansische Englandhandel: Problemstellung und Überblick	1
1 Problemstellung	1
2.1 Die englischen Zollakten	5
2.2 Das englische Zollsystem	6
3 Quellenwert der Particulars of Account	14
4 Die Abrechnung der Zöllner beim Exchequer	18
5.1 Die erste Poundage-Befreiung (1431-1434)	21
5.2 Die zweite Poundage-Befreiung (1437-1447)	24
5.3 Die dritte Poundage-Befreiung (1449-1461)	27
6 Sonstige Möglichkeiten der Schätzung des hansischen Englandhandels	33
7 Zusammenfassung	37
II Der hansische Englandhandel: Die seriellen Quellen: Der Tuchexport ...	39
1 Methodische Probleme	39
2 Überblick	55
3 Erste Phase: 2-14 Richard II. (1378/9-1390/1)	66
4 Die zweite Phase: 15 Richard II.-3 Heinrich IV. (1391/2-1401/2)	71
5 Die dritte Phase: 4 Heinrich IV.-8 Heinrich V. (1402/3-1420/1)	77
1.1 Hansische Tuchexporte in die Ostseegebiete in Phase III	78
1.2 Messeorientierte hansische Tuchexport in Phase III	82
2.1 Venezianische Tuchexporte in Phase III	88
2.2 Genuesische Tuchexporte in Phase III	91
3.1 Englische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase III	92
3.2 Messeorientierte englische Tuchexporte in Phase III	95
3.3 Einheimische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase III	96
4 Zusammenfassung der Entwicklungen in Phase III	98
6 Die vierte Phase: 9 Heinrich V.-14 Heinrich VI. (1421/2-1435/6)	99
1.1 Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase IV	101
1.2 Messeorientierte hansische Tuchexporte in Phase IV	103
2.1 Venezianische Tuchexporte in Phase IV	118
2.2 Genuesische Tuchexporte in Phase IV	122
3 Englische Tuchexporte in Phase IV	123
3.1 Englische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase IV	124

3.2 Messeorientierte englische Tuchexporte in Phase IV.....	130
3.3 Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase IV.....	135
4 Zusammenfassung	138
7 Die fünfte Phase: 15-26 Heinrich VI. (1436/7-1447/8).....	140
1.1 Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase V.....	141
1.2 Messeorientierte hansische Tuchexporte in Phase V.....	145
2.1 Venezianische Tuchexporte in Phase V.....	148
2.2 Genuesische Tuchausfuhren in Phase V.....	153
3 Englische Tuchexporte in Phase V.....	156
3.1 Englische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase V.....	156
3.2 Messeorientierte englische Tuchexporte in Phase V.....	158
3.3 Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase V.....	164
4 Zusammenfassung	167
8 Die sechste Phase: 27 Heinrich VI.-13 Edward IV. (1448/9-1473/4)....	169
1.1 Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase VI.....	170
1.2 Messeorientierte hansische Tuchexporte in Phase VI.....	176
2.1 Die venezianischen Tuchexporte in Phase VI.....	191
2.2 Genuesische Tuchexporte in Phase VI.....	209
3.1 Englische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase VI.....	217
3.2 Messeorientierte englische Tuchexporte in Phase VI.....	224
3.3 Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase VI.....	245
4 Zusammenfassung	252
9 Rückblick und Ausblick	255
III Der hansische Handel mit England	257
1.1 Die Zollabrechnungen (Particulars of Account).....	257
1.2 Die Quellen: Die Enrolled Customs Accounts (PRO, E356).....	259
2 Methodische Überlegungen.....	260
3.1 London	267
3.2 Ipswich.....	271
3.3 Lynn	276
3.4 Boston.....	279
3.5 Hull	283
3.6 Die anderen Zollbezirke	287
4 Zusammenfassung und Schlußfolgerung	289
IV Die Periodizität des hansischen Englandhandels.....	304
1 Die Lenkung der Schifffahrt	305
2 Die kontinentalen Messen	320
3 London	330
1 London, 11-13 Edward IV. (1471/2-1473/4).....	332
2 London: 29.9.1473-26.5.1474.....	334
3 London: 4.8.1472-29.9.1473.....	334
4 London: 29.9.1471-4.8.1472.....	335
5 London: 29.9.1463-27.1.1464.....	336
6 London: 16.10.1462-2.7.1463.....	337
7 London: 20.5.-16.10.1462.....	337
8 London: 29.9.1461-20.5.1462.....	338
9 London: 1.9.1458-20.10.1458.....	338

10 London: 26.1.-29.9.1446.....	339
11 London: 29.9.1439-29.9.1440.....	339
12 London: 29.9.1438-29.9.1439.....	339
13 London: 29.9.1437-29.9.1438.....	342
14 London: 29.9.1435-29.9.1436.....	342
15 London: 29.9.1432-29.9.1433.....	343
16 London: 29.9.1431-13.3.1432.....	344
17 London: 29.9.1429-29.9.1430.....	344
18 London: 29.9.1428-29.9.1429.....	345
19 London: 29.9.1426-19.2.1427.....	345
20 Allgemeine Bemerkungen zu den frühen Londoner Zollakten..	345
21 London: 29.9.1420-29.9.1421.....	349
22 London: 23.3.-29.9.1410.....	353
23 London: 24.11.1400-10.4.1401.....	354
24 London: 29.9.1390-29.9.1391.....	354
25 London: Zusammenfassung	355
26 Zusammensetzung der hansischen Londonfahrerschaft	357
4 Die Londoner Außenhäfen: Sandwich und Ipswich.....	364
1 Sandwich.....	365
2 Ipswich.....	372
5 Yarmouth.....	403
6 Lynn	417
7 Boston.....	424
8 Hull	432
9 Zusammenfassung und Schlußfolgerungen	438

TEIL II: DIPLOMATIE

Inhalt	V
V Die diplomatischen Beziehungen zwischen der Hanse und England	
1368-1474	473
1 Das anglo-hansische diplomatische Verhältnis bis 1377	474
2 Die diplomatischen Beziehungen (1377-99).....	484
1 Der Privilegienstreit (1377-1380).....	486
2 Die Schadenersatzforderungen (1380-88).....	493
3 Der Zollstreit (1382-88).....	498
4 Die Folgen des Vertrags von Marienburg (21.8.1388)	500
5 Der Subsidienstreit bis 1399	508
6 Schaden und Schadenersatz (1391-98).....	517
3 Die Wende (1399-1409)	521
1 Die preußische Englandfeindlichkeit (1399-1404).....	523
2 Lübeck spielt die burgundische Karte (1404-7)	529
3 Die Einigung (1407-9).....	539
4 Die Debatten über den Vertrag von London (1410-34)	549
1 Die Forderungen des Englischen Kaufmanns (1410-31)	550
2 Der Poundage-Streit (1410-31)	571
3 Der Poundage-Streit und die anglo-hansische Krise (1431-4).....	575

5 Die anglo-hansischen Verhandlungen und der Vertrag von London (1434-8).....	588
1 Die anglo-hansischen Verhandlungen (1434-7).....	589
2 Der Vertrag von London (22.3.1437).....	600
3 Nachwehen (1437-8).....	618
6 Die Auseinandersetzungen über den Vertrag von London (1438-47).....	623
1 Die innerpreußischen Debatten (1438-9).....	623
2 Englischer Kaufmann, König und Kronrat (1440-1).....	631
3 Englischer Kaufmann und Parlament (1442-7).....	639
7 Die Zeit der Verhandlungen (1447-56).....	655
1 Die anglo-preußischen Verhandlungen (1447-9).....	660
2 Die Kaperung der Baienflotte (1449-50).....	668
3 Der Lübecker Alleinkrieg gegen England (1450-3).....	678
4 Denouement (1454-6).....	694
8 Die letzten Jahre bis zum Frieden von Utrecht (1456-74).....	697
1 Der Privilegienstreit (1461-7).....	700
2 Die Krise von 1468 und der Kölner Sonderweg.....	710
3 Seekrieg und Verhandlungen zu Utrecht (1469-74).....	719
VI Ergebnisse und abschließende Betrachtungen.....	737
Bibliographie.....	746
Ungedruckte Quellen.....	746
Gedruckte Quellen.....	752
Literatur.....	777
Personenverzeichnis.....	809
Ortsverzeichnis.....	821
Sachverzeichnis.....	828

TEIL III: ANHÄNGE

Inhalt.....	V
1 Die hansischen Englandfahrer, 1377-1474.....	847
2 Der hansische Englandhandel: Die Zollakten.....	983
London.....	985
Ipswich.....	997
Yarmouth.....	1008
Lynn.....	1017
Boston.....	1024
Kingston-upon-Hull.....	1034
Newcastle-upon-Tyne.....	1044
Sandwich.....	1051
Southampton.....	1064
Chichester.....	1071
Exeter/Dartmouth.....	1072
Plymouth/Fowey.....	1072
Bristol.....	1073
3 Messe- und Ostseeorientierung im hansischen Englandhandel.....	1076
London.....	1076
Sandwich.....	1096

Ipswich.....	1102
Yarmouth.....	1109
Lynn.....	1116
Boston.....	1125
Hull.....	1139
4 Herkunft der Schiffe im hansischen Englandhandel 1377-1474.....	1149
London.....	1150
Sandwich.....	1191
Ipswich.....	1197
Yarmouth.....	1205
Lynn.....	1215
Boston.....	1227
Hull.....	1245
5 Hansekaufleute in Yarmouth nach den Court Rolls.....	1258

KARTE

Die englischen Zollbezirke mit ihren Haupthäfen im 15. Jh.....	8
--	---

TABELLEN

1 Parlamentarische Poundage-Bewilligungen, 1377-1474.....	9-11
2 Aufschlüsselung der Tuchexporte der 'sonstigen Ausländer': 1420-1445.....	43-4
3 Tuchausfuhren der 'sonstigen Ausländer' über Sandwich.....	45
4 Die Phaseneinteilung des Tuchexports.....	56
5 Exporte des englischen Tuches: 1378/9-1473/4.....	62-4
6 Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase III.....	78
7 Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase IV.....	101
8 Einheimische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase IV.....	124
9 Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase IV.....	136
10 Entwicklung des Exports englischer Tücher in Phase IV.....	140
11 Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase V.....	141
12 Tucherwerb der Venezianer in London, 1439/40-1442/3).....	150
13 Preise englischer Tuchsorten in London und der Levante.....	152
14 Englische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase V.....	157
15 Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase V.....	165
16 Entwicklung des Exports englischer Tücher in Phase V.....	169
17 Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase VI.....	171
18 Korrelations- und Determinationskoeffizienten des messeorientierten Tuchexports 1448/9-1482/3.....	188
19 Aufteilung des einheimischen Tuchexports über London, 1-13 Edward IV. (1461/2-1473/4).....	189
20 Tuchexporte der Lieferanten der Kölner über London, 1-13 Edward IV.....	190
21 Entwicklung des Wollexports, 33-35 Heinrich VI. (1454/5-1456/7).....	199
22 Tuchexport der sonstigen Ausländer über London, 11-13 Edward IV. (1471/2-1473/4).....	207
23 Einheimische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase VI.....	218

24	Einheimische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase VI.....	246
25	Entwicklung des Tuchexports in Phase VI.....	254
26	Durchschnitts- und Mittelpreise von Wachs pro <i>quintall</i> (100 lb bzw. 45,36kg).....	262
27	Durchschnitts- und Mittelpreise eines exportierten Normtuchs	263-4
28	Der hansische Englandhandel	290
29	Der einheimische Handel, 1436/7-1467/8.....	294
30	Der englische Außenhandel, 1436/7-1467/8	294
31	Anteile der englischen, hansischen und sonstigen ausländischen Kaufleute am englischen Außenhandel, 1436/7-1467/8	295
32	Der Lübecker Außenhandel, 1379, 1381 und 1383/4.....	303
33	Hansische Konvoibildungsvorschriften	314-5
34	Die hansische Segelatio	315-7
35	Die Mißachtung der Winterlage durch hansische Londonfahrer.....	319
36	Die Termine der kontinentalen Messen	321
37	Hansische Einfuhren nach London aus dem Ostseegebiet und aus den Niederlanden.....	347
38	Zusammensetzung der hansischen Londonfahrerschaft	359-63
39	Zusammensetzung der hansischen Sandwichfahrerschaft.....	368-70
40	Zusammensetzung der hansischen Ipswichfahrerschaft.....	377-9
41	Färbemittelleinfuhren nach Ipswich und Colchester.....	382
42	Tuchexporte über den Zollbezirk Ipswich	383
43	Kölnler als Färbe- und Beizmittellieferanten und Tuchabnehmer im Zollbezirk Ipswich	384
44	Zusammensetzung der hansischen Yarmouthfahrerschaft	408-10
45	Zusammensetzung der hansischen Lynnfahrerschaft	421-3
46	Zusammensetzung der hansischen Bostonfahrerschaft.....	427-30
47	Zusammensetzung der hansischen Hullfahrerschaft	435-7
48	<i>Summe recepte</i> aus der Erhebung von Tunnage und Poundage im Londoner Zollbezirk.....	455
49	<i>Summe recepte</i> aus der Erhebung von Tunnage und Poundage in Lynn und Hull, 20-22 Richard II. (1396/7-1398/9).....	469
50	Außenhandelsumsätze in Danzig und Lynn/Hull	461
51	Herkunft der Stalhofbewohner.....	563

GRAPHIKEN

1	Tuchexporte der sonstigen Ausländer über Sandwich: 1422/3-1460/1.....	47
2	Tuchausfuhren der sonstigen Ausländer über Sandwich, 1413/4-1460/1.....	47
3	Tuchexport 1378/9-1470/1	57
4	Anteil der Hanse am Tuchexport in Prozent, 1378/9-1460/1.....	59
5	Die Konkurrenten der Hanse: Anteile in Prozent, 1378/9-1470/1.....	59
6	Gesamteinnahmen der Krone aus der Tuchzollerhebung in London von Engländern und nichthansischen Ausländern, 1378/9-1400/1.....	71
7	Hansische Tuchexporte, 1378/9-1473/4.....	73
8	Tuchexporte auf die Messen, 27 Heinrich VI.-22 Edward IV. (1448/9- 1482/3).....	188
9	Tuchexporte auf die kontinentalen Messen in Phase VI.....	225

10	Tuchexporte über London und gesamte Ausfuhren, 1461/2-1493/4	234
11	Einheimische Tuchexporte, 1461/2-1493/4.....	235
12	Tuchexport, 1497/8-1543/4	236
13	Der hansische Londonhandel, 1436/7-1467/8, nach der Differenzberechnungsmethode	268
14	Der hansische Ipswichhandel, 1436/7-1467/8, nach der Differenzberechnungsmethode.....	272
15	Der hansische Lynnhandel, 1436/7-1467/8, nach der Differenzberechnungsmethode	277
16	Der hansische Bostonhandel, 1436/7-1467/8, nach der Differenzberechnungsmethode.....	280
17	Der hansische Hullhandel, 1436/7-1467/8, nach der Differenzberechnungsmethode	284
18	London: Orientierung der Importe und Exporte	333
19	Sandwich: Orientierung der Importe und Exporte	366
20	Ipswich: Orientierung der Importe und Exporte.....	373
21	Yarmouth: Orientierung der Importe und Exporte.....	404
22	Tuchexporte über Yarmouth, 1399/1400-1473/4.....	416
23	Lynn: Orientierung der Importe und Exporte.....	419
24	Boston: Orientierung der Importe und Exporte	425
25	Hull: Orientierung der Importe und Exporte.....	433
26	Das potentielle Englandgeschäft.....	453
27	Summe recepte aus der Erhebung von Tunnage und Poundage in London, 1371/2-1421/2	456
28	Hansische Tuchexporte, 1378/9-1473/4.....	463
29	Hansische und englische Tuchexporte über London und Außenhäfen, 1404/5-1473/4	465
30	Hansische und englische Tuchexporte über Boston, 1404/5-1473/4.....	467
31	Hansische und englische Tuchexporte über Lynn und Hull, 1404/5- 1473/4	470
32	Lynn und Hull: Einheimische und hansische Tuchexporte, 1370/1- 1403/4	513
33	Boston: Einheimische und hansische Tuchexporte, 1370/1-1403/4	516
34	Hansische Verluste an englische Auslieger, 1383-1406	525

ABKÜRZUNGEN

ø	Arithmetischer Durchschnitt
Appendix A, B..to Rymer's Foedera	Charles P. COOPER, Report on Rymer's Foedera, Appendices A-E, 3 Bde., London 1836
ARA	Algemene Rijksarchief, Brüssel
BAKER	J.H. BAKER, An Introduction to English Legal History, London 2 1979
BDM BDH	Bei PRO, E 159, die <i>Brevia directa Baronibus</i> der
BDP BDT	Quartale Michaelis, Hillarij, Pasche und Trinitatis
BL	British Library, London
Cal Inq Misc	Calendar of Inquisitions Miscellaneous (Chancery) preserved in the PRO (Henry III-Henry V), 7 Bde., London 1916-68
CPM	Arthur H. THOMAS und Philip E. JONES, Hgg., Calendar of Plea and Memoranda Rolls preserved among the Archives of the Corporation of the City of London at the Guildhall, A.D. 1323- 1482, 6 Bde., Cambridge 1926-61
CSPVen	Rawdon BROWN, Hg., Calendar of State Papers and Manuscripts relating the English Affairs, existing in the Archives and Collections of Venice, Bd. 1: 1202-1509, London 1864
CARUS-WILSON und COLEMAN	Eleanora CARUS-WILSON und Olive COLEMAN, Hgg., England's Export Trade, 1275-1547, Oxford 1963
CCR	Calendar of the Close Rolls (1272-1485), London 1892-1954
CCtrRO CR	Colchester (Essex) Record Office, Court Roll
CFR	Calendar of Fine Rolls (1272-1509), London 1911-62
CLRO	Corporation of London Records Office
CPR	Calendar of Patent Rolls (1232-1509), London 1891-1916
d	englischer Pfennig
DKR	Report of the Deputy Keeper of the Public Records
DOLLINGER	Philippe DOLLINGER, Die Hanse, Stuttgart 3 1976
DortUB	Karl RÜBEL und Eduard ROESE, Hgg., Dortmunder Urkun- denbuch, 3 Bde., Dortmund 1890-99
Foedera	Thomas RYMER, Hg., Foedera, conventiones, litterae et cujuscunq[ue] generis acta publica inter reges Angliae et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes vel communitates (1101-1654). Die drei Editionen sind nach dem Verlagsort unterschieden:
Foedera (O)	(für die originale Edition) 20 Bde., London 1704-35
Foedera (H)	(für die Haager Edition) 10 Bde., Den Haag 1739-45
Foedera (L)	(für die Londoner Edition) 4 Bde., London 1816-69
GeschV	Geschichtsverein

- GL Guildhall Library, London
- GStA Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin (West)
- HBC E.B. FRYDE et al., Bearbb., Handbook of British Chronology = Royal Historical Society Guides and Handbooks 2, London 1988
- HINGESTON Francis C. HINGESTON, Hg., Royal and Historical Letters during the Reign of Henry the Fourth, King of England and of France and Lord of Ireland = RS 18, 2 Bde., London 1864, ND London 1965
- HR Karl KOPPMAN u.a., Hgg., Hanserecesse und andere Akten der Hansetage (1256-1535), Leipzig 1870-1940
- HUB Konstantin HÖHLBAUM u.a., Hgg., Hansisches Urkundenbuch, Halle a.S. 1876-1938
- JOACHIM-HUBATSCH Erich JOACHIM und Walther HUBATSCH, Bearbb., Regesta historico-diplomatica ordinis S. Mariae Theutonicorum, 1198-1525, 3 Bde., Göttingen 1948-65
- KAO Kent Archives Office, Maidstone
- KHRO Kingston-upon-Hull Records Office
- KL Städtische Archivalien von King's Lynn (Norfolk) im Besitz der Charter Trustees for the Town of King's Lynn
- KUNZE Karl KUNZE, Hg., Hanseakten aus England, 1275 bis 1412 = Hansische Geschichtsquellen 6, Halle a.S. 1891
- KUSKE Bruno KUSKE, Hg., Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter = Publikationen der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde 33, 4 Bde., Bonn 1917-34
- £ Pfund sterling
- £gr Pfund Groschen
- LAPPENBERG J.M. LAPPENBERG, Hg., Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London, Hamburg 1851
- lb englisches Pfund (453,59g)
- Letter Book A, B.. Reginald R. SHARPE, Hg., Calendar of Letter Books preserved among the Archives of the Corporation of the City of London at the Guildhall, AD 1275-tempore Henry VII, 11 Bde. [als Bd. A bis L bezeichnet], London 1899-1912
- LivUB Friedrich Georg von BUNGE et al., Hgg., Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch nebst Regesten, 11 Bde., Reval 1851 ff., ND Aalen 1970
- LQR Law Quarterly Review
- LUB Lübeckisches Urkundenbuch, 11 Bde. und Registerband, Lübeck 1843-1932
- LüMk Lübeckische Mark
- m Membrane (bei PRO-Akten: 'd' bezeichnet die Dorsalseite: m 25d)
- MILSOM Stroud F.C. MILSOM, Historical Foundations of the Common Law, London 1969
- MittStAK Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln
- NRO Norfolk Record Office, Norwich

- NRO Y Dokumente aus dem ehemaligen Stadtarchiv von Great Yarmouth, jetzt im NRO aufbewahrt
- PERROY Édouard PERROY, Hg., The Diplomatic Correspondence of Richard II = Camden Society, 3. Ser., 48, London 1933
- POLLOCK Frederick POLLOCK und Frederick W. MAITLAND, The History of English Law, Cambridge ²1898, ND mit neuem Vorwort und Nachtragsbibliographie von Stroud F.C. MILSOM, 2 Bde., Cambridge 1968
- P&P Past and Present
- PPC N. Harris NICOLAS, Hg., Proceedings and Ordinances of the Privy Council of England (1386-1542), 7 Bde., London 1834-37
- PrMk Preußische Mark
- QDhG Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte
- RhFl Rheinischer Gulden
- RBPH Revue Belge de Philologie et d'Historie
- RGP Rijks Geschiedkundige Publicatiën
- RM RH RP RT *Recorda* (bei PRO, E159) der Quartale Michaelis, Hillarij, Pasche und Trinitatis
- RP Rotuli Parliamentorum, ut et petitiones et placita in parlamento (1278-1503), 6 Bde., o.O. o.J.
- RS Rolls Series
- RTA Deutsche Reichstagsakten, Ältere Reihe, 17 Bde., München 1867-
- s englischer Schilling
- SA Staatsarchiv
- SCHULZ Friedrich SCHULZ, Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit = Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte 5, Berlin 1911
- SMIT Homme J. SMIT, Hg., Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland = RGP 65, 66, 86 und 91, 4 Bde., Den Haag 1928 ff.
- SR Alexander LUDERS et al., Hgg., Statutes of the Realm, 11 Bde., London 1810-28
- SRO Suffolk Record Office, Ipswich
- SS Selden Society Publications
- StA Stadtarchiv
- TOEPPEN Max TOEPPEN, Hg., Acten der Ständetage Preußens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens = Acten der Ständetage Ost- und Westpreußens 1-5, 5 Bde., Leipzig 1874-86
- VF Vorträge und Forschungen
- VSM VSH VSP VST *Visus et Status Compotorum* (bei PRO, E368) der Quartale Michaelis, Hillarij, Pasche und Trinitatis
- WEISE Erich WEISE, Hg., Die Staatsverträge des Deutschen Ordens in Preußen im 15. Jahrhundert, 3 Bde., Marburg ²1970

VORWORT

Es mag Historiker geben, die ihre Arbeiten in der Isolation hervorbringen. Ich gehöre nicht dazu. Den Menschen, die zum einen durch ihre Fachkenntnisse, zum anderen aber auch durch ihr geduldiges Zuhören während der vergangenen Jahre, in denen ich mich mit den anglo-hansischen Beziehungen im Spätmittelalter befaßt habe, in unschätzbare Weise zur Entstehung dieser Arbeit beigetragen haben, könnte ich niemals adäquat danken. Ich kann lediglich an dieser Stelle betonen, wie wichtig mir die vielen Gespräche waren, die ich mit ihnen über 'mein' Thema geführt habe. Es ist daher eine höchst angenehme Pflicht zu danken: Frau Dr. Caroline Barron, Prof. Dr. Martha Carlin, Frau Dr. Wendy Childs, Herrn Prof. Dr. Klaus Friedland, Herrn Prof. Dr. Edmund M. Fryde, Herrn Dr. Volker Henn, Herrn Hochschuldozenten Dr. Rudolf Holbach, Herrn Prof. Dr. Franz Irsigler, Herrn Dr. David Liddington, Herrn Prof. Dr. John Munro, Herrn Dr. Mark Ormrod, Frau Dr. Dorothy Owen, Frau Prof. Dr. Natalie von Stromer und Herrn Prof. Dr. Wolfgang von Stromer.

Fünf Personen habe ich besonders herzlich zu danken. Hier ist an erster Stelle Prof. Dr. Dietrich Kurze (FU Berlin) zu nennen, der diese Arbeit über lange Jahre gefördert und betreut hat; sodann Prof. Dr. Ernst Pitz (TU Berlin), der mir nicht nur in seiner Eigenschaft als Gutachter der Habilitationsschrift, sondern auch als vom Hansischen Geschichtsverein ernannter Betreuer für die Drucklegung großzügig half; Prof. Dr. Anselm Doering-Manteuffel (Universität Tübingen), der die Arbeit kritisch durchlas; sowie Dr. Jens Röhrkasten (Universität Birmingham), der für mich bei den immer wieder auftauchenden Fragen der englischen Rechtsgeschichte eine große Hilfe war. Der größte Dank gebührt schließlich meiner Frau, die meinen Ideen und Ergebnissen jahrelang ein stetes Interesse entgegenbrachte.

Diese Arbeit, die im WS 1984/5 vom Fachbereich 13 (Geschichtswissenschaften) der Freien Universität Berlin als Habilitationsschrift angenommen wurde, basiert in hohem Maße auf ungedruckten Quellen. Daher habe ich den Beamten der benutzten Archive für ihre Hilfe und Zuvorkommenheit zu danken, und zwar in er-

ster Linie Dr. Margaret Condon und Dr. John Post, zwei Archivaren des Public Record Office (London). Ich möchte in diesem Zusammenhang auch einen 'Magaziner' des PRO, Herrn David Lea, erwähnen, der dafür gesorgt hat, daß immer genügend Archivalien vorlagen, so daß der Arbeitstag voll genutzt werden konnte.

Folgenden Archivaren sei ebenfalls gedankt: Frau Dr. Antjekathrin Graßmann (Archiv der Hansestadt Lübeck), Herrn Dr. Bernhart Jähmig (Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin/West), Herrn Privatdozenten Dr. Klaus Militzer (Historisches Archiv der Stadt Köln), Herrn Dr. J. Van Roey (Stadsarchief Antwerp) und Herrn Dr. A. Vandewalle (Stadsarchief Brugge). In gleichem Maße bin ich dem Personal der im Rahmen meiner Forschungsarbeiten stark beanspruchten Bibliotheken (British Library/London, Universitätsbibliothek der Freien Universität Berlin, Bibliothek des Friedrich-Meinecke-Instituts der Freien Universität Berlin und Institute of Historical Research/London) zu Dank verpflichtet.

Die Forschungen, die dieser Habilitationsschrift zugrundeliegen, wurden durch eine Reisebeihilfe sowie ein Habilitationsstipendium der Deutschen Forschungsgemeinschaft ermöglicht. Hierfür möchte ich – auch an dieser Stelle – meinen Dank aussprechen. Dem Hansischen Geschichtsverein möchte für die Aufnahme dieser Arbeit in die Reihe der "Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte" danken. Sowohl dem HGV als auch der DFG sei für die Gewährung von Druckkostenzuschüssen gedankt.

Mein leider mittlerweile verstorbener Lehrer Prof. Dr. Robert S. Lopez (Universität Yale) hat in indirekter Weise sehr zur Entstehung dieser Arbeit beigetragen. Gleiches gilt für Herrn Prof. Dr. Dietrich Kurze, dem ich die für mich überaus wichtige Begegnung mit der Gründlichkeit und der kritischen Beweisstrenge der deutschen Geschichtswissenschaft verdanke. Ich kann nur hoffen, diese Arbeit genügt den hohen Ansprüchen beider Herren.

Zum Schluß kann ich nur die Worte eines meiner Vorgänger auf dem hiesigen Extraordinariat für mittelalterliche Geschichte, Georg Schanz, wiederholen: Die rasche Berufung nach Erlangen hat eine frühere Drucklegung des Werks verhindert.

Erlangen, den 25.2.1990

EINLEITUNG

Man könnte mit einiger Berechtigung behaupten, daß das Londoner Public Record Office¹ eines der größten Archive zur Geschichte der Deutschen Hanse ist. Seit Anfang des 13. Jahrhunderts begannen die Kanzlei, der Exchequer und die Zentralgerichte, ihre Entscheidungen systematisch aufzuzeichnen. Diese Unterlagen sind heute in nahezu lückenlosen Reihen überliefert. Deshalb sind wir über die Maßnahmen der englischen Regierung und Verwaltung im Vergleich zu anderen europäischen Königreichen vorzüglich informiert. Bei der Intensität des hansischen Englandhandels im Spätmittelalter – aus der Zeit zwischen 1377 und 1474 sind über 5000 hansische Englandfahrer namentlich bekannt (Anhang 1) – ist es nicht verwunderlich, daß sich aus dem Reichtum der Bestände des PRO, der lokalen Archive und der Handschriftensammlungen Informationen über den hansischen Englandhandel in fast erdrückender Menge gewinnen lassen.

Gemessen an der Zahl der vorhandenen Schätze fällt die Beute an Dokumenten aus den englischen Archiven, die in den hansischen Quellenwerken veröffentlicht sind, dürftig aus. Das ist durchaus verständlich, mußte man doch das Ziel vor Augen haben, in erster Linie die Unterlagen aus den Archiven der Hansestädte abzdrukken. Was im Hansischen Urkundenbuch bzw. in den Hanserezessen aus den englischen Beständen veröffentlicht wurde, war in den meisten Fällen schon zu jener Zeit durch Regesten erschlossen. Außerdem wählte man selbstverständlich die Unterlagen nach Maßgabe der damals gängigen historischen Fragestellungen aus. So kam eine Selektion zu-

¹ Hernach: PRO. Ein Eingehen auf die dortigen Bestände, die für diese Arbeit herangezogen wurden, erübrigt sich, weil es einen detaillierten Archivführer gibt: A Guide to the Contents of the Public Record Office, 2 Bde., London ²1963. In deutscher Sprache: Inge-Maren PETERS, Hansekaufleute als Gläubiger der englischen Krone (1294-1350) = QDhG NF 24, Köln/Wien 1978, S. 11-41, und Fritz TRAUTZ, Die Könige von England und das Reich, 1272-1377, Heidelberg 1961, S. 44-59. Abschriften und Auszüge aus den Beständen des Public Record Office, London, die dem Copyright der britischen Krone unterliegen, werden mit Genehmigung des Kontrolleurs von Her Majesty's Stationery Office gedruckt. Auszüge aus den Unterlagen der Corporation of the City of London werden mit deren freundlicher Genehmigung gedruckt.

stande, bei der die Diplomatie und das Verhältnis der hansischen Englandfahrer zu Krone und Parlament einen verhältnismäßig breiten Platz einnahmen. Die kaufmännische Seite kam jedoch zu kurz. Dieser Dokumentenauswahl entsprechend fiel dann die Gewichtung der Darstellung der anglo-hansischen Beziehungen in der hansischen sowie in der englischen Historiographie aus.²

Mit anderen Worten: weder die bisherigen Quellenveröffentlichungen noch die Literatur werden dem Reichtum an Information in den englischen Archiven über den hansischen Englandhandel gerecht. Die 'englische' Lücke ist zeitlicher und sachlicher Natur. Obwohl die anglo-hansischen Beziehungen in jedem Standardwerk zur Geschichte der Hanse³ zur Sprache kommen, wurde der letzte Versuch einer Gesamtdarstellung i. J. 1911 unternommen.⁴ Insbesondere liegen für die Zeit zwischen dem Ende des Betrachtungszeitraumes von Inge-Maren Peters (ca. 1350)⁵ und dem Zeitpunkt, an dem Schanz ansetzte (ca. 1485)⁶, lediglich Teildarstellungen vor, unter anderem über die Kaperung der Baienflotte (1449)⁷ und den Frieden von Utrecht (1474). Diese Werke schöpfen ihre Kenntnisse fast ausschließlich aus den veröffentlichten Dokumenten, was besonders bei der älteren Literatur zu einer heute nicht mehr zeitgemäßen Betonung der diplomatischen Aspekte der anglo-hansischen Beziehungen führt.

Um diese Lücke zumindest partiell zu schließen, habe ich in der vorliegenden Arbeit versucht, sowohl die kaufmännische als auch die diplomatische Seite der anglo-hansischen Beziehungen zwischen 1377 und dem Frieden von Utrecht (1474) darzustellen. Diese Eingrenzung empfahl sich aufgrund der Dichte der Überlieferung der englischen Zollakten. Jede Darstellung der Handelsbeziehungen zwischen England und der Deutschen Hanse muß von den Abrechnungen der englischen Zöllner ausgehen. Sie sind – gemessen an den wenigen erhal-

² Für die einschlägige Literatur s. unten, S. 502 Anm. 1.

³ Ernst DAENELL, Die Blütezeit der deutschen Hanse, 2 Bde., Berlin 1906; Karl PAGEL, Die Hanse, Braunschweig 1963; DOLLINGER.

⁴ SCHULZ. Mir war die noch nicht erschienene Arbeit von T.H. LLOYD über England und die Hanse leider nicht zugänglich. Es handelt sich hierbei um "a much-needed synthesis for English readers" (Brief des Autors vom 25.6.1987).

⁵ PETERS, Hansekaufleute als Gläubiger.

⁶ Georg SCHANZ, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters mit besonderer Berücksichtigung des Zeitalters der beiden ersten Tudors Heinrichs VII. und Heinrichs VIII., 2 Bde., Leipzig 1881.

⁷ Zur Kaperung der Baienflotte: Walther STEIN, Die Hanse und England beim Ausgang des hundertjährigen Krieges, in: HGBll 46, 1920/1, S. 27-126.

tenen Pfundzollisten aus den Hansestädten – in beeindruckender Fülle überliefert. Allerdings liegen so gut wie keine Zollabrechnungen für die späten Jahre der Regierungszeit Edwards III. (1327-77) vor. Mit dem Regierungsantritt Richards II. (1377-99) ändert sich die Lage jedoch schlagartig. Allein die Erfordernisse der Wirtschafts- und Personengeschichte lassen es also geraten erscheinen, die Darstellung der anglo-hansischen Beziehungen mit dem Jahre 1377 zu beginnen. Hinzu kommt, daß die ersten größeren Konflikte zwischen England und der Hanse aus den späteren 1370er Jahren datieren. Der gewählte Ausgangspunkt entspricht also auch den Erfordernissen der Diplomatiegeschichte.

Ich beende meine Studie mit dem Frieden von Utrecht vom 28.2.1474. Dies braucht nicht eigens begründet zu werden, zumal die Literatur diesen Vertrag als einen Wendepunkt der hansischen Geschichte ansieht.⁸

Die Akzentsetzung dieser Arbeit unterscheidet sich von der früherer Abhandlungen. Die Deutsche Hanse war im wesentlichen von Beginn an ein Zweckverband zur Förderung des internen wie des externen Handels. Sie war jedoch nie ein Staat, auch nicht in Ansätzen. Daher war die Wechselwirkung von Handel und Politik bei der Hanse viel stärker ausgeprägt als bei den zeitgenössischen, werdenden Nationalstaaten (England, Frankreich, Burgund usw.). Hat man die wirtschaftlichen Realien nicht fest im Griff, so kann man die Auseinandersetzungen auf den Hansetagen und die diplomatischen Demarchen der Hanse nicht zufriedenstellend erklären. Jedoch wird eine einseitige Betonung der diplomatischen Aspekte der anglo-hansischen Beziehungen, wie sie für die ältere Forschung charakteristisch ist, der einzigartigen Beschaffenheit der Deutschen Hanse kaum gerecht. Oberstes Gebot dieser Arbeit muß es folglich sein, aufgrund von möglichst präzisen Kenntnissen der Entwicklung der anglo-hansischen Handelsbeziehungen zu einer Betrachtung der diplomatischen Beziehungen zu gelangen.

⁸ Horst BUSZELLO, Köln und England (1468-1509), in: Hugo STEHKÄMPER, Hg., Köln, das Reich und Europa. Abhandlungen über weiträumige Verflechtungen der Stadt Köln in Politik, Recht und Wirtschaft im Mittelalter = MittStAK Heft 60, Köln 1971, S. 431-67; Klaus FRIEDLAND, Hg., Frühformen englisch-deutscher Handelspartnerschaft: Referate und Diskussionen des hansischen Symposions im Jahre der 500. Wiederkehr des Friedens von Utrecht in London vom 9. bis 11. September 1974 = QDhG NF 23, Köln/Wien 1976; Stuart JENKS, Der Utrechter Frieden 1474, in: Stuart JENKS und Michael NORTH, Hgg., Kolloquium zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse = QDhG NF 39, Köln/Wien 1992 [im Druck].

Dank der dichten Überlieferung der englischen Zollakten sind wir in der Lage, statistisch zuverlässige Aussagen über den hansischen Englandhandel zu machen. Ich habe mich daher zunächst bemüht, die Größe des hansischen Englandhandels zu bestimmen. Ein bloßer Betrag für den Jahresumsatz der hansischen Englandfahrer ist allerdings wenig aussagekräftig. Deshalb war es erforderlich, Vergleiche im Hinblick auf zwei Bezugsgrößen zu ziehen: den gesamten englischen und den hansischen Außenhandel. Dadurch konnten zwei Fragen beantwortet werden: 1) Wie wichtig war der hansische Englandhandel im Rahmen des englischen Außenhandels? und 2) Wie wichtig war der Englandhandel für die Hanse? Daran anschließend habe ich zu klären versucht, ob es beim hansischen Englandhandel zeitliche und räumliche Schwerpunkte gab. War der anglo-hansische Warenaustausch Saisonhandel? Kann man im Laufe der Zeit eine Zu- oder Abnahme des hansischen Handels feststellen? Gab es regionale Schwerpunkte? Waren einige Hansestädte stärker am Warenaustausch mit England beteiligt als andere? Die Antworten auf diese Fragen bildeten die wirtschaftsgeschichtliche Grundlage für eine Analyse der diplomatischen Beziehungen unter besonderer Berücksichtigung der für die Hanse charakteristischen Wechselwirkung von Wirtschaft und Außenpolitik.

Allerdings habe ich zwei Themenkomplexe ausgegrenzt, die in einer Handelsgeschichte zu erwarten wären: Produkte und Personen.

Abgesehen von einer Erörterung der Anteile am Tuchexportsektor (Kapitel II) habe ich auf eine gesonderte Analyse der im hansischen Englandhandel auftauchenden Waren verzichtet. Eine solche Untersuchung läuft nämlich Gefahr, zu einem Riesenkatalog verschiedenster Produkte auszuarten, der trotz des gewaltigen Umfangs keinen Aufschluß über die eigentliche Fragestellung dieser Arbeit – die Entwicklung des Handels – gibt. Nach meinem Dafürhalten ist eine Produktenanalyse nur dann sinnvoll, wenn sie zur Beantwortung zweier Fragen beiträgt: 1) Wer beherrschte den jeweiligen Marktsektor und wie entwickelten sich die Marktanteile?; und 2) Welche Einfuhrartikel ließen sich in England besonders gut absetzen und lieferten somit die Mittel, aus denen die Exporte finanziert wurden? Diese Fragen sind in der hier untersuchten Zeit lediglich für die Tuchausfuhren (aufgrund der Enrolled Customs Accounts: PRO, E356) zu beantworten, da die Überlieferung der Zollakten (PRO, E122) zu lückenhaft ist. Es gab während der hier behandelten Zeit kein einziges Jahr, aus dem Zollabrechnungen aus allen Zollbezirken Englands überliefert sind. Somit fehlt ein Basisjahr für die Feststellung der Gesamtgröße des Bedarfs. Ohne eine noch so vage Vorstellung der Marktgröße läßt sich selbst-

verständlich auch kein Marktanteil errechnen. Darüber hinaus wissen wir viel zu wenig über den distributiven Küstenhandel, um selbst innerhalb eines Zollbezirks Marktanteile zu berechnen.

Die zweite Frage nach den Importen, mit denen die hansischen Ausfuhren aus England finanziert wurden, läßt sich auch nicht beantworten. Zu den wichtigsten Ergebnissen dieser Arbeit gehört der Nachweis, daß die hansischen Englandfahrer aus bestimmten hansischen Regionen (Köln, Lübeck, Hamburg und Preußen) geographisch spezialisiert waren. Die Kölner handelten nahezu ausschließlich mit London und den angrenzenden Zollbezirken Ipswich und Sandwich. Die Hamburger waren fast nur in Yarmouth zu finden. Preußische Kaufleute bevorzugten Lynn und Hull, und Lübecker wählten Boston zu ihrem Handelsschwerpunkt. Darüber hinaus handelte jede Gruppe mit ganz bestimmten, für sie charakteristischen Waren. Lübecker Bergenfahrer waren z.B. in der Regel Fisch- und Tranimporteure, während sich die Kölner Englandfahrer auf Stahl, Rüstung, Barchent und Kölner Garn spezialisierten. Fragt man, mit welchen Importartikeln die hansischen Ausfuhren finanziert wurden, so hängt die Antwort allein davon ab, aus welchen Zollbezirken Abrechnungen vorliegen. Sind rein zufällig für ein bestimmtes Jahr Zollakten aus Hull, Lynn oder Boston überliefert, so wird man zu dem Schluß kommen, daß die Hansen hauptsächlich östliche Rohmaterialien gegen westliche Fertigprodukte (Tuch) tauschten. Sind dagegen Zollabrechnungen aus London oder Ipswich erhalten, so wird das Ergebnis lauten, daß die hansischen Tuchexporte aus dem Erlös von Industriefertigwaren und -halbfertigwaren (Stahl, Rüstung, Kölner Garn, Barchent usw.) finanziert wurden. Auch hier spielt die unterschiedliche Dichte der Überlieferung der englischen Zollakten eine wichtige heuristische Rolle. Nach dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts sind hauptsächlich Akten aus den englischen Handelshochburgen der Kölner überliefert. Im ausgehenden 14. Jahrhundert sind dagegen die Zollbezirke, die von den Osthansen bevorzugt wurden, bei der Überlieferung der Zollabrechnungen viel stärker vertreten als die Handelsschwerpunkte der Kölner und Westfalen. Die Aktenlage könnte den Betrachter zu dem Schluß verleiten, daß die hansischen Exporte aus England zwischen 1377 und 1474 in zunehmendem Maße vom Verkaufserlös von Fertig- und Halbfertigwaren finanziert wurden. Dies trifft jedoch nicht zu, denn die Einfuhren der Lübecker und Preußen i.J. 1474 unterscheiden sich wenig von ihren Importen i.J. 1377, wie die Lynner, Huller und Bostoner Zollakten zeigen. In Wirklichkeit sind die Hansekaufleute aus dem stärker industrialisierten Westen (Köln, Westfalen) in

der zwischen 1420 und 1445 recht dichten Überlieferung der Londoner Zollakten (12 Zollabrechnungen aus 26 Jahren) besser repräsentiert. Da ein Überblick über die Gewichtung der verschiedenen Einfuhrwaren im hansischen Importwarensortiment nicht zu gewinnen ist, läßt sich eine gesonderte Analyse der hansischen Handelsprodukte nicht vertreten.

Wenden wir uns nun der Frage der Personen zu, die den hansischen Englandhandel getragen haben. Trotz des Reizes einer breit angelegten prosopographischen Analyse darf man die Gefahren einer solchen Untersuchung nicht übersehen. Schließlich sind über 5000 hansische Englandfahrer zwischen 1377 und 1474 namentlich nachzuweisen (Anhang 1): Selbstverständlich kann man sich nicht erlauben, so viele Einzelbiographien vorzulegen. Zudem hat ein Eingehen auf die Biographien einzelner Kaufleute im Rahmen einer Handelsgeschichte nur dann einen Sinn, wenn dies über das Persönliche hinausgehende Aufschlüsse über den Handel ermöglicht, wie z.B. im Falle solcher 'Marchands-banquiers' wie Cosimo de' Medici oder Jehan Boinebroke. Derart überragende Figuren sind aber im hansischen Englandhandel nicht anzutreffen, weil er durch viele kleine Kaufleute getragen wurde. Daher empfiehlt es sich, von einer prosopographischen Analyse abzusehen.

HINWEIS: Aus technischen Gründen erwies es sich als unmöglich, die Anmerkungen in langen Kapiteln durchgehend zu numerieren.

KAPITEL I
DER HANSISCHE ENGLANDHANDEL
PROBLEMSTELLUNG UND QUELLENÜBERBLICK

I.1: PROBLEMSTELLUNG

*Now goo wee forth to the commoditees
That cometh fro Pruse in too manere degrees;
For too manere peple have suche use,
This is to sayen Highe Duchmene of Pruse
And Esterlynges, whiche myghte not be forborne
Oute of Flaundes but it were verrelly lorne.
For they bringe in the substaunce of the beere
That they drynken fele to goode chepe not dere...
Now bere and bacone bene fro Pruse ibroughte
Into Flaundes, as loved and fere isoughte,
Osmonde, coppre, bowstaffes, stile and wex,
Peltreware and grey, pych, terre, borde and flex,
And Coleyne threde, fustiane and canvase,
Carde, bokeram; of olde tyme thus it wase...
Also Pruse mene maken here aventure
Of plate of sylvere, of wegges gode and sure
In grete plente, whiche they bringe and bye
Oute of the londes of Béalme and Hungrye;
Whiche is encrese ful grete unto thys londe.
And thei bene laden agayn, I understonde,
Wyth wollen clothe all manere of coloures
By dyers crafted ful dyverse that bene ours.
And they adventure ful gretly unto the Baye
For salte, that is nedefull wythoute naye.
Thus, if they wolde not oure frendys bee,
Wee myght lyghtlye stope hem in the see.
They schulde not passe oure stremes wythoutene leve.¹*

¹ George F. WARNER, Hg., *The Libelle of Englyshe Polycye: A Poem on the Use of Sea-Power* 1436, Oxford 1926, S. 15-17, Zz. 276-83, 306-11 und 316-28.

Um die gleiche Zeit, in der die seit Generationen schwelenden Auseinandersetzungen zwischen England und der deutschen Hanse² im Vertrag von London am 22.3.1437 beigelegt wurden,³ stellte der sonst recht ausländerfeindliche⁴ anonyme Autor der *Libelle of Englyshe Polycye* den hansischen Englandhandel in ein freundliches Licht. Ihm zufolge brachten die Hansen allerhand nützliche Handelsprodukte nach England, von denen das Königreich in hohem Maße profitierte. Gäbe es keine freundschaftlichen Beziehungen zwischen England und der Hanse, so könne die Seemacht England⁵ den hansischen Handel leicht zum Stillstand bringen und hansische Schiffe aus der Nordsee sowie den englischen Gewässern verbannen. Allerdings sei dies nicht nötig, da die Hansen die Freunde der Engländer seien und das kommerzielle Einvernehmen zwischen den beiden nur durch englische Ausschreitungen gestört werden könne.

Etwa zehn Jahre später herrschte zumindest in einigen Kreisen eine ganz andere Meinung. Eine bislang unbekannte Petition an die Gemeinen im englischen Parlament⁶ zählt die Vorrechte auf, die den hansischen Englandfahrern gewährt wurden, *for the exersising of that whiche belongeth to the fait of merchandise ... to their grete enricysing, prevaille and encrease*. Die Petition stellt die günstige Lage der Hansen in England der Bedrängung der englischen Kaufleute in den hansischen Gebieten gegenüber. Die Privilegien der Hansen hätten maßgeblich zu ihrem Reichtum beigetragen, während die englischen Kaufleute beinahe zugrunde gerichtet worden seien. Nicht nur habe man den Engländern in den hansischen Gebieten vertraglich zugesich-

² Allgemein zu dieser Phase der anglo-hansischen Beziehungen s. M. Michael POSTAN, *The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1475*, in: Eileen POWER und M. Michael POSTAN, Hgg., *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, London 1933, S. 91-153, bes. S. 111-20, mit Hinweisen auf die ältere Literatur.

³ Vertragstext: HR 2.2.84, S. 84-8.

⁴ Besonders in bezug auf die Italiener und Flamen geht dem Autor so gut wie keine abfällige Bemerkung zu weit: WARNER, *Libelle*, S. xix-xxxi, sowie Volker HENN, 'The Libelle of Englyshe Polycye'. Politik und Wirtschaft in England in den 30er Jahren des 15. Jahrhunderts, in: HGBll 101, 1983, S. 43-65.

⁵ Die *Libelle* ist eine Programmschrift, deren Zweck darin bestand, die englische Regierung zum Ausbau der Flotte und zur Etablierung der Vorherrschaft auf See zu bewegen. Dazu vgl. WARNER, *Libelle*, S. xxxiv-xxxviii, sowie HENN, 'The Libelle'.

⁶ Diese Petition wurde dem in Westminster zwischen dem 25.2.1445 und dem 9.4.1446 mit Unterbrechnungen tagenden Parlament eingereicht. Druck und Datierung: Stuart JENKS, Hg., *Hanseakten aus England, 1412-1474* = QFhG [im Druck].

cherte Rechte vorenthalten, sondern die Hanse habe auch bislang die Zahlung der geforderten Entschädigungsgelder verweigert, die den englischen Kaufleuten als Wiedergutmachung für hansische Ausschreitungen zuständen.⁷ Noch schlimmer jedoch als *the over grete hurt, grevous bynderyng and oppressing of the merchauntz Englysshe aforesaide and ... the grete aneynteshyngne, losse and distruccloun of a grete part of the name of this Realme* sei die Konkurrenz, die zwischen den Hansekaufleuten und den Engländern auf den Märkten in Drittländern im Nordseeraum bestehe.

Whereas the amytee, liege and appointment of old tyme had made and taken by twene this Realme and the parties of Pruce and Hance aforesaide, wherby they had certaine libertees, fredoms and fraunchises with in this lande was grounded, hadde and to thayme graunted for the bryngyng in into this lande of suche merchaundise as were of the growing, making and comyng of and fro the parties of Pruce and Hance aforesaide, whereas now the grete substauce of the merchaundise brought in to this Realme by thayme is of the groupyng and makyng of diverse parties and cuntreez, which ben no member of the Hance, that is to sey Holland, Selland, Braband, Fflaundes, Hennawde and the Bay and other cuntreez adoitynyng, jn to whicbe parties the Englysshe merchauntes dayle resort and reparen and fro thens sette and brynge theire merchaundise in to this Reame.

In der Konkurrenz um die Nordseemärkte würden die englischen Kaufleute dadurch benachteiligt, daß sie höhere Zölle entrichten müßten. Unter diesen Umständen verstießen die hansischen Vorrechte in England gegen

alle reason and good conscience, consideryng that they had nevere thaire privelegge, libertees and ffraunchisse but oonly for the bryngyng in of suche merchaundises as were of the growing and comyng oute of theire owne cuntreez and over that the saide merchauntz of Pruce and Hance deyle admitte, encrease and take in to the jurisdiction, libertees and privelegges of Hance mony steedz, townes, parties and cuntrees other they were parceller or member of

⁷ Die Schadenersatzforderungen wurden im Januar 1442 auf dem Parlament in Westminster gestellt: RP 5, S. 64f. und HR 2.2, S. 455, Anm. 2. Am 20.6.1442 übersandte das Londoner Kontor die englischen Beschwerden an den Lübecker Hanse tag und bat um Abhilfe vor dem 11.11.1442, da sonst der Fortbestand der hansischen Privilegien gefährdet sei: HR 2.7.471, S. 704. Für die englischen Beschwerden sowie die Antwort der wendischen Städte vgl. HR 2.2.644-7, S. 537-48. Vgl. auch die leicht von der gedruckten Beschwerdeliste abweichende Urschrift: PRO, E30/1288.

old tyme of the parties of Pruce and Hance aforesaide or to the same belongyng to thentent and effecte that all thoos so of new and of late tyme admitted and taken in shuld enyoie grete libertees, privailegges and ffraunchises atte alle tymes atte theirre beyng and reparyng in to this Realme contrary to theirre old amytee and liegge.

Daher bitte man die Gemeinen im Parlament, zusammen mit dem König und den geistlichen und weltlichen Herren die hansischen Privilegien in England zu suspendieren, bis der geforderte Schadenersatz gezahlt sei und sich die Hansestädte vertraglich verpflichteten, die englischen Kaufleute in den hansischen Gebieten so zu behandeln, wie die Hansen in England behandelt würden.

Bei der Beurteilung dieser Petition muß man selbstverständlich die tendenziöse Darstellung sowie die überspitzte Sprache in Betracht ziehen, der sich die Verfasser bedienen. Sie hatten allerdings keinen Erfolg. Die Bittschrift lag zwar Oberhaus wie König vor,⁸ doch teilt ein Dorsalvermerk den Bescheid der Krone mit: *Le Roi s'avisera*. Dies mag auf den ersten Blick recht verheißungsvoll erscheinen, doch so wurden Petitionen gewöhnlich auf die lange Bank geschoben. Obwohl die englischen Bittsteller das Gewünschte nicht erreichen konnten, löste die Petition eine gewisse Unruhe im Londoner Kontor aus. Im Stalhof hielt man sie für wichtig genug, um eine niederdeutsche Übersetzung anzufertigen und an die großen Hansestädte zu schicken.

Ein Vergleich der Positionen der Verfasser der beiden hier angeführten Dokumente wirft eine grundsätzliche Frage bezüglich des hansischen Englandhandels auf. Die Bittsteller wünschten sich offenbar eine Rückkehr zum Status quo ante, wie er in der *Libelle of Englyshe Polycye* dargestellt wurde. Beide Schriften weisen den Hansen die gleiche Rolle in der englischen Außenwirtschaft zu: Sie dürfen gerne ihre nützlichen Ost- und Nordseeprodukte nach England bringen und auch das englische Tuch im Ostseeraum vertreiben, aber sie sollen den Engländern die niederländischen Märkte überlassen. Während der Autor der *Libelle* noch der Ansicht sein kann, daß die hansischen Englandfahrer die ihnen zugewiesene Rolle erfüllen, ohne (wie die Flamen und Italiener) störende Ambitionen zu entwickeln, können sich die Verfasser der parlamentarischen Petition dieser Illusion nicht

⁸ Dies beweist ein Vermerk auf der Vorderseite der Bittschrift: *Soit bille as seigneurs*. Dazu vgl. Stanley B. CHRIMES, *English Constitutional Ideas in the Fifteenth Century*, Cambridge 1936, S. 232.

mehr hingeben: Für sie waren die hansischen Englandfahrer bereits zu gefährlichen Konkurrenten geworden.

Der Wandel in den Ansichten über die hansischen Englandfahrer innerhalb einer Generation muß uns zu denken geben. Die Hansen waren anscheinend wirtschaftlich mächtig genug, um die Angst zu schüren, sie könnten die Engländer aus ihren kontinentalen Stammmärkten verdrängen. Dies wirft die Frage auf, inwieweit die Hansekaufleute tatsächlich in der Lage waren, erfolgreich mit den Engländern zu konkurrieren. Deshalb gilt es zu fragen: Welche Größenordnung hatte der hansische Englandhandel im Verhältnis zum Gesamtaußenhandel des Königreichs?

I.2.1: DIE ENGLISCHEN ZOLLAKTEN

Die Antwort auf diese Frage ergibt sich aus der Analyse der englischen Zollakten der Jahre 1377 bis 1474, insbesondere aus den sogenannten 'Einzelheiten der Zollabrechnung' (*particule compoti* oder Particulars of Account: PRO, E122). In den Particulars of Account wird jedes ein- und auslaufende Schiff unter Nennung des Schiffsnamens und des Kapitäns verzeichnet, das während der Abrechnungsperiode (gewöhnlich ein Jahr) im jeweiligen Zollbezirk abgefertigt wurde. Bei jedem Schiff werden die Waren einzeln aufgeführt, und zwar unter Angabe ihres Wertes und ihres Eigentümers. Aus den Particulars of Account läßt sich also zunächst der Gesamtwert der Warenbewegungen über einen bestimmten Zollbezirk errechnen. Bei lückenloser Überlieferung aller *particule compoti* eines Jahres könnte man den Gesamtumfang der englischen Außenwirtschaft in diesem Jahr feststellen.

Um die oben gestellte Frage zu beantworten, muß man jedoch auch den hansischen Anteil am Gesamtumfang des englischen Außenhandels feststellen. Hier hilft uns eine Besonderheit des englischen Zollsystems weiter. Die hansischen Englandfahrer waren aufgrund ihrer Privilegien von dem i.J. 1347 eingeführten Tuchzoll befreit.⁹ Sie mußten für ihre Tuchausfuhren allein den in der *Carta mercatoria* (1303) mit König Edward I. vereinbarten und für alle ausländischen

⁹ Regest des einschlägigen hansischen Privilegs: HUB 2.313, S. 131 (mit Angaben über die hansische Überlieferung sowie über ältere Drucklegungen des Textes). Vollständiger Text aus englischer Überlieferung: Norman S.B. GRAS, *The Early English Customs System: A Documentary Study of the Institutional and Economic History of the Customs from the Thirteenth to the Sixteenth Century*, Cambridge/Mass. 1918, S. 259-64.

dischen Kaufleute geltenden 'Neuen Zoll' zahlen. Die einheimischen und die nichthansischen ausländischen Kaufleute hatten hingegen höhere Tuchzölle zu entrichten.¹⁰ Somit ergaben sich für den Zöllner drei Kategorien von Tuchexporteuren: Engländer, Hansekaufleute und nichthansische Ausländer. Allerdings galt diese Differenzierung nur für die Tuchausfuhr. Nun könnte man denken, daß es recht viele hansische Englandfahrer gegeben hat, die kein Tuch exportierten und uns somit verborgen bleiben. Weil aber das ebenso hochwertige wie begehrte englische Tuch während unseres Untersuchungszeitraums einen der Hauptausfuhrartikel Englands darstellte, ist davon auszugehen, daß die meisten hansischen Englandfahrer irgendwann einmal Laken aus England ausgeführt haben und somit als Hansekaufleute erfaßbar sind. Durch die Analyse der Aufzeichnungen der englischen Zöllner über den Tuchexport lassen sich über 5000 hansische Englandfahrer namentlich nachweisen (Anhang 1), und es ist methodisch einfach, anhand einer solchen Namensliste die sonstigen Ein- und Ausfuhr der Hansen in den anderen Zollakten zu identifizieren, selbst wenn dort zwischen den drei Kategorien nicht differenziert wird. Wären die Particulars of Account für unsere Zeit vollständig überliefert, so könnte man den Gesamtwert des hansischen Anteils am englischen Außenhandel mit bestechender Genauigkeit errechnen.

Leider ist dies nicht der Fall. Man kann aber andere Exchequer-Bestände heranziehen, die diese Lücken ausfüllen und somit eine statistisch zuverlässige Hochrechnung ermöglichen. Hierzu ist es aber erforderlich, das englische Zollsystem zumindest in Umrissen zu kennen, um den Aussagewert der sonstigen Exchequer-Dokumente richtig einschätzen zu können.¹¹

I.2.2: DAS ENGLISCHE ZOLLSYSTEM

In der Zeit von 1377 bis 1474 war England in der Regel in 16 Zollbezirke eingeteilt (vgl. Karte).¹² Jeder Zollbezirk bestand aus ei-

¹⁰ Tarife: ebenda, S. 72.

¹¹ Hierzu s. Stuart JENKS, Die Effizienz des englischen Exchequers zur Zeit des Hundertjährigen Krieges. Anmerkungen zu den Exchequer-Abrechnungsprozeduren und den englischen Zollakten (1377-1461), in: AfD 33, 1987, S. 337-427, mit Hinweisen auf die ältere Literatur.

¹² Die genaue Zahl der Zollbezirke schwankte, da sie gelegentlich (vor allem noch im 14. Jahrhundert) zusammengelegt bzw. wieder getrennt wurden. In den Hauptgebieten des hansischen Englandhandels waren die Grenzen der Zollbezirke während unseres Untersuchungszeitraumes beständig, mit Ausnahme von

nem Haupthafen, der dem Zollbezirk den Namen gab (z.B. Berwick, Newcastle, Hull, Boston usw.), mehreren Mitgliedshäfen ('member ports')¹³ und einer Anzahl sogenannter 'Bäche' ('creeks'), die die kleinsten schiffbaren Häfen darstellten.¹⁴ Zur königlichen Zollverwaltung gehörten in jedem Bezirk vier hauptverantwortliche Beamte: zwei Zöllner, ein Kontrolleur und ein Zollfahnder (*scrutator Regis*). Die Zöllner waren beauftragt, gemeinsam die ein- und auslaufenden Schiffe zu verzeichnen, die fälligen Zölle einzutreiben, königliche Schulden zu begleichen und schließlich abzurechnen. Sie hafteten persönlich für das dem Exchequer geschuldete Zolleinkommen, obwohl man hieraus nicht den Schluß ziehen darf, daß die Zöllner in jedem Falle selbst vor Ort ihrem Dienst nachgingen.¹⁵ Der Kontrolleur hatte ebenfalls die Aufgabe, die Schiffe und Waren zu verzeichnen. Die so entstandene zweite Zollabrechnung wurde bei der Rechnungslegung vor dem Exchequer mit der ersten, von den Zöllnern erstellten Zollabrechnung verglichen, um die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben der beiden Zöllner zu überprüfen. Aus der Zweckbestimmung entstand ihre Bezeichnung als *contrarotulus* und somit die Benennung ihres Erstellers als *contrarotulator* in den zeitgenössischen Quellen. Der Zollfahnder hatte schließlich die Aufgabe, Schmuggelgut aufzuspüren und englische Währung, die nicht ausgeführt werden durfte, zu beschlagnahmen. Der *scrutator Regis* mußte ebenfalls vor dem Exchequer über beschlagnahmte Münzen und versteigertes Schmuggelgut abrechnen.¹⁶ Entgegen dem Eindruck, den Baker¹⁷ erweckt, erhielten alle vier königlichen Zollbeamten spätestens seit dem Jahre 1327 sowohl eine Aufwandsentschädigung als auch ein Gehalt von der öffentlichen Hand. Besonderen Dienstleister

Scarborough, das abwechselnd von Newcastle und Hull aus zollmäßig verwaltet wurde: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 175-93.

¹³ Die Zollabrechnungen aus Yarmouth (z.B. PRO, E122/194/9) führen den Außenhandel der Mitgliedshäfen (Blakeney, Crowmere, Cley usw.) getrennt auf.

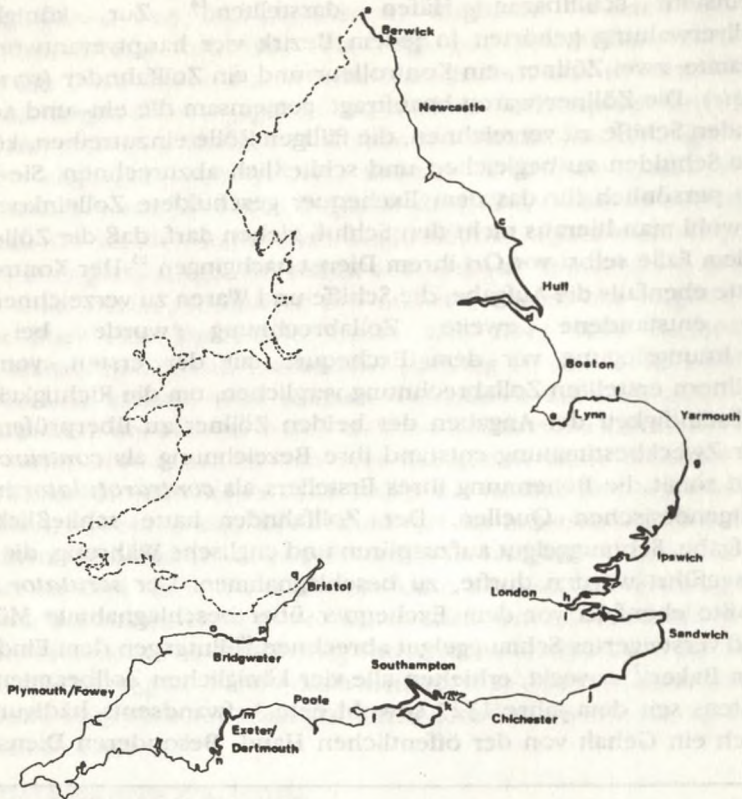
¹⁴ Nach einer Aufzählung d.J. 1564 hatte z.B. der Zollbezirk Ipswich 64 'creeks', der Zollbezirk Bristol dagegen nur drei: PRO, E178/2124. Diesen Hinweis verdanke ich Dr. David Liddington.

¹⁵ Über die verschiedenen Adlati der Zöllner vgl. JENKS, Effizienz, S. 343, Anm. 15.

¹⁶ Über den Zollfahnder vgl. Anthony B. STEEL, Collectors of Customs of Newcastle on Tyne in the Reign of Richard II, in: James Conway DAVIES, Hg., Studies Presented to Sir Hilary Jenkinson, London 1957, S. 392.

¹⁷ Robert L. BAKER, The English Customs Service, 1307-1343: A Study of Medieval Administration = Transactions of the American Philosophical Society NS 51/6, Philadelphia 1961. Gegenargumente: JENKS, Effizienz, S. 340, Anm. 7.

belohnte der König darüber hinaus in der Regel mit einer Sonderzahlung.



Die englischen Zollbezirke mit ihren Haupthäfen im 15. Jh.

Durch die Buchstaben 'a' bis 'q' sowie den Wechsel von fettem zu feinem Strich wird die räumliche Zuständigkeit der jeweiligen Zollverwaltung angezeigt. So waren z.B. die Zöllner von Hull für die Zollabfertigung aller zwischen Scarborough (c) und Grimsby (d) ein- oder ausgeführten Waren zuständig. Der Küstenstreifen zwischen Chepstow (q) und der schottischen Grenze wurde im 15. Jahrhundert von der königlichen Zollverwaltung nicht erfaßt.

Wenden wir uns nun den Handelsabgaben zu. Im Spätmittelalter machte die englische Regierung eine klare und konsequente Unterscheidung zwischen *subsidium* und *custuma*, dem eigentlichen Zoll. Seit dem Jahre 1353 galt für die Subsidien:

1. Sie konnten nur kraft einer parlamentarischen Bewilligung erhoben werden.
2. Sie waren zeitlich begrenzt. Die Fristen, die das Parlament im Bewilligungsbeschluß festlegte, beliefen sich in der Regel auf zwei bis drei Jahre.
3. Die Sätze der Subsidien konnten vom Parlament von Bewilligung zu Bewilligung angehoben oder gesenkt werden (Tabelle 1).

Tabelle 1: Parlamentarische Poundage-Bewilligungen, 1377-1474

Gültigkeitsdauer	Satz (d/£)	Beleg
16.11.1378-14.10.1379	6d	RP 3, S. 38
21.5.1382-29.9.1384	6d	RP 3, S. 124
28.11.1386-25.12.1387	12d	RP 3, S. 220
20.3.1388-17.5.1388	12d	RP 3, S. 244
23.5.1388-24.6.1389	12d	RP 3, S. 245
1.3.1390-25.12.1390	6d	RP 3, S. 262
30.11.1390-30.11.1393	12d	RP 3, S. 279
30.11.1393-30.11.1396	12d ¹⁸	RP 3, S. 301
28.1.1394-30.11.1396	6d ¹⁹	RP 3, S. 314
30.11.1396-30.11.1399	12d	RP 3, S. 340
3.4.1401-3.4.1403	8d ²⁰	RP 3, S. 455
3.4.1403-29.9.1405	12d ²¹	RP 3, S. 493
29.9.1405-29.9.1407	12d ²²	RP 3, S. 546

¹⁸ Das Parlament beschloß, daß Poundage entfallen sollte, wenn mit dem König von Frankreich Frieden geschlossen wurde. Zu diesen Verhandlungen s. John J.N. PALMER, *Articles for the Final Peace between England and France*, 16 June 1393, in: BIHR 39, 1966, S. 180-5, und ders., *The Anglo-French Peace Negotiations, 1390-6*, in: TRHS, 5. Ser., 16, 1966, S. 81-94.

¹⁹ Die unklare Formulierung des letzten Ermächtigungsbeschlusses hatte dazu geführt, daß vom 30.11.1393 bis zum 28.1.1394 kein Poundage erhoben wurde. Daher erlaubten die Gemeinen dem König, Poundage (à 6d/£) zu erheben. Diese Berechtigung sollte allerdings 14 Tage nach der Bestätigung eines Friedensvertrages zwischen England und Frankreich erlöschen.

²⁰ Ausnahmen: *cbescun manere de blee, fleure et pessons rees entrantz le dit Roialme* sowie Ausfuhren von Stapelwaren.

²¹ Ausnahmen: Einfuhren von Weizen, Mehl, Frischfisch und Wein sowie Ausfuhren von Stapelwaren.

²² Ausnahmen: Einfuhren von Getreide, Mehl, Frischfisch, Vieh (*bestaille*) und Wein sowie Ausfuhren von Stapelwaren.

29.9.1407-29.9.1408	12d ²³	RP 3, S. 568
29.9.1408-29.9.1410	12d ²⁴	RP 3, S. 612
29.9.1410-29.9.1412	12d ²⁴	RP 3, S. 635
29.9.1412-29.9.1413	12d ²⁴	RP 3, S. 648
29.9.1413-29.9.1414	12d ²⁴	RP 4, S. 6
29.9.1414-29.9.1417	12d ²⁴	RP 4, S. 16
29.9.1416-31.8.1422	12d ²⁵	RP 4, S. 64
1.9.1422-11.11.1424	12d (Ausländer)	RP 4, S. 173
11.11.1424-11.11.1426	12d (Ausländer)	RP 4, S. 200
1.8.1425-11.11.1426	12d (Einheimische)	RP 4, S. 276
11.11.1426-11.11.1429	12d (Ausländer)	RP 4, S. 276
11.11.1426-11.11.1427	12d (Einheimische) ²⁶	RP 4, S. 302
11.11.1429-11.11.1431	12d (Ausländer) ²⁷	RP 4, S. 302
4.4.1428-4.4.1429	12d (Einheimische) ²⁸	RP 4, S. 318
6.12.1429-12.1.1431	12d (Einheimische) ²⁹	RP 4, S. 337
12.1.1431-11.11.1432	12d (Einheimische) ³⁰	RP 4, S. 369
12.1.1431-11.11.1432	18d (Ausländer)	RP 4, S. 369
11.11.1432-11.11.1434	12d (Einheimische) ³⁰	RP 4, S. 390
11.11.1432-11.11.1434	18d (Ausländer)	RP 4, S. 390
11.11.1434-11.11.1436	12d (Einheimische) ³¹	RP 4, S. 426

²³ Ausnahmen: Einfuhren von Getreide, Mehl, Frischfisch und Vieh sowie Ausfuhren von Stapelwaren.

²⁴ Ausnahmen: Einfuhren von Getreide, Mehl, Frischfisch, Vieh und Wein sowie Ausfuhren von Stapelwaren.

²⁵ Heinrich V. wurde ermächtigt, Poundage vom 29.9.1416 bis zu seinem Lebensende (31.8.1422) zu erheben. Ausnahmen: Einfuhren von Getreide, Mehl, Frischfisch, Vieh und Wein sowie Ausfuhren von Stapelwaren und Lebensmitteln *pur vitailier lez villes de Calais, et de Harfliu et les Marches illeques*.

²⁶ Ausnahmen: Ausfuhren von Stapelwaren und Laken, *so that no merchant English be charged to paie, ne paie no subsidie of poundage for wolle, wollefell nor wolne cloth*.

²⁷ Ausnahmen: Ausfuhren von Stapelwaren.

²⁸ *Except wolle, wollefelle and all manere of wollen cloth, so that no marchant English do pay, or pay any subsidie of poundage for wolle, wollefelle or any manere of wollen cloth*.

²⁹ Ausnahmen: Einfuhren von Weizen und Weizenmehl sowie Ausfuhren von Stapelwaren.

³⁰ Ausnahmen: Einfuhren von Weizen, Roggen, Weizen- und Roggenmehl und Frischfisch sowie Ausfuhren von Stapelwaren und Tüchern.

³¹ Ausnahmen wie Anm. 30. Diese Ermächtigung machte die einheimischen Tuchexporte wieder Poundage-pflichtig. Zunächst waren nur Laken, die in italienischen Schiffen zwischen dem 8.12.1433 und dem 13.1.1434 exportiert wurden, davon betroffen, nach dem 13.1.1434 jedoch sämtliche einheimischen Tuchausfuhren. Seit dem 11.11.1434 waren alle einheimischen Ein- und Ausfuhren bis auf die eingangs erwähnten Ausnahmen Poundage-pflichtig.

11.11.1434-11.11.1437	12d (Ausländer)	RP 4, S. 426
11.11.1436-11.11.1437	12d (Ausländer) ³²	RP 4, S. 488
1.4.1437-1.4.1440	12d ³³	RP 4, S. 503
1.4.1440-1.4.1443	20d ³⁴	RP 5, S. 6
1.4.1443-1.4.1445	12d ³⁴	RP 5, S. 39
1.4.1445-1.4.1449	12d ³⁵	RP 5, S. 70
3.4.1449-3.4.1454	12d ³⁴	RP 5, S. 142
3.4.1454-3.3.1461	12d ³⁶	RP 5, S. 228f.
4.3.1461-1.3.1464	12d	./. ³⁷
1.3.1464-9.3.1483	12d ³⁸	RP 5, S. 508

Die Zölle unterschieden sich von den Subsidien in allen drei Merkmalen. Die Berechtigung, Zölle zu erheben, leitete die Krone nicht von einer parlamentarischen Bewilligung ab, sondern von der abseits vom Parlament mit Gruppen von Kaufleuten getroffenen Vereinbarung, die zumeist den notwendigen Preis für die Verleihung von Privilegien darstellte. Verzollt wurden:

³² Eine Erneuerung der laufenden Bewilligung (RP 4, S. 426) war erforderlich, weil das Parlament einen Sondertarif (6s/Tonne) für ausländische Süßweinimporte (Romney, Malmsey usw.) einführte. Ausgenommen vom Poundage waren Weineinfuhren und Stapelwarenausfuhren.

³³ Ausnahmen: Einfuhren von Weizen, Roggen, Weizen- und Roggenmehl und Frischfisch sowie einheimische Tuchausfuhren.

³⁴ Ausnahmen: Einfuhren von Weizen, Roggen, Weizen- und Roggenmehl, Frischfisch und Wein sowie Stapelwarenxporte und einheimische Tuchausfuhren.

³⁵ Ausnahmen: Einfuhren von Frischfisch und Wein sowie Ausfuhren von Getreide und Stapelwaren sowie einheimische Tuchexporte.

³⁶ Das Parlament berechtigte Heinrich VI., Poundage vom 3.4.1454 bis zu seinem Lebensende zu erheben. Diese Bewilligung erlosch mit dem Staatsstreich Edwards IV. am 4.3.1461. Das Parlament unterwarf auch die Zinnausfuhren der ausländischen Kaufleute einem erhöhten Poundage-Satz (24d/£). Ausnahmen: Einfuhren von Getreide, Mehl, Frischfisch, Vieh und 'ale' (im Gegensatz zum Hopfenbier). Obwohl einheimische Lakenexporte nicht ausgenommen waren, untersagte Heinrich VI. seinen Zöllnern die Poundage-Erhebung auf die Tuchexporte der englischen Kaufleute zunächst für drei Jahre (3.4.1454-3.4.1457): PRO, E356/20 m 34d. Gleiches galt für Stapelwarenausfuhren und Weineinfuhren: Vgl. dazu die Ermächtigungspatente an die Zöllner (E356/20 m 14). Durch ein Privy-Seal-Writ vom 1.4.1457 befreite Heinrich VI. die einheimischen Tuchausfuhren für weitere fünf Jahre vom Poundage: PRO, E159/234 BDM m 32.

³⁷ Edward IV. beanspruchte die Fortsetzung der Poundage-Erhebung aufgrund seines 'Erbrechts': CFR 1461-71, S. 4-6.

³⁸ Bewilligung auf Lebenszeit. Ausnahmen: Einheimische Tuch- und Stapelwarenxporte; Einfuhren von Getreide, Mehl, Frischfisch, Vieh und Wein; Ausfuhren von 'ale' und Lebensmitteln nach Calais.

1. Ausfuhren der sog. Stapelwaren³⁹ (Wolle, Schaffelle und Leder);
2. Tuchausfuhren;
3. sämtliche Ein- und Ausfuhren der ausländischen Kaufleute.⁴⁰

Subsidien wurden von folgenden Waren erhoben, sofern eine parlamentarische Bewilligung vorlag:

1. Ausfuhren von Stapelwaren;
2. Einfuhren von Wein (Tunnage);
3. sämtlichen Ein- und Ausfuhren aller Kaufleute, ganz gleich, ob der Eigentümer einheimischer oder ausländischer Kaufmann war (Poundage).

In der Praxis zog der Exchequer jedoch gewisse Zölle und Subsidien für Abrechnungszwecke zusammen und durchbrach diese prinzipielle Unterscheidung. Hierfür gab es fiskalische und praktische Gründe. So war es in erster Linie sinnvoll, die Zölle und Subsidien auf Stapelwaren zusammenzuziehen, da es sich hierbei um dieselben Produkte handelte und Wolle, Schaffelle und Leder nur den Stapelwarenabgaben unterworfen waren. Es konnte also keine Konfusion bei der Aufzeichnung der Warenbewegungen entstehen. Darüber hinaus bestand der Exchequer auf einer Trennung der Abrechnungen über die Einnahmen aus den Stapelwarenabgaben von allen übrigen Zollabrechnungen, weil die Einkünfte aus dem Wollexport lange eine der wichtigsten Finanzquellen der Krone blieben. Wären diese Ausfuhren unter zahlreichen Aufzeichnungen über andere Warenbewegungen verstreut gewesen, so hätten die Rechnungsprüfer des Exchequers diese Posten übersehen können,

³⁹ Wolle, Schaffelle und Leder mußten normalerweise zunächst zum Calaiser Stapel gebracht werden, bevor sie weiter transportiert werden konnten. Daher heißen diese Produkte Stapelwaren. Ausnahmen machte man regelmäßig für die wenig wertvollen Wollsorten aus den Grafschaften Northumberland und Durham, die direkt an die Abnehmer in den Niederlanden gebracht werden durften, sowie für die lizenzierten Wollexporte der Italiener, die die Wolle direkt nach Italien verschiffen wollten. Diese mußten die sonst in Calais fälligen Abgaben – der sog. Calaiser Pfennig (8d/Sack Wolle) – vor der Ausfuhr entrichten. Hierzu s. Eileen POWER, *The Wool Trade in English Medieval History* = Ford Lectures 1939, Oxford 1941, sowie T.H. LLOYD, *The English Wool Trade in the Middle Ages*, Cambridge 1977, und die dort zitierte Literatur.

⁴⁰ Nach der *Carta mercatoria* wurden alle Ein- und Ausfuhren der ausländischen Kaufleute mit einem wertmäßigen Zoll (3d/£) belastet. Ausgenommen waren die mengenmäßig verzollten Produkte: Wein (2s/eingeführte Tonne); Stapelwaren (3s 4d/Sack Wolle bzw. 300 Schaffelle; 6s 8d/last Leder); Tuch (vgl. GRAS, *Customs*, S. 72); und Wachs (12d/eingeführtes quintall = 100 lb oder 45,36 kg). Zu diesen Zollsätzen s. ebenda, S. 66.

wodurch der Krone signifikante Einkünfte verlorengegangen wären. Somit reichten Zöllner und Kontrolleure jedes Jahr eine Abrechnung über die *custume et subsidia lanarum, pellium lanutarum et coriorum* beim Exchequer ein.

Ansonsten ließ der Exchequer die Einteilung nach Zöllen und Subsidien gelten. Zunächst wurden der Tuchzoll und die Zölle auf die Waren der ausländischen Kaufleute (*Carta mercatoria* § 10) zusammengelegt. Diese Abrechnung nannte man die *parva custuma* (Petty Customs), um den Unterschied zum 'Großen Zoll' auf die Stapelwaren deutlich zu machen. Schließlich zog man die restlichen Subsidien – Tunnage und Poundage – zusammen. Folglich erreichten drei Zoll- und Subsidienabrechnungen (Particulars of Account) aus jedem Zollbezirk jedes Jahr den Exchequer:

1. Zölle und Subsidien auf die Stapelwaren;
2. Petty Customs;
3. Tunnage und Poundage.

Von diesen drei Kategorien interessieren uns nur die letzten zwei, da die Hanse in der hier untersuchten Zeit kaum noch am Wollhandel beteiligt war.⁴¹ Aus den Tunnage-und-Poundage-Abrechnungen läßt sich die Gesamthöhe des englischen Außenhandels ablesen, abzüglich der Stapelwaren und (nach 1402) gewisser Lebensmitteleinfuhren. Wein wurde nicht wert-, sondern mengenmäßig (nach Tonnen)⁴² verzeichnet, was Probleme für die Hochrechnung des Gesamtumfangs des hansischen Englandhandels aufwerfen würde, wären die hansischen Englandfahrer in nennenswertem Maße am Weinhandel beteiligt gewesen.⁴³ Aus den Petty-Customs-Abrechnungen läßt sich die Höhe des hansischen Englandhandels errechnen.

⁴¹ War ein hansischer Englandfahrer am Wollhandel beteiligt, so ließ er sich in der Regel einbürgern, um in den Genuß der vorteilhaften Wollzölle und -subsidien zu kommen, die für Einheimische galten. Ein Beispiel ist Heinrich Wyman, der am 26.1.1388 den Treueid auf den König ablegte (CCR 1385-9, S. 463).

⁴² Eine Tonne Wein beinhaltete 252 gallons (1145,59 Liter): 8 Hen. VI, St. 1, c. 14 (SR 2, S. 222f.).

⁴³ Über die Rheinweineinfuhren: Margery K. JAMES, *Studies in the Medieval Wine Trade*, hg. Elspeth M. VEALE, Oxford 1971, S. 29 Anm. 3 und S. 71. Meine eigenen Untersuchungen bestätigen James' Schlußfolgerungen. Der Rheinwein stellte einen verschwindend kleinen Prozentsatz der englischen Weineinfuhren in unserem Untersuchungszeitraum dar. Wie ein Brügger Weinakziseregister (StA Brügge, Wijnaccijs, Rekeningen 1453) zeigt, das die Rheinweintransporte über Brügge unter Angabe der Kaufleute, der Mengen und der Zielorte verzeichnet, standen die heutigen Niederlande und Preußen unter den vorgesehenen Absatzgebieten an erster Stelle.

I.3: QUELLENWERT DER PARTICULARS OF ACCOUNT

Da der Quellenwert der englischen Zollabrechnungen und insbesondere die Stichhaltigkeit der Wertschätzungen der Handelswaren in den Particulars of Account gelegentlich angezweifelt worden sind,⁴⁴ ist es erforderlich, einige Worte hierüber zu sagen.⁴⁵

Zunächst muß man sich die Grenzen der königlichen Rechte bewußt machen. Auf der einen Seite mußte alles, was für den Handel bestimmt war, verzollt werden. Gegenstände des persönlichen Gebrauchs gehörten jedoch nicht dazu und waren daher ebenso zollfrei wie der Inhalt der Seesäcke der Matrosen, denen gewohnheitsrechtlich die freie Führung zustand.⁴⁶ Auf der anderen Seite war grundsätzlich nur der Außenhandel⁴⁷ im englischen Spätmittelalter zoll- und subsidienspflichtig. Wer lediglich Küsten- oder Binnenhandel trieb, schuldete dem König nichts. Innerhalb der Grenzen der königlichen Zoll- und Subsidienerhebungsrechte waren die Kontrollen streng und der Schmuggel statistisch unerheblich. Die Literatur weist zwar oft genug darauf hin, daß Hochrechnungen des Gesamtwertes geschmuggelter Waren nicht durchzuführen sind, da der erfolgreiche Schmuggel keinen statistischen Niederschlag fand. Allerdings bin ich der Überzeugung, daß im englischen Spätmittelalter viel weniger geschmuggelt wurde, als die Literatur gemeinhin annimmt. Bedenkt man, daß nicht nur die Zöllner, der Kontrolleur und der Zollfahnder, sondern auch ihre zahlreichen Klerks, Lastenträger, Wieger und sonstigen Adlati bestochen werden mußten, und zwar unter genauer Beachtung

Nicht ein einziger Schoppen war für England bestimmt. Die Hansekaufleute redeten sich ein, daß die geringe Nachfrage in England daher rührte, daß sie hier, anders als in Brügge, niemals Ausschankrechte bekommen hatten (vgl. dazu HR 2.1.357 § 20, S. 236 und HR 2.7.488 § 20, S. 727). In Wirklichkeit aber war dies, wie schon James meinte, eine Frage des Geschmacks.

⁴⁴ Vgl. BAKER, *English Customs Service*, S. 21ff. Zu den Skeptikern gehört auch Michel MOLLAT et al., *L'économie européenne aux deux derniers siècles du moyen-âge*, in: *Relazioni del X. Congresso Internazionale di Scienze Storiche*, Bd. 3, Florenz 1955, S. 663-5.

⁴⁵ Über die technischen Aspekte der Erstellung der Zollabrechnungen im englischen Spätmittelalter allgemein s. JENKS, *Effizienz*.

⁴⁶ Dazu: Travers TWISS, Hg., *Monumenta juridica. The Black Book of the Admiralty* = RS 55, 4 Bde., London 1871-6, Bd. 1, S. 140, §§ 8-11.

⁴⁷ Es ist darauf hinzuweisen, daß nach Ansicht der englischen Zollverwaltung und des Exchequers Handelsgüter aus Irland sowie aus der von den Engländern im Jahre 1416 eroberten Normandie ausländische Waren darstellten. Schottland war ohnehin bis in die Neuzeit hinein ein unabhängiges Königreich.

aller feinen Statusunterschiede, so erscheint es recht unwahrscheinlich, daß sich der Schmuggel gelohnt hätte. Darüber hinaus sind die neidischen Konkurrenten des Schmugglers in diesem Zusammenhang in Betracht zu ziehen, die sich der lästigen Konkurrenz durch eine gezielte 'Information' an den Exchequer entledigen konnten. Sofern die Stadtoligarchie in zwei feindliche Lager gespalten war, erhöhte sich die Gefahr einer Denunziation durch die Mitglieder der gegnerischen Partei beträchtlich. Aber selbst wenn der Schmuggler all diese Hürden genommen und die Ware unbehelligt außer Landes gebracht hatte, war er nicht sicher. Er war nicht nur während des Transports gefährdet, sondern auch auf unbegrenzte Zeit danach. Es war somit fast vorbestimmt, daß jemand aus Neid oder Geldgier dem Exchequer eine 'Information' zukommen ließ, besonders wenn es sich um größere Beträge oder das fortgesetzte Unterlaufen der Zölle handelte. Sobald der Schmuggel aufflog, übertrafen die vom Exchequer verhängten Bußgelder die ursprünglich nicht entrichteten Zölle und Subsidien erheblich. Der zunächst erzielte Wettbewerbsvorteil kehrte sich somit ins Gegenteil um. Dies wird sich hemmend auf den Schmuggel ausgewirkt haben. Nun möchte ich selbstverständlich nicht behaupten, daß niemand versucht hat, Handelsgüter oder englische Münzen illegal außer Landes zu bringen. Ich bin allerdings der Auffassung, daß der Schmuggel auf lange Sicht bescheiden blieb, da die damit verbundenen Risiken zu groß waren. Folglich können wir mit gutem Gewissen davon ausgehen, daß die englischen Zollakten ein recht genaues Bild der Wirklichkeit wiedergeben.

Jedoch gibt es noch ein anderes Problem hinsichtlich des Erkenntniswertes der Particulars of Account. Die Schlüsse, die wir aus den englischen Zollakten ziehen, können auch durch das Unterschätzen der Warenwerte verfälscht werden. Somit stellt sich eine zweite heuristische Frage: Inwieweit können wir uns auf die Preisangaben in den englischen Zollakten verlassen?

Um diese Frage zu beantworten, muß man zunächst wissen, wie die Ein- und Ausfuhren zollmäßig abgefertigt wurden. Oben habe ich darauf hingewiesen, daß einige Handelswaren wertmäßig, andere (Stapelgüter, Wein, Tuch und Wachs) dagegen mengenmäßig verzollt wurden. Lag der Warenwert der Zollerhebung zugrunde, so wurde er seit Anfang der hier behandelten Zeit grundsätzlich nach dem Beschaffungspreis und nicht etwa nach Maßgabe des Marktwertes in England oder eines verordnungsmäßig festgelegten 'Zollwertes' bestimmt. Diese Vorschrift schuf für den Zöllner das Problem, überhaupt zu wissen, wieviel die verschiedenen Ein und Ausfuhren gekostet hat-

ten. Die *Carta mercatoria* (1303) sah hierfür zwei Möglichkeiten vor. Entweder waren die Preise der Handelsgüter aus den Briefen zu entnehmen, die die Kaufleute von ihren Prinzipalen oder Geschäftspartnern im Ausland empfangen hatten, oder aus den eidesstattlichen Erklärungen der Warenempfänger. Zunächst galt diese Regelung nur für die Wertschätzung der Handelsgüter der Ausländer, weil bis zum Jahre 1347 sämtliche Ein- und Ausfuhren der englischen Untertanen entweder mengenmäßig verzollt wurden oder gänzlich zollfrei waren. Doch sobald die parlamentarischen Bewilligungen der Poundage-Erhebung einsetzten, übernahm man diese Regelung für die Wertschätzung der Handelswaren einheimischer Kaufleute.

Niemand bestreitet, daß in der hier untersuchten Zeit ein Kaufmann oder sein Faktor (*attornatus*) die Handelsgüter immer seltener persönlich begleitete.⁴⁸ Obwohl die englischen Zollakten den Namen des Eigentümers aufführen, erfährt man nicht, ob dieser seine Waren tatsächlich begleitete. Man kann folglich nur davon ausgehen, daß die allgemeine Regel auch in bezug auf den Englandhandel galt. Güter wurden zunehmend nur mit einer Art Warenbegleitschein verschifft, aus dem die Warensorten, -mengen und -preise hervorgingen. Diese 'Manifestbriefe', wenn man sie so nennen darf, wurden dem Schiffer anvertraut und dienten zur Vorlage bei den Zöllnern. Daß dies in der Tat der üblichen Praxis im Nord- und Ostseehandel in unserem Untersuchungszeitraum entsprach, zeigt die Geschichte des Lübecker Schiffers Claus Steenbeke, dessen Schiff gegen Ende des Jahres 1445 von holländischen Seeräubern überfallen wurde. Unter den Dingen, die Steenbeke als geraubt meldete, war *een comptoir, dair onder anderen dingen in waeren een briefkin sprekende up thien last goeds*.⁴⁹ Die 'Manifestbriefe' scheinen in Form von Kerbschnitturkunden (*indenture*) zwischen Schiffer und Kaufmann ausgestellt worden zu sein, wie das Beispiel des Lübeckers Johann Lucon zeigt, dessen Schiff am 12.1.1427 Rochester (Gfst. Kent) anlief. Die Zöllner forderten ihn auf, die *litteram bipartitam inter ipsum et possessores mercan-*

⁴⁸ S. DOLLINGER, S. 236 ff. für die *communis opinio*.

⁴⁹ H.A. POELMAN, Hg., Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel = RGP 36, Den Haag 1917, Nr. 1788, S. 537. Ein *comptoir* ('counter') ist eine Art Schreibpult, das wohl mit einer Schublade versehen war und zur Abrechnung mit einem schachbrettartigen Abrechnungstuch bedeckt wurde: OED, s.v. *counter*, II, 3. Zu den 'Manifestbriefen' vgl. auch – mit bezug auf den Landverkehr – Renée DOEHAERD, *Études Anversoises: Documents sur le commerce international à Anvers, 1488-1514*, 3 Bde. = *École Pratique des Hautes Etudes – VI^e Section: Centre de Recherches Historiques: Ports – Routes – Trafics* 14, Paris 1963, Bd. 1, S. 20.

disarum predictarum factam vorzuzeigen. Lucon weigerte sich, weil (wie sich später herausstellte) die Waren bereits in Sandwich (Gfst. Kent) verzollt worden waren. Die 'Manifestbriefe' sind demnach von den Frachtbüchern zu unterscheiden, in denen die Schiffer lediglich die Besitzer der Frachtgüter und die Spesen festhielten.⁵⁰ Aus den 'Manifestbriefen' konnten die Zöllner die Sorten, Mengen und Preise der Waren entnehmen. Die Kerbschnitturkunden dienten somit als Vorlage für die Particulars of Account.

Die Preise, die in den englischen Zollakten aufgeführt werden, sind somit nicht völlig aus der Luft gegriffen, sondern stammen von den Importeuren bzw. deren Prinzipalen im Ausland. Es ist natürlich denkbar, daß ein Kaufmann falsche Angaben über Beschaffungspreise bzw. Mengen in seinem 'Manifestbrief' machte, um die Zollbelastung zu verringern. Allerdings bin ich aus gutem Grund der Auffassung, daß dies nicht häufig der Fall war. Zunächst mußte der Warenempfänger unbedingt den Einkaufspreis wissen, um Verluste beim Verkauf zu vermeiden. Gewiß wäre es möglich gewesen, zwei Unterlagen zu führen – zum einen für die Zollverwaltung und zum anderen für den Handelspartner im Zielland – aber auch dies ist unwahrscheinlich. Jedes Schriftstück, das nach England geschickt wurde, mußte per Schiff befördert werden. Da der *scrutator Regis* u.a. nach päpstlichen Bullen und Briefen zu fahnden hatte, die nicht ohne Genehmigung des englischen Königs ins Land geführt werden durften, hätte die Gefahr bestanden, daß er einen firmeninternen Brief, der unter keinen Umständen in die Hände der englischen Zollverwaltung fallen durfte, finden würde.

Die Particulars of Account spiegeln den englischen Außenhandel recht genau wider. Die Schlüsse, die wir aus den englischen Zollakten ziehen, sind weder durch massiven Schmuggel noch durch generell falsche Preisangaben verfälscht. Wenn die *particule compoti* vollstän-

⁵⁰ PRO, E159/203 RH m 23. Wie die Eintragungen in den Frachtbüchern ungefähr aussahen, läßt sich aus einem Nachtrag entnehmen, den Johann Jacobi, der Faktor des wichtigen Kölner Kaufmanns Christian van Blecken, vornahm, um die Handelsgüter seines Prinzipals vor dem in französischen Diensten stehenden Piraten Johann Piltsoen zu retten: *Item dit stuck laken beeft my ingbesand Alexander Arabel* [in den englischen Quellen: Orabille], *de vracht is 10s, myt desem merke* [Handelsmarke folgt]; *Item dit stucken beeft my ingbesand Rijcbert Roch, dus gbemercket* [Handelsmarke folgt], *de vracht is 7s*: HUB 8.35, S. 16. Vgl. KUSKE 1.1152, S. 399-404. Alexander Orabille war ein prominenter Londoner Mercer (CCR 1447-54, S. 26, 89f., 263, 318 und 404) und Richard Rock ein Londoner Tailor, der Geschäftsverbindungen zu den Dinanter Hansekaufleuten unterhielt: ebenda, S. 356 und 430.

dig überliefert wären, könnten wir ohne weiteres den Gesamtumfang der englischen Außenwirtschaft sowie den hansischen Anteil daran ziemlich genau errechnen. Freilich fehlen sehr viele *particule compoti*, was diese Berechnung unmöglich machen würde, wenn man die notwendigen Informationen nicht auch aus anderen Exchequer-Beständen gewinnen könnte. Um den Aussagewert dieser Unterlagen richtig einschätzen zu können, muß man die Prozedur des Exchequers bei der Abrechnung mit den Zöllnern zumindest in Umrissen kennen.

I. 4: DIE ABRECHNUNG DER ZÖLLNER BEIM EXCHEQUER⁵¹

Der Exchequer war bestrebt, die Zollabrechnungszeiträume nach dem Rhythmus des Exchequer-Jahres zu gestalten. Folglich laufen die Particulars of Account in der Regel vom Michaelis (29.9.) eines Jahres bis zum Michaelis des darauffolgenden Jahres, es sei denn, daß der Tod, der Rücktritt oder die Ablösung eines Zöllners dazwischenkam. Am Ende der Abrechnungsperiode erstellten die Zöllner ihre Zollabrechnung in Reinschrift und brachten diese *particule compoti*, an die sie die einschlägigen Unterlagen (Anstellungspatent, Zahlungsanweisungen, Quittungen usw.) hefteten, zusammen mit den von den Zahlungsberechtigten entgegengenommenen Tallies⁵² in einer Ledertasche zum Sitz des Exchequers nach Westminster, um dort zu dem Termin abzurechnen, zu dem sie mittels eines *Distringas-Writ*s⁵³

⁵¹ Vgl. ausführlicher JENKS, Effizienz.

⁵² Über die Herstellung und Verwendung von Tallies: Anthony B. STEEL, *The Receipt of the Exchequer, 1377-1485*, Cambridge 1954, S. xiii-xxx. Für einen gescheiterten Versuch, gefälschte Tallies einzulösen, s. PRO, E159/229 RP m 6.

⁵³ Ein Writ (lat.: *brevis*: vom angelsächsischen Verb *writan* = 'schreiben') ist ein eigentliches Gewächs des englischen Mittelalters. Es gibt kein deutsches Äquivalent hierfür. Selbst die hansischen Englandfahrer übernahmen das Fremdwort *writ*: August LÜBBEN und Christoph WALTHER, Hgg., *Mittelniederdeutsches Handwörterbuch*, Norden und Leipzig 1888, ND Darmstadt 1980, s.v. *writ*. Anstatt im Rahmen dieser Arbeit den Sachverhalt durch eine mehr oder minder mißglückte Übersetzung zu verhüllen, behalte ich den Begriff 'Writ' bei. Für eine kurze Erklärung seiner Bedeutung s. Stuart JENKS, *Medizinische Fachkräfte in England zur Zeit Heinrichs VI. (1428/29-1460/61)*, in: *Sudhoffs Archiv* 69, 1985, S. 214 Anm. 4. Vertiefend: BAKER, S. 49-61 und 123-32 mit der dort zitierten Literatur. Writs spielten nicht nur im Rechtsleben, sondern auch in der königlichen Verwaltung eine enorme Rolle. Kaum ein Verwaltungsvorgang lief ohne Entsendung von Writs ab. Insbesondere wurden die Zöllner mittels eines *Distringas-Writ*s zur Abrechnung bestellt. Dem Sheriff der betreffenden Grafschaft wurde dadurch befohlen, die beweglichen und unbeweglichen Güter der Abrechnungspflichtigen in der Grafschaft zu pfänden, die Höhe der jährlichen Einkünfte aus dem Grundbesitz auf der Dorsalseite des Writs dem Exchequer mitzu-

bestellt worden waren. Zum selben Termin erstellte der Kontrolleur seine 'Gegenrolle' und fuhr ebenfalls nach Westminster.

Der rechnungspflichtige Zöllner hatte entweder persönlich am 'return day' des *Distringas*-Writs zu erscheinen oder einen Vertreter zu benennen. In Westminster wurden die Zöllner und Kontrolleure zunächst aufgefordert, vor dem Gesamtexchequer den Abrechnungseid abzulegen und ihre Unterlagen einzureichen, woraufhin ihnen ein *auditor* (Rechnungsprüfer) zugewiesen wurde. Dieser verglich die *particule compoti* mit der 'Gegenrolle' des Kontrolleurs. Wichen die Aufzeichnungen voneinander ab, so bestand der dringende Verdacht, daß der Beamte, dessen Abrechnung sich als lückenhaft erwies, den Schmuggel begünstigt und somit Einkünfte der Krone unterschlagen hatte. In diesem Falle hatte der Rechnungsprüfer dem Gesamtexchequer unverzüglich zu benachrichtigen.

In der Regel waren jedoch *particule compoti* und Kontrollrolle identisch, und der Rechnungsprüfer konnte zur Errechnung der Bruttozollschuld der Zöllner übergehen. Dies war eine recht einfache, wenn auch zeitraubende Angelegenheit. Die Sätze der verschiedenen Zölle und Subsidien waren ja bekannt, und der Rechnungsprüfer mußte lediglich die aufgezeichneten Güterbewegungen in die einschlägigen Kategorien einteilen und die Gesamtmengen (bei mengenmäßig verzollten Handelsgütern wie Wein, Wolle, Tuch und Wachs) bzw. die Gesamtwerte (bei Waren, die *ad valorem* verzollt wurden) herausarbeiten. Aus der Multiplikation der Zollsätze und der Gesamtmengen (z.B. 250 Tonnen Wein à 3s/Tonne) bzw. -werte (£10.000 à 3d/£) ergaben sich Teilbeträge, die der *auditor* summierte, um das Zolleinkommen der Krone (bzw. die Gesamtzollschuld der Zöllner) zu errechnen. Diese Stufe der Rechnungslegung bezeichnete man als die *determinatio*.

Die im Laufe der *determinatio* erarbeiteten Informationen trug man zunächst am Ende der Zollabrechnung ein (*Summa recepta*). Gleichzeitig schrieb der Rechnungsprüfer dieselben Angaben auf ein zweites Stück Pergament. Dieses Kurzinformationsblatt über die Zoll- und Subsidieinnahmen, das nach den verschiedenen Kategorien der Einkünfte aufgeteilt war, schickte er in das Pipe-Roll-Amt, wo es in die Enrolled Customs Accounts (E356) aufgenommen wurde. Danach versah man es mit dem Dorsalvermerk, *Irrotulatur rotulo compo-*

teilen und die Abrechnungspflichtigen an einem im Writ genannten 'return day' dem Exchequer vorzuführen. Für ein Beispiel eines *Distringas*-Writs s. JENKS, Effizienz, S. 354 Anm. 48.

torum de subsidio 3s de dolio et 12d de libra (im Falle einer Tunnage-und-Poundage-Abrechnung; *mutatis mutandis* gilt dies für alle anderen Abrechnungen), und schickte es an den Rechnungsprüfer zurück.

Die Enrolled Customs Accounts stellen also das Ergebnis der ersten, vorläufigen Rechnungsprüfung dar. Sie sind aufgrund der zwecks Rechnungslegung beim Exchequer eingereichten Zollabrechnungen erstellt worden und können daher – unter Beachtung aller methodischen Vorbehalte – zum Teil die fehlenden *particule compoti* ersetzen. Ihnen kann man die Gesamthöhe des englischen Außenhandels sowie den Anteil der ausländischen Kaufleute entnehmen. Sie sind für die hier untersuchte Zeit nahezu lückenlos überliefert.⁵⁴

Hatte das Rechnungsverfahren bislang allein die Feststellung der Bruttozollschuld der Zöllner gegenüber der Krone im Auge gehabt, so ging es nun im *auditum compoti* um die Festlegung ihrer Nettozollschuld. Über die Abzugsfähigkeit der einzelnen Posten konnte zwar nur der Gesamtexchequer (*plenum Scaccarium*) entscheiden, aber die Sitzung, auf der die Anträge der Zöllner auf Abzug der Beträge, mit denen sie zu Unrecht vom Rechnungsprüfer belastet worden waren (*exoneraciones*), sowie auf Anrechnung von Auslagen (*allocaciones*) erörtert werden sollten, mußte gründlich vorbereitet werden. Daher forderte der Rechnungsprüfer die Zöllner auf, ihre *parcelle compoti*, also ihre Anträge auf Abzug und Anrechnung sowie die dazugehörigen Unterlagen, bei ihm einzureichen. Gleichzeitig gab er das Kurzinformativblatt, das das Ergebnis seiner *determinatio* festhielt, an den Baron des Exchequers weiter, der die Zöllner bei der endgültigen Abrechnung vor dem Gesamtexchequer zu betreuen hatte. Außerdem wurde den Zöllnern ein Termin zur Rechnungslegung vor dem Gesamtexchequer genannt. Schließlich trug der Lord Treasurer's Remembrancer, der jetzt die Verantwortung für die weitere Bestellung der Zöllner vom King's Remembrancer übernahm, eine knappe Zusammenfassung des Kurzinformativblattes in seine Memoranda Roll (PRO, E368, in der Abteilung *Visus et Status Compotorum*) ein.

⁵⁴ Die Überlieferung der Angaben über Wollzölle und -subsidien sowie über Petty Customs ist bis auf einige Jahre, in denen die Berechtigung zur Erhebung der Petty Customs in einzelnen Zollbezirken verpachtet war, sowie auf ganz seltene Lücken zwischen 1377 und 1474 vollständig. Die Überlieferung der Angaben über Tunnage und Poundage setzt zum 3.4.1403 ein.

Hier sind wir an einen Punkt gelangt, wo der Bezug zur hansischen Geschichte herzustellen ist. Die Entlastungsanträge (*exoneraciones*) der Zöllner sind für die Feststellung des hansischen Anteils am englischen Außenhandel außerordentlich wichtig, denn sie enthalten Informationen über den Gesamtwert der hansischen Ein- und Ausfuhren innerhalb bestimmter Abrechnungsperioden. Dreimal während unseres Untersuchungszeitraums verschoben sich nämlich die Poundage-Sätze zugunsten der hansischen Englandfahrer. Allerdings errechnete der *auditor* die Bruttozollschuld der Zöllner stets nach Maßgabe der parlamentarischen Bewilligung. Da sie mit einem zu hohen Betrag belastet worden waren, stellten sie Antrag auf Entlastung. Zur Begründung verwiesen sie zunächst auf die neue Rechtslage und nannten dann auf einem zweiten, angehefteten Blatt Einzelheiten über den hansischen Handel, um von der Einzahlung dieser überhöhten Poundage-Einnahmen an den Exchequer befreit zu werden. Diese Anträge sind allesamt in den Lord Treasurer's Remembrancer's Memoranda Rolls (PRO, E368) überliefert.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist jedoch nicht nur die Tatsache, daß man aus dieser Quelle Informationen aus mittlerweile verschollenen Zollabrechnungen über den hansischen Englandhandel gewinnen kann, sondern auch ihr Querschnittscharakter. Jeder Zöllner war aus naheliegenden Gründen daran interessiert, einen Entlastungsantrag zu stellen, sofern er mit einem zu hohen Betrag bezüglich des Poundagepflichtigen hansischen Handels belastet worden war. Das *argumentum e silentio* ist ebenfalls stichhaltig: Unterließ es ein Zöllner, einen Entlastungsantrag zu stellen, dann gab es keinen hansischen Handel in seinem Zollbezirk. Somit kann man – zumindest für ein halbes Dutzend Jahre – den hansischen Anteil am englischen Außenhandel genau errechnen. Dies ist eine besonders wertvolle Ergänzung zu den Particulars of Account, denn es gibt kein einziges Jahr innerhalb der hier untersuchten Zeit, in dem Abrechnungen aus allen Zollbezirken des Landes erhalten sind. Auf der Basis der überlieferten *particulae compoti* alleine könnte man niemals, nicht einmal für ein einziges Jahr, ein komplettes Bild des hansischen Englandhandels in der Zeit von 1377 bis 1474 entwerfen. Erst wenn man beide Quellengattungen (E122, E368) heranzieht, kann man den Gesamtumfang des hansischen Englandhandels statistisch zuverlässig hochrechnen.

I.5.1: DIE ERSTE POUNDAGE-BEFREIUNG (1431-1434)

Dreimal innerhalb unseres Untersuchungszeitraums verschoben sich, wie erwähnt, die Poundage-Sätze zugunsten der hansischen

Englandfahrer. Es ist an dieser Stelle angebracht, die Hintergründe der königlichen Zollnachsätze zu skizzieren.

Am 20.3.1431 bewilligte das englische Parlament unterschiedliche Poundage-Sätze für die Handelsgüter einheimischer und ausländischer Kaufleute. Rückwirkend vom 12.1.1431 mußten die Ausländer 18d/£ (7,5% *ad valorem*) zahlen, während die Engländer nach wie vor lediglich 12d/£ (5% *ad valorem*) abzugeben hatten.⁵⁵ Diese Sätze galten zunächst für den Bewilligungszeitraum vom 12.1.1431 bis zum 11.11.1432, wurden aber vom nächsten Parlament bis zum 11.11.1434 verlängert.⁵⁶

Der Deutsche Kaufmann in London legte verständlicherweise sofort Protest beim Kronrat sowie beim Hochmeister des Deutschen Ordens ein.⁵⁷ Die Erhöhung verstieß nämlich gegen die Privilegien der Hansen, insbesondere gegen das feierliche Versprechen Edwards I. in der *Carta mercatoria* (§ 12), daß weder er noch seine Amtsnachfolger neue Zölle oder sonstige Abgaben von den ausländischen Kaufleuten verlangen würden.⁵⁸ Als das Londoner Kontor dem Hochmeister schrieb, legte es folglich zunächst die Rechtslage gemäß der *Carta mercatoria* dar, wies aber lediglich auf die Poundage-Sätze hin, die seit dem 3.4.1403 bei 12d/£ (5% *ad valorem*) geblieben waren, obwohl doch schon die bloße Erhebung von Poundage überhaupt, geschweige denn eine Erhöhung der Sätze, eindeutig gegen die *Carta mercatoria* verstieß. Schließlich stellte das Kontor fest, daß der König von England (wie sie sagten) die Poundage-Sätze von 12d auf 18d/£ angehoben hatte, und bat den Hochmeister, sich bei Heinrich VI. für die hansischen Englandfahrer zu verwenden.⁵⁹

Mittlerweile hatte aber der Protest des Deutschen Kaufmanns beim Kronrat einen Teilerfolg gezeitigt. Am 10.5.1431 beschloß dieses Gremium, die Hansekaufleute von der Entrichtung der zusätzlichen

⁵⁵ RP 4, S. 369. Vgl. auch HUB 6.992, Anmerkungen auf S. 551f., für eine Zusammenfassung der hansischen Reaktionen.

⁵⁶ RP 4, S. 390. Spätere Bewilligungen legten wieder gleiche Poundage-Sätze für die Waren einheimischer und ausländischer Kaufleute fest: Tabelle 1.

⁵⁷ HUB 6.991, S. 549-51 und PPC 4, S. 86f.

⁵⁸ HUB 2.31 § 12, S. 18. Heinrich VI. hatte dieses Privileg gerade am 1.10.1430 bestätigt: CPR 1429-36, S. 147.

⁵⁹ HUB 6.991 § 1-3, S. 550. Man darf nicht übersehen, daß die Argumentation des Londoner Kontors sehr tendenziös war und daß Tatsachen nach Belieben verdreht wurden, um die gewünschte Empörung auf der Marienburg zu erzeugen. Erwähnenswert ist auch, daß Heinrich VI. zu dieser Zeit etwa 10 Jahre alt war und erst i. J. 1437 als volljährig galt. Bis dahin führten seine Onkel die Regierungsgeschäfte.

6d/£ zu befreien. Folglich wurden Writs mit dem Großen Siegel an die für Tunnage und Poundage zuständigen Zöllner angefertigt, um ihnen zu befehlen, von der Erhebung der zusätzlichen 6d für alle hansischen Waren, die nach dem 12.1.1431 ein- oder ausgeführt worden waren, vorläufig abzusehen, bis der Kronrat endgültig festgestellt hatte, ob die Hansekaufleute rechtlich (*de droit*) hierzu verpflichtet waren. Die vorläufige Befreiung wurde nur unter der Bedingung gewährt, daß die Hansen eine ausreichende Bürgschaft (*sufficeante seuretee*) in der Kanzlei stellten, um eine eventuelle Nachzahlung zu gewährleisten.⁶⁰ Am gleichen Tag bürgten vier Londoner Kaufleute in der geforderten Höhe von insgesamt £400, worauf der Kanzler die erwähnten Writs zustellen ließ.⁶¹ Es zeigte sich rasch, daß diese Summe lange nicht ausreichte. Am 11.8.1432, also 19 Monate nach Inkrafttreten des höheren Poundage-Satzes, stellte das Londoner Kontor fest, daß die Hansekaufleute mittlerweile über £1000 an zusätzlichen Poundage-Abgaben schuldeten. Dies entspricht einem hansischen Englandhandel im Gesamtwert von über £40.000 (ca. £25.000/Jahr).⁶²

In unserem Zusammenhang ist der weitere Verlauf dieses Streites irrelevant. Wichtig ist jedoch, daß eine Entscheidung über die Rechtmäßigkeit des erhöhten Poundage-Satzes, der während der Jahre 1431 bis 1434 für die ausländischen Kaufleute galt, nie gefallen ist. Das schuf für den Exchequer das Problem, eine Entscheidung über die finanzielle Verantwortung der Zöllner hinsichtlich der Zusatzabgabe zu fällen. Man verfügte schließlich, daß die Zöllner gegenüber der Krone entlastet waren, sobald sie dem Exchequer die Namen der hansischen Englandfahrer, ihre Handelsgüter und deren Preise mitgeteilt hatten, die während der Bewilligungsfristen (12.1.1431-11.11.1434) der unterschiedlichen Poundage-Sätze in die *particule compoti* eingetragen worden waren. Dadurch wurde die Verbindlichkeit gegenüber der Krone von den Zöllnern auf die hansischen Englandfahrer übertragen, die bis zu einer Entscheidung des Kronrats die zusätzlichen 6d/£ unverändert schuldig blieben.⁶³ Deshalb mußte man die Namen, die Handelswaren und deren Preise

⁶⁰ PPC 4, S. 86f. Regest: HUB 6, S. 565, Anm. 3.

⁶¹ CPR 1429-36, S. 145f. Vgl. aber PRO, E368/205 VSM m 5, wo als Datum der 19.5.1431 angegeben wird. Am 12.1.1431 war das Parlament zusammengetreten. Dies war somit der erste Tag, an dem die neuen, unterschiedlichen Poundage-Sätze erhoben wurden.

⁶² HR 2.1.147, S. 98f.

⁶³ Vgl. HUB 6.1061a, S. 590 (aus PRO, E368/205 VSH m 3).

in den Memoranda Rolls des Lord Treasurer's Remembrancer festhalten. Weil die Zöllner persönlich für alle Einnahmen aus dem erhöhten Poundage-Satz beim Exchequer hafteten, kann man sicher sein, daß alle hansischen Ein- und Ausfuhren zwischen dem 12.1.1431 und dem 11.11.1434 in den Lord Treasurer's Remembrancer's Memoranda Rolls festgehalten sind. Ebenso sicher ist, daß der hansische Handel ruhte, wenn die Zöllner nichts über hansische Warenbewegungen über ihren Zollbezirk innerhalb einer Abrechnungsperiode berichteten.

I.5.2: DIE ZWEITE POUNDAGE-BEFREIUNG (1437-1447)

Die nächste Poundage-Befreiung leitete sich von den Bestimmungen des Vertrags von London (22.3.1437) her. In § 3 dieses Abkommens wurde den hansischen Englandfahrern der uneingeschränkte Genuß von *omnibus et singulis privilegiis, libertatibus, franchesiis et liberis consuetudinibus*, die ihnen die Vorgänger Heinrichs VI. gewährt hatten, für alle Zeit garantiert. Damit waren die *Carta mercatoria* und die anderen Privilegien gemeint, die Edward II. am 7.12.1317 bestätigt hatte.⁶⁴ Im § 3 des Vertrags von London heißt es weiter:

*Item concordatum et conclusum est, quod ... nulle ... prise, prestationes, exactiones nove aut aliqua subsidia super eorum [d.h. der Hansekaufleute] personas vel bona imponentur ultra vim atque formam carte privilegiorum mercatoribus de Hansa concessorum et indultorum.*⁶⁵

Nun hatte die *Carta mercatoria* allen ausländischen Kaufleuten die Freiheit von jedweder *exactio, prisa vel prestacio aut aliquod onus super personas mercatorum predictorum, mercandisas seu bona eorundem* verbrieft, es sei denn, daß solche Abgaben im Rahmen der *Carta mercatoria* von den ausländischen Kaufleuten an die englische Krone konzediert worden waren.⁶⁶ Man sieht sofort, daß § 3 des Vertrags von London § 12 der *Carta mercatoria* weitgehend entspricht. Allerdings wurden die Wörter *aliquod onus* durch *aliqua subsidia* ersetzt. Wir haben oben darauf hingewiesen, daß die englische Regierung im Spätmittelalter eine klare und konsequente Unterscheidung zwischen *subsidium* und *custuma* machte. Im Kontext der englischen Zollgesetzgebung konnten die Wörter *aliqua subsidia* daher nur die parlamentarisch bewilligten Subsidien be-

⁶⁴ S. HUB 1.552, S. 193f.; HUB 1.890, S. 305; HUB 2.194, S. 81; sowie die Erweiterung dieser Privilegien durch Edward II. am 7.12.1317: HUB 2.313, S. 131.

⁶⁵ HR 2.2.84 § 3, S. 85.

⁶⁶ S. GRAS, Customs, S. 69-72, für die sonstigen Petty-Customs-Sätze.

zeichnen. Die englische Krone hatte also im § 3 des Vertrags von London auf ihr parlamentarisch bewilligtes Recht verzichtet, Tunnage und Poundage sowie die Wollsubsidien von den hansischen Englandfahrern zu erheben.

Infolge der königlichen Bestätigung des Vertrags von London am 7.6.1437⁶⁷ wurde den Zöllnern befohlen, rückwirkend vom 22.3.1437 von der Erhebung von Tunnage und Poundage auf die hansischen Handelsgüter abzusehen und entsprechende Ein- und Ausfuhr nicht in ihre Abrechnungen einzutragen.⁶⁸ In der Tat verschwanden die Hansen aus den Particulars of Account für Tunnage und Poundage vom 22.3.1437 an. In den Enrolled Customs Accounts (PRO, E356) wurde in den folgenden Jahren unter Hinweis auf den Befehl des Königs vermerkt, daß kein Poundage von den hansischen Englandfahrern erhoben worden sei und deren Ein- und Ausfuhr folglich nicht in die von den Rechnungsprüfern des Exchequers errechneten Poundage-Außenhandelsziffern eingegangen seien.⁶⁹

Bekanntlich scheiterte der Vertrag von London am Widerstand Preußens und insbesondere Danzigs gegen die Garantien für die englischen Preußenfahrer. Es ist nicht erforderlich, an dieser Stelle den ganzen diplomatischen Streit zwischen Preußen und England zu verfolgen. Es sollen lediglich die Folgen für die hansische Zollpflicht in England geschildert werden.

Obwohl sich der Deutsche Kaufmann in London für die Bestätigung des Vertrags durch den Hochmeister einsetzte und den Danziger Rat warnend darauf hinwies, daß der Vertrag ohne das Siegel des Hochmeisters ungültig sei, blieb Danzig bei seinen Einwänden. Selbst die Interventionen Heinrichs VI. waren vergeblich. Obwohl die

⁶⁷ HR 2.2.85, S. 88 sowie HUB 7.1.276, S. 136. Vgl. auch CPR 1436-41, S. 62; Foedera (O) 10, S. 666 sowie Foedera (H) 5/1, S. 39; WEISE 1, S. 213f.; und PRO, C47/30/9/16. Vgl. auch HR 2.2.44, S. 30f. Allein die englische Krone ratifizierte den Vertrag von London. Die gesamthansische Ratifizierung scheiterte am Widerstand der preußischen Städte. Dennoch erfüllte die englische Regierung zehn Jahre lang ihre vertraglichen Verpflichtungen.

⁶⁸ HUB 7.1.288, S. 142 (= PRO, E356/19 m 34) und HR 2.2.83, S. 84.

⁶⁹ Man muß hier zwischen den auf der Basis der Tunnage-und-Poundage-Abrechnungen bzw. der Petty-Customs-Abrechnungen gewonnenen Ziffern unterscheiden. Vor 1437 schlossen die Tunnage-und-Poundage-Außenhandelsziffern den gesamten Außenhandel Englands ein (bis auf Stapelwaren und gewisse Lebensmitteleinfuhren), ganz gleich, wem die Handelswaren gehörten, aber nach dem 22.3.1437 entfiel der hansische Handel. Die Petty-Customs-Ziffern umfassen stets den Handel aller ausländischen Kaufleute (bis auf Stapelwaren und Wein).

Geduld der englischen Regierung nahezu unermüdlich war, wuchs allmählich der Druck von den englischen Preußenfahrern und ihren Wortführern im Parlament. Seit 1442 wurden Petitionen beim Parlament eingereicht, die den König aufforderten, die hansischen Privilegien in England zu suspendieren, bis die Hanse Schadenersatz für die seit 1437 erfolgten Bedrückungen leiste und die Gleichbehandlung von englischen Kaufleuten in Preußen und hansischen Kaufleuten in England gewährleistet sei. Dies entsprach dem Inhalt von § 1-4 des Vertrags von London. Allmählich nahmen die Forderungen der Parlamentarier ultimativen Charakter an. Schließlich gab Heinrich VI. am 7.2.1446 dem Antrag der Gemeinen statt und setzte dem Hochmeister eine Frist bis zum 29.9.1447. In Preußen und England wurde dies als Forderung verstanden, den Vertrag von London endlich zu bestätigen.⁷⁰

Die parlamentarische Petition löste intensive Beratungen innerhalb der Hanse aus. Obwohl die Preußen eine Gesandtschaft nach England schickten, waren sie in der Sache nicht zum Nachgeben bereit. Folglich erklärte Heinrich VI. in einem Brief an den Hochmeister vom 2.12.1447 die hansischen Privilegien rückwirkend vom 29.9.1447 für aufgehoben, bis die englischen Kaufleute in Preußen in den Genuß ihrer im Vertrag von London festgelegten Rechte gekommen seien und Schadenersatz für die Bedrückung der Engländer in Preußen seit 1437 geleistet worden sei.⁷¹

Damit war die Befreiung der hansischen Englandfahrer vom Poundage vorerst zu Ende. Die im parlamentarischen Antrag geforderte Gleichstellung der Hansekaufleute mit den sonstigen ausländischen Englandfahrern wurde rigoros durchgeführt. Die englischen Zöllner verlangten nach dem 29.9.1447 nicht nur Poundage in Höhe von 12d/£ von den Hansekaufleuten, sondern taxierten die von ihnen ausgeführten englischen Laken auch nach dem bislang nur für die nichthansischen Ausländer geltenden Satz (2s 9d/Tuch).⁷² Der Exchequer prüfte die Zollabrechnungen sehr genau, um festzustellen, ob die Zöllner alle hansischen Ein- und Ausfuhren aufgezeichnet hat-

⁷⁰ Vgl. PRO, E368/222 VSM m 7d. Das dort angegebene Datum der Genehmigung der Petition (7.2.23H6/1445) kann nicht stimmen, weil das Parlament erst am 25.2.1445 zusammentrat. Vgl. auch die Instruktionen der preußischen Gesandtschaft nach England: HR 2.7.486 § 9, S. 719f.

⁷¹ HR 2.3.479, S. 368.

⁷² PRO, E368/222 VSM m 7d.

ten. War dies nicht der Fall, so wurden die Zöllner nachträglich entsprechend belastet.

Kehren wir nun zu unserer Fragestellung zurück. Den hansischen Anteil am englischen Außenhandel zwischen 1437 und 1447 zu schätzen, ist eine schwierige Aufgabe, sofern keine Petty-Customs-Abrechnungen vorliegen, denn die hansischen Warenbewegungen wurden in den Tunnage-und-Poundage-*particule compoti* nicht aufgeführt. Um 1437 und erneut um 1447 wurden hansische Güter nach den ausländischen Zollsätzen taxiert, und der Exchequer bat die Zöllner um Angaben über den hansischen Handel. Hieraus kann man zumindest indirekt Kenntnis von einigen verschollenen Particulars of Account gewinnen.⁷³ Von Zeit zu Zeit wurde auch die Höhe der von den hansischen Englandfahrern entrichteten Petty-Customs-Zölle (3d/£) angegeben, woraus man den Gesamtwert des hansischen Handels im betreffenden Zollbezirk errechnen kann, zumal die hansischen Tuchausfuhren bekannt sind. Schließlich ist es möglich, die Warenwerte in den Poundage-Abrechnungen nach 1437 mit denen in den Petty-Customs-Abrechnungen zu vergleichen, um eine ungefähre Vorstellung vom Umfang des hansischen Handels zu gewinnen.

I.5.3: DIE DRITTE POUNDAGE-BEFREIUNG (1449-1461)

Die letzte Poundage-Befreiung in der hier behandelten Zeit ging aus der Aufhebung der hansischen Privilegien zum 29.9.1447 hervor.⁷⁴ Der Deutsche Kaufmann nahm den Verlust seiner Vorrechte nicht hin. Obwohl die englische Regierung durchaus zu Verhandlungen mit der Hanse bereit war, sah sie sich außerstande, die Aufhebung der hansischen Privilegien rückgängig zu machen, ohne daß die hochmeisterliche Regierung den englischen Preußenfahrern vertragsgemäß die glei-

⁷³ Im Gegensatz zu den Mitteilungen der Zöllner für die Jahre 1431-4 wurden um 1437 und 1447 weder die Namen der Hansekaufleute noch die Handelswaren noch deren Preise festgehalten, da es sich nicht um eine Übertragung der Zollschuld von den Zöllnern auf die Kaufleute, sondern um eine Belastung der Zöllner handelte. Dafür brauchte der Exchequer keine Einzelheiten über den hansischen Englandhandel.

⁷⁴ Obwohl der König gemäß der parlamentarischen Petition verpflichtet war, die Hansen mit den sonstigen ausländischen Englandfahrern vollständig gleichzustellen, was nicht nur die Erhebung von Poundage, sondern auch die Taxierung von ausgeführten Laken zum Ausländersatz (2s 9d/Tuch) anstatt zum bislang für die Hansen gültigen Satz (1s/Tuch) zur Folge gehabt hätte, stand die *Carta mercatoria* (§ 12) einer Erhöhung der Tuchzölle für die Hansekaufleute im Wege. Allerdings mußte in zwei Fällen Zöllnern befohlen werden, von den Hansen nur 1s/Tuch zu erheben: PRO, E368/221 m 172 & 176d; E368/222 VSM m 7d.

chen Rechte gewährte, die die hansischen Englandfahrer genossen. Wie sich bald herausstellte, wollte der Hochmeister dies unter keinen Umständen konzedieren.⁷⁵ Nach der Verabschiedung der nächsten Poundage-Bewilligung, in der die Hansen expressis verbis als Poundage-pflichtig genannt wurden, mußten die hansischen Englandfahrer die Subsidie für alle nach dem 3.4.1449 ein- und ausgeführten Waren entrichten.⁷⁶ Die Zöllner hielten die Hansen dazu an, die Subsidie entweder gleich in bar zu begleichen oder Bürgen zu stellen, um die nachträgliche Zahlung zu gewährleisten.⁷⁷ Weigerten sie sich, so wurden ihre Handelswaren beschlagnahmt.⁷⁸

Zu dieser Zeit beauftragte der Hochmeister den Bürgermeister von Danzig, am 25.7.1449 in Bremen mit den anderen hansischen Ratssendeboten die Räumung Englands zu erörtern.⁷⁹ Die Aufhebung der hansischen Privilegien war kaum der einzige Beweggrund hierfür, denn die Engländer hatten gerade die hansische Baienflotte gekapert, was eine ungeheuerere Empörung in den Hansestädten hervorrief.⁸⁰ Dennoch entschied sich der Bremer Hansetag für einen Kompromiß. Trotz der Bitte des Londoner Kontors um Abbruch des Englandhandels beschloß man, daß der Deutsche Kaufmann Bürgen stellen dürfe, um die Bezahlung des Poundage zu gewährleisten. Falls die englischen Zöllner dies nicht akzeptieren wollten, durften die Hansen sogar die Subsidie entrichten, um ihre Handelsgüter aus England ausführen zu können. Es schien den Ratssendeboten in Bremen jedoch ratsam, keine Güter mehr nach England zu importieren. Man machte allerdings eine Ausnahme für *ventegudere*, die der

⁷⁵ Diese unnachgiebige Haltung kam besonders in den anglo-hansischen Verhandlungen in Lübeck im März 1449 zum Vorschein: HR 2.3.504 § 3-5, 12 und 14-6, S. 376-88; HR 2.3.503 § 10, S. 376; HR 2.3.505 § 2-3, S. 389f.

⁷⁶ Am 1.4.1449 war die alte Poundage-Bewilligung abgelaufen (RP 5, S. 70). Die neue Bewilligung trat am 3.4.1449 in Kraft und ließ keinen Zweifel darüber, daß Poundage sowohl *by merchauntz of Hansze and of Almoyne as of oter merchauntz alienez* entrichtet werden mußte (RP 5, S. 142).

⁷⁷ HR 2.3.513, S. 393.

⁷⁸ HR 2.3.531-2, S. 402-4.

⁷⁹ HR 2.3.538-9, S. 407 (24.6. bzw. 4.7.1449); GStA, OF 17, S. 320.

⁸⁰ Die Baienflotte wurde am 23.5.1449 gekapert. Scheinbar stammte die erste Meldung über diesen Überfall auf hoher See vom Brügger Kontor: HR 2.3.530, S. 402. Vgl. auch POSTAN, *Economic and Political Relations*, S. 128 ff., und SCHULZ, S. 93.

hansische Kaufmann auf eigenes Risiko (*uppe sin eventure*) nach England bringen durfte.⁸¹

Die Kompromißbereitschaft des Bremer Hansetags ebnete den Weg für eine vorläufige Regelung des Poundage-Streits mit der englischen Regierung. Da beiden Seiten viel an der Aufrechterhaltung des bilateralen Handels lag, wurde die leidige Frage der Poundage-Pflicht der hansischen Englandfahrer vertagt. Dieser Kompromiß wurde jedoch zunächst durch die Gefangennahme der englischen Kaufleute in Preußen gefährdet, die als Repressalie für die Kaperung der Baienflotte veranlaßt worden war.⁸² Nachdem Heinrich VI. am 23.9.1449 eine Gesandtschaft bevollmächtigt hatte, mit den Hansens über Schadenersatz sowohl für die Kaperung der Baienflotte als auch für die Gefangensetzung der englischen Preußenfahrer zu verhandeln,⁸³ war es dem Deutschen Kaufmann möglich, die Befreiung aller hansischen Englandfahrer vom Poundage zu beantragen. Am 2.10.1449 genehmigte der Kronrat eine entsprechende Petition.⁸⁴ Am selben Tag teilte man dem Exchequer mit, daß die hansischen Englandfahrer kein Poundage auf Waren zu entrichten hätten, die nach dem Inkrafttreten der jüngsten Poundage-Bewilligung am 3.4.1449 ein- oder ausgeführt worden seien. Die Zöllner seien bei der Abrechnung entsprechend zu entlasten.⁸⁵

⁸¹ HR 2.3.546 § 4, S. 410f. Entgegen der *communis opinio* waren *ventegudere* nicht schnellverderbliche Güter (vgl. Dollinger, S. 267), sondern Handelswaren, die bereits in den Hansestädten einer Qualitätsprüfung unterzogen und deshalb zum Verkauf freigegeben worden waren. Stapelgüter hingegen mußten durch die Kontore geprüft werden, und zwar, wie die Rezesse wiederholt betonen, aus Sorge vor Qualitätsmängeln und den daraus entstehenden Beanstandungen. Dazu s. Stuart JENKS, Der Frieden von Utrecht 1474, in: Stuart JENKS und Michael NORTH, Hgg., Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse = QFhG NF 39 [im Druck].

⁸² HR 2.3.536, S. 405f. und HR 2.3.555 § 1, S. 420. Obwohl der englische Botschafter Richard Cauntton beteuerte, daß die Kaperung gegen den Willen des Königs geschehen sei (HR 2.7.516, S. 825), scheint der Kronrat die Aktion zumindest nachträglich gutgeheißen zu haben: POSTAN, *Economic and Political Relations*, S. 128; John FERGUSON, *English Diplomacy, 1422-1461*, Oxford 1972, S. 101.

⁸³ PRO, C76/132 m 11; HR 2.3.561, S. 424; Foedera (O) 11, S. 241; Foedera (H) 5/2, S. 14.

⁸⁴ PRO, E28/79/21. Druck: JENKS, *Hanseakten*.

⁸⁵ PRO, E356/20 m 33.

Trotz der Stellung von Bürgen, der Verpfändung von Gütern und der Bestechung etlicher Personen⁸⁶ hatte der Deutsche Kaufmann weder eine endgültige Befreiung vom Poundage noch eine unbefristete Garantie des Genusses der hansischen Privilegien erreichen können. Die Poundage-Befreiung und die hansischen Privilegien galten gemäß der Entscheidung des Kronrats nur solange, wie der Exchequer und die Zöllner keine anderslautenden Befehle vom König erhielten. Die endgültige Regelung hing vom Ausgang der Schadenersatzverhandlungen in Brügge ab.⁸⁷ Nachdem Dr. Thomas Kent, einer der englischen Unterhändler, nach London zurückgekehrt war, gewährte der König durch ein Writ vom 3.12.1449 den Hansen zwar endgültig den Genuß ihrer heiß begehrten Privilegien sowie die gewünschte Befreiung vom Poundage, schloß aber die Kaufleute von Lübeck und Danzig hiervon aus.⁸⁸ Wie sich herausstellte, waren damit alle wendischen und preußischen Kaufleute gemeint.⁸⁹

Im Augenblick war nichts zu ändern. Das Londoner Kontor konnte den Ratssendeboten in Brügge nur empfehlen, die Hansekaufleute dringend davor zu warnen, Güter aus Lübeck oder Danzig nach England einzuführen, da die englischen Zöllner ab sofort eine Bescheinigung von jedem Hansekaufmann verlangten, *dat Lubeke noch Danszke dar part noch deell an* [d.h. an den Handelsgütern] *en hebbe*.⁹⁰

Die hansischen Englandfahrer blieben dann vereinbarungsgemäß bis zum Ablauf der Bewilligung am 3.4.1454 vom Poundage befreit, allerdings, wie erwähnt, mit Ausnahme der wendischen und preußischen Kaufleute. Als das Parlament im September 1453 die Poundage-Erhebung ab dem 3.4.1454 bis zum Lebensende Heinrichs VI. bewil-

⁸⁶ Vgl. HR 2.3.569, S. 433.

⁸⁷ HR 2.3.569, S. 433: *Gbiï hebben van Henricum [ten Hove] unsen clerck waell verstaen, wodanne wiis wii hiir restitueert siin in unse privilegien, sonder ene clausele es in den breve, die wii darupp hebben, de seget quousque alius a nobis [haberitis in mandatis]. Ind umb der clauselen willen en konnen wii noch nicht claer geweten, wer wii biï unsen privilegien sullen staen eder nicht.*

⁸⁸ HR 2.3.570, S. 434: *Dan nu late dat meister Thomas Kent es gekomen in des koninges raedt, und bevet siine relacie gedaen, ind uyt siiner relacien bevet uns de koeninck andere brieve gegeven, dat wii vull ind all, alleleye condicien dar ute gelaten, sullen biï unsen privilegien ind vriibeden staen, die van Lubeke ind van Dantzke allene utgenoymen.* Für diese anderen Briefe s. PRO, E28/79/57; E368/222 VSP m 15; E159/226 VSM m 21.

⁸⁹ HR 2.3.670, S. 510-2.

⁹⁰ HR 2.3.570, S. 434 (7.12.1449).

ligte, stellte sich für den Deutschen Kaufmann das Problem von neuem, denn auch dieses Parlament hatte explizit alle hansischen Englandfahrer verpflichtet, Poundage zu entrichten.⁹¹ Das Londoner Kontor machte sich zwar Hoffnungen, wieder von der Subsidie befreit zu werden, doch war es erforderlich, die Auflösung des Parlaments abzuwarten.⁹² Dann⁹³ beantragten die hansischen Englandfahrer die Befreiung vom Poundage sowie von der Süßwein-Subsidie, die für sämtliche Ausländer galt (3s/Tonne zusätzlich zur Tunnage-Abgabe in Höhe von 3s/Tonne, also insgesamt 6s/Tonne). Am 1.6.1454 genehmigte der Kronrat einen entsprechenden Antrag.⁹⁴ Vier Tage später wurde der Exchequer durch ein Privy-Seal-Writ benachrichtigt, daß Tunnage und Poundage auf hansische Handelswaren nicht zu erheben seien, sofern diese Güter in der Zeit vom Inkrafttreten der jüngsten Poundage-Bewilligung (3.4.1454) bis zum 1.6.1457 ein- oder ausgeführt würden. Allerdings galt diese Regelung nicht für die Handelsgüter der Lübecker, die ja auch in der Petition des Deutschen Kaufmanns von der Befreiung von Tunnage und Poundage ausgenommen werden mußten. Gleichzeitig ergingen entsprechende Anweisungen an die Zöllner.⁹⁵

Wie oben erwähnt, war diese Lösung kaum dazu angetan, die Hanse voll zu befriedigen, denn es herrschte immer noch Feindseligkeit zwischen Lübeck und England. Gleich nach Genehmigung der Petition des Deutschen Kaufmanns auf Befreiung von Tunnage und Poundage beschloß ein Hansetag in Lübeck, der englischen Regierung Verhandlungen anzubieten.⁹⁶ Als die preußischen Städte zur Teilnahme eingeladen wurden, mußten sie am 15.6.1455 dem König von England mitteilen, daß der soeben ausgebrochene (Dreizehnjährige) Krieg dies unmöglich mache. Stattdessen schlugen sie Heinrich VI. den Abschluß eines acht- bis zehnjährigen

⁹¹ RP 5, S. 228f.

⁹² HUB 8.285, S. 199f.

⁹³ Es ist schwer festzustellen, wann dieses Parlament zu Ende ging, denn die RP enthalten keine Nachricht über eine formale Auflösung. Es tagte noch am 16.4.1454: HBC, S. 570.

⁹⁴ PRO, E28/84/29. Druck: JENKS, Hanseakten. Der zeitgenössische Vermerk auf der Petition ist signifikant: *Concessum est pro tribus annis proxime sequentibus secundum formam et effectum litterarum patencium liberatarum et grantbestiarum eis per progenitores regios factarum et per celsitudinem suam confirmatarum.*

⁹⁵ PRO, E368/227 VSH m 2d. Druck: JENKS, Hanseakten.

⁹⁶ HR 2.4.248 § 8, S. 179.

Waffenstillstandes vor, während dessen die Privilegien aller Hansekaufleute – einschließlich der Lübecker – unangetastet bleiben sollten. Die preußischen Städte kamen den Wünschen der englischen Regierung entgegen, indem sie feststellten, daß der König von Polen, dessen Untertanen sie infolge des Abfalls vom Deutschen Orden geworden waren, durchaus nicht abgeneigt wäre, den englischen Preußenfahrern weitgehende Vorrechte einzuräumen.⁹⁷

Diese Konzession ebnete den Weg für den Waffenstillstand, um dessen Ausrufung der Hamburger Rat Heinrich VI. am 30.7.1455 ersuchte.⁹⁸ Auf Bitten des Lübecker Rats⁹⁹ schrieben die Kölner Ratsherren im gleichen Sinne an den englischen König.¹⁰⁰ Am 28.10.1455 zeigte dieser den Empfang der Missive Hamburgs, der preußischen Städte und Kölns an, drückte sein Verständnis für die Verhinderung neuer Verhandlungen durch die Wirren des Krieges aus und erklärte sich bereit, einen achtjährigen Waffenstillstand mit der Hanse – inklusive Lübecks – zu akzeptieren.¹⁰¹ Die Verkündung des Waffenstillstandes in England mußte jedoch warten, bis die Urkunde des Lübecker Rates mit der formalen Anerkennung in London eintraf.¹⁰² Nach Erörterung der Angelegenheit auf einem wendischen Städtetag um die Jahreswende¹⁰³ erklärte sich der Lübecker Rat am 7.1.1456 bereit, den Waffenstillstand mit England acht Jahre lang zu beachten.¹⁰⁴

Die Urkunde aus Lübeck traf am 14.2.1456 in London ein.¹⁰⁵ Vom selben Tag datiert die Anweisung des Königs an den Exchequer und die Zöllner, weder Tunnage noch Poundage auf die Ein- und Ausfahren der hansischen Englandfahrer vom 14.2.1456 für genau

⁹⁷ HR 2.4.355, S. 269.

⁹⁸ Gleichzeitig setzten die Hamburger Räte ihre Gegenparte in Köln und Lübeck von diesem Schritt in Kenntnis: STA Köln, Hanse III.K.3, f. 40. Druck: JENKS, Hanseakten.

⁹⁹ HR 2.4.363, S. 271. Das mitgeschickte Dokument ist nicht HR 2.4.304, sondern STA Köln, Hanse III.K.3, f. 40.

¹⁰⁰ HR 2.4.364, S. 271f.

¹⁰¹ HR 2.4.399, S. 286 und LUB 9.283, S. 286-8.

¹⁰² HR 2.4.400, S. 286f. (6.11.1455: vom Londoner Kontor an den Lübecker Rat).

¹⁰³ Vgl. HR 2.4.401, S. 288 und HR 2.4.403, S. 289.

¹⁰⁴ PRO, E30/442. Ausrufung des Waffenstillstandes: CCR 1454-61, S. 149; HUB 8.446, S. 293; HR 2.4.451, S. 318; und HR 2.4.452, S. 319.

¹⁰⁵ Vgl. den Eingangsvermerk, PRO, E30/442.

acht Jahre zu erheben.¹⁰⁶ Der Exchequer bat die Zöllner, in ihren Abrechnungen den Gesamtwert des hansischen Englandhandels zwischen dem Inkrafttreten der jüngsten Poundage-Bewilligung am 3.4.1454 und dem Beginn des Waffenstillstandes am 14.2.1456 festzuhalten. Dadurch gewinnt man Kenntnis von etwa 50 verschollenen Particulars of Account. Obwohl die Mitteilungen der Zöllner den Querschnittscharakter bewahren, teilten sie diesmal (im Gegensatz zu 1431/4) lediglich den Gesamtwert der hansischen Ein- und Ausfuhren mit. Da es sich nicht um die Übertragung einer Verbindlichkeit gegenüber dem Exchequer von den Zöllnern auf einzelne Kaufleute handelte, hielt man weitere Einzelheiten für überflüssig.

Diese Angaben bezogen sich jedoch nicht auf die Ein- und Ausfuhren der Lübecker Englandfahrer, die gemäß dem Antrag vom 1.6.1454 immer noch Poundage-pflichtig waren. Weil sich die Zöllner keine Entlastung in bezug auf die Lübecker erhoffen konnten, schworen sie, daß keiner der betreffenden Kaufleute aus dieser Stadt stamme. Es ist aber anzunehmen, daß die Lübecker ihre Waren unter fremdem Namen nach England brachten. Folglich ist der Wegfall der Lübecker statistisch unbedeutend.

Vom 14.2.1456 bis zum Ende der Regierung Heinrichs VI. (3.3.1461) wurden keine weiteren Berichte über den hansischen Englandhandel angefordert. In den Zollabrechnungen vermerkte man lediglich, daß keine hansischen Ein- und Ausfuhren in den Particulars of Account der Tunnage-und-Poundage-Erhebung eingetragen worden seien und folglich keinen Eingang in die Außenhandelsziffern gefunden hätten, die auf der Basis der Particulars of Account für die Erhebung der Poundage-Subsidie errechnet worden seien.

I.6: SONSTIGE MÖGLICHKEITEN DER SCHÄTZUNG DES HANSISCHEN ENGLANDHANDELS

Weitere Möglichkeiten, Kenntnisse über den Umfang des hansischen Englandhandels zu gewinnen, ergeben sich aus zufälligen

¹⁰⁶ PRO, E368/229 m 314d. Druck: JENKS, Hanseakten. Das ursprüngliche Privy-Seal-Writ an den Exchequer: PRO, E159/232 BDH m 3. Writ unter dem Großen Siegel vom 14.2.1456: E368/229 m 407. Es gibt trotz der generellen Befreiung der Hansen von 'sämtlichen' Subsidien kein Anzeichen dafür, daß ihnen die Alien Subsidy (40s/Jahr für ausländische Kaufleute, die Haushälter in England waren, und 20s/Jahr für ausländische Kaufleute, die zu Untermiete wohnten) erlassen wurde. Zwischen 20 und 40 Hansekaufleute sind jährlich in den Alien Subsidy Inquisitions sowie den Alien Subsidy Returns (PRO, E179) verzeichnet. Über die Alien Subsidy s. Stuart JENKS, Hans Hawgk. Ein Würzburger Goldschmied in London, 1444, in: Jffl 44, 1984, S. 161, Anm. 19.

Mitteilungen des Deutschen Kaufmanns und des Exchequers, die nun in chronologischer Reihenfolge erörtert werden sollen.

Als das englische Parlament zum zweiten Mal in der hier untersuchten Zeit die Krone zur Erhebung von Poundage ermächtigte, erhob der Deutsche Kaufmann in London Protest beim Kronrat, der dem Kontor daraufhin erlaubte, Bürgen für die Nachzahlung der umstrittenen Subsidie zu stellen. Am 18.11.1382 wies der Kronrat den Einspruch der Hansekaufleute jedoch zurück, und die Bürgen wurden zum 24.11.1382 in den Exchequer bestellt. Dort eröffnete man ihnen, daß sich das Poundage für den hansischen Londonhandel zwischen dem 21.5. und dem 15.11.1382 auf £213 5s 4½d belaufen habe.¹⁰⁷ Da der Poundage-Satz 6d/£ betrug, kann man leicht ausrechnen, daß der hansische Londonhandel während dieser knapp sechs Monate £8530 15s betrug.

In den anglo-hansischen Verhandlungen des Jahres 1447 klagte das Londoner Kontor unter anderem über den hohen Betrag, den die hansischen Englandfahrer zwischen 1403 und 1437 für Poundage hatten entrichten müssen. Da der Stalhof bei den bevorstehenden Verhandlungen diesen Betrag zurückfordern wollte, legte er zwei Schätzungen der Unkosten vor. 1446 wurden die jährlichen Einkünfte der englischen Krone aus der Erhebung von Poundage auf die hansischen Handelswaren mit über £1000 veranschlagt, was einem hansischen Englandhandel in Höhe von über £20.000 pro Jahr entspricht.¹⁰⁸ Im folgenden Jahr stellte das Londoner Kontor fest, daß das Gesamteinkommen der Krone aus der Erhebung von Poundage von den hansischen Englandfahrern im Laufe dieser 34 Jahre 200.000 Nobel betragen habe, was einem hansischen Englandhandel im Gesamtumfang von £1.333.333 6s 8d oder einem jährlichen Durchschnitt von £39.216 entspricht.¹⁰⁹ Man muß selbstverständlich bei der Auslegung dieser Angaben berücksichtigen, daß beide Schätzungen recht global sind und von der allgemein mittelalterlichen Tendenz zeugen, nach möglichst runden Ziffern zu greifen. Dennoch kann man ihnen Glauben schenken, da das Kontor die hansischen Englandfahrer stets sämtliche Ein- und Ausfuhren zwecks

¹⁰⁷ HUB 4.761-2, S. 315f. Poundage-Bewilligung (6d/£) für den Zeitraum 21.5.1382-29.9.1384: RP 3, S. 124. Die Londoner Poundage-Zöllner John Organ und Walter Sibille, um die es sich in diesem Falle handelt, amtierten vom 21.5.1382 (CFR 1377-82, S. 299) bis zum 15.11.1382 (ebenda, S. 333).

¹⁰⁸ HR 2.7.485 § 4, S. 716.

¹⁰⁹ HR 2.7.488 § 25, S. 728.

Schoßerhebung notieren ließ. Falls die Schoßregister im Kontorarchiv damals (1446/7) noch vorhanden waren, wäre es eine leichte Aufgabe gewesen, die Gesamteinkünfte der englischen Krone zu errechnen. Wir werden außerdem in Kapitel II und III sehen, daß die Schätzungen des hansischen Englandhandels durch den Deutschen Kaufmann durchaus zutreffend waren.

Eine weitere Möglichkeit, den hansischen Londonhandel zu schätzen, ergibt sich aus den Modalitäten der Zahlung von 250 Mark sterling (£166 13s 4d) durch den Kronrat an den Kölner Kaufmann Johann Rosencrans als Entlohnung für seine Dienste.¹¹⁰ Die Zahlung erfolgte durch eine Anweisung auf die Londoner Petty Customs. Die zuständigen Zöllner wurden am 8.2.1443 aufgefordert, die besagte Summe an Rosencrans *de primis denariis*¹¹¹ derjenigen Petty Customs zu zahlen, die die hansischen Londonfahrer seit dem 3.9.1442 für ihre Handelswaren zu entrichten hatten. Der Wortlaut läßt erkennen, daß die Londoner Petty-Customs-Zöllner nach dem 3.9.1442 keine anderen Zahlungsanweisungen der Krone honorieren durften, bevor Rosencrans nicht bezahlt worden war. Die Formulierung schließt ebenfalls aus, daß die Zahlung aus den mengenmäßig verzollten, Petty-Customs-pflichtigen Waren (Wachs und Tuch) erfolgte. Daher können die Gelder nur von den wertmäßig (3d/£) verzollten hansischen Handelsgütern stammen.¹¹² Bei der Abrechnung vor dem Exchequer am 29.9.1444 reichten die Londoner Petty-Customs-Zöllner zur eigenen Entlastung zwei Quittungen von Rosencrans ein. Die erste (über 100 Mark sterling) datierte vom 2.4.1443 und die zweite (über £100) vom 1.5.1443. Beim Petty-Customs-Satz von 3d/£ muß der hansische Londonhandel abzüglich Tuchausfuhren und Wachseinfuhren £13.333 6s 8d in der Zeit zwischen dem 3.9.1442 und dem 1.5.1443 betragen haben.

Schließlich ist noch die Abrechnung des Londoner Kontors über die Einnahmen und Ausgaben des Deutschen Kaufmanns im Jahre 1460

¹¹⁰ PPC 5, S. 206 (28.8.1442). Vgl. CPR 1441-46, S. 92, 144 und Foedera (H) 5/1, S. 117.

¹¹¹ Über diese Formulierung s. STEEL, Receipt of the Exchequer, S. xxxii-xxxvi. Für die Anweisung vom 8.2.1443 s. PRO, E159/219 BDH m 12d, sowie JENKS, Hanseakten.

¹¹² Wichtig ist die Bestimmung, daß die Zahlung aus den Abgaben *debitis pro bonis et mercandis per mercatores de Hanza Alemannie* zu erfolgen hatte. Vergleicht man diese Formulierung mit dem Wortlaut der *Carta mercatoria* (HUB 2.32 § 10, S. 17), so stellt sich rasch heraus, daß ausschließlich im Hinblick auf die sonstigen Handelsgüter der Ausländer von *bonis et mercandis* die Rede ist.

zu erwähnen.¹¹³ Am 20.1.1461 stellte der Ältermann der Londoner Niederlassung fest, daß sich die Einnahmen im Kalenderjahr 1460 auf £147 4s 7½d beliefen. Man kann sicher sein, daß dieser Betrag ausschließlich die Einkünfte aus dem Schoß, einer wertmäßigen Abgabe auf alle hansischen Ein- und Ausfuhren im Englandhandel darstellte, denn die Abrechnung führt die Bußgelder getrennt auf, die an das Kontor zu zahlen waren. Sämtliche hansischen Englandfahrer waren verpflichtet, ihre Waren zu verschoßen, und der Ertrag wurde an die zentrale Kasse im Londoner Stalhof überwiesen, auch wenn die Waren nicht über London liefen.

Wüßte man also den Satz des Schosses, den die hansischen Englandfahrer an die Londoner Niederlassung entrichten mußten, ließe sich der Gesamtumfang des hansischen Englandhandels im Jahre 1460 leicht errechnen. Jedoch ist m.W. kein Dokument überliefert, das hierüber direkten Aufschluß gibt.¹¹⁴ Somit müssen wir versuchen, auf indirektem Weg zu diesen Angaben zu gelangen. Es ist bekannt, daß es im Laufe des 15. Jahrhunderts wiederholt zu Auseinandersetzungen zwischen dem Londoner und dem Brügger Kontor über die Frage kam, ob hansische Ausfuhren von England nach Flandern nicht nur in England, sondern auch in Brügge verschoßt werden mußten.¹¹⁵ Beide Kontore einigten sich um die Jahreswende 1434/5 auf die folgende Regelung: Güter, die die hansischen Englandfahrer von England nach Flandern ausführten, sollten grundsätzlich in London verschoßt werden. Der Deutsche Kaufmann hatte eine entsprechende Bescheinigung zur Vorlage in Brügge auszustellen. Sollte jedoch ein aus England kommender Hansekaufmann ohne diese Bescheinigung in Brügge eintreffen und somit der dringende Verdacht vorliegen, daß er seine Güter in England nicht verschoßt hatte, so sollte man in Brügge den doppelten Schoß sowie ein Bußgeld in Höhe von £1 gr verlangen. Die Bußgelder durfte das Brügger Kontor behalten, während der Schoß mit der Londoner Niederlassung geteilt werden

¹¹³ HUB 8.993, S. 603f.

¹¹⁴ Die überlieferten Handlungsbücher der Hansekaufleute (von Wittenborg, Veckinchusen, Pisz usw.) helfen hier nicht weiter.

¹¹⁵ Vgl. HR 2.1.393 § 3, S. 316 und HR 2.1.395, S. 319f. (1434); HR 2.2.439 § 41, S. 364 (12.3.1441); HR 2.3.288 § 96, S. 197 (18.5.1447); HR 2.3.546 § 6, S. 409 (25.7.1449); HR 2.4.63 § 19, S. 44 (Feb.-März 1452); LUB 9.776, S. 797ff. (23.10.1459); und LUB 10.59-60, S. 57-65 (23.6.1461). Der Schoßsatz, der um das Jahr 1320 galt (12d/£: LUB 2.400, S. 349f.), kann nicht während unseres Untersuchungszeitraumes gegolten haben.

mußte.¹¹⁶ Der Sinn dieser Regelung bestand offenbar darin, das Londoner Kontor für den Ausfall seiner Einkünfte aus der Schoßerhebung zu entschädigen. Nun läßt sich hieraus jedoch der Satz des in England geltenden Schosses errechnen. Wenn die Hälfte des doppelten Brügger Schosses den Londoner Stalhof für die Einkommensverluste vollauf kompensierte, die aus der ursprünglichen Nichtverschöpfung der Waren in England entstanden waren, dann folgt daraus, daß die Schoßsätze in Brügge und London gleich waren. Nun weiß man, daß der Schoß in Brügge $1/240$ des Warenwertes oder $1 \text{ gr}/\text{£ gr}$ betrug.¹¹⁷ Daher muß der Schoß des Deutschen Kaufmanns in England ebenfalls $1/240$ des Warenwertes oder $1 \text{ d}/\text{£}$ betragen haben. Die Einkünfte des Londoner Kontors aus der Schoßerhebung (£147 4s 7½d) müssen daher einem hansischen Englandhandel im Kalenderjahr 1460 im Gesamtwert von £35.335 10s entsprochen haben.

I.7: ZUSAMMENFASSUNG

Wir haben gezeigt, daß es drei Möglichkeiten gibt, Erkenntnisse über den Umfang des hansischen Englandhandels während der hier behandelten Zeit zu gewinnen. Man kann zunächst die überlieferten Zollakten untersuchen, wobei nicht nur die lückenhafte Überlieferung, sondern auch der Aufbau der Akten selbst Schwierigkeiten bereiten. Bei den Petty-Customs-Abrechnungen kann man anhand der Vermerke der Zöllner zwischen hansischen und sonstigen Tuchexporteuren unterscheiden, jedoch ergibt sich hier das Problem, daß Wachs und Tuch nicht wert-, sondern mengenmäßig verzollt wurden. Wollen wir also den Gesamtwert des hansischen Englandhandels errechnen, so müssen wir aus den Particulars of Account für Tunnage und Poundage Durchschnittswerte für Wachs und Tuch herausarbeiten.

Zweitens kann man den Entlastungsanträgen der Zöllner an den Exchequer Informationen über die Höhe des hansischen Handels entnehmen. Überlieferungslücken gibt es hierbei nicht. Es entfällt zudem das Problem der Identifizierung der Hansekaufleute, denn auf die Zöllner, die für auftretende Fehler persönlich hafteten, kann man sich in dieser Hinsicht verlassen. Allerdings liegen diese Berichte nur für die Zeit von 1431 bis 1434, 1447 bis 1449 und 1454 bis 1456 vor.

¹¹⁶ HR 2.1.395, S. 319f.

¹¹⁷ Walther STEIN, Über den Umfang des spätmittelalterlichen Handels der Hanse in Flandern und in den Niederlanden, in: HGBll Jg. 1917/8, S. 196f.

Schließlich sind die gelegentlichen, eher zufälligen Mitteilungen des Deutschen Kaufmanns sowie des Exchequers heranziehen, die Aufschluß über die Höhe des hansischen London- (1382, 1442/3) oder Englandhandels (1403/37, 1460) geben. Jedoch sind diese Quellen zum Teil recht global (wie z.B. die Schätzungen des Londoner Kontors über die Poundage-Abgaben der hansischen Englandfahrer zwischen 1403 und 1437) und tragen darüber hinaus nur punktuell (1382, 1442/3, 1460) zu unseren Kenntnissen bei.

In diesem Kapitel habe ich mich ausschließlich mit den nichtseriellen Quellen befaßt, die uns zwar präzise Erkenntnisse ermöglichen, jedoch nur begrenzte Zeiträume abdecken. Im folgenden wende ich mich den seriellen Quellen zu, die zwar den gesamten hier behandelten Zeitraum abdecken, jedoch nur über Teile des hansischen Englandhandels Aufschluß geben.

KAPITEL II

DER HANSISCHE ENGLANDHANDEL: DIE SERIELLEN QUELLEN: DER TUCHEXPORT

II.1: METHODISCHE PROBLEME

Seit der Einführung eines gesonderten Tuchzolls um die Mitte des 14. Jahrhunderts¹ führte der Exchequer Statistiken über die Ausfuhr des englischen Tuches in den Enrolled Customs Accounts (PRO, E356). Wegen der unterschiedlichen Tarife differenzierte man zwischen einheimischen, hansischen und sonstigen ausländischen Tuchexporteuren. Dank der nahezu lückenlosen Überlieferung kann man auf diesem Sektor die Wirtschaftsleistung der hansischen Englandfahrer aufgrund von seriellen Quellen beurteilen.

Obwohl der Tuchexport nur ein Aspekt der wirtschaftlichen Aktivitäten der hansischen Englandfahrer war und Erkenntnisse über ihr relatives Gewicht auf diesem Sektor selbstverständlich nicht ohne weiteres verallgemeinerungsfähig sind, ist ihre Leistung in diesem Bereich dennoch aussagekräftiger als die in anderen Sparten des englischen Außenhandels. Gerade in unserem Untersuchungszeitraum vollzogen sich gewaltige Änderungen im Export des englischen Tuches, der nach bescheidenen Anfängen eine geradezu stürmische Aufwärtsentwicklung erlebte. Galt England noch im frühen 14. Jahrhundert in erster Linie als Lieferant der feinsten Wolle Europas, so übernahm es im Spätmittelalter immer mehr die Rolle eines Tuchproduzenten. England exportierte zwar weiterhin Wolle, aber bereits um 1400 hatten die Lakenausfuhren denselben, wenn nicht gar einen höheren Stellenwert im englischen Außenhandel als die Wollexporte.²

¹ CPR 1345-8, S. 276f. Vgl. auch BL, Additional MS 18.612, f. 93^r.

² Anthony R. BRIDBURY, *Medieval English Clothmaking: An Economic Survey* = Pasold Studies in Textile History 4, London 1982 [hernach: BRIDBURY], S. viii. Vgl. auch Eleanora M. CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers: Collected Studies*, London 1954, S. xxiv *et passim*.

Wichtig ist jedoch nicht nur der Wandel Englands vom Wolllieferanten zum Tuchproduzenten, sondern auch die Geschwindigkeit, mit der sich diese Entwicklung vollzog. Vergleicht man die Tuchexporte während der letzten zehn Jahre vor Beginn unseres Untersuchungszeitraums, für die Tuchoausfuhrstatistiken in den Enrolled Customs Accounts überliefert sind (1360/1-1370/1), mit den ersten zehn Jahren der hier untersuchten Zeit (1377/8-1386/7), so sieht man, daß sich der Export verdoppelte und schon vier Jahre später das Dreifache der Basisjahre betrug. Der Tuchexport war also eine sehr wichtige Sparte der englischen Außenwirtschaft, vielleicht sogar die wichtigste und mit Sicherheit die dynamischste. Die hansische Beteiligung an diesem rapide expandierenden Handelszweig hat somit eine besondere Aussagekraft.

Die scheinbar so verlässlichen, da exakten Angaben über den Tuchexport in den Enrolled Customs Accounts werfen eine Reihe methodischer Probleme auf. Bei der Auslegung dieser Statistiken muß man beachten, daß sie unter fiskalischen Gesichtspunkten gesammelt wurden. Ihr einziger Zweck war die Erfassung der Verbindlichkeiten der Zöllner gegenüber der Krone. Folglich beziehen sich sämtliche Angaben auf jeweils einen Zollbezirk während einer Abrechnungsperiode, die jedoch nicht immer dem Exchequerjahr (29.9.-28.9.) entsprach, obwohl das englische Finanzamt erkennbar darum bemüht war. Da manche Abrechnungen vor Michaelis abgebrochen wurden, während andere darüber hinausliefen, sind saubere Jahresausfuhrstatistiken nicht zu errechnen.³

Der Exchequer befaßte sich mit dem Geld, das die Zöllner der Krone schuldeten, und führte folglich nur dann Tuchexportstatistiken, wenn er für die Abrechnung der Zöllner zuständig war. Hatte der König die Zollerhebungsrechte verpachtet, wie z.B. im Falle des Zollbezirks Yarmouth zwischen 1377 und 1399, so enthalten die Enrolled Customs Accounts keine Angaben über den Tuchexport. Dies ist eine schwerwiegende Kenntnislücke, zumal andere Quellen erkennen lassen, daß die Hamburger Englandfahrer viel Tuch über Yarmouth ausführten. Gleiches gilt für den von den Preußen stark frequentierten Zollbezirk Lynn in den Jahren 1399 bis 1406.⁴ Trotz der fast lückenlosen Überlieferung der Enrolled Customs Accounts ist es daher unmöglich, ein vollständiges Bild der hansischen Tuchoausfuhrten wäh-

³ Dazu s. CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 9f. und 75-119, sowie BRIDBURY, S. 118-22, der Behelfsziffern vorlegt.

⁴ CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 80-9.

rend der ersten 30 Jahre unseres Untersuchungszeitraums zu gewinnen.

Aber selbst wenn die Zollerhebungsrechte nicht verpachtet waren und die Zöllner beim Exchequer abrechneten, enthalten die Enrolled Customs Accounts oft genug nicht die Informationen, die man erwartet hätte. Auch dies ist eine Folge der Konzentration des Exchequers auf die finanziellen Verpflichtungen der Zöllner gegenüber der Krone. So begnügte sich diese Behörde bei fast allen Londoner Tuchzollabrechnungen aus der Zeit Richards II. (1377-99) mit Pauschalbeträgen für die Tuchausfuhren der nichthansischen Kaufleute. Die Enrolled Customs Accounts enthalten hier lediglich eine Notiz über das Geld, das die Zöllner für diese Lakenausfuhren schuldeten.⁵ Dies genügte für Abrechnungszwecke vollauf. Der Pauschalbetrag ist aber nicht in Exportziffern umzurechnen, weil die Tarife für die zwei nichthansischen Gruppen unterschiedlich waren. Vor 1400 kann man also die Zahl der über London exportierten Laken nicht errechnen.

Nun liegt es auf der Hand, daß es außerordentlich schwierig ist, die Wirtschaftsleistung der hansischen Tuchexporteure zu erörtern, wenn immer wieder Ausfuhrstatistiken aus wichtigen Zollbezirken fehlen und die Exporte der Konkurrenten nicht zu bestimmen sind. Aus unbekanntem Gründen bessert sich die Erkenntnislage schlagartig i.J. 8 Heinrich IV. (1406/7). Seit diesem Jahr wurden so gut wie keine Zollerhebungsrechte mehr verpachtet, und der Exchequer schlüsselte seine Angaben über den Tuchexport stets nach Gruppen auf. Folglich beginnen wir die detaillierte Analyse mit dem Jahr 1406/7.

Die letzte und für unsere Fragestellung gravierendste Folge der fiskalischen Erfassung des Tuchexports ist, daß die Enrolled Customs Accounts nur in stark beschränktem Maße Einblick in die Dynamik des internationalen Tuchmarktes gewähren. Sie enthalten lediglich Informationen über die Anzahl der Normtücher (1,5 x 24 yards oder 1,37 x 21,95 m), die verzollt wurden, schlüsseln diese Angaben aber kaum auf. Man erfährt nur, ob die Laken ganz, teilweise oder gar nicht mit dem teuersten Färbstoff (Kermes oder *granum*) gefärbt und ob sie von Engländern, Hansen oder nichthansischen Ausländern ausgeführt wurden. Die Enrolled Customs Accounts enthalten jedoch keine Angaben über die Tuchpreise im In- und Ausland, über Angebot und Nachfrage oder über die Konkurrenz unter den Fernkaufleuten um

⁵ Ebenda, S. 80-7. Die einzige Ausnahme ist die Abrechnung, die vom 3.7.8 Richard II. (1384) bis zum 29.9.9 Richard II. (1385) lief: ebenda, S. 82.

den Erwerb der Laken in England und um ihren Absatz im Ausland. Obwohl gelegentlich die Gestehungskosten in den Particulars of Account (PRO, E122) überliefert sind und man auf vereinzelt Angaben über Verkaufspreise im Ausland stößt, bleiben uns Angebot, Nachfrage und Preisbildung verborgen.

Allerdings kann man diese Erkenntnisschwierigkeiten überwinden. Die englischen Exportziffern spiegeln zumindest indirekt die Lage auf dem internationalen Tuchmarkt wider. Schließlich hat jeder Kaufmann seine Ausfuhren gesteigert, solange sie gewinnbringend abzusetzen waren, und gedrosselt oder gänzlich eingestellt, wenn er über längere Zeit hinweg Verluste hinnehmen mußte. Wenn es also gelingt, die Kaufleute, die unter den von der englischen Zollverwaltung verwendeten Rubriken (Einheimische, Hansen und sonstige Ausländer) zusammengefaßt wurden, zumindest nach Landschaften zu identifizieren, ihre Absatzmärkte zu präzisieren und schließlich festzustellen, welche Exporteure miteinander auf diesen Märkten konkurrierten, dann dürfte man die Gründe für die Trends im Export des englischen Tuches erkennen können.

Woher stammten also die 'einheimischen', 'hansischen' und 'sonstigen ausländischen' Tuchexporteure? Hier müssen wir die überlieferten Particulars of Account (PRO, E122) befragen. Nehmen wir zunächst die sonstigen Ausländer. Über 90% ihrer Tuchexporte liefen über drei Zollbezirke: London, Southampton und (mit weitem Abstand) Sandwich. Die Particulars of Account aus dem 15. Jahrhundert zeigen, daß es sich bei den 'sonstigen Ausländern' ganz überwiegend um italienische Kaufleute handelte: Weder burgundische noch iberische Kaufleute spielten eine nennenswerte Rolle. Schaut man sich die Zollabrechnungen aus London und Southampton näher an, so kann man die italienischen Tuchexporte genauer aufschlüsseln (Tabelle 2). Zwischen 1420/1 und 1439/40 wickelten venezianische Kaufleute in der Regel über 70% aller Tuchexporte der 'sonstigen Ausländer' über London ab.⁶ Erdrückend war ebenfalls die Vorherrschaft der Genuesen in Southampton, die dort 70% bis 90% aller Tuchexporte der 'sonstigen Ausländer' tätigten.

⁶ Der niedrige Wert d.J. 1420/1 (E122/72/17) ist darauf zurückzuführen, daß die Galeere Pietro Balbis London zwar am 11.8.1421 anließ (CSPVen Nr. 229, S. 61), die Hauptstadt jedoch während der Laufzeit der Zollabrechnung nicht wieder verließ. Da die Venezianer die Staatsgaleeren für den Export englischer Tücher bevorzugten, wissen wir nicht, wieviele Laken in Balbis Galeere exportiert wurden. Der niedrige Anteil der Venezianer am Londoner Tuchexport im Jahre 1426/7 (E122/76/17; E122/161/4) erklärt sich aus dem schlechten Erhaltungszustand der Akte.

Tabelle 2: Aufschlüsselung der Tuchexporte der 'sonstigen Ausländer': 1420-1445

LONDON Akte und Datum	K A U F L E U T E A U S :						Bologna	Piemont	?
	Venedig	Genua	Florenz	Mailand	Lucca	Pisa			
E 122/72/17 1420/1	17,36%	2,90%	25,54%	-	-	-	3,13%	15,78%	24,33%
E 122/161/1 24.3.-14.9.1423	72,85%	0,72%	17,60%	-	-	-	0,91%	-	7,92%
E 122/76/17 E 122/161/4 29.9.1426-19.2.1427	14,99%	0,61%	1,56%	0,11%	-	-	0,01%	-	82,72%
E 122/161/11 1429/30	74,12%	0,72%	9,45%	-	1,56%	7,73%	0,01%	-	6,42%
E 122/77/1 29.9.1431-10.3.1432	72,44%	0,27%	-	-	-	-	-	-	27,29%
E 122/76/34 1435/6	74,31%	-	1,21%	9,27%	3,73%	-	-	-	8,40%
E 122/77/3 1437/8	76,05%	11,12%	0,34%	0,16%	1,05%	-	-	-	11,28%
E 122/73/12 1438/9	71,48%	14,02%	0,67%	0,13%	2,21%	-	-	-	11,49%
E 122/203/2 E 122/76/38 1439/40	63,20%	14,40%	0,94%	0,91%	2,82%	-	-	-	17,73%
E 122/73/20 26.1.-29.9.1446	56,47%	18,96%	0,12%	-	0,13%	-	-	-	23,76%

SOUTHAMPTON Akte und Datum	K A U F L E U T E A U S :								
	Venedig	Genua	Florenz	Mailand	Lucca	Pisa	Bologna	Piemont	?
E 122/141/4 1424/5	0,60%	86,51%	2,87%	-	1,09%	-	-	-	9,22%
E 122/141/21 1432/3	-	89,10%	0,88%	-	-	-	-	-	10,02%
E 122/141/22 1433/34	0,70%	48,53%	3,59%	-	-	-	-	-	47,18%
E 122/209/1 1437/8	3,42%	82,35%	4,51%	-	2,71%	-	0,004%	-	6,99%
E 122/141/23A E 122/141/23B 1438/9	0,36%	71,58%	10,31%	1,34%	-	-	-	-	16,41%
E 122/141/25 6.11.1442-29.9.1443	1,63%	67,24%	9,02%	0,79%	0,18%	-	-	-	21,14%
E 122/140/62 1443/4	4,64%	71,41%	7,13%	2,66%	0,29%	-	-	-	13,87%
E 122/141/29 17.7.1447-29.9.1448	4,77%	70,52%	11,90%	-	7,47%	-	-	-	5,34%
E 122/141/31 29.12.1448-29.9.1449	-	90,59%	3,05%	0,34%	-	-	-	-	6,02%
E 122/141/33 29.9.-19.11.1449	-	84,14%	10,19%	-	-	-	-	-	5,67%

In Sandwich, dem dritten von den 'sonstigen Ausländern' frequentierten Zollbezirk, sind allerdings Venezianer und Genuesen nachzuweisen. Die Kapitäne der venezianischen Staatsgaleeren wurden in der Regel dazu angehalten, in Sandwich Station zu machen, um Laken an Bord zu nehmen.⁷ Freilich ist die Identifikation der Tuchexporteure der Gruppe der 'sonstigen Ausländer' problematisch. Die wenigen Zollabrechnungen aus Sandwich, die aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts überliefert sind, decken allesamt Zeiträume ab, in denen die 'sonstigen Ausländer' wenig Tuch exportierten. Zudem sind die Akten schlecht (E122/127/1, E122/208/1, E122/127/18) oder nur bruchstückhaft erhalten (E122/127/8), was die Dunkelziffer beträchtlich erhöht.

Tabelle 3: Tuchausfuhren der 'sonstigen Ausländer' über Sandwich

Akte und Datum	Venedig	Genua	?/Sonstige
E122/127/1 (13.4.-29.9.1413)	2,56%	-	97,44%
E122/127/8 (25.12.1416-11.4.1417)	96,66%	-	3,34%
E122/208/1 (1439/40)	-	59,20%	40,80%
E122/127/18			

Die königlichen Zollakten aus Sandwich vermitteln zudem ein höchst uneinheitliches Bild der Anteile der verschiedenen italienischen Tuchexporteure. Allerdings ist man nicht auf diese Quellen allein angewiesen. Man kann auch die seit 1 Heinrich VI. (1422/3) überlieferten Abrechnungen der königlichen Bailiffs der Stadt zu Hilfe nehmen. Die in ihnen enthaltenen Informationen beziehen sich zwar nur auf den Außenhandel der Stadt Sandwich, sind aber für unsere Fragestellung von zentraler Bedeutung. Schließlich machten die Italiener in Sandwich Station und mieden die anderen Häfen des Zollbezirks. Die Abrechnungen der Bailiffs dürften somit fast alle italienischen Tuchexporte über den gesamten Zollbezirk verzeichnen und ein ungefähres Bild der Gewichtsverteilung unter den 'sonstigen Ausländern' geben, die über den Zollbezirk Sandwich Tuch exportierten.⁸ Graphik 1 zeigt das Ergebnis der Auswertung: Hohe italienische Tuchexporte über die Stadt Sandwich sind fast immer auf massive

⁷ CSPVen Nr. 178, S. 51; Nr. 189, S. 53; Nr. 193, S. 53f.; Nr. 198, S. 55; Nr. 207, S. 56f.; Nr. 209, S. 57; Nr. 225, S. 61; Nr. 228, S. 61; Nr. 230, S. 62; Nr. 241, S. 63; *et passim*.

⁸ Weil der Bailiff 1d von jedem Wolltuch und 4d von jedem Packen Tücher (als *fardel*, *bale* oder *balet* bezeichnet) erhob, kann man die Tuchmengen schätzen, auch wenn nicht nachzuweisen ist, daß genau vier Wolltücher auf einen Packen kamen.

Ausfuhren der Venezianer zurückzuführen. Graphik 2 bestätigt dies.⁹ Deshalb bin ich davon ausgegangen, daß der Tuchexport der 'sonstigen Ausländer' über den Zollbezirk Sandwich fest in venezianischer Hand lag, wenn nicht zwingend nachzuweisen war, daß die Genuesen im jeweiligen Jahr massiv über Sandwich Tuch ausfuhren.

Auch im Hinblick auf die hansischen Englandfahrer beweisen die Particulars of Account, daß hinter der zolltechnischen Bezeichnung 'Hansekaufmann' in Wirklichkeit Fernhändler einer bestimmten Hansestadt standen. Ohne die Ergebnisse von Kapitel IV vorwegnehmen zu wollen, läßt sich feststellen, daß im 15. Jahrhundert – und besonders nach 8 Heinrich V. (1420/1) – die Kölner den Löwenanteil der 'hansischen' Tuchiausfuhren über die Zollbezirke London, Ipswich und Sandwich tätigten, während die Lübecker unter den hansischen Bostonfahrern, die Hamburger unter den hansischen Yarmouthfahrern und die Preußen unter den hansischen Lynn- und Hullfahrern vorherrschten.

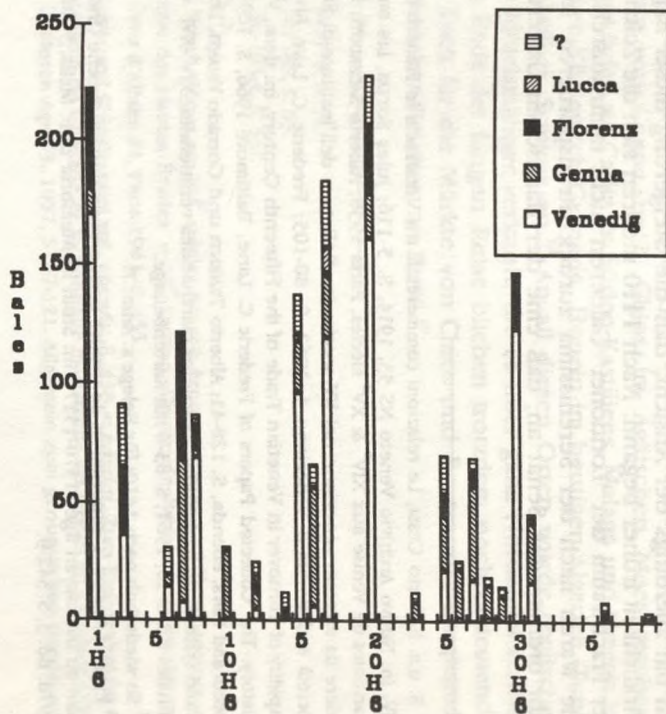
Die Tendenz zur Bildung von Hochburgen gibt uns den Schlüssel für die Analyse der Tuchiausfuhrstatistiken. Weil z.B. die Venezianer unter den 'sonstigen Ausländern', die über London Tuch exportierten, tonangebend waren, müßte sich ein Einbruch ihrer Ausfuhren in der Exportstatistik dieser zolltechnischen Gruppe in der Hauptstadt unverkennbar niederschlagen. Gleiches gilt für die Genuesen in Southampton und für die Kölner in London, Ipswich und Sandwich. Die Ziffern, die man aus den Enrolled Customs Accounts gewinnt, genügen also vollauf für die Identifikation von Exporttrends.

Fragt man nach den ausländischen Märkten, die diese Tuchexporteure belieferten, so versagen die Particulars of Account. Mit Ausnahme des Zollbezirks Bristol¹⁰ geben die königlichen Zollakten äußerst selten das Fahrtziel eines auslaufenden Schiffes an. Allerdings kann man Informationen über die Absatzmärkte aus anderen Quellen gewinnen.

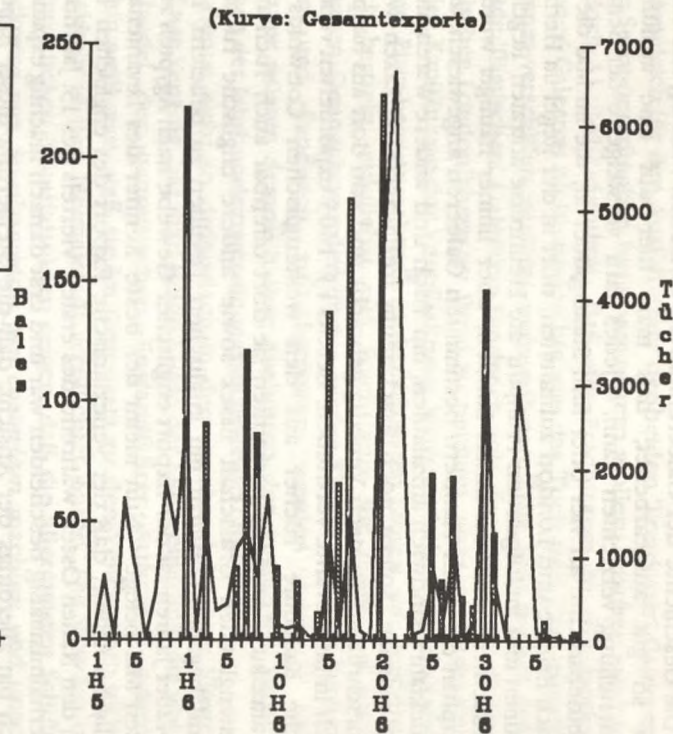
⁹ Es ist darauf hinzuweisen, daß die Maßstäbe in Graphik 2 unterschiedlich sind. Die Kurve der 'Gesamtexporte' stellt die Anzahl der Normtücher dar, die die 'sonstigen Ausländer' nach Angaben der Enrolled Customs Accounts über Sandwich exportierten, während die Säulen, die die Aufteilung der italienischen Exporte über die Stadt aufgrund der Bailiffs' Abrechnungen wiedergeben, sich auf Tuchballen beziehen.

¹⁰ Über die Zielrichtung der Bristoler Tuchexporte s. Wendy R. CHILDS, *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*, Manchester 1978, S. 85-7; Eleanora M. CARUS-WILSON, *The Overseas Trade of Bristol in the Fifteenth Century*, in: dies., *Medieval Merchant Venturers*, S. 1-97; und dies., Hg., *The Overseas Trade of Bristol in the Later Middle Ages* = Bristol Record Society Publications 7, Bristol 1937, S. 180-289.

Graphik 1: Tuchexporte der sonstigen Ausländer über die Stadt Sandwich: 1422/3-1460/1 (Quelle: PRO, SC6/895/8-23, SC6/896/1-11)



Graphik 2: Tuchausfuhren der sonstigen Ausländer über Sandwich, 1413/4-1460/1



Die Geschichte der Galeerenfahrten zwischen Venedig und England ist so gut aufgearbeitet, daß man hier auf eine ausführliche Darstellung verzichten kann.¹¹ Jedes Jahr versteigerte der Senat die Betriebsrechte an vier oder fünf Staatsgaleeren, die im Mai die Fahrt nach Brügge und London aufnahmen, dort in der Regel im Herbst ankamen und im folgenden Frühjahr die Heimreise antraten. Regelmäßig besuchten zwei von ihnen London, aber immer häufiger wurde der Kapitän der nach Flandern bestimmten Galeeren angewiesen, auf der Rückfahrt Sandwich anzulaufen, um Tuch und andere Waren an Bord zu nehmen, sofern noch Frachtraum frei war.¹² Die Laken wurden vorschriftsmäßig nach Venedig gebracht und von dort aus hauptsächlich in der Levante vertrieben. Bereits i.J. 1405 exportierten venezianische Kaufleute Tücher aus den westenglischen Cotswolds nach Damaskus. Um 1415 verkauften sie dort offenbar auch Tuch aus der ostenglischen Grafschaft Essex sowie andere englische Tuchsorten und begannen, Beirut mit englischen Textilien zu beliefern. In den 1420er Jahren ist der Export englischer Gewebe nach Ägypten zum ersten Mal belegt.¹³ Nun meint der beste Kenner des Levantehandels, Eliyahu Ashtor, daß der venezianische Export des englischen Tuches in den Nahen Osten während des ersten Viertels des 15. Jahrhunderts verhältnismäßig bescheiden war und erst danach mächtig expandierte. Ich bin allerdings der Ansicht, daß die Steigerung dieser Exporte in Wirklichkeit früher begann. Nach 1410 mehren sich die Zeichen, daß der Frachtraum der 'Londoner' Galeeren nicht mehr ausreichte, um alle Waren nach der Serenissima zurückzutransportieren. In jenem Jahr ordnete der Senat an, daß eine der flämischen Galeeren auch

¹¹ S. u.a. Roberto CESSI, *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, in: *Nuovo Archivio Veneto* NS 53, 1914, S. 5-116; Jules SOTTAS, *Les messageries maritimes de Venise aux XIV^e & XV^e siècles*, Paris 1938; Alberto SACERDOTI, *Note sulle galere da mercato veneziane nel XV secolo*, in: *Bolletino dell'Instituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano* 4, 1962, S. 80-105; Frederic C. LANE, *Rhythm and Rapidity of Turnover in Venetian Trade of the Fifteenth Century*, in: *ders.*, *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, Baltimore 1966, S. 109-27; *ders.*, *Fleets and Fairs*, ebenda, S. 128-41; Alberto TENENTI und Corrado VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XVI^e siècles*, in: *Annales E.S.C.* 16, 1961, S. 83-6 mit Kartenbeilage.

¹² So wiederholt nach 1410: für Belege s. Anm. 7.

¹³ Eliyahu ASHTOR, *L'exportation de textiles occidentaux dans le Proche Orient musulman au bas moyen âge (1370-1517)*, in: *Studi in Memoria di F. Melis*, 5 Bde., Neapel 1978, Bd. 3, S. 342-9.

London anlaufen sollte.¹⁴ Selbst wenn man diese Bestimmung als einen Ausgleich für den Ausfall einer der beiden 'Londoner' Galeeren, die der Senat ursprünglich hatte versteigern wollen, ansehen möchte, wird doch i.J. 1412 deutlich, daß der Frachtraum in den beiden 'Londoner' Galeeren nicht ausreichte, um das Tuch und Zinn, das die Venezianer verschiffen wollten, aufzunehmen.¹⁵ Im Jahr danach sollten beide 'flämischen' Galeeren Sandwich anlaufen, um Güter der venezianischen Londonfahrer an Bord zu nehmen, aber der Senat entband den Kapitän von der Verpflichtung, Wolle zu laden, offenbar weil sie zuviel Platz beanspruchte.¹⁶ In den nächsten Jahren war der Senat sichtlich bestrebt, möglichst viel Frachtraum für englisches Tuch freizuhalten. Dennoch wurden immer wieder Klagen laut, daß Tuch in London und Sandwich zurückgelassen werden mußte.¹⁷ Die Venezianer müssen demnach ihre Ausfahrten des englischen Tuches kurz nach der Jahrhundertwende massiv gesteigert haben.

Weil Genua nicht so dirigistisch in den Fernhandel seiner Bürger eingriff wie Venedig, hat man keine Ukase der Stadtregierung, die über den Handel der genuesischen Englandfahrer Aufschluß geben. Immerhin weiß man, daß sie im Gegensatz zu den Venezianern nicht zur Rückkehr in ihre Heimatstadt verpflichtet waren. Die Verträge in den genuesischen Notariatsakten zeigen, daß die allermeisten Schiffe die Rückreise von Southampton *per costeriam* machten und unter Umgehung von Genua nach Chios im Ägäischen Meer segelten. Unterwegs liefen sie Cadix im Süden Kastiliens, Malaga und Almeria im maurischen Königreich Granada, Honein im heutigen Algerien, Tunis und schließlich Syrakus an.¹⁸ An all diesen Orten wurde englisches Tuch an Mittelmänner verkauft, die es über ganz Nordafrika vertrieben. Am Ende der langen Reise blieben trotzdem noch bedeutende Mengen Tuch für die Märkte von Chios und Brussa, der Hauptstadt des osmanischen Reiches, an Bord.¹⁹

¹⁴ CSPVen Nr. 178, S. 51.

¹⁵ Ebenda, Nr. 189, S. 53.

¹⁶ Ebenda, Nr. 193-4, S. 53f.

¹⁷ Wie Anm. 7.

¹⁸ Jacques HEERS, *Gênes au XV^e siècle: Activité économique et problèmes sociaux* = École Pratique des Hautes Études - VI^e Section, Centre de Recherches Historiques, Affaires et Gens d'Affaires 24, Paris 1961, S. 455.

¹⁹ Zum Brussa- und Chioshandel vgl. ebenda, S. 458 *et passim*. Zum Etappenhandel s. ders., *Le royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XV^e siècle)*, in: *Le Moyen Age* 63, 1957, S. 87-121. Allgemein zum genuesischen Handel mit

Die Attraktivität des englischen Tuches in den genuesischen Absatzgebieten in Nordafrika und Kleinasien erklärt jedoch nicht, warum das Ziel der aus den nördlichen Meeren zurückkehrenden Schiffe die Insel Chios war. Der Grund liegt in der Struktur des Handels. Die Genuesen belieferten die nordeuropäische Tuchindustrie mit Färbemitteln und vor allem mit dem unersetzlichen Beizstoff Alaun, der den Laken Farbfestigkeit und einen im Mittelalter hochgeschätzten Glanz verlieh²⁰ und somit für die Herstellung von Qualitätstüchern notwendig war. Vor der Entdeckung der Alaunvorkommen in Tolfa (1460)²¹ gab es nur drei bekannte Abbaugebiete, die alle in der Ägäis lagen und fest in genuesischer Hand waren. Das wichtigste war Phokaia (it. Foglia; türk. Foça) auf dem türkischen Festland unweit von Smyrna (türk. Izmir). Der hier gewonnene Alaun²² wurde über die vor der Küste liegende Insel Chios exportiert. Von 1346 bis zur türkischen Eroberung (1455) waren Phokaia und Chios im Besitz der *Maona di Scio*, einer genuesischen Monopolgesellschaft zum Abbau und Vertrieb des phokaiischen Alauns.²³ Das zweite Abbaugebiet waren die Bergwerke von Mytilini auf Lesbos, die in der Hand der griechisch-genuesischen Dynastie der Gattilusi lagen. Diese Sippe beherrschte auch die Alaun-Bergwerke auf anderen Inseln in der nördlichen Ägäis (Samothrakos, Imbros und Tenedos) sowie auf dem griechischen Festland (in Thrakien).

englischem Tuch: ders., *La mode et les marchés des draps de laine: Gênes et la montagne à la fin du moyen âge*, in: Marco SPALLANZANI, Hg., *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII-XVIII)* = Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" Prato, Pubblicazioni, Serie II, 2, Florenz 1976, S. 199-220.

²⁰ HEERS, Gênes, S. 395-7. Vgl. auch Judith H. HOFENK-DE GRAAFF, *The Chemistry of Red Dyestuffs in Medieval and Early Modern Europe*, in: N.B. HARTE und K.G. PONTING, Hgg., *Cloth and Clothmaking in Medieval Europe. Essays in Memory of Professor E.M. Carus-Wilson* = *Palold Studies in Textile History* 2, London 1983, S. 71-9.

²¹ Dazu grundlegend: Jean DELUMEAU, *L'alun de Rome, XV^e-XIX^e siècle* = *École Pratique des Hautes Études - VI^e Section, Centre de Recherches Historiques, Ports - Routes - Trafics* 13, Paris 1962.

²² Er wird in den englischen Zollakten als *alumen ffoille*, also Alaun aus Foglia bezeichnet.

²³ Zur *Maona di Scio*: HEERS, Gênes, S. 385ff. und Marie-Louise HEERS, *Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du moyen âge*, in: *Revue d'histoire économique et sociale* 32, 1954, S. 31-53. Über die Anfänge der genuesischen Herrschaft über Chios und den Aufbau des Alaunmonopols: Robert S. LOPEZ, *Genova marinara nel duecento: Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante*, Mailand und Messina 1933, und Michel BALARD, *La romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)* = *Bibliothèque des Écoles Françaises d'Athènes et de Rome* 235, 2 Bde., Rom 1978.

Schließlich wurde Alaun in verschiedenen Bergwerken im türkisch beherrschten Innern der Halbinsel gewonnen, die der Sultan stets an genuesische Kaufleute verpachtete.²⁴ Da die Genuesen ein Weltmonopol besaßen, ist es nicht überraschend, daß das Importwarensortiment der genuesischen Besucher der nördlichen Märkte weitgehend aus Alaun bestand.

Es gab allerdings bedeutende Qualitätsunterschiede. Erste Wahl der Tuchhersteller war der Alaun aus Phokaia, den die *Maona di Scio* über Chios nach Nordeuropa exportierte. Deshalb wurde Chios im 15. Jahrhundert zum internationalen Alaunmarkt schlechthin und daher zu einem wichtigen Umschlagplatz für den gesamten Orienthandel.²⁵ Der Stellenwert dieser Insel im genuesischen Englandhandel ist folglich kaum zu überschätzen.

Obwohl die Anfänge der genuesischen Belieferung der nordafrikanischen und türkischen Märkte mit englischem Tuch nicht leicht zu belegen sind, gibt es gute Gründe anzunehmen, daß die genuesischen Southamptonfahrer diese Gebiete vor Beginn unseres Untersuchungszeitraums frequentierten. Schon 1370/1 lieferten die Genuesen Alaun aus Chios nach Southampton.²⁶ Zudem läßt der Import von Südfrüchten vermuten, daß sie bereits zu dieser Zeit zumindest auf einigen Märkten der Handelsroute *per costeriam* auftraten. Allerdings bestand ihre Rückfracht damals noch aus Wolle für Florenz. Das Interesse der Genuesen an den Erzeugnissen der englischen Tuchindustrie datiert vom Ausbruch der Unruhen in Flandern (1379-85), als sie sich nach einem Ersatz für die flämischen Laken, die sie offenbar seit längerem im Mittelmeerraum vertrieben, bemühen mußten. Die genuesischen Tuchexporte über Southampton rissen bis zum Ende unseres Untersuchungszeitraums nicht mehr ab.

Wendet man sich nun den hansischen Englandfahrern zu, so stellt sich zunächst heraus, daß die preußischen Lynn- und Hullfahrer, die Hamburger Yarmouth- und die Lübecker Bostonbesucher das wirtschaftliche Hinterland der jeweiligen Heimatstadt mit englischen Textilien versorgten.²⁷ Die Endabnehmer der von den Kölner Londonfahrern exportierten Laken sind jedoch schwerer zu bestimmen. Fest steht, daß bedeutende Mengen an Zwischenhändler im

²⁴ HEERS, Gênes, S. 395; M.-L. HEERS, *Les Génois*, S. 32.

²⁵ HEERS, Gênes, S. 379f.; M.-L. HEERS, *Les Génois*, S. 42f.

²⁶ Alwyn A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600* = *Southampton Record Series 1*, Southampton 1951, S. 43-53.

²⁷ Hierzu s. Kapitel IV.

Rheinland und im oberdeutschen Raum verkauft wurden.²⁸ Darüber hinaus gelangten zahlreiche englische Tücher nach Venedig, eventuell nach mehrfachem Besitzerwechsel auf den Messen von Antwerpen, Bergen op Zoom und Frankfurt a.M., um nur die wichtigsten Umschlagplätze zu nennen. Auf jeden Fall ist sicher, daß süddeutsche Kaufleute englisches Tuch, das auf dem Landweg nach Venedig gelangt war, im Fondaco dei Tedeschi verkauft haben. Bereits zu Beginn d.J. 1426 waren diese Laken zu einer derart gefährlichen Konkurrenz für die mit den Staatsgaleeren transportierten Tücher geworden, daß der Senat durch Zusatzabgaben und Sperrfristen für einen Ausgleich sorgen mußte.²⁹

Grundsätzlich visierten die einheimischen Tuchexporteure aus den Städten der englischen Ostküste dieselben ausländischen Absatzmärkte an wie die osthansischen Englandfahrer. So lieferten Fernhändler aus York und Beverley im wirtschaftlichen Hinterland des Zollbezirks Hull ebenso wie die preußischen Hullfahrer englisches Tuch nach Preußen. Auch die Fernhändler aus Lynn, Boston und Yarmouth beteiligten sich an der Belieferung des hansischen Ostens mit englischen Textilien. Jedoch waren die einheimischen Kaufleute, die über London und Ipswich Tücher exportierten, genau wie ihre Kölner Gegenparte weit weniger am Ostsee- als am Messehandel interessiert. Freilich scheinen die Engländer die Textilerzeugnisse ihrer Heimat hauptsächlich auf den Brabanter Messen abgestoßen zu haben. In dieser Beschränkung unterschieden sie sich von den Kölnern, die auch die Frankfurter Messen und sogar den venezianischen Markt belieferten.³⁰

²⁸ Dazu allgemein Franz IRSIGLER, Die wirtschaftliche Stellung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert. Strukturanalyse einer spätmittelalterlichen Exportgewerbe- und Fernhandelsstadt = VSWG Beiheft 65, Wiesbaden 1979, S. 78-82. Für den Vertrieb der von Johann Rosencrans gen. Wipperfürth 1437/9 gelieferten englischen Laken s. StA Köln Zivilprozesse 143/1 (Rosencrans/Viehof) f. 173^v-187^r; zu dieser Akte s. Franz IRSIGLER, Kölner Kaufleute im 15. Jahrhundert: Die Akten des Prozesses Rosenkrantz/Viehof als Quelle für die kölnische Handelsgeschichte, in: RhVjbl 36, 1972, S. 71-88.

²⁹ Georg Martin THOMAS, Hg., Capitulari dei Visdomini del Fontego dei Todeschi - Capitular des deutschen Hauses in Venedig, Berlin 1874, cap. 242, S. 134-7 = CSPVen Nr. 234, S. 62 (mit falschem Datum).

³⁰ Die Antwerpener Schöffenregister (StA Antwerpen) zeigen, daß im 15. Jahrhundert zahlreiche Engländer ihr Tuch auf den Antwerpener Messen auf Kredit verkauften, der bis zur nächsten Messe in Bergen op Zoom gewährt wurde. Hierzu vgl. auch Korneel SLOOTMANS, Invoed van tollen op de Bergse vrije jaarmarken, in: Varia Historica

Einheimische Tuchexporte über die Zollbezirke der Süd- und Westküste gingen in die Gascogne und auf die iberische Halbinsel. Wie bereits erwähnt, geben die Particulars of Account die Fahrtziele der aus Bristol segelnden Schiffe an. Sie lassen erkennen, daß die einheimischen Tuchexporte aus diesem Bezirk hauptsächlich für Irland, die Gascogne und die iberischen Königreiche bestimmt waren. Von Anfang an überwogen aber die Exporte nach Südwesteuropa.³¹ Ebenso wie die Bristoler schickten die einheimischen Exporteure aus den anderen süd- und westenglischen Zollbezirken Tuch nach Südwesteuropa, zumindest im 15. Jahrhundert. Southamptonner Kaufleute belieferten in erster Linie die Gascogne, wo sie Wein kauften. Weitaus geringere Mengen Textilien führten sie nach Nordfrankreich und Flandern aus.³² Die Notariatsakten aus Toulouse lassen erkennen, daß die englischen Tücher, die über Bayonne und Béarne in die Stadt kamen, von Kaufleuten aus Southampton, Bristol und London in die Gascogne exportiert worden waren.³³ Seit Beginn des 15. Jahrhunderts verdrängten die englischen die bislang in Toulouse favorisierten flämischen und brabantischen Tücher und machten stets mehr als die Hälfte aller Laken aus, deren Verkauf in den Notariatsakten belegt werden kann.³⁴ Aber nicht nur die Fernhändler aus den drei größten Weinimportstädten Englands – London, Bristol und Southampton – sind im Handel mit

Brabantica 1, 1962, S. 85-143. Über den Besuch der Frankfurter Messen durch Kölner Kaufleute vgl. die in Anm. 28 zitierten Arbeiten sowie Franz IRSIGLER, Köln, die Frankfurter Messen und die Handelsbeziehungen zu Oberdeutschland im 15. Jahrhundert, in: Hugo STEHKÄMPER, Hg., Köln, das Reich und Europa. Abhandlungen über weiträumige Verflechtungen der Stadt Köln in Politik, Recht und Wirtschaft im Mittelalter = MittStAK Heft 60, Köln 1971, S. 341-429.

³¹ Zwischen dem 16.11.1378 und dem 27.5.1379 gingen 572,5 Tücher oder 43,29% der einheimischen Exporte über Bristol nach Südwesteuropa. Vom 29.9.1390 bis zum 29.9.1391 waren es 4009,5 Tücher (71,67%); vom 18.7. bis zum 20.9.1437 368,5 (96,47%); und vom 26.3. bis zum 29.9.1461 557,5 (92,15%): CARUS-WILSON, Hg., Overseas Trade of Bristol, S. 180-218. Allgemein über die Zielrichtung der Bristoler Tuchexporte s. Anm. 10.

³² RUDDOCK, Italian Merchants, S. 9; Olive COLEMAN, Trade and Prosperity in the Fifteenth Century: Some Aspects of the Trade of Southampton, in: ECHR 2. Ser., 16, 1963/4, S. 11. Vgl. auch Eleanora M. CARUS-WILSON, Trends in the Export of English Woollens in the Fourteenth Century, in: dies., Medieval Merchant Venturers, S. 239-64, bes. S. 246.

³³ Philippe WOLFF, Commerces et marchands de Toulouse (vers 1350-vers 1450), Paris 1954, S. 240.

³⁴ Ebenda, S. 236.

Südwesteuropa nachzuweisen. Auch Tuchexporteure aus Exeter gehörten zu den Hauptlieferanten der Fürstenhöfe von Kastilien und Navarre. Besonders in den navarresischen Abrechnungen ist die Vorherrschaft des englischen Tuches erkennbar.³⁵ Die Geleitbriefe, die die englische Krone im 15. Jahrhundert ausstellte, zeigen das Interesse der Kaufleute aus Sandwich, Exeter, Dartmouth und Plymouth am Warenaustausch mit der iberischen Halbinsel.³⁶ Der einheimische Tuchexport über die Zollbezirke zwischen Sandwich im Südosten und Bristol im Westen ging überwiegend in die Gascogne und auf die iberische Halbinsel.

Diese Angaben über die Absatzmärkte, die die einheimischen, hansischen und sonstigen ausländischen Tuchexporteure im 15. Jahrhundert anvisierten, werfen ein Licht auf die internationale Konkurrenzsituation. Aus der Betrachtung ergibt sich zunächst der etwas überraschende Schluß, daß es unter den Tuchexporteuren aus den verschiedenen Regionen verhältnismäßig wenig Konkurrenz gab. Genuesen und Venezianer haben sich weder die Bezugsquellen in England noch die Märkte im Ausland streitig gemacht; Kölner, Preußen, Lübecker und Hamburger haben sich jeweils die Tuchreviere in England zugestanden. Hierfür gibt es gute Gründe. Der Absatz der Laken im Ausland erforderte spezielle Kenntnisse hinsichtlich der örtlich bevorzugten Farben und Webmuster,³⁷ über die nur derjenige verfügte, der mit dem Markt vertraut war. Die Wünsche der ausländischen Abnehmer mußten den englischen Webern, Färbern und Appretierern mitgeteilt werden, damit sich die Tücher absetzen ließen. Somit sprachen die Marktbedingungen des 15. Jahrhunderts für feste Lieferverbindungen zwischen Produzenten, Fern- und Zwischenhändlern.

Freilich zeigt sich bei näherem Hinschauen, daß einige Tuchexporteure doch miteinander im Ausland konkurrierten. Hierbei standen sich in der Regel Engländer und eine bestimmte Gruppe von ausländischen Englandfahrern gegenüber. So stritten englische und hansische Fernhändler seit den 1370er Jahren um die Vorherrschaft im deutschen Osten (V.2.1). Im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts konnten Kaufleute aus York, Beverley, Hull und Lynn, die allesamt auf den Preußenhandel spezialisiert waren, ein vertikales Monopol in

³⁵ CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 81.

³⁶ Ebenda, S. 45, 52f.

³⁷ Hierzu vgl. Eliyahu ASHTOR, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton 1983, S. 205f. und BRIDBURY, S. 76-8 und 102f.

Preußen aufbauen und ihre preußischen Gegenparte bei der Lieferung des Tuchs sowie beim Detailverkauf verdrängen.³⁸ Bostoner Fernhändler standen in Konkurrenz mit den Lübeckern und Yarmouthern mit den Hamburgern. Londoner und Kölner machten sich die Belieferung der Brabanter Messen mit englischem Tuch streitig. Allerdings hatten die Italiener nichts mit dieser anglo-hansischen Konkurrenz zu tun. Sie transportierten das Tuch vielmehr direkt in den Mittelmeerraum.³⁹

II.2: ÜBERBLICK

Versuchen wir zunächst, einen Überblick über die gesamte Tuchexportentwicklung während der hier untersuchten Zeit zu gewinnen, um die hansischen Ausfuhren in Perspektive setzen zu können. Tabelle 4 zeigt die durchschnittlichen Tuchexporte in den sechs Phasen, die im Verlauf unseres Untersuchungszeitraums zu erkennen sind, die Exportanteile der drei zolltechnischen Gruppen und die Veränderungen gegenüber der Vorphase. Graphik 3 stellt die gesamten Tuchexporte Jahr für Jahr dar, wobei die unterschiedliche Schattierung der Säulen die Phasengrenzen kenntlich macht. Wie man sieht, ist nur die erste Phase (2-14 Richard II.: 1378/9-1390/1) vom Wachstum im eigentlichen Sinne des Wortes gekennzeichnet. Das Ansteigen der Ausfuhren um ca. 7% pro Jahr hatte zur Folge, daß zu Beginn der 1390er Jahre doppelt soviel Tuch exportiert wurde wie zehn Jahre zuvor. Die restlichen fünf Phasen des Tuchexports beginnen allesamt mit einem ruckartigen Sprung bzw. Sturz der Ausfuhren, sind dann aber durch Stabilität der Exporte auf mittlerem (III, VI), hohem (II, IV) oder sehr hohem (V) Niveau gekennzeichnet.

Allerdings gibt die Gesamtexportentwicklung keinen Aufschluß über die Wirtschaftsleistung der hansischen Englandfahrer. Die eigentliche Frage ist: Wie wichtig und erfolgreich waren sie? Hierzu muß man die hansischen Tuchausfuhren mit denen der anderen Gruppen vergleichen. Dabei ist zumindest theoretisch damit zu rechnen, daß die Konjunktur nicht immer konstant blieb. Ein mäßiger Rückgang des ab

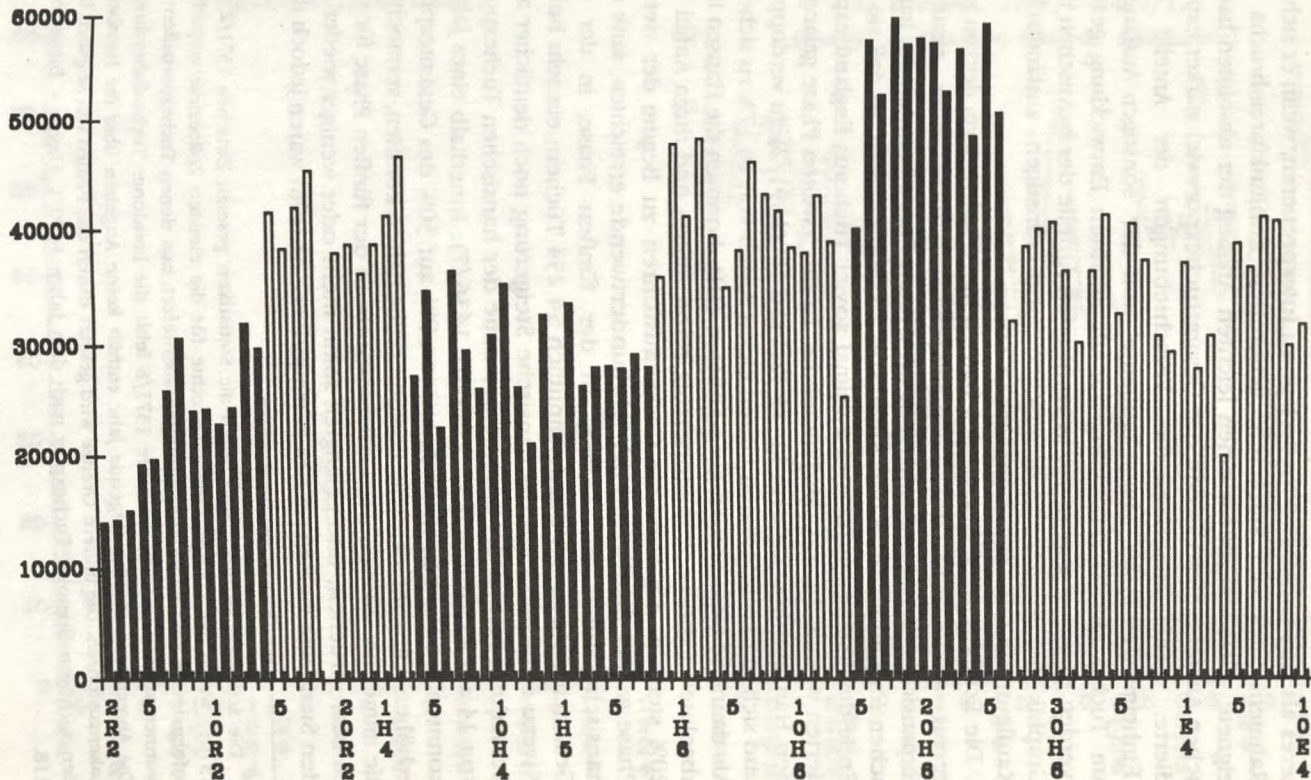
³⁸ Dazu: Stuart JENKS, Die Ordnung für die englische Handelskolonie in Danzig (23. Mai 1405), in: Bernhart JÄHNIG und Peter LETKEMANN, Hgg., Danzig in acht Jahrhunderten. Beiträge zur Geschichte eines hansischen und preußischen Mittelpunktes = Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens 23, Münster 1985, S. 105-20.

³⁹ Dies zeigt die Analyse der Abfahrtszeiten der venezianischen Staatsgaleeren und der genuesischen Schiffe aus England: Die Italiener verließen England entweder zu früh oder zu spät, um die Messen rechtzeitig zu erreichen.

Tabelle 4: Die Phaseneinteilung des Tuchexports. Angegeben werden der prozentuale Anteil der jeweiligen Gruppe sowie (fettgedruckt) die Veränderung gegenüber der Vorphase.

Phase	Gesamtexporte	%	Engländer	%	Hansen	%	Ausländer	%
I 2-14R2 1378/9-1390/1	23136	- 65,0%	15026	- 13,0%	2998	- 22,0%	5112	-
II 15R2-3H4 1391/2-1401/2	40787	+76,3% 57,08%	23279	+54,9% 16,17%	6593	+119,9% 26,76%	10915	+113,5%
III 4H4-8H5 1402/3-1420/1	28813	-29,4% 47,8%	13776	-40,8% 20,4%	5862	-11,1% 31,8%	9175	-15,9%
IV 9H5-14H6 1421/2-1435/6	40048	+39,0% 55,0%	22050	+60,6% 12,7%	5066	-13,6% 32,3%	12933	+41,0%
V 15-26H6 1436/7-1447/8	54254	+35,5% 51,0%	27676	+25,5% 20,7%	11240	+121,9% 28,3%	15331	+18,5%
VI 27H6-13E4 1448/9-1473/4	35130	-35,3% 55,0%	19324	-30,2% 20,5%	7218	-35,8% 24,5%	8589	-44,0%

Graphik 3: Tuchexport 1376/9-1470/1



soluten hansischen Tuchexports ist selbstverständlich nicht ohne weiteres als eine hansische Niederlage zu interpretieren, wenn er sich im Rahmen eines viel stärkeren, generellen Konjunkturerinbruchs ereignete. Gleiches gilt für einen leichten Anstieg der absoluten hansischen Ausfuhrziffern, wenn der Gesamt Tuchexport viel stärker expandierte. Daher müssen die Verschiebungen der Anteile der 'Einheimischen', der 'Hansekaufleute' und der 'sonstigen Ausländer' am Tuchexport in Beziehung zur allgemeinen Entwicklung gesetzt werden. Graphik 4 zeigt die prozentualen Anteile der hansischen und Graphik 5 die der einheimischen und sonstigen ausländischen Kaufleute am Export des englischen Tuchs.⁴⁰

Die Eckdaten der Phasen des hansischen Tuchexports decken sich genau mit denen des Gesamtexports. Während der rasanten Expansion der Tuchausfuhren in der ersten Phase konnten die hansischen Englandfahrer einen Anteil von 12,68% erobern, so daß sie am Ende der 1380er Jahre etwa zweimal soviel Tuch aus England exportierten wie zu Beginn des Jahrzehnts. In der zweiten Phase gelang es den Hansen, ihre Exporte i.J. 15 Richard II. (1391/2) zu verdoppeln und sich in den folgenden Jahren einen Anteil von 16,17% zu sichern. Als dann die Gesamtausfuhren abfielen (III), konnten die Hansen ihre absoluten Exporte verhältnismäßig stabil halten und ihren Anteil auf 20% steigern. Als aber die Gesamtausfuhren zu Beginn der vierten Phase wieder das Niveau der Jahrhundertwende erreichten, sank der hansische Anteil auf 12,65%. In der fünften Phase, in der die Gesamtausfuhren mit durchschnittlich 54.254 Tüchern ein sehr hohes Niveau erreichten, fiel die hansische Steigerung noch deutlicher aus. Bemerkenswert ist die enorme Zunahme der hansischen Tuchexporte von 14 auf 15 Heinrich VI. (1435/6, 1436/7): Innerhalb eines Jahres konnten die Hansen ihren Anteil von 9% auf 30% des Gesamtexports erhöhen. Obwohl sie diese Position nicht halten konnten, vermochten sie immerhin, 20,72% der Gesamtexporte in der fünften Phase für sich zu beanspruchen, und gelangten somit mehr oder weniger wieder auf den Stand wie zu Beginn des Jahrhunderts. Absolut waren jedoch ihre

⁴⁰ Die zeitlichen Grenzen sind durch die Statistiken gesetzt: Zwischen 1371/2 und 1376/7 waren die Tuchzollerhebungsrechte für die meisten Zollbezirke verpachtet. Infolgedessen sind keine Abrechnungen überliefert, aus denen Tuchexportziffern gewonnen werden können. Im Jahre 1377/8 fehlt die Londoner Tuchzollabrechnung. Die Abrechnung für das folgende Jahr enthält keine Angaben über die hansischen Lakenausfuhren. Die andere Grenze wird gesetzt durch das Fehlen von Angaben über den wichtigen Bristoler Tuchexport nach dem Jahre 1470/1. Hierzu s. BRIDBURY, S. 118.

Lakenausfuhren um fast 60% gestiegen. In der sechsten Phase, die mit dem Jahre 27 Heinrich VI. (1448/9) begann, kletterten die hansischen Tuchexporte allmählich auf 30% der Gesamtausfuhren. Nach 31 Heinrich VI. (1452/3) kann man sogar die hansischen Englandfahrer als die wichtigsten ausländischen Tuchexporteure und gefährlichsten Konkurrenten der einheimischen Kaufleute bezeichnen.

Es läßt sich ebenfalls – zumindest im 15. Jahrhundert – ein Zusammenhang zwischen den Trends im hansischen Tuchexport und den Zollvergünstigungen für die Hanse erkennen. Die erste hansische Poundage-Befreiung leitete die Erholung nach dem Tiefpunkt i.J. 10 Heinrich VI. (1431/2) ein, als die Hansen nur 6% der Gesamtausfuhren für sich beanspruchen konnten. Die Expansion i.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) ist offenbar auf den Vertrag von London (22.3.1437) zurückzuführen, der die hansischen Englandfahrer erneut vom Poundage befreite. Die sechste Phase, in der die Hansen allmählich 30% des Gesamtexports eroberten, begann mit der dritten Poundage-Befreiung im Jahre 1449. Man könnte fast auf den Gedanken kommen, daß sich die Zollvergünstigungen automatisch in den Ausfuhrstatistiken niederschlugen und Änderungen der Subsidiensätze die Ausschläge der Tuchexportkurven erklären. Wenn dem so wäre, dann müßte jede Talfahrt des hansischen Exports mit einer Erhöhung der Zölle verbunden sein. Dies war jedoch nicht der Fall, wie die Entwicklung der 1420er Jahre zeigt. Hier blieben die Zoll- und Subsidiensätze für hansische Tuchexporteure konstant, doch ihre absoluten Ausfuhren gingen ebenso wie ihr Anteil am Gesamtexport zurück.

Nun bestreitet niemand, daß eine Kostensenkung durch einen Zollnachlaß bei gleichbleibend elastischer Nachfrage eine Verbesserung der Absatzchancen im Ausland und somit eine Steigerung der Ausfuhren mit sich bringen müßte. Gleichwohl kann dies nicht die einzige Ursache der Verschiebung der Exportanteile unter den drei Gruppen gewesen sein, gerade weil der internationale Tuchmarkt stark gegliedert war. In den meisten Fällen waren die einzelnen Absatzmärkte der Engländer, Hansen und sonstigen Ausländer gut gegen die Konkurrenz anderer Gruppen abgeschottet. Versuche, in diese Märkte einzudringen, wurden mit aller Entschiedenheit (notfalls auch mit Gewalt) zurückgewiesen.⁴¹ Es war also nicht der Fall, daß alle Exporteure des englischen Tuchs überall im Ausland miteinander konkurrierten, so daß Preisvorteile für eine Gruppe

⁴¹ S. z.B. RUDDOCK, *Italian Merchants*, S. 58f.

zwangsläufig zu Absatzsteigerungen und Verschiebungen der Exportanteile führen mußten. Die meisten Kaufleute belieferten vielmehr ziemlich konkurrenzlos ihre eigenen Absatzmärkte. Diese geographische Spezialisierung hatte zur Folge, daß der Tuchexport besonders rasch und empfindlich auf Regierungsmaßnahmen und Entwicklungen in der internationalen Politik reagierte.

Freilich faßte die englische Zollverwaltung Tuchexporteure zu Gruppen zusammen, die völlig verschiedene ausländische Absatzmärkte frequentierten. So wurden z.B. die Genuesen, die Nordafrika und die Türkei mit englischem Tuch belieferten, zusammen mit den Venezianern, die in die Levante exportierten, zu den 'sonstigen Ausländern' gezählt. Hierzu gehörten auch die Florentiner, die Kaufleute der iberischen Halbinsel und schließlich die burgundischen Niederländer. Es ist deshalb methodisch von größter Wichtigkeit, bei der Analyse der Tuchausfuhrstatistiken die Möglichkeit auszuschließen, daß sich gegenläufige Exportentwicklungen der Mitglieder einer Gruppe gegenseitig aufhoben, daß also z.B. eine Steigerung der venezianischen Exporte in die Levante einen Zusammenbruch der genuesischen Ausfuhren nach Nordafrika und der Türkei verdeckte.

So kann man die Verschiebung der Exportanteile nur dann methodisch einwandfrei erklären, wenn man die Ausfuhrziffern des Exchequers im Lichte unserer Kenntnisse über die Träger des Tuchexports und deren Zielmärkte aufschlüsselt. Tabelle 5 zeigt die Ausfuhrstatistik für die Jahre 2 Richard II. (1378/9) bis 13 Edward IV. (1473/4). Bei den Hansern habe ich zwischen Ostseefahrern (Exporthäfen: Boston, Hull, Lynn, Yarmouth) und Kölner Messebesuchern (London, Ipswich) differenziert und bei den 'sonstigen Ausländern' die Exporte über die genuesischen und venezianischen Hochburgen in England voneinander getrennt. Ausfuhren 'sonstiger Ausländer' über Sandwich wurden grundsätzlich als venezianisch gewertet, wenn nicht nachzuweisen war, daß die Genuesen im jeweiligen Jahr massiv über Sandwich Tuch ausführten (1416/7; 1440/1). Bei den einheimischen Kaufleuten empfahl sich eine Dreigliederung, je nachdem ob es sich um Exporte in den deutschen Osten (Boston, Hull, Lynn, Yarmouth), auf die Brabanter Messen (London, Ipswich) oder nach Südwesteuropa (Sandwich, Southampton, Bristol, Plymouth-Fowey, Exeter-Dartmouth, Poole) handelte.

Tabelle 5: Exporte des englischen Tuches: 1378/9-1473/4 (Quelle: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 80-100; PRO, E356/14-22)

Bn = Boston; Btl = Bristol; Ex = Exeter-Dartmouth; Iw = Ipswich; KH = Hull; Ldn = London; Ln = Lynn;
 Me = Melcombe-Poole; Pm = Plymouth-Fowey; Sh = Southampton; Sw = Sandwich; Yth = Yarmouth

JAHR	HANSISCHE EXPORTE		AUSLÄNDISCHE EXPORTE		EINHEIMISCHE EXPORTE		
	BnKHLnYth	LdnIwSw	LdnSw	Sh	BnKHLnYth	LdnIw	BtlExMePmShSw
2R2 1378/9	<?>	<?>	51 Ldn	235	2344 Yth	<?>	3874 ExPm
3R2 1379/80	2358 LnYth	389 Iw	74 Ldn	247	2227 LnYth	<?>	5114 ExPm
4R2 1380/1	1948 LnYth	405 Iw	68 Ldn	3812	2062 LnYth	<?>	4192 ExMePm
5R2 1381/2	2246 LnYth	802 Iw	45 Ldn	4156	4242 LnYth	<?>	3713 ExPm
6R2 1382/3	1480 LnYth	792 Iw	402 Ldn	738	4573 LnYth	<?>	5286 ExMe
7R2 1383/4	1503 LnYth	770 Iw	<?>	5619	5118 LnYth	<?>	6445 ExSw
8R2 1384/5	2717 LnYth	1040 Iw	1647	6437	3523 LnYth	3620 Iw	10564 ExPm
9R2 1385/6	2704 LnYth	857 Iw	14 Ldn	1250	2740 LnYth	<?>	10991 ExPm
10R2 1386/7	2186 LnYth	312 Iw	22 Ldn	1740	3085 LnYth	<?>	4023 ExPm
11R2 1387/8	2075 LnYth	460 Iw	32 Ldn	2774	2644 LnYth	<?>	7459 ExMePm
12R2 1388/9	2522 LnYth	666 Iw	<?>	2950	3967 LnYth	<?>	6561 ExMePmSw
13R2 1389/90	2165 LnYth	1640 Iw	<?>	3498	5924 LnYth	<?>	8606 ExMePmSw
14R2 1390/1	1924 LnYth	1580 Iw	2040	4070	5201 LnYth	5718	8847 ExMePm
15R2 1391/2	2910 LnYth	4095 Iw	<?>	<?>	4789 LnYth	<?>	6816 ExMePmSwSh
16R2 1392/3	2441 Yth	5539 Iw	50 Ldn	<?>	571 LnYth	<?>	6145 Sh
17R2 1393/4	2760 Yth	3485 Iw	104 Ldn	<?>	3778 LnYth	<?>	6396 Sh
18R2 1394/5	2647 Yth	4141 Iw	40 Ldn	<?>	5587 Yth	<?>	8659 Sh
19R2 1395/6	2984 Yth	3 IwLdn	25 Ldn	6453	4752 Yth	<?>	9705
20R2 1396/7	3123 Yth	1640 Iw	119 Ldn	3644	6291 Yth	<?>	3150 Btl
21R2 1397/8	2424 Yth	1829 Iw	<?>	3412	6996 Yth	<?>	7732
22R2 1398/9	2994 Yth	3112 Iw	21 Ldn	4419	3557 Yth	<?>	12522

JAHR	HANSISCHE EXPORTE		AUSLÄNDISCHE EXPORTE		EINHEIMISCHE EXPORTE		
	BnKHLnYth	LdnIwSw	LdnSw	Sh	BnKHLnYth	LdnIw	BtlExMePmShSw
1H4 1399/00	2882 Ln	3544	60 Ldn	5390	3533 Ln	926 Ldn	5675
2H4 1400/1	3244 Ln	3805	47 Ldn	5353	4755 Ln	681 Ldn	4685
3H4 1401/2	4398 Ln	3579	5849	<?>	4099 Ln	8044	7064 Sh
4H4 1402/3	2279 Ln	4007	436	2462	3750 Ln	7315	3963
5H4 1403/4	2606 Ln	3676	6518	3393	1692 Ln	7174	6158
6H4 1404/5	1931 LnYth	1643 Iw	248	3868	1407 LnYth	5710 Iw	2711
7H4 1405/6	2422 Yth	3130 Iw	5268	7099	1779 LnYth	7676	4939
8H4 1406/7	3260	5433	5102	3641	3992	4732	2950
9H4 1407/8	2878	3599	457	7767	3843	4166	2772
10H4 1408/9	2079	2786	7321	5861	3198	5152	4318
11H4 1409/10	3278	2870	11727	4663	3235	4841	4191
12H4 1410/1	2155	2169	7307	4553	3152	3482	3196
13H4 1411/2	2162	2814	4298	1178	2989	3963	3500
14H4 1412/3	3158	2888	11152	513	4336	5977	4251
1H5 1413/4	1250	3362	1075	675	4270	7303	3590
2H5 1414/5	2099	2794	16275	1388	3871	3547	3254
3H5 1415/6	1986	2417	8654	1592	3391	3864	4015
4H5 1416/7	1880	2505	7929	809	4495	4210	5933
5H5 1417/8	2579	3509	4741	1918	4442	4813	5776
6H5 1418/9	2053	3972	6075	2143	3470	4973	5020
7H5 1419/20	2519	5081	5592	132	4038	5794	5526
8H5 1420/1	2474	5387	2949	1823	4907	4434	5618
9H5 1421/2	2454	2864	8851	3176	4048	4451	5811
1H6 1422/3	2057	5416	15515	3358	5867	8559	10244

JAHR	HANSISCHE EXPORTE		AUSLÄNDISCHE EXPORTE		EINHEIMISCHE EXPORTE		
	BnKHLnYth	LdnIwSw	LdnSw	Sh	BnKHLnYth	LdnIw	BtlExMePmShSw
2H6 1423/4	2414	4370	2734	5672	6781	9720	8974
3H6 1424/5	1994	5070	11475	3826	6631	10665	8333
4H6 1425/6	1698	4429	11964	4039	6289	5515	5590
5H6 1426/7	1195	4285	7700	5105	3856	4814	7453
6H6 1427/8	234	5446	9455	3912	6321	5339	7058
7H6 1428/9	121	4641	7382 -Sw	6462 +Sw	9627	7269	10819
8H6 1429/30	297	3988	8810	7924	6159	8224	6873
9H6 1430/1	109	2942	6769	4329	4534	12674	10204
10H6 1431/2	125	2262	953 -Sw	7923 +Sw	5010	14355	7193
11H6 1432/3	217	3422	651	7228	5441	14570	5314
12H6 1433/4	788	4501	4712	6282	5899	11852	8957
13H6 1434/5	728	5142	4400	7854	3670	10965	5947
14H6 1435/6	30	2323	4573	7127	1611	2845	6251
15H6 1436/7	3075	9155	6722	4159	4221	5469	6902
16H6 1437/8	1786	9274	4593 -Sw	9369 +Sw	7643	10955	12462
17H6 1438/9	2015	7339	10622	5452	6047	11018	9431
18H6 1439/40	1081	9498	9157 -Sw	11434 +Sw	5366	12721	10180
19H6 1440/1	330	8253	7723	14249	4123	10736	11033
20H6 1441/2	1509	11468	12489	6768	6124	11613	7894
21H6 1442/3	1293	9871	11726	6210	5086	13141	9018
22H6 1443/4	1317	9935	9357	5633	4792	10091	11345
23H6 1444/5	1855	10829	2544 -Sw	5744 +Sw	6019	15247	13642
24H6 1445/6	1220	10814	1523	8223	6765	7602	11590
25H6 1446/7	1517	11636	5015	5154	7075	10711	13091
26H6 1447/8	905	8513	1447 -Sw	13541 +Sw	6208	5670	18629

JAHR	HANSISCHE EXPORTE		AUSLÄNDISCHE EXPORTE		EINHEIMISCHE EXPORTE		
	BnKHLnYth	LdnIwSw	LdnSw	Sh	BnKHLnYth	LdnIw	BtlExMePmShSw
27H6 1448/9	1541	4929	3661 -Sw	5846 +Sw	1334	8835	9171
28H6 1449/50	139	5249	100 -Sw	10874 +Sw	4474	6827	6584
29H6 1450/1	39	7310	2501 -Sw	7343 +Sw	4711	9405	8520
30H6 1451/2	286	3226	3170	9391	2821	4164	8810
31H6 1452/3	616	11014	2269	1774	3951	16892	7764
32H6 1453/4	445	8383	551	5402	2416	4498	8983
33H6 1454/5	259	7260	3832	243	4836	8409	5076
34H6 1455/6	746	11961	3830	11499	3151	11233	9274
35H6 1456/7	615	7076	725	3315	3006	5605	6755
36H6 1457/8	603	11931	591	5728	2479	10895	7679
37H6 1458/9	261 Bn	10270	521	3406	1579 Bn	11337	8958
38H6 1459/60	1044	6098	301	7591	1278	4115	5582 Me
39H6 1460/1	508 Yth	10160	994	5468	1147 Yth	8275	4018
1E4 1461/2	767	10632	1028	2781	2853	13866	6712
2E4 1462/3	279	5764	582	187	2255	9405	6997
3E4 1463/4	880	9236	256	1765	2026	14513	7464
4E4 1464/5	1053	4051	2223	488	1183	920	4934
5E4 1465/6	378	8341	1111	286	1060	12778	9239
6E4 1466/7	219	7036	819	6757	993	9624	15571
7E4 1467/8	297	7731	1659	3075	3233	17929	4875
8E4 1468/9	36	828	4454	933	1527	26670	7863
9E4 1469/70	0	4894	195	2475	1446	12100	6793
10E4 1470/1	0	3342	538	1313	894	14065	7773
11E4 1471/2	0	3201	2397	13205	1483	9030	3783 Btl
12E4 1472/3	0	4058	7170	1363	1308	18247	2439 Btl
13E4 1473/4	0	1949	15656	3896	1131	17030	3298 Btl

II.3: ERSTE PHASE: 2-14 RICHARD II. (1378/9-1390/1)

Bei der Erörterung des Exports englischer Textilien ist bis 8 Heinrich IV. (1406/7) Vorsicht geboten, denn die Überlieferung der Ausfuhrzahlen ist sehr lückenhaft. Die Behelfsziffern, die Coleman für diese Jahre errechnet und Bridbury veröffentlicht hat⁴² (und die den Graphiken 3-5 zugrunde liegen), sind das Ergebnis einer Bearbeitung der Angaben in den Enrolled Customs Accounts.⁴³ Deshalb müssen wir diese Ziffern, die bis 1406/7 nur einen lockeren zeitlichen Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung erkennen lassen, wie langjährige gleitende Durchschnitte behandeln, bei denen sich selbst massive Änderungen nur im Laufe von zwei bis drei Jahren statistisch niederschlagen.

Dennoch kann man Exporttrends und deren Ursachen identifizieren. Schließlich verfügen wir über lückenlose Serien von Tuchausfuhrziffern für viele, wenn auch nicht für alle englischen Zollbezirke. Die geographische Spezialisierung der Kaufleute läßt selbst beim Fehlen von Angaben aus dem einen oder anderen Zollbezirk Entwicklungen sichtbar werden.⁴⁴ So gibt es in Wirklichkeit nur zwei Erkenntnislücken: die einheimischen und die nichthansisch-ausländischen Tuchexporte über London. Die Signifikanz dieser Ausfuhren ist nicht in Abrede zu stellen, doch sind wir außerstande, sie auch nur annähernd zu schätzen. Erkennbar ist allein, daß es i.J. 13 Richard II. (1389/90) zu einem massiven Anstieg der Londoner

⁴² BRIDBURY, Appendix F, S. 118-22. Zu COLEMANS Beitrag vgl. ebenda, S. 116, Anm. 1.

⁴³ Coleman war gezwungen, die in den Enrolled Customs Accounts enthaltenen Pauschalbeträge – unter Beachtung der langjährigen durchschnittlichen Aufteilung der Tuchausfuhren (insbesondere zwischen einheimischen und nichthansisch-ausländischen Exporteuren) sowie des saisonbedingten Rhythmus des Tuchhandels – in Jahresexportziffern umzurechnen. Sofern die Zollerhebungsrechte verpachtet waren (Lynn, Yarmouth usw.), erwiesen sich notgedrungen noch gröbere Schätzungen des Jahresexports als erforderlich. Schließlich mußte sie das Problem lösen, daß nicht alle Zollabrechnungsperioden dem Exchequerjahr entsprachen. Zu diesen statistisch zweifelhaften Methoden s. John H. MUNRO, *Wool, Cloth and Gold: The Struggle for Bullion in Anglo-Burgundian Trade, 1340-1478*, Brüssel 1973, S. 216.

⁴⁴ Eine Sperre der Sundfahrt hätte z.B. die Tuchausfuhren aller Preußenfahrer gedrosselt: Der dadurch verursachte Exportrückgang wäre erkennbar, auch wenn Angaben für Lynn fehlen, weil die Zollerhebungsrechte zwischen 1378/9 und 1394/5 verpachtet waren. Diese Überlieferungslücke gefährdet die Identifikation des Trends nicht, weil die Huller Tuchausfuhrziffern für diese Zeit in den Enrolled Customs Accounts überliefert sind.

Exporte kam.⁴⁵ Allerdings ist nicht festzustellen, ob die Engländer, die nichthansischen Ausländer oder gar beide die wesentlichen Impulse hierfür gaben.

Zwischen 2 Richard II. (1378/9) und 14 Richard II. (1390/1) verdoppelte sich der Tuchexport von ca. 14.000 auf ca. 30.000 Stück jährlich (Graphik 3). Während dieser Jahre konnten die hansischen Englandfahrer einen Exportanteil von 12,96% behaupten. Allerdings wurden sie von den Engländern (Ø 15.026; 64,95%) und den sonstigen Ausländern (Ø 5112; 22,09%) übertroffen. Differenziert man nach Zielmärkten, so stellt sich zunächst heraus, daß sowohl die hansischen als auch die einheimischen Exporte in die Ostseegebiete (mit ca. 2000 bzw. 3-4000 Tüchern/Jahr) verhältnismäßig stabil blieben. Die hansischen und englischen Ausfuhren über die südostenglischen Zollbezirke nach Flandern und Brabant müssen dagegen i.J. 13 Richard II. (1389/90) erheblich zugenommen haben. Das Bild der Exporte nach Südeuropa ist uneinheitlich: Die einheimischen Ausfuhren pendelten sich bei 5000 Tüchern/Jahr ein, wobei zwei sehr gute Jahre (8-9 Richard II.: 1384/5-1385/6) und eine erkennbare Expansion ab 13 Richard II. (1389/90) ins Auge fallen. Die genuesischen Exporte waren bis 4 Richard II. (1380/1) kaum beachtlich, nahmen dann aber gewaltig zu (bis auf den Rückgang in den Jahren 9-10 Richard II.). Bezüglich der venezianischen Ausfuhren über London läßt sich nichts Genaues feststellen.

Die Steigerung der Tuchexporte ist sicherlich auf die flämischen Unruhen (1379-85) zurückzuführen, die die Tuchherstellung und den Außenhandel Flanderns nachhaltig störten.⁴⁶ Die Genuesen suchten daher andere Bezugsquellen, und unter den Umständen bot sich die südenglische Hafenstadt Southampton geradezu an. Dort hatten sie nämlich seit etwa 1370 die feinen westenglischen Wollsorten gekauft und die rapide expandierende örtliche Tuchindustrie mit Farbstoffen und Beizmitteln beliefert. Die Genuesen konnten aber die seit 1379

⁴⁵ Die Einnahmen aus der Erhebung des Tuchzolls von den nichthansischen Kaufleuten stiegen von durchschnittlich £200-£400 auf £700-£1200 jährlich.

⁴⁶ Flämische Unruhen: Konrad BAHR, *Handel und Verkehr der deutschen Hanse in Flandern während des 14. Jahrhunderts*, Leipzig 1911, S. 35-40. Wirtschaftliche Folgen für Flandern: Herman VAN DER WEE, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy, 14th to 16th Century*, 3 Bde., Den Haag 1963, [hernach: VAN DER WEE], Bd. 2, S. 12. Rückgang der Tuchherstellung in Ypern: Georges ESPINAS und Henri PIRENNE, Hgg., *Recueil de documents relatifs à l'histoire de l'industrie drapière en Flandre*. 1. partie: *Des origines à l'époque bourguignonne*, Bd. 3, La Gorgue-Ypres, Brüssel 1920, S. 833f.

ausbleibenden flämischen Lieferungen vorerst noch nicht durch west-englisches Tuch ersetzen: Die Ermordung des Genuesen Janus Imperialis,⁴⁷ der dem englischen König vorgeschlagen hatte, den genuesischen Stapel in Nordeuropa nach Southampton zu verlegen, wirkte sicherlich abschreckend. Zudem beeinträchtigte der Krieg von Chioggia (1378-81) den Mittelmeerhandel. Erst nach dem Frieden von Turin (August 1381) wandten sich die Genuesen Southampton zu: In den folgenden Jahren trugen ihre Exporte maßgeblich zum kräftigen Anstieg der Tuchausfuhren der nichthansischen Ausländer bei.⁴⁸

Die flämischen Unruhen lösten nicht nur kurzfristige Substitutionseffekte aus, sondern beschleunigten auch den bereits seit längerem spürbaren Niedergang der flämischen Textilindustrie, besonders in den älteren Tuchrevieren.⁴⁹ Englische Laken, deren

⁴⁷ Dazu: Benjamin Z. KEDAR, *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*, New Haven 1976, S. 31-7 und 180, Anm. 31.

⁴⁸ Hintergründe: RUDDOCK, *Italian Merchants*, S. 44-50. Krieg von Chioggia: Frederic C. LANE, *Venice: A Maritime Republic*, Baltimore 1973, S. 191-5 mit der dort zitierten Literatur. Die Tuchausfuhren der nichthansischen Ausländer über Southampton stiegen von durchschnittlich 250 Laken/Jahr vor dem 1.11.1380 auf 3812 Tücher zwischen dem 1.11.1380 und dem 16.2.1382. Die Expansion setzte sich danach fort, allerdings mit Ausnahme der Jahre 9-11 Richard II. (1385/6-1387/8), als die Unsicherheit der Schifffahrt im Kanal und die Angst vor einer französischen Invasion den Handel störten.

⁴⁹ Infolge der flämischen Unruhen widerrief Graf Ludwig von Male das Geleit für die fremden Kaufleute in Flandern am 15.12.1382 (HUB 4.748, S. 306f.) und lehnte die Bitte der Stadt Antwerpen ab, zumindest den Brüggen, den Hansens und den Italienern Geleit für die Antwerpener Jahrmärkte zu gewähren: VAN DER WEE, Bd. 2, S. 12; vgl. Clementynboeck, in: *Antwerpsch Archievenblad* 1. Reihe, 25, o.J., S. 112-4. Nach der Schlacht von Roosebeke (27.11.1382) verließ das hansische Kontor Brügge (BAHR, *Flandern*, S. 38). Der Frieden von Tournai (Dez. 1385) beendete zwar die Unruhen (ebenda, S. 40), leitete aber eine Phase der Spannungen zwischen England und Flandern ein (VAN DER WEE, Bd. 2, S. 13). Am 1.5.1388 rief die Hanse eine Handelssperre gegen Flandern aus, die am 15.8.1388 in Kraft trat (HR 1.3.381, S. 387-9), und verlegte den hansischen Stapel nach Dordrecht (VAN DER WEE, Bd. 2, S. 14). Die Aufwertung des flämischen Groten im Dezember 1389 bzw. Januar 1390 verteuerte die flämischen Tücher im Ausland erheblich und löschte die Exportindustrie (besonders in den älteren Tuchrevieren) fast aus (ebenda, Bd. 2, S. 15). Die Differenzen zwischen Flandern und der Hanse konnten erst am 12.5.1392 ausgeräumt werden (HUB 5.9, S. 8-17), und das Kontor wurde zu Beginn des Jahres 1393 nach Brügge zurückverlegt. Auch die sog. 'nieuwe draaperie' wurde von der Grotenaufwertung hart getroffen, aber sie war keine Konkurrenz für die Hersteller feiner Wolltücher. Dazu vgl. John H. MUNRO, *Bruges and the Abortive Staple in English Cloth: An Incident in the Shift of*

Konkurrenzfähigkeit die Flamen selbst seit 1356 durch eine Reihe von Verboten bestätigt hatten,⁵⁰ konnten sich nicht nur auf den Zielmärkten der Genuesen behaupten, sondern ersetzten vor 1400 die flämischen Gewebe auch in Italien⁵¹ und in der Levante, mit der die Venezianer enge Handelsbeziehungen pflegten.⁵²

Allerdings konnte sich der Export des englischen Tuches während dieser Phase nicht voll entfalten, weil verschiedene Handelshemmnisse weiterhin bestanden. Die hansische Tuchausfuhr über Boston litt bis 8 Richard II. (1384/5) sowohl unter den Knochenhaueraufständen in Lübeck⁵³ als auch unter den flämischen Unruhen, die den Lübecker Bergenfahrern bei ihrem Dreieckshandel (Flandern-Norwegen-Boston)⁵⁴ Schwierigkeiten bereiteten. Erschwerend kam hinzu, daß die Ausrufung eines regionalen Waffenstillstandes für Guienne i.J. 1379, der die westenglischen Tuchexporte hätte beflügeln müssen,⁵⁵ zunächst wirkungslos blieb, weil der Krieg von Chioggia (1378-81) und die Auseinandersetzungen zwischen England und Kastilien, die zu Überfällen auf südenglische Küstenstädte (1377, 1378, 1380) führten, die Schifffahrt bedrohten.⁵⁶ Kaum hatte der Tod der Könige Enrique Trastámara von Kastilien (1379) und Karl V. von Frankreich (1380) einen radikalen

Commerce from Bruges to Antwerp in the Late Fifteenth Century, in: RBPH 44, 1966, S. 1137-59, bes. S. 1139.

⁵⁰ Für die Datierung des ältesten Tuchverbots s. John H. MUNRO, The Costs of Anglo-Burgundian Interdependence, in: RBPH 46, 1968, S. 1128-38, hier bes. S. 1232; und allgemein W. BRULEZ, Engels Laken in Vlaanderen in de 14^e en 15^e eeuw, in: Handelingen van de Genootschap voor Geschiedenis: Société d'emulation de Bruges 108, 1971, S. 5-25.

⁵¹ Federigo MELIS, Uno sguardo al mercato dei panni di lana a Pisa nella seconda metà del trecento, in: Economia e Storia 6, 1959, S. 321-65.

⁵² ASHTOR, Levant Trade, S. 153.

⁵³ Hierzu grundlegend: Ahasver von BRANDT, Die Lübecker Knochenhaueraufstände von 1380/84 und ihre Voraussetzungen. Studien zur Sozialgeschichte Lübecks in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, in: Klaus FRIEDLAND und Rolf SPRANDEL, Hgg., Lübeck, Hanse, Nordeuropa. Gedächtnisschrift für Ahasver von Brandt, Köln/Wien 1979, S. 129-207.

⁵⁴ Knut HELLE, Neueste norwegische Forschungen über die deutschen Kaufleute in Norwegen und ihre Rolle im norwegischen Außenhandel im 12. bis 14. Jahrhundert, in: HGBll 98, 1980, S. 23-38, hier bes. S. 31, mit der dort zitierten Literatur.

⁵⁵ Yves RENOARD, Hg., Bordeaux sous les rois d'Angleterre = Histoire de Bordeaux 3, Bordeaux 1965, S. 412 (Waffenstillstand) und 422f. (Tuchexporte).

⁵⁶ CHILDS, Anglo-Castilian Trade, S. 41, und Peter E. RUSSELL, English Intervention in Spain and Portugal in the Time of Edward III and Richard II, Oxford 1955, S. 225-46.

Kurswechsel der franko-kastilischen Flottenpolitik und somit eine spürbare Minderung der Gefahren für die Schifffahrt herbeigeführt, als die englische Regierung im Januar 1381 begann, Schiffe für die Überfahrt eines Heeres nach Portugal zu beschlagnahmen. Unter der Verknappung der Tonnage, die für die Handelsschifffahrt zur Verfügung stand, litt der Tuchexport, insbesondere über die südenglischen Zollbezirke, bis zur Rückkehr der Schiffe zur Jahreswende 1381/2,⁵⁷ wie die Tuchiausfuhrstatistik für 4 und 5 Richard II. (1380/1-1381/2) zeigt. In den folgenden Jahren bedrohten die im Kanal erneut aktiven Seeräuber die Handelsschiffe.⁵⁸ Erst die Entsendung von portugiesischen Galeeren i.J. 1384 verbesserte die Lage.⁵⁹ Unter ihrem Schutz gedieh der Tuchexport der südwestenglischen Hafenstädte in den Jahren 8 und 9 Richard II. (1384/5-1385/6). Danach aber begann die Regierung, Schiffe für die Überfahrt von John of Gaunt, der seine Ansprüche auf die kastilische Krone militärisch durchzusetzen gedachte, nach Galizien zu beschlagnahmen.⁶⁰ Die zahlenmäßige Stärke dieses Heeres, die Entscheidung, anders als i.J. 1381 diesmal auch Pferde mitzuführen, und die Notwendigkeit, administrative Kräfte und Höflinge mitzunehmen, ließen die benötigte Tonnage in die Höhe schnellen.⁶¹ Die Verknappung der für kommerzielle Zwecke verfügbaren Schifffahrt erklärt das schlechte Exportergebnis d.J. 10 Richard II. (1386/7) in den südenglischen Zollbezirken.

Während dieser ersten Phase boten sich den Exporteuren des englischen Tuches große Chancen, die sie aber nicht in vollem Umfang realisieren konnten. Infolge der flämischen Unruhen standen die Absatzmärkte der Flamen dem durchaus konkurrenzfähigen englischen Tuch offen. Allerdings hatten der Krieg von Chioggia (1378-81), der Seekrieg zwischen England und Kastilien, die Aktivitäten der Seeräuber im Kanal und nicht zuletzt die Inanspruchnahme von Handelsschiffen durch die englische Regierung (1381, 1386) eine dämpfende Wirkung auf den Tuchexport. Daß die Nachfrage bei weitem nicht gesättigt war, zeigen die sehr guten Exportergebnisse, die erzielt wurden, wenn die Handelsschiffe geschützt und nicht an-

⁵⁷ Ebenda, S. 302-21.

⁵⁸ BAHR, Flandern, S. 39.

⁵⁹ RUSSELL, English Intervention, S. 415f. und 527f.

⁶⁰ Ebenda, S. 402-13 und 421.

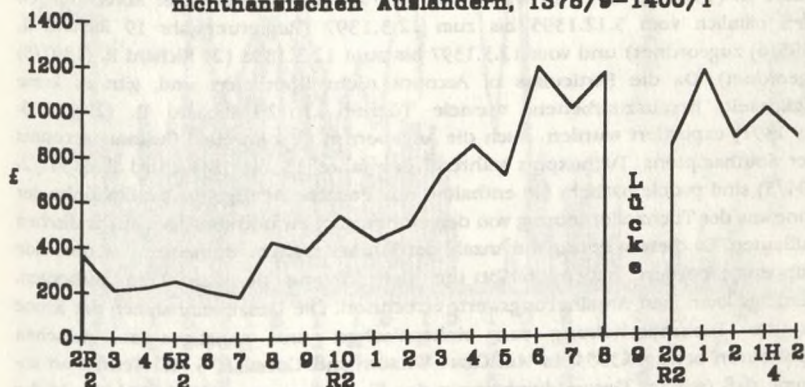
⁶¹ Auch ausländische Schiffe (z.B. zehn aus Kampen und eins aus Danzig) wurden beschlagnahmt: Ebenda, S. 413. Die Portugiesen allein stellten sechs Galeeren und zwölf Transportschiffe für die Überfahrt der Truppen: ebenda, S. 416f.

derweitig benötigt wurden (8-9 Richard II.). Eine fulminante Steigerung der Ausfuhren war zu erwarten, sobald die Handelshemmnisse fortfielen.

II.4: DIE ZWEITE PHASE: 15 RICHARD II.-3 HEINRICH IV. (1391/2-1401/2)

In den Jahren 15 Richard II. (1391/2) bis 3 Heinrich IV. (1401/2) kam es zu der Aufwärtsentwicklung, die sich bereits in der ersten Phase angekündigt hatte. Die Ausfuhren stiegen i.J. 1391/2 gewaltig an und blieben auf diesem hohen Niveau (Ø 40.787). Allerdings muß man fragen, ob Colemans Statistiken nicht einen falschen Eindruck vermitteln: Dort scheint die Grenze eindeutig zwischen 14 und 15 Richard II. (1390/1; 1391/2) zu liegen, aber bereits i.J. 13 Richard II. (1389/90) beginnt der Anstieg der Tuchexporte auf breiter Front (Tabelle 5). In diesem Jahr ist auch eine deutliche Zunahme der Einkünfte der Krone aus der Tuchzollerhebung von den nichthansischen Londonfahrern zu erkennen (Graphik 6).⁶² Wie wir noch sehen werden, paßt die begründete Vermutung, daß die Hausse der Tuchexporte i.J. 1389/90 begann, ausgezeichnet zu den politisch-diplomatischen Entwicklungen.

Graphik 6: Gesamteinnahmen der Krone aus der Tuchzollerhebung in London von Engländern und nichthansischen Ausländern, 1378/9-1400/1

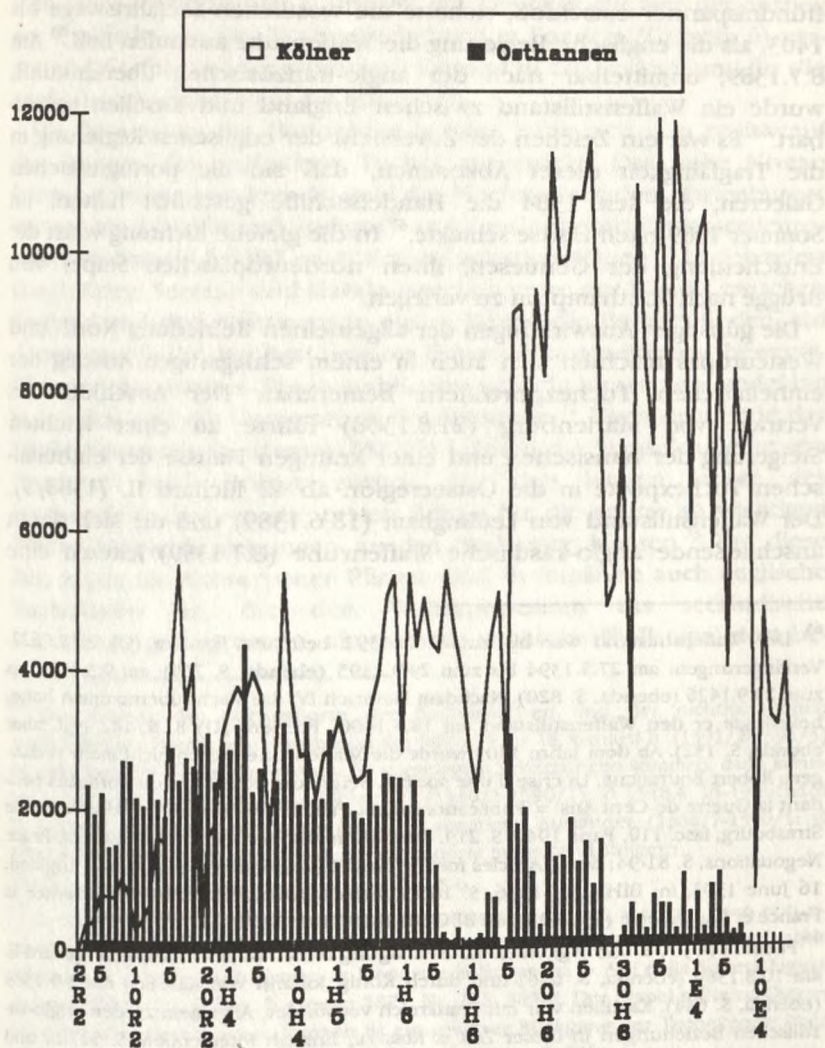


⁶² Die Verdoppelung der Tuchzolleinnahmen ist nicht mit einer Verdoppelung der Ausfuhren gleichzusetzen. Der Export eines Normtuches (*pannus curtis sine grano*) schlug bei einem Ausländer mit 33d zu Buche, bei einem Engländer jedoch nur mit 14d. Deshalb konnten sich verhältnismäßig kleine Änderungen der Tuchexporte der sonstigen Ausländer erheblich auf die Tuchzolleinkünfte auswirken. Dennoch bleibt der markante Anstieg ab 13 Richard II. (1389/90) bemerkenswert.

Träger der Expansion des Tuchexports in Phase II waren zunächst die Hansen, die ihren Anteil von 12,96% auf 16,17% (I: Ø 2998; II: Ø 6593) steigerten, und in noch stärkerem Maße die nichthansischen Ausländer (I: Ø 5112: 22,09%; II: Ø 10.915: 26,76%). Die Engländer konnten zwar ihre Ausfuhren absolut erhöhen (I: Ø 15.026; II: Ø 23.279), fielen aber prozentual zurück (I: 64,95%; II: 57,07%). Die hansischen Exporte in die Ostseeregion nahmen leicht zu, und ihre Ausfuhren über London, Ipswich und Sandwich, die vermutlich für die kontinentalen Messen bestimmt waren, schnellten in die Höhe (Graphik 7). Beachtliche Zuwachsraten gab es zudem beim einheimischen Tuchexport in die Ostseegebiete und bei den genuesischen Ausfuhren über Southampton.⁶³ Die steigenden Einkünfte der Krone aus der Tuchzollerhebung von nichthansischen Kaufleuten in London lassen vermuten, daß die einheimischen Exporte auf die Brabanter Messen und die venezianischen Ausfuhren in die Levante eine vergleichbare Entwicklung nahmen.

⁶³ Die anscheinend geringen englischen Tuchexporte nach Südwesteuropa i.J. 20 Richard II. (1396/7) waren in Wirklichkeit beträchtlich. Die Bristoler Abrechnungen liefen nämlich vom 5.12.1395 bis zum 12.3.1397 (Regierungsjahr 19 Richard II. (1395/6) zugeordnet) und vom 12.3.1397 bis zum 12.3.1398 (21 Richard II. (1397/8) zugeordnet). Da die Particulars of Account nicht überliefert sind, gibt es keine Möglichkeit, herauszuarbeiten, wieviele Tücher i.J. 20 Richard II. (29.9.1396-29.9.1397) exportiert wurden. Auch die Angaben in den Enrolled Customs Accounts über Southamptons Tuchexport während der Jahre 15 bis 18 Richard II. (1391/2-1394/5) sind problematisch: Sie enthalten nur Pauschalbeträge für die Einkünfte der Krone aus der Tuchzollerhebung von den einheimischen und sonstigen ausländischen Kaufleuten. Da diesem Betrag die Anzahl der Tücher nicht zu entnehmen ist, die beide Gruppen exportiert haben, bleibt uns der Umfang der Ausfuhren verborgen. Allerdings kann man Annäherungswerte errechnen. Die Gesamteinnahmen der Krone aus der Tuchzollerhebung von einheimischen und sonstigen ausländischen Exporteuren betrug £3854 1s ¼d: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 8f. Wenn man annimmt, daß (wie im Gesamtdurchschnitt der fünf Jahre vor 1391/2-1394/5 und der fünf Jahre danach: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 83-7) die sonstigen Ausländer 72,26% und die Engländer 27,74% aller nichthansischen Tuchexporte über Southampton getätigt haben, dann beliefen sich die Southamptoner Gesamtausfuhren auf Ø 8339, die der Engländer auf Ø 2313 und die der sonstigen Ausländer auf Ø 6026. Die Schätzungen von RUDDOCK, Italian Merchants, S. 52 (aufgrund von Howard L. GRAY, The Production and Export of English Woollens in the Fourteenth Century, in: EHR 29, 1924, S. 34) und CARUS-WILSON, Medieval Merchant Venturers, S. 259 Anm. 1, erweisen sich als falsch.

Graphik 7: Hansische Tuchexporte, 1378/9-1473/4



Die Steigerung der Tuchexporte auf breiter Front liegt in der allgemeinen Befriedung Europas begründet. Der Vertrag von Marienburg (21.8.1388) beendete die anglo-preußischen Spannungen und ermöglichte die Freigabe des Handels zum 20.9.1388.⁶⁴ Der anglo-französi-

⁶⁴ Vertrag: HUB 4.939, S. 401. Freigabe des Handels: HUB 4.945, S. 403-5.

sche Waffenstillstand vom 18.6.1389, der auch die jeweiligen Bündnispartner einschloß, sicherte die westlichen Seefahrtswege bis 1403, als die englische Regierung die Waffenruhe auslaufen ließ.⁶⁵ Am 8.7.1389, unmittelbar nach der anglo-französischen Übereinkunft, wurde ein Waffenstillstand zwischen England und Kastilien vereinbart.⁶⁶ Es war ein Zeichen der Zuversicht der englischen Regierung in die Tragfähigkeit dieser Abkommen, daß sie die portugiesischen Galeeren, die seit 1384 die Handelsschiffe geschützt hatten, im Sommer 1389 nach Hause schickte.⁶⁷ In die gleiche Richtung weist die Entscheidung der Genuesen, ihren nordeuropäischen Stapel von Brügge nach Southampton zu verlegen.⁶⁸

Die günstigen Auswirkungen der allgemeinen Befriedung Nord- und Westeuropas machten sich auch in einem schlagartigen Anstieg der einheimischen Tuchexportziffern bemerkbar. Der Abschluß des Vertrags von Marienburg (21.8.1388) führte zu einer leichten Steigerung der hansischen und einer kräftigen Hausse der einheimischen Tuchexporte in die Ostseeregion ab 12 Richard II. (1388/9). Der Waffenstillstand von Leulingham (18.6.1389) und die sich daran anschließende anglo-kastilische Waffenruhe (8.7.1389) leiteten eine

⁶⁵ Der Waffenstillstand war bis zum 16.8.1392 befristet: Foedera (O) 7, S. 622. Verlängerungen: am 27.5.1394 bis zum 29.9.1395 (ebenda, S. 769); am 9.3.1395 bis zum 29.9.1426 (ebenda, S. 820). Nachdem Heinrich IV. die Macht übernommen hatte, bekräftigte er den Waffenstillstand am 18.5.1400: Foedera (O) 8, S. 142 (vgl. aber ebenda, S. 132). Ab dem Jahre 1403 wurde die Waffenruhe jedoch nicht mehr verlängert: Robert BOUTRUCHE, *La crise d'une société. Seigneurs et paysans du Bordelais pendant la Guerre de Cent Ans* = Publications de la Faculté des Lettres de l'Université de Strasbourg, fasc. 110, Paris 1947, S. 219. Zur diplomatischen Geschichte: PALMER, *Peace Negotiations*, S. 81-94; ders., *Articles for the Final Peace between France and England*, 16 June 1393, in: BIHR 39, 1966, S. 180-5; Henri MORANVILLE, *Conférences entre la France et l'Angleterre (1388-93)*, in: BEC 50, 1889, S. 355-80.

⁶⁶ Foedera (O) 7, S. 633. Vgl. auch die Bestätigung dieser Waffenruhe durch Richard II. am 10.8.1389 (ebenda, S. 636) und durch König Johann von Kastilien am 3.9.1389 (ebenda, S. 644). Kastilien war mit Frankreich verbündet. Allgemein zu den anglo-kastilischen Beziehungen in dieser Zeit s. RUSSELL, *English Intervention*, S. 527ff., und CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 41.

⁶⁷ RUSSELL, *English Intervention*, S. 527f.

⁶⁸ RUDDOCK, *Italian Merchants*, S. 52. Da Genua seit dem 27.11.1396 Frankreich unterstand (Philip P. ARGENTI, *The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island, 1346-1566*, 3 Bde., Cambridge 1958, Bd. 1, S. 154, und die dort zitierte Literatur), kam eine Verlegung des genuesischen Stapels nach Southampton nicht in Frage, solange offener Krieg zwischen Frankreich und England herrschte.

Expansion der einheimischen Lakenexporte nach Südwesteuropa ab dem Jahre 13 Richard II. (1389/90) ein. Gleiches gilt, wie der Anstieg der Einkünfte aus der Tuchzollerhebung in London (Graphik 6) vermuten läßt, für die venezianischen Exporte in die Levante und für die englischen Ausfuhren auf die Messen.⁶⁹

Die Beseitigung der Handelshindernisse hatte sich also positiv auf die Exporte des englischen Tuches ausgewirkt. Das hohe Niveau konnte gehalten werden, obwohl der Hochmeister den Marienburger Vertrag am 2.2.1398 aufkündigte⁷⁰ und die Genuesen ihren nordeuropäischen Stapel i.J. 1397 nach Brügge zurückverlegten.⁷¹ Ungehindert durch Krieg, Seeraub und Handelssperre konnte der Handel zwischen England und dem Kontinent in diesen Jahren die Bahnen finden, auf denen er sich für den Rest unseres Untersuchungszeitraums bewegte. Während der zweiten Phase etablierten sich die Venezianer endgültig in London und die Genuesen in Southampton.⁷² Nach dem Ende der Streitigkeiten mit Flandern (1388-92) kehrten die Hansekaufleute von Dordrecht nach Brügge zurück. Aus den letzten Jahren des Jahrhunderts datieren die ersten Belege für die später so wichtigen Kölner Handelsbeziehungen zu den Brabanter Messen.⁷³ Um diese Zeit zogen die Antwerpener Pfingst- und Bavomärkte auch englische Tuchhändler an, die den Wollexporteurs ins seeländische Middelburg gefolgt waren, als sich der englische Wollstapel dort be-

⁶⁹ Der Umfang der Tuchexporte der Einheimischen und der nichthansischen Ausländer über Southampton während der Jahre 15 bis 18 Richard II. (1391/2-1394/5) ist nicht bekannt. Wenn die in Anm. 63 vorgelegten Schätzungen stimmen, dann konnten sowohl die Engländer (10-14 Richard II. (1386/7-1390/1): Ø 1548,4; 15-19 Richard II. (1391/2-1394/5): Ø 2313) als auch die sonstigen Ausländer (1386/7-1390/1: Ø 3006,4; 1391/2-1394/5: Ø 6026) ihre Tuchexporte bedeutend steigern.

⁷⁰ HR 1.4.433, S. 410f. Hierüber vgl. auch V.2.5-6.

⁷¹ C. DESIMONI und L.T. BELGRANO, Hgg., *Documenti ed estratti inediti o poco noti riguardanti la storia del commercio e della marina ligure*: Bd. I: Documenti riguardanti le relazioni di Genova col Brabante, la Fiandra e la Borgogna = *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, Bd. 5, fasc. 3, Genua 1871, Nr. 3, S. 385-8. Der Stapel sollte zu Ostern (22.4.) 1397 verlegt werden. Danach ist ein gewisser Rückgang der Tuchexporte über Southampton zu erkennen: RUDDOCK, *Italian Merchants*, S. 53f.

⁷² Ebenda, S. 55.

⁷³ E. DÖSELER, *Der Niederrhein und die Brabanter Messen zu Antwerpen und Bergen op Zoom vom Ende des 14. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts*, in: *Düsseldorfer Jb.* 57/8, 1980, S. 63f. Es ist zu vermuten, daß die Kölner Handelsbeziehungen zu den Brabanter Messen vom Ende der 1380er Jahre datieren: VAN DER WEE, Bd. 2, S. 26; HANS POHL, *Köln und Antwerpen um 1500*, in: STEHKÄMPER, Hg., *Köln, das Reich und Europa*, S. 472ff.

fund (1383-8).⁷⁴ Middelburg blieb zwar bis in die ersten Jahre des 15. Jahrhunderts hinein ein Schwerpunkt des englischen Tuchexports, aber bereits zu Beginn von Phase III übten die Brabanter Messen eine derart große Anziehungskraft auf englische Kaufleute aus, daß ihr Fernbleiben große Verluste verursachte.⁷⁵ Spätestens 1421, als die englischen Antwerpenfahrer einen Gouverneur wählten, hatte die Scheldestadt Middelburg als Zentrum des englischen Tuchexports in den Schatten gestellt.⁷⁶ Die Brabanter Messen blieben fortan der wichtigste Umschlagplatz für englisches Tuch, das englische und hansische Kaufleute dorthin lieferten und u.a. an kontinentale Abnehmer verkauften.⁷⁷

⁷⁴ Am 15.7.1389 nahm Richard II. die englischen Tuchexporteure vom allgemeinen Handelsverbot aus, damit sie Laken nach Middelburg ausführen konnten: Oskar DE SMEDT, *De engelse Natie te Antwerpen in de 16^e eeuw* (1496-1582), 2 Bde., Antwerpen 1950-4, Bd. 1, S. 61f. Gleich danach gewährte Herzog Albrecht von Holland, Seeland und Hennegau zunächst einigen englischen Tuchhändlern aus London (am 31.12.1391), dann aber allen englischen Kaufleuten (am 16.3.1392) Geleit. Auch hansische Kaufleute zogen nach Middelburg auf der Suche nach englischem Tuch. Die Handelssperre gegen Flandern (1388-92) scheint der Grund dafür gewesen zu sein, daß sich die hansischen Fernhändler in größerem Maße für das in Middelburg umgeschlagene englische Tuch zu interessieren begannen: VAN DER WEE, Bd. 2, S. 27.

⁷⁵ Der Pächter des Iersekerorder Zolls begründete die Rückläufigkeit seiner Einkünfte in der Zeit vom 6.5.1403 bis zum 8.9.1404 damit, *dat de Ingelse die [Brabanter] marcten niet wel en hebben mogen versoken*: Willem S. UNGER, Hg., *De tol van Iersekeroord. Documenten en rekeningen, 1321-1571* = RGP 29, Den Haag 1939, S. 152. Daß die Einnahmen aus diesem Zoll ein verlässliches Indiz für die Besucherfrequenz der Brabanter Messen und besonders für die englischen Exporte auf die Antwerpener und Bergen op Zoomer Jahrmärkte darstellten, zeigt die Aussage des Pächters i.J. 1416: *Eerst also kenliken is, dat de tollen van Yrzickeroirt hangt an den vier marcten tot Antwerpen ende tot Bergen an den zoem, ende sunderlingen an den Engelschen coepman*: SMIT 1.943, S. 583f. Zudem bemühte sich Antwerpen, englische Besucher anzulocken. Man gewährte ihnen günstige Zolltarife, sobald die Scheldestadt den Brabanter Wasserzoll i.J. 1396 auf sechs Jahre gepachtet hatte: VAN DER WEE, Bd. 2, S. 27; DE SMEDT, *Engelse Natie*, Bd. 1, S. 82. Vgl. auch die Antwerpener Maklergebühren aus der Zeit 1401/17: *Clementynboek, 1288-1414*, in: *Antwerpsch Archievenblad* 25, o.J., S. 349-52.

⁷⁶ DE SMEDT, *Engelse Natie*, Bd. 1, S. 63. Der letzte Nachweis für die Wahl eines Gouverneurs der englischen Kaufleute in Middelburg stammt aus dem Jahre 1388. Vgl. aber die Privilegien Graf Wilhelms VI. von Holland und Seeland am 4. und 7.3.1413: Georg SCHANZ, *Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters mit besonderer Berücksichtigung des Zeitalters der beiden ersten Tudors, Heinrich VII. und Heinrich VIII.*, 2 Bde., Leipzig 1880-1, Bd. 2, S. 159-61.

⁷⁷ VAN DER WEE, Bd. 2, S. 23-8, 37-41, 45-8.

II.5: DIE DRITTE PHASE: 4 HEINRICH IV.-8 HEINRICH V. (1402/3-1420/1)

Die Jahre 1402/3 bis 1420/1 waren von einem massiven Exportrückgang gekennzeichnet. Verglichen mit Phase II fielen die Ausfuhren von \emptyset 40.787 Tüchern auf \emptyset 28.813 ab. Hauptleidtragende waren dabei die einheimischen Kaufleute (II: \emptyset 23.279: 57,08%; III: \emptyset 13.776: 47,81%), deren Tuchexporte überall zurückgingen, wenn auch in unterschiedlichem Maße. Am geringsten traf es noch die englischen Ostseefahrer (II: \emptyset 4428; III: \emptyset 3487), weitaus stärker dagegen die nach Südwesteuropa exportierenden Engländer (II: \emptyset 7141; III: \emptyset 4299). Ihre Tuchiausfuhren erreichten i.J. 9 Heinrich IV. (1407/8) einen Tiefpunkt, erholten sich danach aber wieder leicht. Die gravierendsten Rückschläge erlitten die englischen Messebesucher. Obwohl die Londoner Tuchiausfuhrziffern für Phase II keine exakten Vergleiche zulassen, wird ersichtlich, daß die Tuchexporte der Engländer über London und Ipswich von der zweiten auf die dritte Phase um die Hälfte zurückgegangen sind.⁷⁸

Die ausländischen Englandfahrer kamen vergleichsweise glimpflich davon. Zwar waren die hansischen Tuchexporte absolut rückläufig (II: \emptyset 7162; III: \emptyset 5742), prozentual stiegen sie aber von 16,17% auf 20,35%. Die hansischen Exporte in die Ostseeregion nahmen besonders ab (II: \emptyset 3536; III: \emptyset 2371), wobei sich diese Tendenz seit 1 Heinrich V. (1413/4) noch verstärkte (Tabelle 5). Dagegen gingen die hansischen Ausfuhren auf die großen kontinentalen Messen lediglich um rund 250 Laken zurück (II: \emptyset 3626; III: \emptyset 3371). Seit 5 Heinrich V. (1417/8) verbesserte sich die Lage aber kontinuierlich.

Die nichthansischen Ausländer mußten einen geringfügigen Abfall ihrer Tuchexporte (II: \emptyset 10.915; III: \emptyset 9175) verkraften, obwohl sie sich prozentual verbesserten (II: 26,76%; III: 31,84%). Hier muß man aber differenzieren: Die Venezianer konnten ihre Exporte leicht steigern,⁷⁹ während die Genuesen das Niveau von Phase II (\emptyset 5100) nur

⁷⁸ Nach BRIDBURY, S. 119f. gingen die einheimischen Tuchexporte von \emptyset 23.279 (II) auf \emptyset 13.776 (III), also um \emptyset 9503 zurück. Der einheimische Tuchexport nach Südwesteuropa und in die Ostseeregion fiel in dieser Zeit um \emptyset 3783 ab. Die Differenz (5720 Tücher) stellt den Rückgang der einheimischen Exporte über London und die unbedeutenden restlichen Zollbezirke des Landes dar. Da die einheimischen Tuchexporte über London und Ipswich in Phase III nachweislich \emptyset 5217 betragen haben, müssen sie einen Umfang von ca. 10.000 Laken/Jahr in Phase II (5217 + 5720) erreicht haben.

⁷⁹ Nach BRIDBURY, S. 119f. beliefen sich die Tuchexporte der sonstigen Ausländer in Phase II auf \emptyset 10.915 und in Phase III auf \emptyset 9175. Die genuesischen Exporte über

bis 12 Heinrich IV. (1410/1) zu halten vermochten. Danach aber sackten ihre Ausfuhren auf \emptyset 1217 Tücher ab.

Der Rückgang der Tuchexporte und die Verschiebungen der Anteile liegen vor allem in den anglo-französischen Spannungen begründet, die mit dem Auslaufen des Waffenstillstandes von Leulingham i.J. 1403 entstanden waren und bis zum Vertrag von Troyes (1420) dem Seeraub und der Freibeuterei kräftigen Auftrieb gaben. Allerdings läßt die Vielfalt der Faktoren es ratsam erscheinen, die Erörterung nach Gruppen von Exporteuren zu unterteilen und innerhalb der jeweiligen Gruppe nach Zielmärkten zu differenzieren.

II. 5.1.1: HANSISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEGERBIETE IN PHASE III

Die hansischen Tuchexporte in die Ostseeregion blieben lange verhältnismäßig stabil (II: \emptyset 2983; III: \emptyset 2371). Seit 1 Heinrich V. (1413/4) zeigten sie aber eine leicht fallende Tendenz.

Tabelle 6: Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase III

Jahr	Boston	Hull	Lynn	Yarmouth	Summe
4H4: 1402/3	1808	326	<?>	145	2279
5H4: 1403/4	1533	135	<?>	938	2606
6H4: 1404/5	1643	288	<?>	<?>	1931
7H4: 1405/6	1368	690	364	<?>	2422
8H4: 1406/7	1812	564	407	477	3260
9H4: 1407/8	1452	517	222	687	2878
10H4: 1408/9	1419	390	72	198	2079
11H4: 1409/0	1315	406	75	1482	3278
12H4: 1410/1	1004	377	45	729	2155
13H4: 1411/2	1041	297	209	615	2162
14H4: 1412/3	1793	258	305	802	3158
1H5: 1413/4	95	950	170	35	1250
2H5: 1414/5	12	1174	271	642	2099
3H5: 1415/6	348	1540	88	10	1986
4H5: 1416/7	1481	192	176	31	1880
5H5: 1417/8	1466	875	204	38	2579
6H5: 1418/9	1484	329	184	56	2053
7H5: 1419/0	1882	482	141	14	2519
8H5: 1420/1	2179	81	206	8	2474
\emptyset (II)	2313	357	215	652	3536
\emptyset (III)	1323	520	196	406	2371

Southampton betrogen in dieser Zeit \emptyset 5107 (II) bzw. \emptyset 2919 (III). Die Differenz stellt die venezianischen Ausfuhren dar: II: \emptyset 5808; III: 6256.

Zwei völlig voneinander unabhängige Exportentwicklungen haben zur Abnahme der hansischen Tuchausfuhren beigetragen: 1) ein i.J. 12 Heinrich IV. (1410/1) einsetzender und sich seit 1 Heinrich V. (1413/4) beschleunigender Rückgang der Ausfuhren der Lübecker Bergenfahrer über Boston; und 2) ein schlagartiger Abfall der Hamburger Exporte über Yarmouth ab 1 Heinrich V. (1413/4). Vergleicht man die Ausfuhren der hansischen Bergen-, Preußen- und Hamburgfahrer in der zweiten und dritten Phase, so stellt man fest, daß sich die Preußenfahrer, die hauptsächlich Lynn und Hull frequentierten, leicht verbessern konnten. Gleiches gilt, jedenfalls bis 1 Heinrich V. (II: Ø 652; III (bis 1413/4): Ø 675), für die Hansen, die zwischen Hamburg und Yarmouth Handel trieben. Die Lübecker Bergenfahrer konnten jedoch das Niveau der zweiten Phase (Ø 2312) nicht halten. Ihre Tuchausfuhren fielen zunächst (bis 14 Heinrich IV.) auf Ø 1472. Darauf folgte ein Einbruch (1-3 Heinrich V.), was den Durchschnitt für die gesamte dritte Phase trotz einer leichten Erholung ab 4 Heinrich V. (1416/7) herabdrückte. Im Falle der Lübecker Bergenfahrer müssen wir folglich nach einer langfristigen Ursache suchen, die i.J. 1 Heinrich V. voll durchschlug, während bei den Hamburger Yarmouthfahrern offenbar ein plötzliches Ereignis Wirkung zeigte.

Der Rückgang der hansischen Tuchexporte über Boston ist sicherlich auf die Konflikte zwischen englischen und hansischen Bergenfahrern zurückzuführen. Seit dem Frieden von Stralsund waren die Hansen bemüht, Nichthansen vom Bergenhandel auszuschließen, notfalls auch mit Gewalt.⁸⁰ Nach der Jahrhundertwende revanchierten sich die Engländer mit zahlreichen Piratenüberfällen auf hansische Schiffe.⁸¹ Der Konflikt spitzte sich im Sommer 1411 (12 Heinrich IV.) zu, als hansische Bergenfahrer in Boston kurzfristig festgenommen wurden.⁸² Daraufhin verbot der Hanse tag den Erwerb von Waren von Nichthansen und den Transport nichthansischer Handelsgüter.⁸³ Vielleicht als Reaktion hierauf setzten die Engländer die Stadt Bergen

⁸⁰ Belege: Friedrich BRUNS, Hg., Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik = HGQ NF 2, Berlin 1900, S. xff. Vgl. Dorothy OWEN, Hg., The Making of King's Lynn. A Documentary Survey = Records of Social and Economic History NS 9, London 1984, Nr. 352, S. 281f.

⁸¹ Die Überfälle häuften sich i.J. 1403/4 (5 Heinrich IV.): KUNZE, Nr. 329, S. 263-8.

⁸² Konflikt: HR 1.6.39, S. 23f.; 78-84, S. 81-6. Festnahmen: HUB 4.1023-5, S. 531-3.

⁸³ HR 1.6.70 § 17, S. 73.

in der Nacht vom 29. auf den 30.10.1413 in Brand.⁸⁴ Die Spannungen hielten die Lübecker, die den hansischen Handel mit Bergen und Boston dominierten,⁸⁵ zudem sicherlich davon ab, englisches Tuch über Boston nach Norwegen zu exportieren.

Auch die Lübecker Verfassungskämpfe, die mit den Auszug des Alten Rates im April 1408 eine entscheidende Wende nahmen, erschwerten den Handel. König Ruprecht erklärte den Neuen Rat der Travestadt erst am 21.1.1410 für geächtet,⁸⁶ aber bereits am 21.12.1409 hatte der Alte Rat – unter Hinweis auf das schon gefällte Hofgerichtsurteil und im Hinblick auf die zu erwartende Ächtung des Neuen Rates – Danzig aufgefordert, den Lübeckern den Handel innerhalb der eigenen Stadtmauern zu untersagen und auf den Hochmeister einzuwirken, damit er das Handelsverbot auf ganz Preußen ausweite.⁸⁷ Nach Ansicht des Brügger Kontors bestand die Gefahr, daß die Landesfürsten den Vertretern des Alten Rates bei der Vollstreckung des Hofgerichtsurteils helfen würden, das dem Alten Rat u.a. Schadenersatz in Höhe von 4000 Mark lötigen Goldes zuerkannte, indem sie die Handelsgüter Lübecker Kaufleute beschlagnahmten.⁸⁸ Im Frühjahr 1411 fuhren zwei Mitglieder des Alten Rates nach Flandern, um das Kontor zur Beschlagnahme Lübecker Waren aufzufordern.⁸⁹ Die Befürchtung des Deutschen Kaufmanns, daß alle Hansekaufleute,

⁸⁴ BRUNS, Lübecker Bergenfahrer, S. 349.

⁸⁵ Die Lübecker Vorherrschaft war nach der Verhansung von Rostock und Wismar i.J. 1393 besonders drückend: ebenda, S. xx.

⁸⁶ HR 1.5.609, S. 469. Vgl. Carl Friedrich WEHRMANN, Der Aufstand in Lübeck bis zur Rückkehr des alten Raths, 1408-1416, in: HGBll Jg. 1878, S. 101-56. Neueste Literatur: Antjekathrin GRAßMANN, Hg., Lübeckische Geschichte, Lübeck 1988, S. 248-61 und 817f.

⁸⁷ HR 1.5.652, S. 507. Seit November war allerdings bekannt, daß die Ächtung der Stadt unmittelbar bevorstand: HR 1.5.607, S. 469 (21.11.1409). Vgl. auch HR 1.5.675-7, S. 532f. und 685, S. 535f.

⁸⁸ Entsprechende Drohungen machten Pfalzgraf Ludwig am 5.9.1410 (HR 1.5.687, S. 536), Herzog Bernhard von Braunschweig-Lüneburg i.J. 1410 (HR 1.5.688, S. 536f.) und Herzog Wilhelm von Bayern, Graf von Holland und Seeland am 11.2.1411 (HR 1.5.689, S. 587). Vgl. auch die Korrespondenz zwischen dem Brügger Kontor und den livländischen Städten im Frühjahr 1411 (HR 1.5.690a-4, S. 537-9) sowie die Stellungnahmen von Danzig (29.3.1410) und dem Hochmeister (1.4.1410): HR 1.5.699-700, S. 542f.

⁸⁹ Diese Aufforderung muß vor dem 15.3.1411 ausgesprochen worden sein: HR 1.6.26, S. 16f. Es gelang dem Kontor gerade noch, die Repräsentanten des Alten Rates zu einer Zurückstellung ihrer Forderungen bis Pfingsten (31.5.1411) zu bewegen: WEHRMANN, Aufstand in Lübeck, S. 131.

die Geschäftsbeziehungen zu den Lübeckern unterhielten, vor unermeßlichem Schaden standen, schien bestätigt.⁹⁰ Daher erklärte der Lüneburger Hansestag am 10.4.1412, daß die geächteten und verbannten Lübecker nach dem 11.11.1412 zu meiden seien, wenn die Reichsacht an diesem Tag noch in Kraft sei.⁹¹ Zumindest nach Ansicht einiger wichtiger Handelspartner der Lübecker hatte weder der Tod Ruprechts noch der Josts von Mähren die Reichsacht aufgehoben.⁹² Man muß annehmen, daß der Neue Rat – und somit auch die Lübecker Fernkaufleute – geächtet blieben, bis König Sigmund die Acht am 18.7.1415 aufhob.⁹³ Dieser Schritt veranlaßte jedoch König Erich von Dänemark, zugunsten des ihm befreundeten Alten Rates hart durchzugreifen. Im Sommer 1415 ließ er die Lübecker Schonenfahrer in Haft nehmen und ihre Handelswaren beschlagnahmen.⁹⁴ Vom Bergener Kontor verlangte man Bürgschaften in Höhe von 6828 LümK für die in Bergen weilenden Lübecker und deren Handelsgüter. Die Lübecker Bergenfahrer selbst mußten dafür bürgen, keine Handelsgüter dem Zugriff der königlich-dänischen Beamten zu entziehen.⁹⁵ Da diese Maßnahmen explizit mit der Ächtung des Neuen Rates begründet wurden, wird ersichtlich, daß König Erich die vom Hofgericht festgesetzte Entschädigung für den Alten Rat von den Lübeckern einfordern wollte, die mit seinen Hoheitsgebieten Handel trieben. Bekanntlich zwangen die Maßnahmen des Dänenkönigs den Neuen Rat zur Aufgabe.⁹⁶ Der Punkt war erreicht, wo Handel kaum noch möglich war.

Dies zeigt sich auch in den Bostoner Tuchausfuhrziffern. Die Konflikte mit den englischen Bergenfahrern hatten bereits seit der Jahrhundertwende die hansischen Tuchexporte über Boston gedrosselt, und die Ächtung des Neuen Rates zu Beginn d.J. 1410 verursachte einen weiteren Rückgang (Tabelle 6). Die englische

⁹⁰ Vgl. HUB 6.13, S. 7 (7.3.1415).

⁹¹ HR 1.6.68 § 5, S. 56 und 68B § 20, S. 68. Allerdings stimmten Hamburg, die preußischen und die livländischen Städte diesem Beschluß nicht zu.

⁹² HR 1.6.106, S. 95 (5.5.1412).

⁹³ HR 1.6.202, S. 154. Vgl. auch HR 1.6.198-201 und 203-6, S. 152-4. Über die Acht s. LUB 5.420, S. 462f. und WEHRMANN, Aufstand in Lübeck, S. 135f.

⁹⁴ Ebenda, S. 138f.

⁹⁵ HUB 6.50-1, S. 21. Vgl. auch die Klagen der Bergen- und Oslofahrer, die sich bei den Verhandlungen zu Nyborg am 25.7.1413 über die Entrechtung durch König Erich beschwerten: HR 1.6.124 § 8, S. 109.

⁹⁶ Hierzu s. WEHRMANN, Aufstand in Lübeck, S. 139ff.

Brandschatzung von Bergen (29./30.10.1413) und die königlich-dänischen Maßnahmen im Sommer d.J. 1415 ließen den hansischen Tuchexport über Boston nahezu auf den Nullpunkt sinken. Nach der Unterwerfung des Neuen Rates am 28.5.1416 und dem Friedensschluß zwischen Altem und Neuem Rat am 15.6.1416 konnte sich der hansische Tuchexport über Boston erholen, und er fand rasch wieder zu seinem gewohnten Niveau.

Der Rückgang der hansischen Tuchexporte über Yarmouth, wo die Hamburger dominierten, muß ganz anders erklärt werden. Hierfür war der königliche Zöllner und Kontrolleur Peter Savage verantwortlich, dessen Amtsmißbräuche die Hamburger zu Beginn der Regierungszeit Heinrichs V. vertrieben.⁹⁷

II. 5.1.2: MESSEORIENTIERTE HANSISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE III

Die hansischen Tuchexporte über die südostenglischen Zollbezirke sind von der zweiten auf die dritte Phase fast konstant geblieben. Allerdings wechselten sich gute und schlechte Exportergebnisse ab, bis eine kontinuierliche Steigerung i.J. 5 Heinrich V. (1417/8) einsetzte. Man gewinnt den Eindruck, daß die Kölner Messebesucher zwar vor großen Chancen im Tuchexport standen, doch immer wieder Rückschläge hinnehmen mußten. Dies wird bestätigt, wenn man die wirtschaftlichen und politisch-diplomatischen Entwicklungen näher betrachtet. Positiv wirkten sich nicht nur die besonders günstigen Tarife beim 'Grooten Watertol van Brabant' aus, die Antwerpen den Hansen i.J. 1407 anbot,⁹⁸ und das neue Privileg des Herzogs von Brabant zwei Jahre danach,⁹⁹ sondern auch langfristige Marktentwicklungen. Der früheste Beleg für den Kölner Vertrieb von englischen Laken in Mitteleuropa stammt aus dem Jahre 1415. Die Beschlagnahme Kölner Handelsgüter, darunter auch englische Tücher, durch Hermann von Rothenstein-Liesberg in jenem Jahr zeigt, wie weit die Kölner vorgedrungen waren. Dieser Handelszweig sollte

⁹⁷ Hierzu s. Stuart JENKS, Zollamt, Häfen und Außenhandel in England: ca. 1377-1470, in: VSWG 75, 1988, S. 305-12.

⁹⁸ LUB 5.166, S. 159-63 (5.5.1407). Dazu vgl. Floris PRIMS, *Geschiedenis van Antwerpen*, 28 Teile in 6 Bde., Antwerpen 1927-49, Bd. VI/2, S. 98, und VAN DER WEE, Bd. 2, S. 50. Da Antwerpen i.J. 1406 an Brabant zurückfiel, konnten die Brügger nicht mehr den zwischen 1356 und 1406 gemeinsamen Landesherrn unter Druck setzen, die Antwerpener Messen niederzuhalten.

⁹⁹ HUB 5.874, S. 451-9 (30.4.1409).

in den nächsten Jahren rasch expandieren.¹⁰⁰ Während der dritten Phase erlebte jedoch der Kölner Tuchexport nach Mitteleuropa eine Aufwärtsentwicklung, und auch die Appretierung dieser Gewebe in Antwerpen nahm zu. Allerdings ist die Entstehung eines auf englische Textilien spezialisierten Appretierungsgewerbes in Antwerpen nicht genau zu datieren.¹⁰¹ Fest steht lediglich, daß Antwerpen eine Verordnung aus dem späten 14. Jahrhundert im frühen 15. Jahrhundert widerrief, die die Bearbeitung von Laken durch Färber, Tuchrahmer und Appretierer erheblich eingeschränkt hatte.¹⁰²

Die Kölner konnten die sich ihnen bietenden Chancen allerdings während der dritten Phase nicht in vollem Umfang realisieren, weil verschiedene Handelshindernisse bestanden. Die anglo-flämischen Spannungen der Jahre 1403-4, die nur eine der vielen für den Fernhandel unheilsamen Folgen der Nichtverlängerung des anglo-französischen Waffenstillstandes i.J. 1403 waren, verhinderten den Besuch der Brabanter Messen.¹⁰³ Rasch begriffen die englische und die burgundische Regierung, welchen kommerziellen Schaden die Verschlechterung der gegenseitigen Beziehungen angerichtet hatte.¹⁰⁴

¹⁰⁰ KUSKE 1.562, S. 193. Rothenstein-Liesberg liegt im Bez. Gera unweit Jenas. Für weitere Belege über den frühen Kölner Tuchfernhandel vgl. Jan A. VAN HOUTTE, *The Rise and Decline of the Market of Bruges*, in: *EcHR* 2. Ser., 19, 1966, S. 29-47; Klaus MILITZER, *Tuchhandel und Tuchhändler Kölns in Österreich und Ungarn um 1400*, in: *BDLG* 114, 1978, S. 265-88; und IRSIGLER, *Wirtschaftliche Stellung*, S. 62-82. Die Vielzahl der Orte, aus denen die Kunden stammten, die von der Kölner Firma Viehof & Rosencrans in den 1430er Jahren englisches Tuch bezogen, zeugt auch von der Expansion des Kölner Handels mit englischem Tuch: KUSKE 3.1, S. 1-11.

¹⁰¹ Ralph DAVIS, *The Rise of Antwerp and its English Connection, 1406-1510*, in: D.C. COLEMAN und A.H. JOHN, Hgg., *Trade, Government and Economy in Pre-Industrial England. Essays Presented to F.J. Fisher*, London 1976, S. 7f., will dies präziser datieren ("1420 - and possibly much earlier"), als die Quellen erlauben.

¹⁰² DE SMEDT, *Engelse Natie*, Bd. 1, S. 83f. und PRIMS, *Antwerpen*, V/2, S. 8 und VI/2, S. 7f.

¹⁰³ UNGER, *Iersekeroord*, S. 152.

¹⁰⁴ Für die englische Seite s. *Foedera* (O) 8, S. 374-6 (12.11.1404). Für Burgund vgl. Paul BONENFANT, Hg., *Actes concernant les rapports entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne de 1293 à 1468, conservés au château de Mariemont*, in: *Académie Royale de Belgique, Commission Royale d'Histoire, Bulletin* 109, 1944, Nr. 3, S. 77-82. Allgemein zum anglo-burgundischen Bündnis: ders., *Du meurtre de Montereau au traité de Troyes = Mémoires de l'Académie Royale de Belgique, Classe des lettres et des sciences morales et politiques, Mémoires* 52/4, Brüssel 1958. Vgl. auch Emile VARENBERGH, *Histoire des relations diplomatiques entre le comté de Flandre et l'Angleterre au moyen âge*, Brüssel 1874; Richard VAUGHAN, *John the Fearless. The Growth of*

Der Abschluß eines einjährigen anglo-flämischen Handelsabkommens am 10.3.1407¹⁰⁵ ist somit als Beleg für ihr gemeinsames Streben zu werten, den gewinnbringenden Warenaustausch gegen die Wirren des Hundertjährigen Krieges abzusichern. Allerdings machen die Bestimmungen dieses Vertrags deutlich, wie wenig bilaterale Vereinbarungen bewirken konnten, solange die anglo-französischen Streitigkeiten noch andauerten. Beide Vertragspartner verpflichteten sich nämlich zum Schutz der zwischen England und Calais verkehrenden Schiffe sowie zur Errichtung eines Handelskorridors zwischen dem englischen Wollstapelplatz und Flandern, damit die Wollkaufleute (auch die aus Brabant, Holland, Seeland, Italien usw.) zwischen Calais und den Tuchrevieren der Niederlande sicher fahren konnten. Allerdings zeigt die Bestimmung, daß Krieger im Dienste der englischen und der französischen Krone den Kaufleuten aus England und Flandern keinen Schaden zufügen durften, wie akut die Bedrohung dennoch blieb. Es war abzusehen, daß der Versuch der Diplomaten, den um sich greifenden Krieg zwischen Frankreich und England zumindest aus einem ganz schmalen Streifen herauszuhalten, um den anglo-flämischen Handel aufrechtzuerhalten, bald auf ernsthafte Schwierigkeiten stoßen mußte.

Dennoch gab es keine Alternative. Folglich wurde der anglo-flämische Handelsvertrag bis Ostern (16.4.) 1419 immer wieder verlängert.¹⁰⁶ Mitte 1419 schickte man sich an, über eine weitere

Burgundian Power, London 1966; und ders., Philip the Good. The Apogee of Burgundy, London 1970.

¹⁰⁵ Foedera (H) 4/1, S. 109-12. Das Handelsabkommen wurde vom Herzog von Burgund in seiner Eigenschaft als Graf von Flandern (und mit dem ausdrücklichen Einverständnis seines Lehensherrn, Karls VI. von Frankreich) ausgehandelt und trat am 15.6.1407 in Kraft: ebenda, S. 115.

¹⁰⁶ Verlängerungen: am 10.6.1408 um drei Jahre (15.6.1408-15.6.1411) mit Geleit für Schiffe zwischen Winchelsea auf der englischen und St. Valéran auf der französischen Seite: Foedera (H) 4/1, S. 132f.; am 27.5.1411 um fünf Jahre (15.6.1411-15.6.1416): ebenda, S. 192f.; am 22.5.1416 um zwei Jahre (15.6.1416-15.6.1418): Foedera (H) 4/2, S. 161f.; am 23.7.1417 bis Ostern (27.3.) 1418: Foedera (H) 4/3, S. 7; am 31.7.1417 bis Ostern (16.4.) 1419: ebenda, S. 10f. Zum anglo-flämischen Handelsvertrag kamen regional begrenzte Waffenstillstände mit Frankreich hinzu. Diese bezogen sich auf das Herzogtum Aquitanien und die Pikardie (d.h. von der Sommemündung bis Nieuwpoort und im Kanal): 30.4.1408-31.12.1408: Foedera (H) 4/1, S. 127; 17.9.1408-1.5.1410: Foedera (O) 8, S. 553; 21.6.-1.11.1410: Foedera (H) 4/1, S. 174; 23.12.1410-1.1.1412: ebenda, S. 184; 25.9.1413-1.6.1414: Foedera (H) 4/2, S. 48; 2.2.1414-2.2.1415: ebenda, S. 62-6; 24.1.-1.5.1415: ebenda, S. 102f.; 24.4.-8.6.1415: ebenda, S. 113; 10.6.-15.7.1415: ebenda, S. 127-9. Nach der Schlacht von Agincourt: 3.10.1416-2.2.1417:

Verlängerung zu verhandeln.¹⁰⁷ Die Instruktionen Heinrichs V. an seine Gesandten lassen die englische Bestrebung erkennen, nicht nur den Handelsvertrag zu verlängern, sondern Flandern auch vollständig aus dem Hundertjährigen Krieg herauszuhalten. Dagegen zeigen die Anweisungen des burgundischen Herzogs, daß dieser eher auf ein reines Handelsabkommen bedacht war.¹⁰⁸ Trotz der Empfänglichkeit der burgundischen Gesandten für englische Wünsche¹⁰⁹ kam es am 14.7.1419 lediglich zur erneuten Verlängerung des alten Vertrags bis zum 1.11.1419.¹¹⁰ Vor Ablauf der Frist nahm man wieder Verhandlungen auf. Diesmal waren die Burgunder an einem Bündnis mit England interessiert, wohingegen die Engländer eine schlichte Verlängerung der bestehenden Übereinkunft wollten.¹¹¹ Den Wandel der burgundischen Vorstellungen hatten die Ermordung Johanns ohne Furcht durch die Partei des Dauphins am 28.8.1419 und der Wunsch nach Rache herbeigeführt. Im Gegensatz zu den bisherigen Handelsverträgen diente das am 25.12.1419 abgeschlossene anglo-burgundische Bündnis allein dem Zweck, die Mörder Johanns ohne Furcht zu bestrafen und ihren Besitz aufzuteilen.¹¹² Am 12.1.1420 verlängerte man zudem erneut das alte Handelsabkommen bis zum 1.11.1420.¹¹³

Der Abfall der Burgunder hatte das Schicksal der königlichen Partei in Frankreich vorerst besiegelt. Unter diesen Umständen schien eine Fortsetzung des Krieges sinnlos. Der Vertrag von Troyes, der am

ebenda, S. 178; 24.12.1419-1.3.1420: Foedera (H) 4/3, S. 141; 27.1.-12.3.1420: ebenda, S. 156.

¹⁰⁷ Vollmachten für die englischen Botschafter: Foedera (O) 9, S. 754 (20.5.1419). Über die Verhandlungen und die Verletzungen des Abkommens s. ebenda, S. 755.

¹⁰⁸ Instruktionen an die englischen Diplomaten: Foedera (H) 4/3, S. 119 (1.6.1419). Instruktionen an die burgundischen Gesandten: Foedera (O) 9, S. 767 (19.6.1419).

¹⁰⁹ Vgl. ebenda, S. 769f., bes. § 3-5, für die englischen Vorstellungen, die in den Instruktionen an die Gesandten zum Ausdruck kommen. Antworten der burgundischen Diplomaten: ebenda, S. 770-2.

¹¹⁰ Foedera (H) 4/3, S. 127. Am 27.7.1419 wurde die Verlängerung in England proklamiert: Foedera (O) 9, S. 784f.

¹¹¹ Vgl. die Instruktionen an die burgundischen Diplomaten (ebenda, S. 827f.: 1.10.1419) mit den Anweisungen an die englischen Gesandten: ebenda, S. 804f.

¹¹² Ebenda, S. 826f. Vgl. BONENFANT, *Du meurtre de Montereau*, S. 113f.

¹¹³ Foedera (O) 9, S. 851f. und CCR 1419-22, S. 63f. Vgl. auch den *Inspeximus* vom 12.2.1420: Foedera (O) 9, S. 861f.

12.5.1420 zustande kam,¹¹⁴ befaßte sich überwiegend mit der Eheschließung Heinrichs V. mit Katharina von Frankreich, der Gründung und rechtlichen Absicherung der Doppelmonarchie und der damit verbundenen Frage der Thronfolge.¹¹⁵ An dieser Stelle möchte ich nur auf die Bedeutung des Vertrags von Troyes für den Handel hinweisen: Die Flamen wurden Untertanen der Doppelmonarchie und genossen somit auch ohne das anglo-flämische Handelsabkommen den Schutz der englischen Krone.¹¹⁶ Es brauchte daher nicht mehr verlängert zu werden. Nach Abschluß des Vertrags von Troyes waren Nordfrankreich und Flandern weitgehend befriedet, denn der Krieg gegen den Dauphin und seine Anhänger spielte sich südlich der Loire ab, also weit weg von Flandern und Brabant. Der Vertrag von Troyes sorgte auch für handelsfördernde Zustände auf hoher See: Jetzt konnten sich die auf englischer wie französischer Seite zahlreichen Freibeuter nicht mehr darauf berufen, nur die Schiffe der Feinde ihres Königs anzugreifen, zumal die ehemaligen Kontrahenten nunmehr allesamt Untertanen der anglo-französischen Doppelmonarchie und somit *de amicitia Regis* waren.

Trotz der langjährigen Bemühungen der englischen und burgundischen Regierung um die Aufrechterhaltung des Handels und ungeachtet der Annäherung beider Länder nach der Ermordung Johanns ohne Furcht belasteten die unsicheren Verhältnisse den Fernhandel bis in die letzten Jahre der dritten Phase. Wegen der Risiken des Warentransports – insbesondere von England aus – mieden viele Kaufleute die Brabanter Messen,¹¹⁷ was sich u.a. in den hansischen Tuchexportziffern für die südostenglischen Zollbezirke niederschlug. Die anglo-flämischen Spannungen, die bereits in den Jahren 1403-4 Kaufleute aus England vom Besuch der Brabanter Messen abgehalten und somit auch die Tuchexportziffern gedrückt hatten, flammten i.J. 1406 und wiederum – trotz des mittlerweile abgeschlossenen

¹¹⁴ Ebenda, S. 877-82 (Vorvertrag vom 9.4.1420) und S. 895-904 (Vertrag von Troyes vom 12.5.1420). Der Dauphin, der künftige Karl VII., bekämpfte die Engländer weiterhin vom französischen Süden aus.

¹¹⁵ Vgl. E.F. JACOB, *The Fifteenth Century, 1399-1485* = *Oxford History of England* 6, Oxford 1961, S. 185f.

¹¹⁶ Vgl. Marie-Rose THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre: Relations politiques et économiques entre les Pays-Bas bourguignons et l'Angleterre, 1435-1467* = *Université Libre de Bruxelles, Travaux de la Faculté de Philosophie et Lettres* 30, Brüssel 1966, S. 57 und *Foedera* (O) 10, S. 360-2.

¹¹⁷ Nach VAN DER WEE, Bd. 2, S. 37-41, verlangsamte sich die Expansion der Brabanter Messen gerade ab 1403.

Handelsvertrags – in den Jahren 1408-10 mit den gleichen Folgen auf.¹¹⁸ Es gab aber auch andere Handelshindernisse. 1409 sahen die Kaufleute aus Flandern, Holland, Brabant und den Hansestädten vom Besuch der Brabanter Messen ab, weil sie dort die herzogliche Währung zu überhöhten Wechselkursen hätten akzeptieren müssen.¹¹⁹ Im folgenden Jahr veranlaßte ein Zollstreit mit Frankfurt den Kölner Rat, den eigenen Kaufleuten den Besuch der Frankfurter Jahrmärkte zu verbieten.¹²⁰ Kriegerische Handlungen störten die Rheinschiffahrt in den Jahren 1409, 1412 und 1413 und schnitten Köln von den Messen in Antwerpen und Bergen op Zoom ab.¹²¹ Der Tod Herzog Antons von Brabant zu Agincourt (25.10.1415) löste eine Panik unter den Kaufleuten aus: Aufgrund der Unsicherheit über die künftigen Entwicklungen in Brabant mieden die Engländer die Messen i.J. 1416.¹²² Zur gleichen Zeit hielt der Krieg zwischen Köln und dem Grafen von Berg die Rheinmetropole erneut von den Brabanter Messen ab.¹²³ Im Jahre 1417 ließ Heinrich V. sämtliche Schiffe aus Holland und Seeland, die sich in englischen Gewässern befanden, für den Krieg beschlagnahmen.¹²⁴ Weil englische und hansische Messebesucher gerade diese Schiffe für den Transport ihrer Waren bevorzugten (Anhang 4), litt der Messeverkehr. Erst 1418 begann sich die Lage wieder zu normalisieren. Es wurde zwar weitergekämpft, jetzt aber entweder in Frankreich oder in Holland und Seeland, was den Messeverkehr wenig störte.¹²⁵ In der Tat haben die Schwierigkeiten, auf die die mit Nordfrankreich, Holland und Seeland handelnden Kaufleute in diesen Kriegsjahren gestoßen sind,¹²⁶ die Brabanter

¹¹⁸ UNGER, Iersekeroord, S. 152, Anm. 4 und S. 153, Anm. 3-4. Vgl. VAN DER WEE, Bd. 2, S. 38f. Über 1406: Zeger Willem SNELLER, *Walcheren in de vijftiende eeuw*, Utrecht 1916, S. 17f.

¹¹⁹ VAN DER WEE, Bd. 2, S. 39 mit Anm. 44.

¹²⁰ KUSKE 1.470, S. 160-3. Frankfurt a.M. war sowohl Fahrtziel der Kölner Englandfahrer als auch Umschlagplatz für englisches Tuch.

¹²¹ VAN DER WEE, Bd. 2, S. 39; UNGER, Iersekeroord, S. 153, Anm. 3.

¹²² VAN DER WEE, Bd. 2, S. 39. Vgl. UNGER, Iersekeroord, S. 153, Anm. 8; SMIT 1.943, S. 583f.

¹²³ VAN DER WEE, Bd. 2, S. 39; UNGER, Iersekeroord, S. 153, Anm. 8.

¹²⁴ VAN DER WEE, Bd. 2, S. 40; UNGER, Iersekeroord, S. 154, Anm. 1.

¹²⁵ VAN DER WEE, Bd. 2, S. 40.

¹²⁶ Es ist ein weitverbreiteter Irrtum, daß es i.J. 1408 bzw. 1418 zu einem Verbot des englischen Tuches in Holland und Seeland kam (vgl. N.W. POSTHUMUS, *De geschiedenis van de Leidsche Lakenindustrie*: Bd. 1: *De middeleeuwen* (veertiende tot zestiende eeuw), Den Haag 1908, S. 252 mit Anm. 6; Jan A. VAN HOUTTE, *La genèse du grand mar-*

Messen belebt, weil sie große Teile des englischen Außenhandels dorthin lenkten.

Schaut man sich nun die hansischen Tuchexportziffern für die Zollbezirke London, Ipswich und Sandwich an, so stellt man eine recht präzise Korrelation zwischen den soeben geschilderten Ereignissen und den hansischen Tuchlieferungen auf die kontinentalen Messen fest. In den Jahren, die durch anglo-flämische Spannungen oder andere Handelshindernisse gekennzeichnet waren (1403-4, 1406, 1408-10, 1412-3, 1415-7), fielen die hansischen Tuchausfuhren ab (5-7, 9-11, 13-14 Heinrich IV., 2-4 Heinrich V.). Nur dank eines Vorzugstarifs beim 'Grooten Watertol van Brabant' in einem verhältnismäßig spannungsfreien Jahr (1407) und der allmählichen Befriedung des engeren Einzugsgebietes der Brabanter Messen ab 1418 konnten die hansischen Tuchexporte über die südostenglischen Zollbezirke ihr 'natürliches', d.h. mehr oder weniger allein durch Angebot und Nachfrage bestimmtes Niveau finden (8 Heinrich IV., 5-8 Heinrich V.).

II.5.2.1: VENEZIANISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE III

Die venezianischen Tuchexporte über London und Sandwich expandierten während Phase III. Dies ist leicht zu erklären: Aus diesen Jahren stammen die ersten Belege über den Vertrieb englischer Textilien in der Levante durch die Kaufleute der Serenissima. Die Anweisungen des Senats für die Kapitäne der 'flämischen' Galeeren zeigen außerdem, daß spätestens nach 1410 der Frachtraum der Staatsgaleeren nicht mehr ausreichte, um alle Tücher von England nach Venedig zu transportieren, die man in der Levante absetzen konnte. Freilich gewinnt man nicht den Eindruck einer stetigen Expansion, wenn man sich die Enrolled Customs Accounts (Tabelle 5) anschaut. Vielmehr scheinen besonders die ersten Jahre von Phase III von wilden Ausschlägen charakterisiert zu sein, bei denen der Durchschnitt (5954 Tücher/Jahr) entweder massiv übertroffen oder

ché international d'Anvers à la fin du moyen âge, in: RBPH 19, 1940, S. 112; Willem S. UNGER, Middelburg als handelsstad (XIII^e-XVI^e eeuw), in: Archief, uitgegeven door het Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen o.N., 1935, S. 34; VAN DER WEE, Bd. 2, S. 46 mit Anm. 5; DE SMEDT, Engelse Natie, Bd. 1, S. 48 mit Anm. 21, S. 51). Wie MUNRO, Costs, S. 1232, zeigt, rührt dieses Mißverständnis von der falschen Datierung der Instruktionen (Edward SCOTT und Louis GILLIODTS-VAN SEVEREN, Hgg., Le Cotton Galba B.I, Brüssel 1896, Nr. 157, S. 384-7) her, die den englischen Gesandten tatsächlich am 17.3.1449 erteilt wurden und sich auf das burgundische Tuchverbot d.J. 1447 bezogen.

eindeutig unterschritten wird. Bei näherem Hinschauen erkennt man jedoch, daß die schlechten Jahre in der Regel zwischen zwei überdurchschnittlich guten Jahren liegen. Bedenkt man ferner, daß die Venezianer ganz überwiegend die Staatsgaleeren für den Transport englischer Tücher nach der Serenissima benutzten, dann liegt die Lösung des Problems nahe: Entweder sind die Galeerenfahrten in den schlechten Jahren ausgefallen, was zu besonders hohen Ausfuhr im folgenden Jahr führte, oder aber die venezianischen Staatsgaleeren sind zwar im schlechten Jahr nach England gekommen, haben die Rückreise jedoch erst in der folgenden Abrechnungsperiode¹²⁷ angetreten, so daß die Laken aus rein buchungstechnischen Gründen erst dann verzollt wurden.

In der Tat lassen sich sämtliche unter dem Durchschnitt liegenden Exportjahre der Venezianer so erklären. 1403 und 1405 wurden keine Galeeren für die Fahrt in die nördlichen Meere versteigert,¹²⁸ was die niedrigen Tuchausfuhr in den Jahren 4 und 6 Heinrich IV. (1402/3 und 1404/5) erklärt. Die Situation in den Jahren 9 Heinrich IV. (1407/8) und 1 Heinrich V. (1413/4) ist höchstwahrscheinlich auf die verspätete Abfahrt der venezianischen Galeeren aus London zurückzuführen.¹²⁹ Das Auslaufen der am 3.2.1408 versteigerten¹³⁰ 'flämischen' Galeeren aus Venedig verzögerte sich bis nach dem 9.4.1408, weil der Kapitän der Londoner Galeeren, Antonio de Ponte, bankrott ging und durch Lorenzo Minio ersetzt werden mußte.¹³¹ Dennoch hatten zwei der drei Londoner Galeeren die englische Hauptstadt vor dem 28.6.1408 erreicht.¹³² Trotz der Senatsvorschrift, daß sie nur 50 Tage dort verweilen durften,¹³³ ist es sehr wahrschein-

¹²⁷ Alle Londoner Petty-Customs-Abrechnungen während der dritten Phase laufen von Michaelis (29.9.) bis Michaelis.

¹²⁸ TENENTI und VIVANTI, Galères marchandes, Kartenbeilage.

¹²⁹ Für diese Jahre ist keine Londoner Zollabrechnung überliefert, die einen Beweis ermöglichen würde. Die venezianischen Kaufleute erhielten zwar jedes Jahr einen Geleitbrief (DKR 44, S. 546, 552, 561, 580, 600, 603, 617, 629 und 638), aber das Ausstellungsdatum steht nicht in Zusammenhang mit der Ankunft der Galeeren.

¹³⁰ CSPVen Nr. 158, S. 44f.

¹³¹ Ebenda, Nr. 160, S. 45.

¹³² CCR 1405-9, S. 338. Allerdings nennen die CCR die Namen der *patroni* nicht. Für die Anzahl der Londoner Galeeren s. CSPVen Nr. 158, S. 44f.

¹³³ CSPVen Nr. 178, S. 51 *et passim*. Diese Vorschrift wurde aber nicht immer eingehalten: Spätestens am 17.7.1404 liefen z.B. die Galeeren London an (CCR 1402-5, S. 345), verließen England aber erst nach dem 10.9. (PRO, E122/72/8 m 1-2) und hielten sich somit mindestens 56 Tage dort auf.

lich, daß sie London vor Ende des Exchequerjahres 9 Heinrich IV. (29.9.1408) nicht verließen. Am 29.3.1409 erließ der Senat nämlich Vorschriften über die Verzollung von Ausfuhrwaren in London, und zwar unter ausdrücklichem Hinweis auf die Verluste, die den venezianischen Londonfahrern i.J. 1408 entstanden waren, weil etliche Kaufleute die Zollgebühren nicht entrichtet hatten.¹³⁴ Daß dies erhebliche Verzögerungen der Abfahrt verursachen konnte, zeigen weitere Senatsdekrete.¹³⁵ Es ist somit anzunehmen, daß die Tücher, die mit den am 3.2.1408 versteigerten Galeeren von London nach Venedig kamen, erst i.J. 10 Heinrich IV. (1408/9) verzollt wurden. Weil der Tag der Ausstellung der Zollquittung durch die englischen Beamten den Ausschlag gab, ob die Ausfuhr in der einen oder der anderen Zollabrechnung verzeichnet wurden, vermerkten die Londoner Zöllner für das Jahr 9 Heinrich IV. (1407/8) lediglich den Export von 457 Tüchern für die nichthansischen Ausländer.

I.J. 1 Heinrich V. (1413/4) verzögerte sich abermals die Abfahrt der Galeeren aus London. Am 5.2.1414 versteigerte der Senat die 'flämischen' Galeeren, von denen zwei für London bestimmt waren.¹³⁶ Man rechnete mit ihrer Ankunft in London jedoch erst am 26.6.1414.¹³⁷ Wir können also sicher sein, daß die Staatsgaleeren vor Ende Juni 1414 dort nicht anlegten, und müssen vermuten, daß sie vor Ende des Exchequerjahres 1 Heinrich V. (29.9.1414) die englische Hauptstadt nicht wieder verließen. Hierfür gibt es gute Gründe. Die Wollausfuhr der Ausländer (hauptsächlich Venezianer) über London sind in jenem Jahr auf ganze 3 Sack (1412/3: 393) gefallen und stiegen im folgenden Jahr (1414/5) auf 920 Sack.¹³⁸ Weil die Senatsdekrete keinen Zweifel darüber lassen, daß die Venezianer auch für den Transport englischer Wolle die Staatsgaleeren bevorzugten,¹³⁹ legt die bemerkenswerte Parallelität der Entwicklung der ausländischen Wollexporte und der nichthansisch-ausländischen

¹³⁴ CSPVen Nr. 168, S. 48.

¹³⁵ CSPVen Nr. 181, S. 51. Am 29.3.1414 stellte ein Senatsdekret fest, daß die Londoner Zöllner die Zahlung der Handelsabgaben durch Beschlagnahme von Segel und Ruder erzwangen und die Abfahrt der Staatsgaleeren verboten, bis alle Handelswaren ordnungsgemäß verzollt waren: CSPVen Nr. 200, S. 55f.

¹³⁶ CSPVen Nr. 196, S. 54.

¹³⁷ CCR 1413-9, S. 131.

¹³⁸ CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 56f. Jeder Sack enthielt 364 lb oder 165,11 kg Wolle.

¹³⁹ Vgl. CSPVen Nr. 194, S. 54 *et passim*. Die Londoner Zollabrechnung bestätigt dies: PRO, E122/72/8.

Tuchausfuhren über London in den Jahren 14 Heinrich IV. (normal), 1 Heinrich V. (auffallend niedrig) und 2 Heinrich V. (überdurchschnittlich hoch) die Vermutung nahe, daß sich die Abfahrt der venezianischen Galeeren über den 29.9.1414 hinaus verzögerte und die Woll- und Tuchexporte folglich erst i.J. 2 Heinrich V. verzollt wurden. Dies bestätigt das Versprechen Heinrichs V. an die venezianischen Kaufleute vom 6.11.1414 (Exchequerjahr 2 Heinrich V.), daß die Zollhinterziehung zwar streng bestraft werde, Unschuldige dadurch aber keinen Schaden erleiden würden.¹⁴⁰ Die venezianischen Galeeren hatten also die englische Hauptstadt vor dem 6.11.1414 nicht verlassen, und die Venezianer rechneten ernsthaft mit der Gefahr einer kostspieligen Verzögerung der Abfahrt durch Zollvergehen, was übrigens auch der Senat bereits im Frühjahr befürchtet hatte.¹⁴¹

Die venezianischen Englandfahrer konnten sich also während der dritten Phase einer stetigen Expansion ihrer Tuchexporte über London und Sandwich erfreuen. Allein in den Jahren, in denen der Senat keine staatseigenen Galeeren für die Fahrt nach Flandern und England versteigerte (1403, 1405), gingen die venezianischen Ausfuhren zurück. Andere unter dem Durchschnitt liegende Exportergebnisse sind auf die Verzögerung der Abfahrt der Galeeren aus London zurückzuführen und somit rein buchungstechnisch begründet.

II.5.2.2: GENUESISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE III

Die genuesischen Exporte über Southampton während dieser Jahre sind in zwei Abschnitte einzuteilen. Bis 13 Heinrich IV. (1411/2) blieben sie verhältnismäßig stabil, fielen danach aber stark ab.¹⁴² Der Grund liegt in der Eroberung Pisas durch Florenz i.J. 1406,¹⁴³ das mit Porto Pisano zum ersten Mal in seiner Geschichte einen Seehafen erwarb. 1411 erfolgten die ersten florentinischen Galeerenfahrten nach England.¹⁴⁴ Die Genuesen, die bis dahin den Transport der englischen

¹⁴⁰ PRO, C76/97 m 16. Druck: Foedera (H) 4/2, S. 92; Regest: DKR 44, S. 556. Die Namen der *patroni* werden allerdings nicht genannt.

¹⁴¹ CSPVen Nr. 200, S. 55f. (29.3.1414).

¹⁴² II: Ø 5107; III (bis 1411/2): Ø 4810; III (1412/3-1420/1): Ø 1217.

¹⁴³ Im folgenden fasse ich RUDDOCK, *Italian Merchants*, S. 57-9, zusammen.

¹⁴⁴ Vgl. W.B. WATSON, *The Structure of the Florentine Galley Trade with Flanders and England in the Fifteenth Century*, in: RBPH 39, 1961, S. 1073-91 und 40, 1962, S. 317-47.

Wolle nach Florenz in Eigenregie abgewickelt hatten, betrachteten diese Konkurrenz mit äußerstem Argwohn. Sie reichten eine Petition bei Heinrich IV. ein, um den Florentinern den Transport von Wolle zu verbieten. Als der englische König dieses Ansinnen ablehnte, untersagte Genua vor dem 11.6.1412 den eigenen Kaufleuten den Englandhandel allgemein und wies die in Brügge weilenden Landsleute an, einem Kaufmann den geheimen Auftrag zu geben, nach Southampton zu fahren und für die Einhaltung der Handelssperre zu sorgen.¹⁴⁵ Bald kam der genuesische Englandhandel völlig zum Erliegen. Die Spannungen erhöhten sich zusätzlich, als der König am 3.2.1413 Kaperbriefe für einige Londoner ausstellte, die vom Ausfall der genuesischen Fahrten zwischen England und dem Mittelmeerraum profitieren wollten und eigene Schiffe ausgerüstet hatten, die allerdings in die Hände der Genuesen gefallen waren.¹⁴⁶ Mit der Invasion Frankreichs durch die Engländer i.J. 1415 verschlechterten sich die Beziehungen zusätzlich, weil genuesische Schiffe im Dienst der französischen Krone standen und die englische Schifffahrt – besonders im Kanal – gefährdeten.¹⁴⁷ Die Spannungen konnten erst nach dem Vertrag von Troyes durch den Abschluß eines Friedens- und Handelsabkommens am 29.5.1421 beseitigt werden.¹⁴⁸ Der Rückzug der Genuesen aus dem Englandhandel i.J. 1412 und die Verschlechterung der Beziehungen danach erklären den Abfall der Tuchexporte der nichthansischen Ausländer über Southampton in den Jahren 13 Heinrich IV. (1411/2) bis 8 Heinrich V. (1420/1).

II.5.3.1: ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEREGION IN PHASE III

Die Exporte der englischen Ostseefahrer gingen gegenüber der zweiten Phase erheblich zurück (II: Ø 4428; III: Ø 3487). Hauptleidtragende waren die einheimischen Preußenfahrer, die lediglich einen Jahresdurchschnitt von 3031 Tüchern (II: Ø 4339) behaupten konnten, während die englischen Bergen- und Hamburgfahrer nur

¹⁴⁵ DESIMONI und BELGRANO, Documenti, Nr. 4, S. 388.

¹⁴⁶ CPR 1408-13, S. 461f. Die Geschädigten durften die Handelsgüter der Genuesen bis zum Wert ihrer Verluste (£24.000) zuzüglich Kosten (£1000) kapern. Die Angabe von RUDDOCK, Italian Merchants, S. 59 (£34.000), ist falsch.

¹⁴⁷ Ebenda, S. 59f.

¹⁴⁸ Foedera (H) 4/4, S. 28-30 (29.5.1421). Bestätigung: ebenda, S. 42 (26.10.1421).

leichte Rückschläge hinnehmen mußten.¹⁴⁹ Die Lynner Preußenfahrer verbesserten sich leicht (II: Ø 1339; III: Ø 1517), während die Huller Exporte in den Deutschordensstaat um die Hälfte abnahmen (II: Ø 3000; III: Ø 1514).

Die Ursache für den Abfall der englischen Tuchexporte muß folglich in der Behinderung des Huller Tuchexports liegen. Einige mögliche Erklärungen kann man gleich eliminieren. Die schottische Invasion Nordenglands (1401) kam bereits vor Newcastle, also weit von Hull entfernt, zum Stehen, und der Aufstand der Percies (1403) spielte sich hauptsächlich im englischen Nordwesten ab.¹⁵⁰ Beides kann den Huller Tuchexport nicht in nennenswertem Maße beeinträchtigt haben. Gleiches gilt für die Inhaftierung Huller Kaufleute in Danzig, um die Rückzahlung der Schuld zu erzwingen, die Henry Percy ('Hotspur') beim Marienburger Großschäffer gemacht hatte, um die Burg South Berwick während des Aufstandes mit Proviant versorgen zu können. Dies erfolgte nämlich erst i.J. 1429.¹⁵¹ Die Erklärung für den Rückgang der Huller Tuchexporte nach Preußen ist vielmehr in der Welle von Übergriffen auf hoher See zu suchen, die i.J. 1402 einsetzte und besonders den Verkehr zwischen England und Preußen störte, wie die bei den Haager Verhandlungen eingereichten Schadensverzeichnisse zeigen.¹⁵² Diese Unterredungen, die zum Vertrag von London (4.12.1409) zwischen England und Preußen führten, trugen zu einer merklichen Reduzierung der anglo-hansischen Spannungen bei. Allerdings hatten gerade die Huller Fernhändler – auch nach Abschluß des Londoner Abkommens – gute Gründe anzunehmen, daß sie in Preußen nicht willkommen waren, zumal sie sich am Kaperkrieg gegen die Hanse recht aktiv beteiligt hatten.¹⁵³ Es ist si-

¹⁴⁹ Einheimische Tuchiausfuhren von Boston nach Bergen: II: Ø 591; III: Ø 327; von Yarmouth nach Hamburg: II (1399/1400-1401/2): Ø 837; III (ohne die Jahre 1403/4-1406/7, für die Abrechnungen fehlen): Ø 549.

¹⁵⁰ JACOB, *Fifteenth Century*, S. 45-54. Der Aufstand der Percies verlagerte sich seit Anfang Juli 1403 nach Nordostengland und wurde binnen weniger Wochen niederkämpft.

¹⁵¹ Schuld: HUB 6.917 § 12, S. 484. Der Vertrag von London (4.12.1409) sah vor, die Zahlung solange auszusetzen, bis Hotspurs Erbe volljährig war. Ereignisse in Danzig i.J. 1429/30: HR 1.8.666-7, S. 431; 778, S. 495; HR 2.2.76 § 26, S. 70. Zahlung: HR 2.1.168, S. 117. Vgl. Jürgen SARNOWSKY, Ein Streit der Marienburger Großschäfferei mit den Grafen von Northumberland am Anfang des 15. Jahrhunderts, in: *Preußenlande* 27, 1989, S. 18-24.

¹⁵² KUNZE, Nr. 317-50, S. 223-301.

¹⁵³ KUNZE, Nr. 317 und 319, S. 223-7. Vgl. HR 1.7.510, S. 322f. und 592 § 8-9, S. 398f.

cherlich richtig, daß die Seeräuber, die die Hansen zu Beginn des 15. Jahrhunderts schädigten, nicht nur aus Hull stammten.¹⁵⁴ Dennoch gewinnt man den Eindruck, daß es die Huller geradezu auf die Preußen abgesehen hatten, zumal lauter prominente Huller Kaufleute immer wieder in den preußischen Schadensverzeichnissen des Seeraubs beschuldigt werden.¹⁵⁵ Sie haben sich wohl die unsicheren Verhältnisse zunutze gemacht, um sich mittels eines Kaperkrieges der unliebsamen preußischen Konkurrenz zu entledigen.¹⁵⁶ Somit hatten Huller Preußenfahrer – auch nach Besiegelung des Vertrags von London – Grund zur Annahme, daß sich die Preußen an ihnen schadlos halten würden.¹⁵⁷

Ohnehin war der Preußenhandel jetzt weniger gewinnbringend als noch vor der Jahrhundertwende. Gleich nach Abschluß des Vertrags von London (4.12.1409), der an sich handelsfördernd wirken mußte, kam es zur Schlacht von Tannenberg (15.7.1410). Die Gebietsverluste des Deutschordensstaates und die Kosten des Krieges ließen die preußische Nachfrage allgemein – und insbesondere für englische Laken – sinken.¹⁵⁸ Um 1410/1 begann Danzig, den englischen Preußenfahrern und Liegern jede auch nur erdenkliche Schwierigkeit

¹⁵⁴ Insbesondere wurden zahlreiche Einwohner der notorischen Piratennester Süd- und Westenglands von den Preußen und Hansen des Seeraubs bezichtigt: KUNZE, Nr. 317-50, S. 223-301.

¹⁵⁵ Das herausragende Beispiel ist John Tuttebury: KUNZE Nr. 317 § 6, 10, 16, 17, S. 223f.; Nr. 288-9, S. 188-90 (= CCR 1402-5, S. 1f. und 42f.); HUB 5.621 § 3, S. 322; HUB 5.917 § 9, S. 483. Tuttebury war 1395 Bailiff von Hull und 1399, 1400, 1408, 1413, 1425 und 1432 Bürgermeister der Stadt: Charles FROST, *Notices relative to the Early History of the Town and Port of Hull*, London 1827, S. 149f., und James J. SHEAHAN, *History of the Town and Port of Kingston-upon-Hull*, Beverley² 1866, S. 295. Zweimal war Tuttebury Zöllner in Hull: vom 7.5.1398 bis zum 11.11.1399 als Petty-Customs- und Wollzöllner (PRO, E356/14 m 7-7d) und vom 6.12.1412 bis zum 26.4.1413 mit Zuständigkeit für Tunnage und Poundage, Petty Customs und Wolle (E356/17 m 2-2d und E356/15 m 13). Über seinen Preußenhandel s. exemplarisch PRO, E122/59/23 und E122/59/25.

¹⁵⁶ Über die Konkurrenz zwischen Hullern und Preußen s. IV.8.

¹⁵⁷ Daß diese Befürchtung alles andere als grundlos war, zeigt die Beschlagnahme eines Schiffs, das John Tuttebury gehörte. Signifikant ist, daß dies mit Verlusten preußischer Kaufleute und Schiffer im Kaperkrieg begründet wurde: HUB 6.636, S. 358 (17.7.1426); 640, S. 360 (28.8.1426).

¹⁵⁸ Folgekosten der verlorenen Schlacht von Tannenberg: WEISE 1.84, S. 89f. Neuere Literatur: Sven EKDAHL, *Die Schlacht bei Tannenberg 1410: Quellenkritische Untersuchungen*, Bd. 1: Einführung und Quellenlage = *Berliner Historische Studien* 8, Berlin 1982.

in den Weg zu legen, um die erdrückende englische Vorherrschaft im anglo-preußischen Handel abzubauen.¹⁵⁹ Die Aufnahmefähigkeit des preußischen Marktes verringerte sich während der dritten Phase. Die spezifischen Schwierigkeiten Hulls im Warenaustausch mit Preußen hatten vielleicht eine gewisse Verlagerung der Tuchexporte von Hull nach Lynn zur Folge.¹⁶⁰

II.5.3.2: MESSEORIENTIERTE ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE III

Die Tuchausfahrten einheimischer Kaufleute über London und Ipswich auf die Messen und Märkte der Niederlande gingen von der zweiten zur dritten Phase um die Hälfte zurück. Dies ist im großen und ganzen auf dieselben Handelshindernisse zurückzuführen, die es den Kölner Englandfahrern unmöglich machten, die sich ihnen bietenden Chancen in vollem Umfang zu realisieren. Allerdings gab es einen Unterschied: Die Londoner und Ipswicher Tuchexporteure waren in weit höherem Maße vom Messehandel abhängig, weil sie sich während unseres Untersuchungszeitraums auf Brabant beschränkten. Jede Störung des Messeverkehrs traf sie also besonders hart. Die anglo-flämischen Spannungen der Jahre 1403-4 erschwerten den Besuch der Brabanter Messen und zwangen die Londoner und Ipswicher Tuchexporteure, rasch umzudisponieren. Weil ihnen Flandern – wegen des nach wie vor geltenden Einfuhrverbotes für englische Tücher – und Brabant verschlossen blieben, wichen sie nach Middelburg in Seeland aus.¹⁶¹ Hier erfuhren sie eine großzügige Privilegierung durch den Grafen und verlegten ihren Handelsschwerpunkt deshalb dorthin,¹⁶² was das beachtliche

¹⁵⁹ Vgl. V.4.1 und (über die Danziger Pressionen) HR 2.2.76, S. 58-76, bes. § 20, S. 67.

¹⁶⁰ Es ist erwähnenswert, daß der Niedergang der Tuchindustrie von York, die ihre Erzeugnisse über Hull exportierte, gerade zu Beginn des 15. Jahrhunderts einsetzte: J.N. BARTLETT, *The Expansion and Decline of York in the Later Middle Ages*, in: *EcHR* 2. Ser., 12, 1959/60, S. 17-33 (Bartletts Doktorarbeit, *Some Aspects of the Economy of York in the Later Middle Ages*, phil. Diss. London 1958, von der dieser Aufsatz lediglich eine Zusammenfassung darstellt, war mir leider nicht zugänglich). Hierzu vgl. auch E. MILLER, *Medieval York*, in: P.M. TILLOTT, Hg., *A History of Yorkshire. The City of York* = VCH o.N., London 1961, S. 84-9.

¹⁶¹ 1404 teilten die in Middelburg weilenden englischen Tuchexporteure Brügge mit, daß sie gern Flandern besuchen würden, wenn dies ohne Gefahr möglich wäre: UNGER, *Middelburg als handelsstad*, S. 32.

¹⁶² DE SMEDT, *Engelse Natie*, Bd. 1, S. 62f. Daß die anglo-flämischen Spannungen der Jahre 1403ff. die Möglichkeiten der englischen Tuchexporteure einengten, zeigen die

Exportniveau z.Z. der anglo-flämischen Spannungen erklärt. Allerdings erwies es sich i.J. 1408 als notwendig, ein Privileg von Graf Wilhelm VI. zu erwerben, in dem dieser dem Bailliu von Middelburg und allen anderen gräflichen Amtsträgern untersagte, englische Kaufleute aus fadenscheinigen Gründen zu inhaftieren.¹⁶³ Angesichts der rückläufigen englischen Tuchiausfuhren i.J. 8 Heinrich IV. (1406/7) muß dieses Privileg, ebenso wie der Freihandelsvertrag zwischen England und Burgund vom 10.1.1407,¹⁶⁴ als Versuch gewertet werden, die englischen Tuchexporteure zurückzugewinnen. Wegen der unsicheren Verhältnisse (II.5.1.2) gelang dies allerdings erst 1418. Selbst der anglo-flämische Handelsvertrag vom 10.3.1408 und zwei weitere Privilegien Graf Wilhelms VI. vermochten dem englischen Tuchexport über London und Ipswich nur einen kurzfristigen Auftrieb zu geben (10 Heinrich IV. und 1 Heinrich V.).¹⁶⁵ Die englischen Ausfuhren auf die Messen und Umschlagplätze der Niederlande blieben auf einem verhältnismäßig niedrigen Niveau bis 1418. Sobald der Besuch der Jahrmärkte von Antwerpen und Bergen op Zoom wieder möglich war, erholten sich die englischen Tuchiausfuhren über London und Ipswich.

II.5.3.3: EINHEIMISCHE TUCHEXPORTE NACH SÜDWESTEUROPA IN PHASE III

Auch die einheimischen Tuchexporte nach Südwesteuropa sanken (II: Ø 7141; III: Ø 4299), wobei eine gewisse Erholung nach dem Jahre 9 Heinrich IV. (1407/8) zu beobachten ist. Hauptleidtragende waren die Bristoler Kaufleute, deren Tuchiausfuhren nach der iberischen Halbinsel und dem Herzogtum Aquitanien um die Hälfte fielen (II: Ø 5222; III: Ø 2533). Dies ist auf die Entscheidung der englischen Regierung zurückzuführen, den Waffenstillstand mit Frankreich i.J. 1403 nicht mehr zu verlängern. Damit erhielten Piraterie und Freibeuterei, die zwar seit 1401 festzustellen sind, jedoch zu diesem Zeitpunkt noch keine große Gefahr für die englischen Handelsschiffe

Gesuche der Genuesen um eine behördliche Genehmigung für die Durch- (1405) bzw. Einfuhr (1407) englischer Laken: BRULEZ, Engels Laken, S. 10-12 und 16f.

¹⁶³ SCHANZ, Bd. 2, S. 161f. (17.12.1408)

¹⁶⁴ Louis GILLIODTS-VAN SEVEREN, Hg., *Inventaire des archives de la ville de Bruges, Section 1^{re}: Inventaire des chartes, 1^{re} Série: 13^e à 16^e siècles, 7 Bde., Brügge 1871-8, Bd. 3, S. 528.*

¹⁶⁵ Privilegien Graf Wilhelms VI. vom 4. und 17.3.1413: SCHANZ, *Englische Handelspolitik*, Bd. 2, S. 159-61.

bedeuteten, enormen Auftrieb.¹⁶⁶ Bretonische Seeräuber griffen 1403 die englische Weinflotte an, und im Herbst dieses Jahres befürchtete man eine französische Invasion der englischen Küstenstädte. Im folgenden Jahr wurde der Handel erneut durch die Beschlagnahme aller Schiffe über 40 Tonnen durch die englische Regierung gestört.¹⁶⁷ 1405 und 1406 überfielen kastilische Schiffe – wohl als Repressalie für die englischen Angriffe auf hoher See – eine Reihe englischer Küstenstädte.¹⁶⁸ Mit dem Abschluß des anglo-französischen Waffenstillstandes für Guienne am 15.4.1408¹⁶⁹ begann sich die Lage zu beruhigen, was einen leichten Anstieg der Tuchausfuhren nach Südwesteuropa i.J. 10 Heinrich IV. (1408/9) einleitete.¹⁷⁰ Die Waffenstillstände und Geleitbriefe für iberische wie englische Kaufleute ermöglichten bis zum Ausbruch des offenen Krieges zwischen England und Frankreich einen gewissen Warenaustausch zwischen Bristol und Südwesteuropa. Allerdings war auch hier die Aufnahmefähigkeit des Marktes für englische Gewebe nicht so groß wie in der zweiten Phase. Bordeaux litt wirtschaftlich von 1403 bis Ende 1406 unter den Aktivitäten einer französisch-kastilischen Flotte in der Girondemündung und unter der Belagerung durch französische Truppen.¹⁷¹ Nach dem Sieg über die Franzosen am 23.12.1406 und dem Abzug des Herzogs von Orléans in den ersten Tagen des neuen Jahres blieb die wirtschaftliche Lage des Herzogtums weiterhin kritisch, auch wenn der starke Rückgang der Weinexporte z.T. durch die Aufwärtsentwicklung des Handels mit dem ursprünglich aus Toulouse und Umgebung stammenden Waid¹⁷² aufgefangen wurde. Die

¹⁶⁶ CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 43. Die spanischen Kaufleute litten mehr unter den Angriffen der Engländer als umgekehrt.

¹⁶⁷ JACOB, *Fifteenth Century*, S. 72f.

¹⁶⁸ CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 43f.; RUSSELL, *English Intervention*, S. 552.

¹⁶⁹ *Foedera* (O) 8, S. 515.

¹⁷⁰ Eine kurzfristige anglo-kastilische Waffenruhe konnte erst am 8.2.1410 vereinbart werden. Sie wurde dann allerdings bis 1416 immer wieder verlängert: CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 44.

¹⁷¹ BOUTRUCHE, *La crise d'une société*, S. 219-21; RENOARD, *Bordeaux*, S. 414f.

¹⁷² Ebenda, S. 423 und 431; WOLFF, *Toulouse*, S. 124-8 und 247-56. Vgl. auch Eleanora M. CARUS-WILSON, *La guède française en Angleterre: un grand commerce du moyen âge*, in: *Revue du Nord* 35, 1953, S. 89-106. Die englischen Zollakten sind allerdings bislang nicht systematisch im Hinblick auf die Färbemittelfuhren ausgewertet worden. Wir wissen also noch viel zu wenig über den Umfang und den Gesamtwert der Waidexporte von Toulouse über Bordeaux und Bayonne nach England, um

Kombination von anglo-kastilischen Spannungen, erhöhten Aktivitäten von Seeräubern und dem wenig erfreulichen Zustand der Wirtschaft im Herzogtum Aquitanien ließ die einheimischen Tuchausfuhren nach Südwesteuropa in der dritten Phase stark zurückgehen.

II.5.4: ZUSAMMENFASSUNG DER ENTWICKLUNGEN IN PHASE III

Die Entscheidung der englischen Regierung, den Waffenstillstand mit Frankreich i.J. 1403 nicht zu verlängern, erwies sich als handelspolitische Katastrophe, die in erster Linie die eigenen Kaufleute traf. Seeraub und Freibeuterei nahmen gewaltig zu. Die Folgen waren besonders gravierend, weil die englische Regierung derartige Angriffe jahrelang duldete. Alle Tuchexporteure litten unter den unsicheren Verhältnissen, aber niemand mehr als die Engländer selbst. Die einheimischen Preußenfahrer, und hier besonders die Huller, verbauten sich auf Jahre hinaus die gewinnbringenden Geschäftsbeziehungen mit dem Deutschordensstaat, weil sie sich besonders eifrig am Kaperkrieg beteiligten, offenbar um die preußische Konkurrenz auszuschalten. Die unsicheren Verhältnisse auf hoher See und die gerade durch den Krieg gegen Frankreich hervorgerufene wirtschaftliche Schwäche des Herzogtums Aquitanien, eines der wichtigsten Handelspartner Bristols, beeinflussten die Bristoler Exporte nach Südwesteuropa negativ. Die Londoner und Ipswicher Tuchexporte in die Niederlande gingen ebenfalls zurück, weil anglo-flämische Spannungen den Besuch der Brabanter Messen verhinderten. Auch in Middelburg, das sich anfänglich als Ausweichmöglichkeit empfohlen hatte, liefen die Geschäfte nicht störungsfrei. So wird verständlich, daß die einheimischen Tuchausfuhren um 10.000 Tücher pro Jahr zurückgingen.

Die ausländischen Konkurrenten der Engländer konnten dahingegen ihre Ausfuhren trotz aller Schwierigkeiten mehr oder minder auf demselben Niveau halten. Die hansischen Exporte über Boston litten zwar unter den Konflikten zwischen englischen und hansischen Bergenfahrern sowie unter den Auswirkungen der Lübecker Verfassungskrise, und die Hamburger stellten den Yarmouthhandel wegen der Amtsmißbräuche des Zöllners Peter Savage ein, aber die Kölner Exporte über die südöstlichen Zollbezirke blieben fast konstant, obwohl die Kaufleute ihre Chancen besonders im Messehandel nicht voll nutzen konnten. Bei den nichthansischen Ausländern

Hochrechnungen des Außenhandelssaldos des Herzogtums Aquitanien wagen zu können.

konnte der Abfall der genuesischen Exporte über Southampton ab 13 Heinrich IV. (1411/2) durch die Expansion der Tuchexporte der venezianischen Englandfahrer ausgeglichen werden. Die relative Stabilität der hansischen und der sonstigen ausländischen Tuchausfuhren – bei gleichzeitigem, massivem Abfall der englischen Lakenexporte – führte zu einer Verschiebung der Anteile: Hatten die Ausländer in Phase II lediglich 42,92% der Tuchausfuhren getätigt, so gingen in Phase III 52,19% der Exporte auf ihr Konto, wobei 20,35% auf die Hansen und 31,84% auf die nichthansischen Ausländer entfielen.

II.6: DIE VIERTE PHASE: 9 HEINRICH V.-14 HEINRICH VI. (1421/2-1435/6)

Zwischen 1421/2 und 1435/6 erholte sich der Tuchexport kräftig. Verglichen mit der dritten Phase stiegen die Ausfuhren von Ø 28.813 auf Ø 40.048 und erreichten damit wieder das Niveau von Phase II. Den größten Beitrag leisteten dabei die einheimischen Kaufleute (III: Ø 13.776: 47,81%; IV: Ø 22.050: 55,06%), gefolgt von den sonstigen Ausländern (III: Ø 9175: 31,84%; IV: Ø 12.933: 32,29%). Allein die Hanse vermochte den Anschluß an den allgemeinen Aufwärtstrend nicht zu finden (III: Ø 5862; 20,35%; IV: Ø 5066; 12,65%). Allerdings sind hier Differenzierungen notwendig. Die hansischen Ausfuhren in die Ostseeregion (III: Ø 2445; IV: Ø 964) nahmen stark ab, wobei der Rückgang ab 4 Heinrich VI. (1425/6) in einen nahezu völligen Zusammenbruch i.J. 6 Heinrich VI. (1427/8) mündete. Dagegen konnten die Kölner trotz zweier Rückschläge (9-11 Heinrich VI.: 1430/1-1432/3 und 14 Heinrich VI.: 1435/6) ihre Ausfuhren steigern (III: Ø 3371; IV: Ø 4073). Die Entwicklung bei den nichthansischen Ausländern war einheitlicher. Sowohl die Venezianer (III: Ø 5954; IV: Ø 7063) als auch die Genuesen (III: Ø 2919; IV: Ø 5615) legten kräftig zu, wobei die Venezianer ein unterdurchschnittliches (2 Heinrich VI.: 1423/4) und zwei schlechte Jahre (10-11 Heinrich VI.: 1431/2-1432/3) hinnehmen mußten. Die einheimischen Tuchexporte stiegen überall an, wenn auch in unterschiedlichem Maße. Am geringsten war die Zuwachsrate bei den Ausfuhren in die Ostseeregion (III: Ø 3487; IV: Ø 5450), etwas höher dagegen bei den Exporten auf die kontinentalen Messen (III: Ø 5217; IV: Ø 8788) und nach Südwesteuropa (III: Ø 4299; IV: Ø 7668).

Die Ursache für diese Entwicklung lag in der Befriedung weiter Teile Nordeuropas durch das anglo-burgundische Bündnis vom 25.12.1419 und den Vertrag von Troyes (12.5.1420). Der Dauphin, der künftige König Karl VII. von Frankreich, setzte zwar den Kampf gegen die

Engländer auch nach dem 12.5.1420 fort, aber der Krieg spielte sich jahrelang südlich der Loire ab. Die Bemühungen der englischen Krone um den Schutz der Kaufleute während dieser Jahre kamen dem Fernhandel zugute.¹ Erst am Ende von Phase IV zerbrach das anglo-burgundische Bündnis, als der Herzog von Burgund und Karl VII. am 20.9.1435 den Vertrag von Arras unterzeichneten.² Dennoch ergriff die englische Regierung zunächst keine einschneidenden Maßnahmen und hütete sich davor, die in England wohnhaften Flamen auszuweisen, was den anglo-burgundischen Handel zum Erliegen gebracht hätte. Am 28.3.1436 stellte Heinrich VI. fest, daß Flandern zwar zum französischen Feind übergelaufen sei, daß viele Flamen jedoch nach wie vor in England wohnten und zur englischen Krone hielten. Diesen bot er an, in England zu bleiben und weiterhin seinen Schutz zu genießen, wenn sie bis Pfingsten (27.5.1436) ihre Loyalität eidlich bekräftigten.³ Die Tatsache, daß innerhalb von zwei Wochen 1811 Untertanen des burgundischen Herzogs dieses Angebot annahmen, spricht dafür, daß der Seitenwechsel Burgunds den Handel zunächst nicht sonderlich belastete.⁴ Dies geschah erst, als Heinrich VI. am 8.9.1436 jeglichen Handel und Verkehr mit Flandern verbot.⁵ Dieses Embargo kann sich aber nicht auf die Tuchausfuhren ausgewirkt haben, da es erst drei Wochen vor dem Ende von Phase IV verkündet wurde.

Die handelsfördernde Stabilisierung der zwischenstaatlichen Beziehungen zwischen 1420 und 1436 schließt selbstverständlich die Möglichkeit einer Störung des Warenaustausches durch regionale Turbulenzen nicht aus. Deshalb empfiehlt es sich auch hier, die Entwicklung des Tuchexports nach Gruppen von Exporteuren zu betrachten und innerhalb der jeweiligen Gruppe nach Zielmärkten zu unterscheiden.

¹ Vgl. Foedera (O) 10, S. 360-2.

² Kriegserklärung Philipps des Guten am 19.2.1436: THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre*, S. 79. Grundlegend zum Kongreß von Arras: Joycelyne G. DICKINSON, *The Congress of Arras 1435: A Study in Medieval Diplomacy*, Oxford 1955.

³ Foedera (O) 10, S. 636.

⁴ Ebenda, S. 637-9 und CPR 1429-36, S. 541-88. Für eine eingehende Analyse s. THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre*, S. 283-306 und 494-559.

⁵ Foedera (O) 10, S. 654f.

II.6.1.1: HANSISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEREGION IN PHASE IV

Die hansischen Tuchexporte in die Ostseegebiete nahmen in Phase IV stark ab (III: Ø 2445; IV: Ø 964), wobei die seit 4 Heinrich VI. (1425/6) fallende Tendenz in einen fast völligen Zusammenbruch i.J. 6 Heinrich VI. (1427/8) mündete.

Tabelle 7: Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase IV

Jahr	Boston	Hull	Lynn	Yarmouth	Summe
9H5: 1421/2	2409	35	10	0	2454
1H6: 1422/3	1643	242	160	12	2057
2H6: 1423/4	2150	40	173	51	2414
3H6: 1424/5	1801	58	0	135	1994
4H6: 1425/6	1463	13	179	43	1698
5H6: 1426/7	1051	4	116	24	1195
6H6: 1427/8	0	0	143	91	234
7H6: 1428/9	3	66	0	52	121
8H6: 1429/0	17	122	95	63	297
9H6: 1430/1	0	1	59	49	109
10H6: 1431/2	41	13	71	0	125
11H6: 1432/3	47	90	79	1	217
12H6: 1433/4	521	60	182	25	788
13H6: 1434/5	593	38	89	8	728
14H6: 1435/6	3	0	27	0	30
Ø (III)	1323	520	196	406	2445
Ø (IV)	729	52	92	37	964

Die Tabelle zeigt, daß die Hamburger Yarmouth offensichtlich weiterhin mieden, obwohl Peter Savage längst verurteilt worden war.⁶ Ebenfalls niedrig waren die Tuchexporte der hansischen Preußenfahrer, deren Handelsschwerpunkte in Lynn und Hull lagen. Dies lag im vertikalen Monopol begründet, das die englischen Lieger in Danzig zusammen mit ihren zwischen England und Preußen fahrenden Landsleuten bis spätestens 1425 aufbauen konnten, wobei sie sowohl den Tuchexport nach Preußen als auch den Gewandschnitt in Danzig monopolisierten.⁷

Zu erklären bleibt allein der Abfall der hansischen Tuchexporte über Boston, die in erster Linie von Lübecker Bergenfahrern getätigt wurden. Er ist auf die Verschlechterung der Beziehungen zwischen Lübeck und König Erich von Dänemark zurückzuführen. Im Rahmen

⁶ Hierzu vgl. JENKS, Zollamt, Häfen und Außenhandel, S. 305-13.

⁷ JENKS, Ordnung für die englische Handelskolonie, S. 105.

des Streits mit den Holsteinischen Grafen um das Herzogtum Schleswig erließ König Erich im Frühjahr 1426 ein Ausfuhrverbot und ordnete die Beschlagnahme aller einlaufenden Schiffe an.⁸ Die dänische Forderung, gemäß dem Bündnis vom 6.1.1423 Waffenhilfe bei der Bekämpfung der Grafen von Holstein zu leisten, schlugen die wendischen Städte aus und beschlossen am 22.9.1426 stattdessen, 2400 Mann gegen König Erich auszurüsten.⁹ In der ersten Oktoberhälfte ergingen Absagebriefe der wendischen, fünf Monate später der sächsischen Städte an den Dänenkönig.¹⁰ Im November 1426 warnten die wendischen Städte vor dem Verkehr mit den drei nordischen Reichen, und im Dezember reagierte König Erich darauf mit einer Warnung vor dem Handel mit den Städten.¹¹ Auch wenn die Antworten der Nichtbeteiligten unterschiedlich ausfielen,¹² wurde deutlich, daß König Erich nicht bereit war, Lübecker Schiffer und Kaufleute während des Krieges in seinen Hoheitsgebieten zu dulden. Allerdings war er vorerst nicht in der Lage, dies durchzusetzen, denn das Bergener Kontor bemächtigte sich der Stadt im Winter 1426/7 und hielt sie mindestens bis zum 13.5.1427 in seiner Gewalt.¹³ Die Hansen müssen jedoch im Laufe des nächsten Jahres die Herrschaft über Bergen wieder verloren haben, denn die Angriffe des in wendischen Diensten stehenden Ausliegers Bartholomäus Voet zu Ostern 1428 und im folgenden Jahr sind nur dann verständlich, wenn die Stadt wieder König Erich unterstand.¹⁴ Dafür spricht auch, daß die hansischen Bostonfahrer zwischen 6 und 12 Heinrich VI. (1427/8-1433/4) kaum Tuch exportierten. Die Lübecker, die den hansischen Bostonhandel beherrschten, mußten also den Bergenhandel bis zum Abschluß des Vertrags von Wordingborg (15./17.7.1435),¹⁵ der ihnen ein Handelsmonopol in

⁸ HR 1.8.35-6, S. 25.

⁹ Bündnis vom 6.1.1423: HR 1.7.565, S. 364-7. Dänische Forderung vom 19.5.1426: HR 1.8.43-4, S. 31f. Antwort der wendischen Städte: HR 1.8.96, S. 69.

¹⁰ Absagebriefe der wendischen Städte (6.-15.10.1426): HR 1.8.102, 104-5, S. 73-5. Absagebriefe der sächsischen Städte (26.-30.3.1427): HR 1.8.159-60, S. 105f.

¹¹ Warnung der wendischen Städte: HR 1.8.106-8, S. 75f. (19.11.1426). Dänische Warnungen: HR 1.8.109-10, S. 76f. (8./13.12.1426).

¹² HR 1.8.111-7, S. 77f.

¹³ Die Einnahme der Stadt wurde am 31.3.1427 gemeldet: HR 1.8.181, S. 119-21. Am 13.5.1427 wurde den Hansen erlaubt, bis zum 24.6. d.J. nach Bergen zu segeln: HR 1.8.194 § 10, S. 144.

¹⁴ Über Voets Angriffe vgl. HR 1.8.557, S. 364f., S. 263 und 383f.

¹⁵ HR 2.1.451-5, S. 400-3.

Bergen bescherte, das sie allerdings vorerst nicht in vollem Maße nutzen konnten, einstellen. Gegen Ende d.J. 14 Heinrich VI. (1435/6) begannen nämlich die englischen Zöllner, hansische Handelswaren nach Maßgabe des Marktwertes in England (anstatt wie bisher nach dem Beschaffungswert) zu taxieren. Aus Protest beschloß der Deutsche Kaufmann, wie der Stalhof dem Hansetag zu Lübeck am 26.4.1434 mitteilte, den Zoll zu verweigern und die Beschlagnahme der Waren hinzunehmen.¹⁶ Am selben Tag gab die Londoner Niederlassung dem Hansetag bekannt, daß die englische Regierung die Beschlagnahme der Handelswaren aller Kaufleute aus Lübeck, Hamburg, Wismar und Rostock angeordnet habe, um die Bergenfahrer zu zwingen, die Verluste ihrer englischen Konkurrenten im wendisch-dänischen Krieg zu ersetzen.¹⁷ Diese Maßnahmen, die u.a. die Tuchausfuhren der Lübecker Bergenfahrer über Boston drosselten, veranlaßten den Lübecker Hansetag am 5.6.1434, Heinrich VI. zwar ein letztes Verhandlungsangebot zu unterbreiten, aber die Räumung Englands und ein Einfuhrverbot für englische Tücher ins Auge zu fassen, falls die englische Regierung das Angebot ausschlagen sollte. Am 26.5.1435 wurde dann angeordnet, England binnen zwei Monaten nach Pfingsten (5.6.) *by vorlust der hanse unde des copmans rechte* zu räumen.¹⁸ Das Verbot des Englandhandels, das kurz vor Beginn des Jahres 1435/6 in Kraft trat, drückte den Tuchexport der Lübecker Bergenfahrer auf ein niedriges Niveau, bis sich die Lage nach Abschluß des Vertrags von London (22.3.1437) wieder normalisierte.

II.6.1.2: MESSEORIENTIERTE HANSISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE IV

Trotz zweier Rückschläge (1429/30-1432/3 und 1435/6) konnten die Kölner Englandfahrer ihre Tuchausfuhren steigern (III: Ø 3371; IV: Ø 4073). Der zweite Exportabfall ist leicht zu erklären: Er hängt – ebenso wie in Boston – mit dem hansischen Verbot des Englandhandels nach dem 5.8.1435 zusammen. Für den ersten Rückgang gibt es dagegen drei mögliche Erklärungen: die burgundischen Einfuhrverbote für englische Gewebe, die Kontinentalsperre König Sigmunds und die Angriffe burgundischer Freibeuter.

¹⁶ HR 2.1.319, S. 198f.

¹⁷ HR 2.1.320, S. 199f. Es gelang dem Stalhof, Geleitbriefe unter der Bedingung zu erwirken, daß sich die Niederlassung beim Hansetag für die geschädigten Engländer verwenden würde.

¹⁸ HR 2.1.321 § 3, S. 202. Räumung Englands: HR 2.1.430 § 9, S. 380.

Einfuhrverbote für englische Textilien in den Niederlanden waren nichts Neues. Wie erwähnt, galt ein solches Verbot in Flandern seit 1356, wovon jedoch die hansischen Durchfuhren ausgenommen waren.¹⁹ Leiden hatte zudem seit dem 14. Jahrhundert den eigenen Bürgern untersagt, mit englischem Tuch zu handeln, was i.J. 1406 auch auf Nichtbürger ausgedehnt wurde.²⁰ Derartige Maßnahmen nahmen nach der Konsolidierung der burgundischen Macht in den Niederlanden durch den Vertrag von Delft (3.7.1428) einen bedrohlicheren Charakter an, weil nun die Kölner befürchten mußten, den Zugang zu den englischen Lieferanten zu verlieren, da sie auf dem Weg nach England burgundisches Territorium durchqueren mußten. So ist es verständlich, daß Köln sofort gegen das am 25.7. (für Holland, Seeland und Friesland) bzw. 25.8.1428 (für Brabant, Limburg und die anderen Länder Herzog Philipps) verkündete Verbot der Ein- und Durchfuhr englischen Tuches sowie Wollgarns Protest erhob.²¹ Obwohl der Kölner Rat die Antwort des Antwerpener Magistrats auf seine Vorhaltungen als völlig ungenügend zurückwies und die strikte Einhaltung der hansischen Privilegien insbesondere im Hinblick auf die Durchfuhr des englischen Tuches forderte,²² verliert sich die Spur des Kölner Aufbegehrens aus den Quellen. Man hatte vermutlich Mittel und Wege gefunden, das Einfuhrverbot zu unterlaufen, zumal die Ausführungsbestimmungen der burgundischen Städte²³ die Wirksamkeit der herzoglichen Maßnahme wesentlich einschränkten. Die Bescheinigungen, die Fuhrleute und Schiffer bei der Ein- bzw. Durchfuhr von Tuch und Wollgarn vorzeigen mußten, hatten lediglich den Eigentümer zu nennen. Der Fuhrmann bzw. Schiffer mußte schwören, daß er, *alzo verre, als by weet*, keine englischen Textilerzeugnisse einführe.²⁴

¹⁹ HUB 3.430 § 19, S. 201; 452 § 62, S. 221; 495 § 24, S. 247.

²⁰ POSTHUMUS, Leidsche Lakenindustrie, Bd. 1, S. 252. Der Handel mit englischem Tuch wurde nur während der Jahrmärkte zugelassen.

²¹ Leidens Aktivitäten i.J. 1427: ebenda, S. 253. Tuchverbot in Holland, Seeland und Friesland: Frans VAN MIERIS, Hg., Groot Charterboek der graaven van Holland en Zeeland en heeren van Vriesland, 4 Bde., Leiden 1753-6, Bd. 4, S. 923f. Burgundisch-limburgisches Tuchverbot: StA Löwen, Inventaris Cuvelier, Nr. 736, portefeuille L12, S. 1-8. Kölner Protest: HR 1.8.558-9, S. 365f. (22.11.1428).

²² HUB 6.810 § 7, S. 457; HR 1.8.663 § 3, S. 426; 664, S. 429f.

²³ StA Löwen, Inventaris Cuvelier, Nr. 736, portefeuille L12, S. 7-13. Die Ausführungsbestimmungen sind undatiert, müssen aber kurz nach dem 25.8.1428 erlassen worden sein.

²⁴ Ebenda, S. 10. Die Bescheinigungen, die mit der Handelsmarke der Kaufleute zu versehen waren, hatte die Stadt auszustellen, in der das Tuch zuletzt verpackt worden

Selbst wenn englische Gewebe ausfindig gemacht wurden, betrogen die Bußgelder £10 gr in Holland, Seeland und Friesland, wo man selten ein englisches Tuch und noch seltener einen Hansekaufmann sah, aber nur 10s gr in Brabant, womit die Kölner intensive Wirtschaftsbeziehungen pflegten. Offenbar wollten die Burgunder die eigenen Tuchreviere schützen, das Messengeschäft ansonsten aber nicht stören. Wie Tabelle 5 zeigt, litten die Messen keineswegs unter dem Tuchverbot. Die Kölner Exporte waren im ersten vollen Jahr nach Ausrufung des Tuchverbots (7 Heinrich VI.: 1428/9) normal und begannen erst im Jahr danach abzufallen. Das burgundische Tuchverbot hat also dem Kölner Handel nicht geschadet.

In Burgund ließ man sich allerdings von diesem Mißerfolg keineswegs entmutigen, zumal die Tuchreviere über den Anstieg der englischen Wollpreise beunruhigt waren.²⁵ Die Städte von Brabant, Flandern, Holland und Seeland trafen sich wiederholt im Herbst 1431, um die Frage der Wollpreise zu erörtern.²⁶ Der Besuch des englischen Kardinals Henry Beaufort scheint die Gemüter vorerst beruhigt zu haben, aber die Diskussionen wurden gegen Ende des Jahres 1432 wieder aufgenommen.²⁷ Weitere englische Beschwichtigungsversuche blieben ohne Erfolg, insbesondere weil die königliche Regierung unter parlamentarischem Druck die sog. Calaiser Verordnungen i.J. 1433 erneuerte, die nicht nur zu einer weiteren Verteuerung der englischen Wolle, sondern auch zu einem Edelmetallabfluß nach Calais geführt und somit die burgundischen Tuchreviere und den Herzog selbst getroffen hatten.²⁸ Diesmal ertönte der städtische Ruf nicht nur nach Abhilfe für die Verteuerung der Wolle, sondern auch nach einem Ein-

war. Falls eine Bescheinigung nicht vorgewiesen werden konnte, waren die Ballen aufzubrechen, um festzustellen, ob englisches Tuch bzw. Wollgarn darin enthalten war. Herbergswirten wie -gehilfen wurde untersagt, diese Waren wissentlich entgegenzunehmen. Die Wirte hatten auch Gäste, die solche Handelsgüter bei ihnen deponieren wollten, über das herzogliche Verbot aufzuklären.

²⁵ Vgl. HR 2.1.191, S. 132-4 (20.10.1433). Zur Schädigung der niederländischen Tuchindustrie trugen auch die sog. Calaiser Stapelverordnungen (RP 4, S. 359, Nr. 60; SR 2, S. 254-6 (18 Hen. VI, St. 1, c. 18)) maßgeblich bei, zumal sie die Barzahlung für Wollenkäufe am englischen Stapel zu Calais vorschrieben: MUNRO, *Wool, Cloth and Gold*, S. 84-94, 99-105 und 118-27.

²⁶ Joseph CUVELIER et al., Hgg., *Actes des États Généraux des Anciens Pays-Bas: I: Actes de 1427 à 1477 = Commission Royale d'Histoire, Recueil des Actes des États Généraux 1*, Brüssel 1948, S. 8-11. Vgl. auch THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre*, S. 60.

²⁷ Ebenda.

²⁸ MUNRO, *Costs*, S. 1233. Calaiser Stapelverordnungen: Anm. 25.

fuhrverbot für englische Textilerzeugnisse. Man versuchte außerdem, die Hansestädte für flankierende Maßnahmen zu gewinnen.²⁹ Schließlich verbot Herzog Philipp die Ein- und Durchfuhr von englischem Wollgarn und Tuch für seine Hoheitsgebiete am 19.6.1434.³⁰ Er begründete dies mit den Schäden für die burgundische Tuchindustrie, den hohen Wollpreisen in Calais und dem Edelmetallabfluß nach England und Calais. Allerdings war diese Verordnung noch leichter zu unterlaufen als das frühere Einfuhrverbot, weil die Bescheinigungspflicht und der Eid fortfielen. Jetzt mußten die Kaufleute bzw. Gesellen, die Tücher an Herbergswirte, Schiffer und Fuhrleute abgaben, lediglich *by haerre consciencie* versichern, daß es sich nicht um englisches Wollgarn oder Tuch handele.

Der Erfolg des zweiten Tuchverbots war, wie man erwarten würde, gering. Im ersten Jahr nach Verkündung der Verordnung stiegen die Kölner Ausfuhren um 14,24%.³¹ Erst nach dem Ausbruch des offenen Krieges zwischen England und Burgund ließen sich englische Textilerzeugnisse effektiv aus Burgund verbannen.³²

Der Krieg zwischen König Sigmund und Venedig, der sich an den Ansprüchen beider auf Dalmatien und der Annexion von Reichsgebieten durch die Serenissima entzündete, dauerte mit Unterbrechungen

²⁹ Städtische Forderungen: THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre*, S. 61; SMIT 1.1054, S. 654 (12.10.1433); Octave DELEPIERRE und F. PRIEM, Bearbb., *Précis analytique des documents que renferme le dépôt des archives de la Flandre occidentale à Bruges*, 12 Bde., Brügge 1840-58, Bd. 2, S. 47. Die flämischen Städte baten die Hanse, sich dem Tuchverbot anzuschließen: HR 2.1.191, S. 132-4 (20.10.1433). Nachdem das Brügger Kontor die Annahme des flämischen Vorschlags eifrig befürwortet hatte (HR 2.1.192, S. 134-6), erklärten sich die Hansestädte mit einem einstweiligen Verbot einverstanden: HR 2.1.193-6, S. 136-8; 215-6, S. 144f.; 268 § 13, S. 173; 317, S. 195-7. THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre*, S. 61 mit Anm. 79, bezeichnet den hansischen Doppelbeschluß vom 5.6.1434 (HR 2.1.321 § 3, S. 202) als Verabschiedung eines Tucheinfuhrverbots. Sie übersieht dabei aber, daß es erst im Falle einer Ablehnung des hansischen Verhandlungsangebots in Kraft treten sollte.

³⁰ SCHANZ, Bd. 2, Nr. 171, S. 657-9; Charles PIOT, Bearbb., *Inventaires des archives de la Belgique: Inventaires divers: Teil 3: Inventaire des chartes, cartulaires et comptes en rouleau de la ville de Léau*, Brüssel 1879, Nr. 81, S. 26-8.

³¹ 12 Heinrich VI. (1433/4): 4501; 13 Heinrich VI.: 5142. Von der mangelhaften Durchsetzbarkeit des Tucheinfuhrverbots zeugen ebenfalls die Auslagen des Rentmeester-Generaal von Holland, Seeland und Westfriesland in der Zeit vom 16.11.1435 bis zum 15.11.1436, um die herzogliche Verordnung in jenen Gegenden einzuschärfen: SMIT 1.1095, S. 677-9.

³² THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre*, S. 204.

von 1411 bis 1434.³³ Sigmund kämpfte auch mit wirtschaftlichen Mitteln, deren Kern zahlreiche Kaperbriefe und ein wiederholt eingeschränktes Handelsverbot bildeten. Nun können sich diese Maßnahmen offensichtlich nicht unmittelbar auf die Tuchexporte der Kölner Englandfahrer ausgewirkt haben, weil sie keine direkten Handelsbeziehungen mit Venedig unterhielten. Bedenkt man allerdings, daß englische Laken über die Frankfurter Messen und die süddeutschen Reichsstädte in den Fondaco dei Tedeschi gelangten, dann scheint es möglich, daß Sigmunds Maßnahmen zumindest indirekte Folgen für die Kölner Exporte gehabt haben könnten: Je effektiver der König die Alpenpässe sperrte, desto weniger englische Tücher konnten auf dem Landweg nach Venedig gelangen. Dies mußte letzten Endes die Nachfrage bei den süddeutschen Mittelsmännern vermindern, die ja Kunden der Kölner Englandfahrer waren.³⁴

Freilich stellt sich zunächst die Frage, wieviel Zeit zwischen Ursache – einer angenommenen absoluten Sperre der Alpenpässe für den Venedigverkehr – und Wirkung – einer Minderung der Kölner Tuchexporte – lag. Nach den Feststellungen von Stromers gehörten Nürnberger und andere süddeutsche Kaufleute, die der 'oberdeutschen Hochfinanz' zuzuordnen sind, zu den engsten Beratern des Königs beim Wirtschaftskrieg.³⁵ Zudem wurden die süddeutschen Reichsstädte stets im voraus über die geplanten Maßnahmen informiert und rechtzeitig vor dem Warenaustausch mit Venedig gewarnt. Wir können also davon ausgehen, daß die süddeutschen Geschäftspartner der Kölner Englandfahrer jederzeit in der Lage waren, umzudisponieren – also weit weniger englisches Tuch zu erwerben –, wenn mit einer effektiven Sperre des Venedighandels zu rechnen war. Daß die Kölner den gleichen Informationsstand hatten, zeigen die Spekulationen des in Köln ansässigen Sivert Veckinchusen über die Auswirkungen der

³³ Hierzu s. Wolfgang von STROMER, Die Kontinentalsperre Kaiser [sic] Sigmunds gegen Venedig, 1412-1413, 1418-1433, und die Verlagerung der transkontinentalen Transportwege, in: Anna Vannini Marx, Hg., *Trasporti e sviluppo economico* = Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini' Prato. Pubblicazioni - Serie II, *Atti delle "Settimane di Studio e altri Convegni"* 5, Florenz 1986, S. 61-84. Ich betone, daß ich hier lediglich die Folgen der Kontinentalsperre für den englischen Tuchexport erörtere.

³⁴ Wie weit die Geschäftsverbindungen der Kölner Englandfahrer nach Süddeutschland reichten, zeigt die Abrechnung der Firma Rosencrans & Viehof a.d.J. 1441: KUSKE 3.1, S. 1-11.

³⁵ VON STROMER, Kontinentalsperre, S. 62 und 74ff.

Kontinentalsperre.³⁶ Die Sperrung des Venedighandels mußte also unverzüglich zu einem Abfall der Kölner Tuchexporte führen.

Nun fragt sich, ob Sigmunds Kontinentalsperre effektiv war. Kurz nach dem Ausbruch des offenen Krieges stellte Sigmund den ersten von zahlreichen Repressalien- und Kaperbriefen aus.³⁷ Am 12.2.1412 verbot er den Hansestädten den Warenaustausch mit Venedig. Vorausgegangen war ein anscheinend nicht überliefertes, gleichlautendes Verbot an alle Reichsuntertanen.³⁸ Allerdings hatten die Herzöge Friedrich und Ernst von Österreich der Serenissima bereits versprochen, die Tiroler und steiermärkischen Alpenpässe offenzuhalten.³⁹ Sigmund selbst vereinbarte am 17.4.1413 einen Waffenstillstand mit Venedig, der bis zum 5.4.1418 dauern sollte und u.a. bestimmte, *quod quilibet earundem partium subditus cum mercantiis et rebus suis*

³⁶ Wilhelm STIEDA, Hg., Hildebrand Veckinchusen. Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert, Leipzig 1921, Nr. 187, S. 212 (7.8.1418), Nr. 203, S. 228 (6.1.1419) *et passim*.

³⁷ Wien, Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Reichsregister [hernach: RR] E, f. 8^v (28.9.1411); Regest: RI 126. Andere Repressalien- und Kaperbriefe: 23.5.1412 (RR E, f. 26^v; RI 239); 24.5.1412 (RR E, f. 26^v-27^r; RI 241); 10.6.1412 (RR E, f. 28^r; RI 250); 25.6.1412 (RR E, f. 29^v; RI 254); 8.8.1412 (RR E, f. 32^r; RI 292); 1.1.1413 (RI 393); 25.1.1413 (RR E, f. 42^r; RI 423); 3.11.1418 (RR G, f. 28^v; RI 3684); 30.12.1418 (RR G, f. 36^v; RI 3754); 24.4.1419 (Georgius [György] FEJER, Hg., Codex diplomaticus Hungarie ecclesiasticus et civilis, tomi X, volumen VI ab anno 1418-1428, Buda 1844, Nr. 58, S. 192-4); 28.4.1419 (RR G, f. 44^r; RI 3857); 5.5.1419 (RR G, f. 44^r; RI 3865); 5.5.1419 (FEJER, Codex diplomaticus Hungarie, tomi X, volumen VI, Nr. 59, S. 194-6); 20.6.1419 (Giambatista VERCI, Storia della Marca Trivigiana e Veronese, 20 Bde., Venedig 1791, Bd. 19, Documenti Nr. 2143, S. 111f.; 11.6.1421 (RR G, f. 91^v-92^r; RI 4550); 5.1.1424 (RR H, f. 20^r; RI 5722); 27.6.1424 (RR H, f. 43^v-44^r und 54^r; RI 5893); 25.1.1425 (RR H, f. 64^v; RI 6095); 26.3.1425 (RR H, f. 81^v; RI 6244); 29.3.1425 (RR H, f. 82^r; RI 6251); 20.5.1426 (RR H, f. 127^r; RI 6643); 1.9.1426 (RR H, f. 130^r; RI 6730); 28.3.1430 (RR J, f. 68^r; RI 7661); 3.5.1430 (RR J, f. 69^r; RI 7683); 25.3.1431 (RR J, f. 115^v; RI 8389); 1.7.1432 (RR J, f. 194^r; RI 9194). Es ist zu betonen, daß nicht alle Briefe überliefert sind: Sigmund stellte nämlich am 25.1.1425 Heinrich von Stoffel, Frei und Rudolf von Hohenthann einen Repressalienbrief aus, *ut habetur in registro contra Venetos in ulgari* (RR H, f. 64^v). Laut Mitteilung des Haus-, Hof- und Staatsarchivs (Wien) vom 1.10.1987 muß dieses Register als verschollen gelten.

³⁸ Wilhelm STIEDA, Hansisch-venetianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert, Rostock 1894, Nr. 19, S. 139-42; Regest: HR 1.6.99, S. 93; RI 192.

³⁹ VERCI, Storia della Marca, Bd. 14, S. 84; Bd. 19, S. 62f.; Ricardo PREDELLI, I Libri commemoriali della Repubblica di Venezia. Regesti tomo 3 = Monumenti storici pubblicati dalla R. Deputazione veneta di storia patria 9, Ser. 1: Documenti 7, Venedig 1883, Nr. 47, S. 321f. Das fünfjährige Bündnis zwischen Venedig und Österreich vom 2.6.1407 garantierte die Verkehrsfreiheit für Kaufleute.

*transire, stare, redire, mercari et conservare possit et valeat secure bincinde per omnes terras.*⁴⁰ Es ist also zu vermuten, daß Sigmunds Wirtschaftskrieg gegen Venedig zunächst keine nennenswerten Auswirkungen auf die Kölner Tuchexporte hatte. Tabelle 5 bestätigt dies: Die Kölner Ausfuhren sind kontinuierlich gestiegen.

Im letzten Jahr vor Ablauf des Waffenstillstands warnte Sigmund die Reichsstädte wiederholt davor, Handelsbeziehungen mit Venedig nach dem 4.4.1418 aufrechtzuerhalten.⁴¹ Am 2.7.1418 teilte er ihnen mit, daß seine Diener und Lehensträger Befehl hatten, die Straßen nach Venedig zu sperren, die Handelswaren derer, die dorthin fahren wollten, zu beschlagnahmen und die betreffenden Kaufleute zu bestrafen.⁴² Der Ulmer Städtebund bemühte sich daraufhin, Augsburg zu gemeinsamen Repräsentationen beim König zu bewegen, um das Handelsverbot zu lockern oder gar rückgängig zu machen.⁴³ Augsburg teilte zwar schließlich den eigenen Kaufleuten das königliche Verbot mit, überließ es aber jedem Einzelnen, ob er sich daran halten wollte.⁴⁴ Das Risiko dabei war nicht allzu groß. Friedrich von Öster-

⁴⁰ RR E, f. 44^v; Druck: VERCI, *Storia della Marca*, Bd. 19, Documenti Nr. 2110, S. 64-6 (hier S. 64); Regest: RI 464. Am 3.8.1413 vereinbarten Venedig und Herzog Friedrich von Österreich einen Waffenstillstand: PREDELLI, *Libri commemoriali* (= Documenti 7), Nr. 184, S. 368f. Dazu vgl. auch E.M. LICHTENOWSKY, *Geschichte des Hauses Habsburg*, 7 Bde., Wien 1836-44, 5. Teil, Verzeichniss der Urkunden zur Geschichte des Hauses Habsburg von 1395 bis 1439, Nr. 1392, S. CXVIII, und VERCI, *Storia della Marca*, Bd. 19, Documenti Nr. 2115, S. 70f.

⁴¹ Am 14.3.1417 (RTA 7.213, S. 323f.; Regest: RI 2111a) und am 1.10.1417 (RR F, f. 62^r; Druck: RTA 7.239, S. 361-3; Regest: RI 2591) bot Sigmund den Kaufleuten des Reiches Genua als Alternative zu Venedig an.

⁴² RTA 7.240, S. 363-5 (Regest: RI 3303-5) an Nürnberg, Mainz, Worms, Speyer, Frankfurt a.M., Straßburg, Basel und Konstanz. Ausfertigung an Köln: RI 3306. Entsprechende Mitteilungen ergingen auch an die Landesherren der Gebiete, in denen die Pässe und Straßen nach Venedig lagen: RI 3307-3307a. Weitere Verbote des Venedighandels wurden am 26.7.1418 (RR G, f. 29^v-30^r; RI 3386), am 18.8.1418 (RR G, f. 12^v; RTA 7.241, S. 365f.; RI 3420) und zwischen dem 31.5. und dem 21.6.1419 (RR G, f. 46^v; RI 3881) ausgesprochen.

⁴³ RTA 7.232 § 12-3, S. 346f. Die schwäbischen Barchentstädte waren am stärksten am Venedighandel interessiert, zumal sie wirtschaftlich von der Zufuhr syrischer Baumwolle über Venedig abhängig waren: Wolfgang von STROMER, *Die Gründung der Baumwollindustrie in Mitteleuropa. Wirtschaftspolitik im Spätmittelalter* = Monographien zur Geschichte des Mittelalters 17, Stuttgart 1978, S. 78-82 und Karte 4, S. 83.

⁴⁴ Henry SIMONSFELD, *Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen*, 2 Bde., Stuttgart 1887, Bd. 1, Nr. 319, S. 163.

reich hatte bereits am 18.3.1417 das Bündnis mit Venedig für weitere fünf Jahre erneuert und sich verpflichtet, die österreichischen Pässe und Straßen für den Verkehr offenzuhalten.⁴⁵ Unter ausdrücklicher Mißachtung des königlichen Gebots erlaubte Friedrich am 1.2.1419 den Bürgern von Salzburg, die Straße über das Inntal, den Brennerpaß und das Etschtal zu benutzen.⁴⁶ Venedig bemühte sich seinerseits um gute Beziehungen zu den nördlichen Nachbarn. Am 30.3.1420 schloß der Senat einen Friedens- und Freundschaftsvertrag mit den Grafen von Görz und Tirol, die sich verpflichteten, den Venezianern und deren Verbündeten nicht nur den Warenverkehr in ihren Herrschaftsgebieten zu erlauben, sondern auch bei einem eventuellen Angriff auf Venedig durch König Sigmund neutral zu bleiben.⁴⁷ Am 8.4.1420 machte der Doge in einem Schreiben deutlich, daß das Bündnis mit Herzog Friedrich von Österreich noch in Kraft war.⁴⁸ Schließlich erlaubte Sigmund selbst, hart bedrängt von den Hussiten, die ihm am 1.11.1420 bei Wyserad eine schwere Niederlage zugefügt hatten, zunächst den Nürnbergern und dann am 25.4.1421 den Breslauern den Venedighandel, offenbar als Gegenleistung für ihre Hilfe gegen die böhmischen Ketzler.⁴⁹ Damit waren nicht nur die Straßen über die Alpen frei, sondern auch der *caminus Norimbergae* und der Handelsweg von Nürnberg über Leipzig nach Krakau.

Die Neuordnung der Verhältnisse in Italien in den frühen 1420er Jahren ermutigte Sigmund zu einem weiteren Versuch, den Handel mit Venedig zu unterbinden. Genua hatte sich den Mailänder Visconti am 2.11.1421 ergeben, die auch Venedig zum Abschluß eines zehnjähri-

⁴⁵ PREDELLI, *Libri commemoriali* (= Documenti 7), Nr. 223, S. 381f. Dieses Bündnis stellte sicherlich einen wichtigen Grund für das Zögern Friedrichs von Österreich dar, König Sigmund die geschuldete (vgl. Otto SCHIFF, *König Sigmunds italienische Politik bis zur Romfahrt (1410-1431)* = *Frankfurter historische Forschungen* 1, Frankfurt 1909, S. 71) und ausdrücklich erbetene Hilfe gegen Venedig zu leisten: RR F, f. 120^{rv} (RI 3282: 22.7.1418).

⁴⁶ Herbert KLEIN, *Kaiser Sigismunds Handelssperre gegen Venedig und die Salzburger Alpenstraße*, in: *Aus Verfassungs- und Landesgeschichte. Festschrift zum 70. Geburtstag von Theodor Mayer*, 2 Bde., Lindau/Konstanz 1955, Bd. 2, S. 322 mit Anm. 16.

⁴⁷ PREDELLI, *Libri commemoriali* (= Documenti 8), Nr. 37, S. 20.

⁴⁸ Ebenda, Nr. 33, S. 18f.

⁴⁹ Die Erlaubnis für Nürnberg scheint nicht überliefert zu sein, wird aber bei der Freigabe des Venedighandels zugunsten der Breslauer angeführt: STIEDA, *Hansisch-venezianische Handelsbeziehungen*, Nr. 32, S. 154f. Regest: RI 4520.

gen Bündnisses am 22.2.1422 bewegen konnten.⁵⁰ Filippo Maria war als Stadtherr nun stark an der Wirtschaftsförderung der ligurischen Stadt interessiert, insbesondere an der Umlenkung des deutschen Handelsverkehrs von Venedig nach Genua. Am 23.8.1422 gewährte er den deutschen Kaufleuten weitgehende Privilegien dort.⁵¹ Im folgenden Sommer stellte ein genuesischer Gesandter offenbar recht großzügige Vorrechte in Aussicht, worauf Sigmund am 16.8.1423 erneut seinen Untertanen den Venedighandel untersagte und Genua als Ersatz anpries.⁵² Aber auch diesmal wußte Nürnberg einen Ausweg. Bereits am 22.9.1423 schlug man Ulm gemeinsame Beratungen unter Einschluß der Städte des Bodenseebundes vor, um die Sperre zumindest für die Reichsstädte aufheben zu lassen.⁵³ Am 9.10.1423 konnte der Rat einen Gesandten instruieren, wie er die Nürnberger Einwände zu präsentieren habe.⁵⁴ Am 24.11.1423 teilte Nürnberg Ulm und Konstanz mit, daß Sigmund *uns und andern stetten die strass gen Venedy wider geoeffnet und erlawbt hat*.⁵⁵

So verlief auch Sigmunds dritter Versuch, den Venedighandel zu unterbinden, im Sande. In den nächsten Jahren sicherten sich die Venezianer durch eifrige Pflege der Beziehungen zu den nördlichen Nachbarn die Fernhandelswege. Am 1.11.1424 huldigte Graf Heinrich von Görz und Tirol – auch im Namen seines Bruders Meinhard – dem Dogen für die Lehen im Patriarchat Aquilea.⁵⁶ Daß der Doge am 13.9.1425 die Beschlagnahme etlicher Zuggpferde, die ein venezianischer Kaufgeselle in Deutschland (*partes Alemanie*) erworben hatte und über Österreich nach Venedig führen wollte, durch einen Kastellan des Herzogs von Österreich als *novitas* bezeichnete, wirft ein Licht auf den Stand der Handelsbeziehungen: Offenbar hatte niemand

⁵⁰ SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 81. Bündnis: PREDELLI, Libri commemoriali (= Documenti 8), Nr. 68, S. 31. Venedig ratifizierte das Abkommen am 27.2.1422 (ebenda, Nr. 69, S. 31) und Mailand am 8.3.1422 (ebenda, Nr. 70, S. 31).

⁵¹ SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 88.

⁵² RR H, f. 3^v-4^r; Regest: RI 5604.

⁵³ SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 334, S. 174.

⁵⁴ Ebenda, Nr. 335, S. 174f. Ulm hatte mittlerweile geantwortet, es wolle die Nürnberger Mitteilung vom 22.9.1423 (ebenda, Nr. 334, S. 174) *an ir freumd die stett irer vereining* zur Kenntnis bringen, ohne dabei jedoch Stellung zum Nürnberger Vorschlag zu nehmen.

⁵⁵ Ebenda, Nr. 336, S. 175. Ausschlaggebend für Sigmunds Entscheidung war wohl die Hüsstengefahr: SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 89.

⁵⁶ PREDELLI, Libri commemoriali (= Documenti 8), Nr. 170, S. 58f.

bis dahin mit Schwierigkeiten in Österreich gerechnet.⁵⁷ Daß dieser Vorfall den im großen und ganzen recht guten Handelsbeziehungen – und insbesondere dem Transithandel über die Alpen – keinen Abbruch tat, zeigt die Entscheidung des Senats am 29.1.1426,⁵⁸ englische und flämische Tücher, die auf dem Landweg nach Venedig gebracht wurden, einer Sperrfrist bis zum 1.3. des jeweiligen Jahres zu unterwerfen. Weit davon entfernt, unter einem Mangel an englischen Textilien infolge der Kontinentalsperre Sigmunds zu leiden, mußte Venedig Vorkehrungen treffen, die Erträge der Galeerenfahrer gegen ein Überangebot von englischen und flämischen Tüchern, die auf dem Landweg nach Venedig gelangten, abzusichern.

Das Umschwenken Venedigs auf die Seite der gegen Mailand kämpfenden Florentiner am 4.12.1425 bewog Sigmund, der zwar seit April mit Mailand und Venedig verhandelte, sich aber gegen die Übermacht der Liga der oberitalienischen Republiken absichern wollte, zum Abschluß eines Bündnisses mit Mailand am 6.7.1426 und zur Planung eines gemeinsamen, für Juli 1426 vorgesehenen Angriffs auf Venedig.⁵⁹ Obwohl sich die militärische Aktion verzögerte, schärfte Sigmund unverzüglich die Handelssperre gegen Venedig erneut ein. Die Koordinierung der verschiedenen Maßnahmen war beachtlich. Am 22.7.1426 wußte Filippo Maria von Mailand schon zu berichten, daß Herzog Friedrich von Österreich angewiesen worden sei, die Alpenpässe für den Venedigverkehr zu schließen und die Venezianer mitsamt ihren Handelsgütern zu arrestieren.⁶⁰ Sodann forderte der König die Eidgenossen am 25.7.1426 auf, den Warenverkehr mit Venedig zum 2.2.1427 einzustellen und statt dessen über Mailand mit Genua Handel zu treiben.⁶¹ Am folgenden Tag schickte Sigmund eine gleichlautende Aufforderung an Passau,⁶² und am 1.9.1426 untersagte

⁵⁷ SIMONSFELD, *Fondaco*, Bd. 1, Nr. 345, S. 180.

⁵⁸ THOMAS, *Capitolare*, cap. 242, S. 134-7. Regest: CSPVen Nr. 234, S. 62 (falsch datiert).

⁵⁹ SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 90-7. Bündnis mit Mailand: Wilhelm ALTMANN, *Urkundliche Beiträge zur Geschichte König Sigmunds*, in: *MIÖG* 18, 1897, Nr. 11, S. 602-4.

⁶⁰ Luigi OSIO, Hg., *Documenti diplomatici tratti dagli Archivi Milanese*, 3 Bde., Mailand 1864-77, Bd. 2, Nr. 134, S. 235-40.

⁶¹ RI 6697. Druck: Hermann von LIEBENAU, *Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gothardpasses, 1402-1450*, in: *Archiv für schweizerische Geschichte* 18, 1873, Nr. 78, S. 346-9.

⁶² RI 6698. Regest: Alexander ERHARD, *Regesten aus dem magistratischen Archiv zu Passau*, in: *Verhandlungen des historischen Vereins für Niederbayern* 15, 1870, Nr. 225, S. 77f. (mit falschem Datum).

er allen Reichsuntertanen den Venedighandel.⁶³ Schließlich teilte er Frankfurt und den Wetteraustädten mit, daß sein Verbot vom 18.8.1418 weiterhin bestehe und Herzog Friedrich von Österreich die Alpenpässe schließen werde. Daher sollten die Städte ihre Kaufleute veranlassen, die Handelsbeziehungen zur Serenissima zum 2.2.1427 abzubrechen.⁶⁴

Diesmal schien der Plan zu gelingen. Nürnberger und Friesacher Kaufleute beschwerten sich i.J. 1427 über die Beschlagnahme ihrer Waren,⁶⁵ und am 1.1.1428 dankte Sigmund Herzog Wilhelm von Oberbayern für seine Hilfe bei der Durchsetzung des Venedighandelsverbots.⁶⁶ Allerdings hatten Nürnberg und Ulm zu diesem Zeitpunkt bereits Verbindung aufgenommen, um bei Sigmund zu intervenieren.⁶⁷ Dies erwies sich als überflüssig, da der König am 8.9.1428 einen Waffenstillstand mit dem Dogen schloß und die Handelssperre bis Ende April 1429 somit hinfällig wurde.⁶⁸ Bereits am 29.11.1428 konnte der Nürnberger Rat Herzog Heinrich von Bayern-Landshut Briefe vorlegen, in denen Sigmund nicht nur den Venedigverkehr erlaubte, sondern den Herzog auch anwies, die Kaufleute zu fördern.⁶⁹ Ein Senatsdekret vom 6.3.1429 läßt erkennen, daß der Fondaco dei Tedeschi ausreichend mit Tüchern versorgt war, die auf dem Landweg nach Venedig transportiert worden waren.⁷⁰ Kurz vor Ablauf des Waffenstillstandes am 30.4.1429, womit die Handelssperre ipso jure wieder in Kraft trat, erbatene Augsburg, Ulm und die Städte des Bodenseebundes am 21.4.1429 mit Erfolg vom König die Erlaubnis, mit Venedig Handel treiben zu dürfen.⁷¹ Am 24.9.1429 erhielt Nürnberg ebenfalls eine entsprechende

⁶³ RR H, f. 134^v-135^r. Regest: RI 6728.

⁶⁴ Johann JANSSEN, Hg., Frankfurts Reichs-Correspondenz, nebst anderen verwandten Aktenstücken von 1376-1519, 2 Bde., Freiburg i.Br. 1863-72, Bd. 1, Nr. 637, S. 353.

⁶⁵ Nürnberger Beschwerde: SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 348, S. 182. Vgl. aber RR H, f. 143^v-144^r; Regest: RI 6900, SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 366, S. 196f. Freisacher Klage: KLEIN, Handelssperre, S. 321 Anm. 13.

⁶⁶ RI 7010. Anlaß: KLEIN, Handelssperre, S. 325 mit Anm. 29.

⁶⁷ Vgl. SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 350, S. 183f. (26.9.1427)

⁶⁸ SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 123.

⁶⁹ SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 352, S. 185.

⁷⁰ THOMAS, Capitolare, cap. 246, S. 139-41.

⁷¹ Konstanz (auch für die Städte des Bodenseebunds): RR J, f. 25^r (Regest: RI 7239; vgl. RI 7362); Augsburg: RR J, f. 25^r (Regest: RI 7240); Ulm: RR J, f. 25^r (Regest: RI 7241).

Zusicherung, in der Sigmund beiläufig erwähnt, daß der Venedighandel nunmehr allen Reichsuntertanen erlaubt sei.⁷²

Allem Anschein nach war der Warenaustausch mit Venedig nun allgemein und unbefristet zugelassen, zumal Sigmund seine früheren Verbote ausdrücklich widerrief. Die Erlaubnis des Venedighandels für Augsburg, Ulm und die Städte des Bodenseebundes galt zwar nur so lang, bis wir das nit widerrufen und euch dorumb anders schreiben werden,⁷³ aber diese Einschränkung entfiel beim Mandat zugunsten Nürnbergs. Freilich ist ein erneuter Kurswechsel der königlichen Politik im Frühjahr zu erkennen.⁷⁴ Am 28.3.1430 begann Sigmund nach fast vierjähriger Pause, Kaperbriefe gegen die Venezianer auszustellen.⁷⁵ Zudem schmiedete er Pläne, aragonesische und kastilische Auslieger für einen Seekrieg gegen Venedig zu gewinnen.⁷⁶ Allerdings gab es m.W. kein weiteres Handelsverbot. Auf welcher rechtlichen Basis die Beschlagnahmen erfolgten,⁷⁷ ist nicht zu klären.

Fest steht jedoch, daß die venezianische Wirtschaft in diesen Jahren immensen Schaden erlitt. Hierfür macht von Stromer Sigmunds Kontinentalsperre verantwortlich.⁷⁸ Es ist sicherlich nicht zu bestreiten, daß die Bedrohung durch genuesische Auslieger und die Verwendung venezianischer Handelsschiffe für Kriegszwecke sowohl in der Seeschlacht bei Portofino (August 1431) als auch bei der versuchten Eroberung von Chios (Herbst 1431-18.1.1432) den Ausfall der 'flämischen' Galeeren in diesen Jahren verursachten.⁷⁹ Weil zudem die Koggenfahrten von Venedig nach Flandern und England ausfielen, konnte englisches Tuch nur noch auf dem Landweg nach Venedig ge-

⁷² RI 7455; Druck: SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 359, S. 191f. Vgl. RI 7362 (10.8.1429).

⁷³ RR J, f. 25^r.

⁷⁴ Der Anlaß war vielleicht das Scheitern der Verhandlungen mit Venedig: SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 134. Vgl. aber II.6.3.

⁷⁵ Der zuletzt ausgestellte Kaperbrief datierte vom 1.9.1426: RR H, f. 130^r; RI 6730.

⁷⁶ OSIO, Documenti, Bd. 2, Nr. 349, S. 475-7 (9.12.1430).

⁷⁷ Beispiele: SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 377, S. 204 (22.10.1431), Nr. 379, S. 206 (7.11.1431) und Nr. 384, S. 209 (20.2.1432).

⁷⁸ VON STROMER, Kontinentalsperre, S. 67ff.

⁷⁹ Allgemein zum zweiten Mailändischen Krieg: Nino VALERI, L'Italia nell'età dei principi dal 1343 al 1516 = Storia d'Italia 5, Mailand 1949, S. 445-61; SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 138ff.; ARGENTI, Occupation of Chios, Bd. 1, S. 174-88. Zu den venezianischen Galeerenfahrten s. TENENTI und VIVANTI, Galères marchandes, Kartenbeilage. Für die Perspektive eines venezianischen Kaufmanns s. Frederic C. LANE, Andrea Barbarigo, Merchant of Venice, 1418-1449, Baltimore 1944, S. 58-74.

langen.⁸⁰ Venezianer, die englische Textilien erwerben wollten, mußten dies mit Hilfe deutscher Firmen tun, die sich auf den Transithandel zwischen Brügge und der Serenissima spezialisiert hatten.⁸¹ Somit lagen ideale Voraussetzungen für eine effektive Kontinentalsperre vor. Als Sigmund in den Jahren 1431 und 1432 Repressalienbriefe an Deutsche ausstellte,⁸² konnten die Venezianer den Handel mit Nordeuropa nur noch über süddeutsche Strohmänner aufrechterhalten, was nicht immer unentdeckt blieb.⁸³ Englisches Tuch war in Venedig kaum noch aufzutreiben,⁸⁴ bis die Venezianer nach Abschluß des Friedens von Ferrara am 7.4.1433 die Galeerenfahrten in die nördlichen Meere wieder aufnahmen.

Allerdings stellt sich die Frage, ob das englische Tuch gerade deswegen in Venedig knapp wurde, weil die königlichen Pläne erfolgreich waren. Sigmund hat zwar Repressalienbriefe vor Ausbruch des Krieges in Italien ausgestellt, ergriff aber erst unmittelbar vor der ersten Schlacht Partei in den italienischen Auseinandersetzungen.⁸⁵ Da

⁸⁰ Frederic C. LANE, The Merchant Marine of the Venetian Republic, in: ders., Venice and History, S. 148f.

⁸¹ Z.B. die Firma Keller aus Memmingen: LANE, Barbarigo, S. 68. Zum Transport englischer Tücher von Brügge nach Venedig in diesen Jahren: SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 386, S. 209-11: 'serges', *loesti* ['Western'-Tücher] und *bastardi* waren allesamt bekannte englische Tuchsarten. Handel von Venedig nach Brügge: LANE, Barbarigo, S. 66-71; SIMONSFELD, Fondaco, Bd. 1, Nr. 393, S. 215f.; 395-6, S. 216f.; 399-400, S. 218-20; 405-6, S. 221f.; 408, S. 223f.; Georg Martin THOMAS, Beiträge aus dem Ulmer Archiv zur Geschichte des Handelsverkehrs zwischen Venedig und der deutschen Nation, in: SB d. kgl. bay. Akad. d. Wiss., phil.-philol. Kl. 1, 1869, Nr. 6-11, S. 288-96.

⁸² Sigmund bevorzugte dabei insbesondere Mitglieder der Rittergesellschaft mit St. Jörgenschild, z.B. Ulrich Rolle von Königseck und Heinrich von Stöffeln, die am 1.7.1432 einen Repressalienbrief erhielten (RI 9194; RR J, f. 194^r): Hermann MAU, Die Rittergesellschaften mit St. Jörgenschild in Schwaben. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Einungsbewegung im 15. Jahrhundert, Bd. 1: Politische Geschichte 1406-1437 = Darstellungen aus der Württembergischen Geschichte 33, Stuttgart 1941, S. 34 und 206.

⁸³ LANE, Barbarigo, S. 73f. Heinrich von Stöffeln überfiel einen venezianischen Handelszug, der von einem Kölner namens Gerhard von Venedig nach Brügge geführt wurde: vgl. VON STROMER, Kontinentalsperre, S. 68.

⁸⁴ LANE, Barbarigo, S. 68-75.

⁸⁵ Das Bündnis mit Mailand kam am 5.2.1431 zustande, und die erste militärische Auseinandersetzung fand am 16.3.1431 statt. Obwohl Sigmunds Bündnis mit Mailand nicht überliefert zu sein scheint, ist es inhaltlich aus zwei Entwürfen (RTA 10.51-2, S. 90-3) und drei Briefen über die Verhandlungen (Osio, Documenti, Bd. 3, Nr. 1-3, S. 1-

Sigmund sich erst mit Mailand verbündete, als in Italien die Fronten geklärt und die Kriegsvorbereitungen weit gediehen waren, ist es sehr wahrscheinlich, daß der Mailänder Herzog den König, der sich zu dieser Zeit primär für den Romzug und nur sekundär für einen Angriff auf Venedig interessierte,⁸⁶ in letzter Sekunde für seine Zwecke einzspannen konnte. Ihm kam dabei sehr gelegen, daß Sigmund die Kampfhandlungen durch Repressalienbriefe von Reichs wegen legitimierte.⁸⁷

Die Venezianer befanden sich allmählich in einer ausweglosen Situation. Es ist daher verständlich, daß der Friedensschluß mit Mailand (7.4.1433 in Ferrara) und der Waffenstillstand mit Sigmund (4.6.1433 in Rom)⁸⁸ rasch aufeinanderfolgten. Bereits am 19.2.1434 erwies es sich als erforderlich, die offenbar massenhaft auf dem Landweg nach Venedig fließenden Importe englischer und flämischer Tücher erneut einer Sperrfrist zu unterwerfen.⁸⁹

Kehren wir zu unserer Ausgangsfrage zurück: Hatte Sigmunds Kontinentalsperre Auswirkungen auf die Kölner Tuchexporte? Das Verbot des Venedighandels kann allenfalls in den Jahren 1412/3, 1417/8, 1427/8, 1431/2 und 1432/3 effektiv gewesen sein. Tabelle 5 zeigt jedoch, daß die Kölner Ausfuhren in all diesen Jahren – mit Ausnahme von 1431/2 – gegenüber dem jeweiligen Vorjahr gestiegen sind. Nicht einmal den Abfall d.J. 10 Heinrich VI. (1431/2) kann man als Beleg für die These werten, Sigmunds Kontinentalsperre habe einen Rückgang des Kölner Englandhandels verursacht, denn dieser begann drei Jahre früher (1428/9), gerade als Sigmund Nürnberg, Augsburg, Ulm und den Städten des Bodenseebundes den Venedighandel erlaubt hatte. Der Wirtschaftskrieg gegen Venedig blieb ohne Wirkung auf die Kölner Tuchexporte.

Der Rückgang der Kölner Tuchexporte in den Jahren 8-11 Heinrich VI. (1429/30-1432/3) liegt demnach im offiziösen Kaperkrieg der holländischen und seeländischen Städte, die seit dem Vertrag von Delft

4) hinlänglich bekannt. Hierzu s.a. RTA 10, S. 23f. Vgl. auch SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 138.

⁸⁶ Zu Sigmunds Absichten: ebenda, S. 134ff.

⁸⁷ In diesem Zusammenhang ist es aufschlußreich, daß Hugo von Splan, dem Sigmund am 28.3.1430 einen Repressalienbrief ausstellte, im November 1430 Filippo Maria bat, ihm genuesische Galeeren zur Verfügung zu stellen: Osio, Documenti, Bd. 2, Nr. 345, S. 473.

⁸⁸ RR K, f. 1^v. Druck: Monumenta spectantia historiam slavorum meridionalium, Bd. 21: 1423-1452, Zagreb 1890, S. 57f. Regest: RI 9478.

⁸⁹ THOMAS, Capitolare, cap. 256, S. 150f.

(3.7.1428) dem Herzog von Burgund unterstanden, begründet. Seit Ausbruch des wendisch-dänischen Krieges war es wiederholt zu Konflikten mit diesen Städten gekommen, die allen Warnungen zum Trotz mit den drei nordischen Reichen Handel trieben.⁹⁰ Die Kaperung holländischer Schiffe durch wendische Auslieger veranlaßte Herzog Philipp im Herbst 1427, einen Arrestbefehl auszustellen, den er aber auf Intervention städtischer Gesandte widerrief,⁹¹ wodurch der freie Verkehr bis zum 1.5.1428 gesichert war. Im Sommer 1428 wurde die Lage jedoch gespannter. Am 5.6.1428 wußte Köln zu berichten, daß etliche holländische und seeländische Städte – darunter Zierikzee – mit Erlaubnis der Herzogin Jakobäa Kaperbriefe gegen die Hansestädte ausgestellt hätten.⁹² Am 2.8.1428 teilte dann Zierikzee Lübeck mit, daß es nicht bereit sei, Garantien für die Sicherheit der Lübecker in Holland abzugeben, zumal Lübeck die Sicherheit der Holländer in der Ostsee nicht gewährleiste.⁹³ Am 14.10.1428 verlängerte Herzog Philipp, seit dem Vertrag von Delft (3.7.1428) effektiver Herrscher von Seeland und Holland, den Hamburgern zum letzten Mal das Geleit und verlangte direkte Verhandlungen mit Lübeck, die allerdings nicht zustande kamen.⁹⁴ Daraufhin kündigte der Herr von Veere am 26.5.1429 nicht nur den Hamburgern, sondern allen Hansen das Geleit in Seeland auf, worauf Hamburg den eigenen Kaufleuten den Handel mit Holland und Seeland untersagte.⁹⁵ Schließlich erteilte Herzog Philipp am 31.8.1430 Zierikzee Kaperbriefe gegen die wendi-

⁹⁰ Warnungen: HR 1.8.106-8, S. 75f. (19.11.1426). Leidens ablehnende Antwort (HR 1.8.116, S. 78) bewog die wendischen Städte offensichtlich dazu, Lübeck am 3.8.1427 zu beauftragen, die holländischen und flämischen Städte erneut vor dem Verkehr mit den Reichen König Erichs zu warnen: HR 1.8.238 § 4, S. 178f.

⁹¹ Arrestbefehl: HR 1.8.310-1, S. 211f. und HUB 6.685, S. 384. Lübecker, Hamburger und Lüneburger Gesandte erreichten am 23.11.1427 die Zusicherung des freien Verkehrs bis zum 1.5.1428: HR 1.8.312-3, S. 212-4. Verlängerung des Geleits für Hamburg bis zum 17.9.1428: HR 1.8.547, S. 359 (4.5.1428).

⁹² HR 1.8.549, S. 359f.

⁹³ HR 1.8.551, S. 360.

⁹⁴ HR 1.8, S. 359 Anm. 1; HR 1.8.548, S. 359; 567, S. 369f.

⁹⁵ Geleitsaufkündigung: HUB 6.788, S. 447. Der Herr von Veere behauptete zwar am 24.6.1429 (HUB 6.792, S. 449), sich nur an denen schadlos halten zu wollen, die seinen Untertanen Schaden zugefügt hätten (d.h. an den wendischen Städten), aber nicht nur die Hamburger (HR 1.8.712 § 24, S. 462), sondern auch neutrale Hansekaufleute mußten in den nächsten Jahren Verluste beklagen: HUB 6.968, S. 537 (18.10.1431); 1058, S. 589 (21.1.1433); KUSKE 1.751, S. 256f.; 814, S. 281f. (8.3.1431).

schen Städte.⁹⁶ Obwohl der Kaperkrieg erst am 10.5.1435 beigelegt werden konnte, begann sich die Lage zu entspannen, als Philipp von Burgund allen mit Middelburg Handel treibenden Kaufleuten am 29.4.1433 Geleit gewährte.⁹⁷

Nun ist es offensichtlich, daß sich die seit 7 Heinrich VI. (1428/9) spürbaren und im folgenden Jahr akuten Spannungen zwischen den wendischen und den holländischen sowie seeländischen Städten negativ auf die Kölner Tuchexporte auswirken mußten. Holländische und seeländische Auslieger, die keineswegs säuberlich zwischen wendischem und Kölner Gut unterschieden, blockierten die Zufahrten zu den Brabanter und Frankfurter Messen. Zudem transportierten die Kölner Englandfahrer ihre Waren vorzugsweise in seeländischen Schiffen (Anhang 4), die ihnen jedoch nach 1428 nicht mehr zur Verfügung standen. Erst mit der Garantie des Geleits nach Middelburg, einem der wichtigsten Vorhäfen von Antwerpen, konnte sich der Kölner Tuchexport erholen.

II.6.2.1: VENEZIANISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE IV

Die Venezianer konnten ihre Tuchausfahrten alles in allem kräftig steigern (III: Ø 5954; IV: Ø 7063), obwohl sie zwei Rückschläge (2 Heinrich VI.: 1423/4 und 10-11 Heinrich VI.: 1431/2-1432/3) verkraften mußten.

Da die unterdurchschnittlichen Tuchexporte i.J. 2 Heinrich VI. (2636) zwischen zwei außerordentlich guten Jahren (1 Heinrich VI.: 12.923; 3 Heinrich VI.: 10.137) liegen, ist zu vermuten, daß der Abfall buchungs-technische Gründe hatte. Dies war in der Tat so, wie die Bewegungen der venezianischen Handelsflotten zeigen. Die vier 'flämischen' Galeeren, die am 30.12.1421 versteigert wurden, verließen Venedig erst am 4.4.1422 und waren am 28.7. noch nicht in Brügge angekommen. Am 6.10. wurde allerdings von dort gemeldet, daß sie für die Rückfahrt seeklar waren.⁹⁸ Nun wissen wir, daß der Senat dem Kapitän der Galeeren vorschrieb, über Brügge nach Sandwich zu fahren, um dort die Ankunft der Londoner Galeeren ab-

⁹⁶ HR 1.8.804, S. 514f.

⁹⁷ Geleitbrief: HUB 6.1076, S. 600f. Ende des Kaperkrieges: HR 2.1.399, S. 342-5.

⁹⁸ Versteigerung: CSPVen Nr. 230, S. 62; Léon DOREZ, Hg. u. Übers., *Chronique d'Antonio Morosini. Extraits relatifs à l'histoire de France*, 4 Bde., Paris 1898-1902 [hernach: Morosini-Chronik], Bd. 2, S. 216. Abfahrt: ebenda. Nachricht aus Brügge: ebenda, S. 218 mit Anm. 1. Rückfahrtsmeldung: ebenda, S. 224.

zuwarten und mit der gesamten Flotte die Rückreise anzutreten.⁹⁹ Tatsächlich wurden die zwei Londoner Galeeren am 21.10.1422 vom Zoll abgefertigt. Weil sämtliche englischen Zollabrechnungen mit dem Tode Heinrichs V. am 31.8.1422 abgebrochen wurden und die nächste Abrechnungsperiode vom 1.9.1422 bis zum 29.9.1423 (1 Heinrich VI.) lief, müssen die Tücher, die die Venezianer mit diesen Galeeren transportierten, im Abrechnungsjahr 1 Heinrich VI. verzollt worden sein.¹⁰⁰ In dieser Abrechnungsperiode sind ebenfalls die Laken enthalten, die mit der nächsten Flotte von London nach Venedig gebracht wurden. Obwohl diese Galeeren Sandwich erst am 3.10.1423,¹⁰¹ also in den ersten Tagen d.J. 2 Heinrich VI. (1423/4), verließen, müssen die Tücher noch i.J. 1 Heinrich VI. verzollt worden sein. Die Londoner Zollakte beweist, daß die Venezianer ihre Laken am 14.9.1423 verzollt haben.¹⁰² Es gibt gute Gründe für die Vermutung, daß auch in Sandwich die Zollabfertigung der venezianischen Tuchexporte noch im alten Jahr erfolgte. Die Abrechnung des 'Bailiffs'¹⁰³ zeigt eindeutig, daß eine venezianische Flotte zu Beginn des Jahres 1422/3 absegelte und daß eine andere um die Jahresmitte einlief und gegen Ende des Jahres die Stadt wieder verließ. Es muß sich hierbei um die Galeeren handeln, die am 30.12.1421 und 4.12.1422 versteigert wurden. Daher enthalten die Statistiken für den Tuchexport der sonstigen Ausländer über London und Sandwich i.J. 1 Heinrich VI. (1.9.1422-29.9.1423) die Ausfuhren, die mit zwei Galeerenflotten nach Venedig transportiert wurden.

Die nächste Versteigerung von Galeeren für die Fahrt in die nördlichen Meere verzögerte sich bis zum 14.2.1424. Die Schiffe legten erst am 27.4.1424 ab, und die Rückfahrt wurde – bedingt durch den Tod

⁹⁹ Z.B. CSPVen Nr. 225, S. 61.

¹⁰⁰ Zollabfertigung: PRO, E122/76/2 m 2d. Die hier erwähnten *patroni* Johannes Gratenegge und Andreas de Ledge sind identisch mit Giovanni Gradenigo und Andrea de Lecce, die die für London bestimmten Galeeren ersteigerten: Morosini-Chronik, Bd. 2, S. 216f. Ankunft in Venedig am 15.3.1423: ebenda, S. 244.

¹⁰¹ Versteigerung am 4.12.1422: CSPVen Nr. 231, S. 62; Morosini-Chronik, Bd. 2, S. 232. Abfahrt aus Sandwich: ebenda, S. 260.

¹⁰² PRO, E122/161/1 f. 27^r und 30^r. Dieser Tag fällt zwar in das Regierungsjahr 2 Heinrich VI. (1.9.1423-31.8.1424), aber in das erste Exchequerjahr des neuen Königs. Die *patroni*, die die Zollakte nennt (Petrus Michell und Bernardus Corner), ersteigerten die Londoner Galeeren: Morosini-Chronik, Bd. 2, S. 232f.

¹⁰³ PRO, SC6/895/8. Die Abrechnung ist chronologisch geordnet.

des Kapitäns in Brügge am 10.9.1424¹⁰⁴ – verspätet angetreten. Es ist also höchst wahrscheinlich, daß die Tücher auf diesen Galeeren erst i.J. 3 Heinrich VI. (29.9.1424-29.9.1425) verzollt wurden. Somit enthalten die Tuchexportstatistiken für das Jahr 3 Heinrich VI. ebenfalls die Ausfuhren von zwei Galeerenflotten.¹⁰⁵ I.J. 2 Heinrich VI. (1423/4) wurden somit aus buchungstechnischen Gründen keine venezianischen Tuchexporte verzollt.

Die schlechten Ergebnisse der Jahre 10 und 11 Heinrich VI. (1431/2 und 1432/3) sind ebenfalls leicht zu erklären. Allerdings muß man zunächst feststellen, ob der schlagartige Rückgang der venezianischen Tuchexporte mit Sigmunds Kontinentalsperre zusammenhängt. Schließlich begann das Reichsoberhaupt am 28.3.1430 erneut, Repressalienbriefe gegen die Venezianer auszustellen,¹⁰⁶ und der Schluß liegt verlockend nahe, daß es die Bedrohung von den im Auftrag des Reiches tätigen Ausliegern war, die diesen Abfall verursachte. Dies ist aber nicht der Fall. Zwar berichtete der Kapitän der venezianischen Galeeren, die am 4.12.1429 von Plymouth aus die Rückreise antraten, bei der Ankunft in Venedig am 25.2.1430, daß 70 Schiffe des 'Königs von Spanien' (wohl in der Bucht von Biskaya) auslagen,¹⁰⁷ aber der einzige bekannte Angriff auf venezianische Galeeren kann nicht von Inhabern königlicher Repressalienbriefe aus-

¹⁰⁴ Versteigerung: CSPVen Nr. 232, S. 62; Morosini-Chronik, Bd. 2, S. 268. Abfahrt aus Venedig: ebenda, S. 270. Verzögerung der Rückfahrt: ebenda, S. 286.

¹⁰⁵ Hierbei handelt es sich um die am 14.2.1424 bzw. 5.2.1425 versteigerten Galeeren. Es gibt gute Gründe anzunehmen, daß letztere London noch vor dem 29.9.1425 verließen. Die Venezianer gewährten nämlich Heinrich VI. am 4.6.1425 ein Darlehen in Höhe von 500 Mark (£333 6s 8d): CPR 1422-9, S. 283. Dies steht offensichtlich in Zusammenhang mit der Ausstellung eines Geleitbriefs zugunsten der venezianischen Englandfahrer elf Tage später: DKR 48, S. 242. Weil die 'flämischen' Galeeren erst im März 1425 aus Venedig segelten (Morosini-Chronik, Bd. 2, S. 290), ist der 4.6.1425 wohl das Datum der Ankunft in London.

¹⁰⁶ Am 28.3.1430 erhielt Hugo von Splan alias von Villafranca del Panades (in Aragon, ca. 40 km westlich von Barcelona) einen Repressalienbrief: RR J, f. 68^r; Regest: RI 7661. Ein weiterer wurde für Petrus Augusta aus Palermo am 3.5.1430 ausgestellt: RR J, f. 69^r; Regest: RI 7683. Beide waren aragonesische Untertanen. Zu Petrus Augusta vgl. das Empfehlungsschreiben des Mailänder Herzogs vom 1.4.1430 (Osio, Documenti, Bd. 2, Nr. 317, S. 446), woraus hervorgeht, daß Augusta bereit war, auf eigene Kosten eine Flotte gegen die Venezianer auszurüsten. Hugo von Villafranca aber benötigte Schiffe, wie Sigmund dem Visconti-Herzog mitteilte, der Hugo von Villafranca vor dem 3.11.1430 zum Oberbefehlshaber der genuesischen Seestreitkräfte ernannt hatte: ebenda, Nr. 345, S. 473.

¹⁰⁷ Morosini-Chronik, Bd. 3, S. 258-61.

geführt worden sein. I.J. 1430 ergingen Sigmunds Ermächtigungen ausschließlich an Untertanen der Krone Aragons, aber die Schiffe und Galeeren *de Spagnuoli*, die die fünf 'flämischen' Galeeren 'im spanischen Meer' am 4.8.1430 aufbrachten, interessierten sich lediglich dafür, ob 'katalonische [d.h. aragonesische] oder sizilianische' Güter an Bord waren.¹⁰⁸ Dies hätte aber nur kastilische Auslieger interessiert. Der eigentliche Grund für die Verunsicherung der Schifffahrt in iberischen Gewässern in den Jahren 1429-30 war der Krieg zwischen Aragon und Kastilien, der in der zweiten Hälfte d.J. 1429 ausbrach und mit dem Waffenstillstand von Osma am 25.7.1430 endete.¹⁰⁹ Sigmunds Repressalienbriefe muß man im Kontext dieser Auseinandersetzung sehen. Es ist signifikant, daß es zwei aragonesische Untertanen waren, die um Repressalienbriefe nachsuchten, und daß der Herzog von Mailand beide Gesuche nachdrücklich befürwortete, zumal er im Begriff war, die Partei Aragons im Konflikt mit Kastilien zu ergreifen.¹¹⁰ Sigmund hat seine venezianische Politik also nicht aus freien Stücken geändert.¹¹¹ Die Initiative muß vielmehr vom Mailänder Herzog ausgegangen sein, dessen Gesandte die Ausstellung von Repressalienbriefen an Aragonesen als kosten- und risikolose Möglichkeit schilderten, den gemeinsamen venezianischen Feind zu schwächen.¹¹² Dabei dachte Filippo Maria eher an eine Stärkung Aragons gegenüber Kastilien.¹¹³ Dies erklärt, warum der Mailänder Herzog Sigmunds Vorschlag, neben Aragon auch Kastilien für den Kaperkrieg gegen Venedig zu gewinnen, ablehnte.¹¹⁴

Freilich befürchteten die Venezianer – insbesondere nach dem Waffenstillstand von Osma (25.7.1430) – gerade ein solches Zusammengehen der beiden iberischen Mächte. Die Nachricht vom

¹⁰⁸ Ebenda, S. 312f.

¹⁰⁹ Ebenda, S. 258-61 mit Anm. 1, S. 260. Der Waffenstillstand von Osma war auf fünf Jahre befristet. Der Kapitän der 'flämischen' Galeeren hatte den Krieg zwischen Aragon und Kastilien in seinem Bericht erwähnt: ebenda, S. 258-61.

¹¹⁰ Filippo Marias Befürwortung der Gesuche: Osio, Documenti, Bd. 2, Nr. 317, S. 446. Bündnisverhandlungen zwischen Mailand und Aragon: ebenda, Nr. 349, S. 475-7 (9.12.1430).

¹¹¹ Wie SCHIFF, Sigmunds italienische Politik, S. 134, meint.

¹¹² Osio, Documenti, Bd. 2, Nr. 317, S. 446.

¹¹³ Ebenda, Bd. 2, Nr. 349, S. 475-7. Es fällt auf, daß Filippo Marias Instruktionen an Giacomo da Iseo (ebenda, Nr. 317, S. 446) die Venezianer nicht nennen, sondern den Gesandten lediglich anweisen, Repressalienbriefe für Petrus Augusta zu erwirken, damit dieser 'unsere und des Reiches Feinde' angreifen könne.

¹¹⁴ Osio, Documenti, Bd. 2, Nr. 349, S. 475-7.

Überfall auf die Staatsgaleeren in der Bucht von Biskaya am 4.8.1430, die Venedig am 6.9. erreichte,¹¹⁵ bewog den Senat dazu, dem Kapitän der 'flämischen' Galeeren mitzuteilen, daß eine genuesische Flotte, die offenbar dem Befehl des Aragonesen Hugo von Villafranca unterstand, augenblicklich ausgerüstet werde. Deshalb solle er besondere Sicherheitsvorkehrungen für die Rückreise treffen, zumal die Könige von Kastilien und Aragon nach Abschluß des Waffenstillstandes nunmehr auf Kosten ihrer Nachbarn zu leben gedachten.¹¹⁶

An diesem Punkt greifen der gerade beendete Konflikt zwischen Aragon und Kastilien und der zweite Mailändische Krieg zwischen Venedig-Florenz-Rom und Mailand-Neapel-Aragon ineinander über. Filippo Maria hatte Aragon bereits als Verbündeten gewonnen. Eine genuesische Flotte, die Hugo von Villafranca unterstand, wurde im Herbst 1430 ausgerüstet. Petrus Augusta aus Palermo, der ebenfalls königliche Repressalienbriefe erhalten hatte, machte die sizilianischen Gewässer für venezianische Schiffe unsicher. Als der zweite Mailändische Krieg im März 1431 ausbrach, mußte der Senat diese Tatsachen in Betracht ziehen. Folglich befahl man dem Kapitän der 'flämischen' Galeeren im Frühjahr 1431, Sizilien zu meiden, um der Bedrohung durch feindliche Schiffe zu entgehen.¹¹⁷ Nachdem die Galeeren im April Venedig unversehrt erreicht hatten, stellte der Senat die Fahrten in die nördlichen Meere bis zum Ende des Krieges mit Mailand ein. Die letzte venezianische Flotte verließ England nach dem 27.10.1430, und vor dem 29.9.1433 legte keine venezianische Galeere mehr in London an.¹¹⁸ Infolgedessen fielen die Tuchexporte der sonstigen Ausländer über London und Sandwich in den Jahren 10 und 11 Heinrich VI. (1431/2 und 1432/3) massiv ab.

II.6.2.2: GENUESISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE IV

Nach Abschluß des Friedens- und Handelsvertrags mit England am 29.5.1421 erholte sich der genuesische Englandhandel rasch, was sich

¹¹⁵ Morosini-Chronik, Bd. 2, S. 312f.

¹¹⁶ CSPVen Nr. 243, S. 63 (28.10.1430). Am 3.11.1430 teilte der Herzog von Mailand Sigmund mit, daß er Hugo von Villafranca zum Befehlshaber der genuesischen Flotte ernannt habe: OSIO, Documenti, Bd. 2, Nr. 345, S. 473.

¹¹⁷ LANE, Barbarigo, S. 58.

¹¹⁸ Die Morosini-Chronik, Bd. 2, S. 314f., berichtet, daß die Galeeren am 27.10.1430 noch in England waren. Erst am 24.5.1433 verließen sie die Serenissima in Richtung Flandern: ebenda, Bd. 3, S. 374-7. Die Londoner Zollakte für das Jahr 11 Heinrich VI. (1432/3: PRO, E122/203/1) verzeichnet keine venezianischen Schiffe.

auch in den Tuchexportziffern für Southampton, den Handelsschwerpunkt der genuesischen Englandfahrer, widerspiegelt (Tabelle 5).¹¹⁹ Offenbar wirkte sich die Tatsache, daß die Handelswaren der genuesischen England- und Flandernfahrer einer Umsatzsteuer von 1% *ad valorem* unterworfen waren, um die vertraglich vereinbarte Entschädigung (£6000 zahlbar innerhalb von 6 Jahren) aufzubringen,¹²⁰ nicht negativ aus. Nicht einmal der zweite Mailändische Krieg (1431-3) schadete ihrem Englandhandel, obwohl die genuesische Regierung am 3.11.1431 die sofortige Rückkehr aller Schiffe anordnete, die sich in flämischen Gewässern aufhielten.¹²¹ Gerade i.J. 10 Heinrich VI. (1431/2) profitierten die Genuesen nämlich vom Ausfall der venezianischen Galeerenfahrten nach England und dominierten den Tuchexport über die Stadt Sandwich, die normalerweise eine venezianische Hochburg war. Die Anordnung von Konvoifahrten zwischen Genua und Southampton am 19.6.1433,¹²² also nach dem Frieden von Ferrara (7.4.1433), scheint daher eine reine Vorsichtsmaßnahme gewesen zu sein und ist nicht als Reaktion auf eine konkrete Bedrohung zu interpretieren. Der genuesische Tuchexport über Southampton expandierte unaufhörlich während der vierten Phase.

II.6.3: ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE IV

Der englische Tuchexport profitierte nicht nur von der Befriedung weiter Teile Nordeuropas, sondern auch von einer Senkung der Handelsabgaben. Nur in sechs von insgesamt 15 Jahre von Phase IV hatten einheimische Kaufleute Poundage auf ihre Tuchausfuhren zu entrichten.¹²³ Die Einführung gestaffelter Poundage-Sätze ab dem 12.1.1431 (9 Heinrich VI.) gewährte ihnen einen weiteren Wettbewerbsvorteil. Bis zum 11.11.1434 (13 Heinrich VI.) mußten die Ausländer generell 18d/£ entrichten, wohingegen der Tarif für Engländer – sofern ihre Handelswaren überhaupt Poundage-pflichtig

¹¹⁹ Handelsvertrag: Foedera (H) 4/4, S. 28-30.

¹²⁰ DESIMONI und BELGRANO, Documenti, Nr. 7, S. 390 (11.8.1421).

¹²¹ Ebenda, Nr. 20, S. 395.

¹²² Ebenda, Nr. 24, S. 396f. Hierzu vgl. auch RUDDOCK, Italian Merchants, S. 61f.

¹²³ Poundage-Pflicht für einheimische Tuchausfuhren: 29.9.1421-1.9.1422; 1.8.1425-11.11.1426; 8.12.1429-13.1.1431; und 8.12.1433 (nur für Exporte in italienischen Galeeren) bzw. 13.1.1434-29.9.1436.

waren – lediglich 12d/£ betrug.¹²⁴ Der Kostenvorteil in Höhe von 5% bzw. 7,5% *ad valorem* mußte den einheimischen Tuchexport befähigen. Freilich beeinflussten auch andere Faktoren die Tuchausfuhren der Engländer in Phase IV, so daß es sich empfiehlt, auch hier die Exporte getrennt nach Zielmärkten zu untersuchen.

II.6.3.1: ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEREGION IN PHASE IV

Die Tuchexporte der einheimischen Ostseefahrer stiegen stark an (III: Ø 3487; IV: Ø 5450). Den geringsten Zuwachs verzeichneten die Yarmouth-Hamburgfahrer, während die Bostoner Bergenfahrer und die Huller Preußenfahrer ihre Ausfuhren jeweils fast verdoppeln konnten. Allein die Lynner Exporte gingen zurück.

Tabelle 8: Einheimische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase IV

Jahr	Boston	Hull	Lynn	Yarmouth	Summe
9H5: 1421/2	233	1829	1210	776	4048
1H6: 1422/3	497	2598	1589	1183	5867
2H6: 1423/4	772	2802	2014	1193	6781
3H6: 1424/5	809	3101	1879	842	6631
4H6: 1425/6	606	3005	1908	770	6289
5H6: 1426/7	585	2242	538	491	3856
6H6: 1427/8	831	2986	2012	492	6321
7H6: 1428/9	1686	6505	1002	434	9627
8H6: 1429/0	1650	3122	1006	381	6159
9H6: 1430/1	384	2935	624	591	4534
10H6: 1431/2	697	3077	430	806	5010
11H6: 1432/3	394	3535	559	953	5441
12H6: 1433/4	507	2891	1775	726	5899
13H6: 1434/5	651	1140	874	1005	3670
14H6: 1435/6	96	828	569	118	1611
Ø (III)	327	1514	1517	553	3487
Ø (IV)	693	2840	1199	717	5450

Die Bostoner, die Tuch nach Bergen in Norwegen exportierten, profitierten zwischen dem 1.9.1422 (1 Heinrich VI.) und dem 1.8.1425 (3 Heinrich VI.) von der Poundage-Befreiung für einheimische Kaufleute. Als jedoch das Parlament die Erhebung von Poundage ab dem 1.8.1425 auch von einheimischen Handelswaren bewilligte, gingen

¹²⁴ Besonders die Hansekaufleute protestierten heftig gegen die unterschiedlichen Poundage-Sätze, konnten aber nur erreichen, daß der Kronrat ihnen erlaubte, Bürgen für die zusätzlichen 6d/£ zu stellen, bis über die Rechtmäßigkeit der Abgabe endgültig entschieden war. Hierzu kam es jedoch nicht (V.4.3).

ihre Ausfuhren zurück. Die Lage der Bostoner Bergenfahrer verschlechterte sich zusätzlich nach Ausbruch des dänisch-wendischen Krieges im Herbst 1426 (II.6.1). Die wendischen Städte, deren Kaufleute seit langem versucht hatten, ihre englischen Rivalen aus Bergen zu vertreiben, warnten im November 1426 vor dem Handelsverkehr mit den drei nordischen Reichen und bemächtigten sich Bergens zu Beginn d.J. 1427.¹²⁵ Daraufhin sanken die einheimischen Tuchexporte über Boston (1426/7). Allerdings muß es König Erich, wie bereits erwähnt, bald danach gelungen sein, seine Herrschaft über Bergen wiederherzustellen. In der Folgezeit muß er versucht haben, die englischen Bergenfahrer durch eine großzügige Privilegierung zurückzugewinnen. Allerdings scheint der Freibrief des Dänenkönigs zugunsten der Engländer, denen er sämtliche Vorrechte gewährte, die die Hansen seinerzeit in Bergen genossen hatten, nicht überliefert zu sein. Wir kennen dieses Privileg lediglich aus einer im September 1429 eingereichten parlamentarischen Petition.¹²⁶ Es ist jedoch zu vermuten, daß König Erich bereits lange vorher den Freibrief ausstellte.¹²⁷ Wann das Privileg auch immer erteilt wurde: Die einheimischen Tuchexporte über Boston stiegen seit der Beseitigung der Herrschaft des Kontors (Ostern 1428). Diese kräftige Expansion rief offenbar die Angriffe Bartholomäus Voets auf Bergen zu Ostern 1428 und im Frühjahr 1429 hervor. Unverzüglich beklagten englische Bittsteller die strengen Bestimmungen des Statuts 8 Hen. VI, St. 1, c.

¹²⁵ Dies kann nicht vor dem 25.1.1427 erfolgt sein, als der Deutsche Kaufmann zu Bergen Lübeck mitteilte, daß er sich auf die Absage der Städte an König Erich hin mit dem königlich-dänischen Vogt zu Bergen gütlich geeinigt habe: HUB 6.654, S. 366. Vermutlich war damit die Aufrechterhaltung des hansischen Bergenhandels trotz der wendisch-dänischen Feindseligkeiten gemeint. Am 31.3.1427 wußte man in Preußen, daß sich Bergen in der Gewalt des Kontors befand: HR 1.8.181, S. 119-21.

¹²⁶ RP 4, S. 347f. Vgl. auch 8 Hen. VI, St. 1, c. 2 (SR 2, S. 239). Das Parlament tagte zwar vom 22.9.1429 bis zum 23.2.1430 (HBC, S. 568), aber Petitionen mußten während der ersten Sitzungswoche eingereicht werden. Alexander BUGGE (Diplomatarium norvegicum, Oldbrieve, Bd. 19-20, Kristiania 1915-9), der nach Quellen zu den Beziehungen zwischen England und den drei nordischen Reichen suchte, ist es nicht gelungen, den Freibrief König Erichs zugunsten der Engländer zu finden.

¹²⁷ Am 13.5.1429 ließ die englische Regierung öffentlich proklamieren, daß der Dänenkönig Bergen zum Stapel erklärt habe (Foedera (H) 4/4, S. 144) und die Islandfahrt folglich verboten sei. Da diese Einschränkung des englischen Handelsraums seit längerem ein dänisches Desiderat war, wogegen sich die Engländer wehrten (CARUS-WILSON, Medieval Merchant Venturers, S. 115), liegt der Gedanke nahe, daß Erich als Gegenleistung erhöhte Rechtssicherheit in Bergen geboten hatte.

2,¹²⁸ das englischen Kaufleuten, die mit Norwegen Handel treiben wollten, bei Strafe des Verlusts der Handelsgüter und der Inhaftierung *ad placitum Regis* vorschrieb, den königlich-dänischen Stapel in Bergen anzulaufen. Die Gründe für den parlamentarischen Protest sind aufschlußreich: Man wollte nicht nur ungerne auf den direkten Islandhandel verzichten, sondern wies auch darauf hin, daß in Bergen Repressalien gegen englische Kaufleute verübt worden waren. Die englische Krone vertröstete die Bittsteller mit der Feststellung, daß eine englische Gesandtschaft gerade nach Dänemark unterwegs sei, um mit König Erich über Handelsfragen zu verhandeln. Man wolle den Bericht der Diplomaten abwarten und erst danach entscheiden. Die Gespräche scheiterten aber, weil englische Auslieger norwegische Räte und Adlige auf ihrem Weg zu den Kopenhagener Verhandlungen überfielen.¹²⁹ Folglich brachten die geschädigten Engländer ihr Anliegen auf dem nächsten Parlament (12.5.-17.7.1432) erneut zur Sprache, wobei sie ihre Verluste 'im vergangenen Jahr' auf £25.000 schätzten und die Untertanen des Dänenkönigs dafür verantwortlich machten. Obwohl die Krone zögerte, die Forderungen der Bittsteller zu erfüllen,¹³⁰ ernannte sie gleich nach Auflösung des Parlaments Botschafter, die am 24.12.1432 einen Handelsvertrag mit Dänemark vereinbaren konnten.¹³¹ Allerdings hatten die wendischen Auslieger die englischen Bergenfahrer bereits vertrieben. Die Position der wendischen Kaufleute im Bergenhandel wurde durch den Abschluß eines Waffenstillstandes zwischen König Erich und Lübeck, Hamburg, Wismar, Lüneburg und den holsteinischen Grafen am 25.9.1431 gestärkt,¹³² zumal allen Hansekaufleuten darin ausdrücklich der Genuß ihrer Privilegien, insbesondere in Bergen, gewährt wurde. Der Frieden von Wordingborg (15./17.7.1435),¹³³ der den wendischen Kaufleuten

¹²⁸ SR 2, S. 239. Parlamentarische Proteste: RP 4, S. 378 (12.1.-20.3.1431).

¹²⁹ C.R. UNGER und H.J. HUITFELDT, Hgg., *Diplomatarium norvegicum*, Oldbrieve, Bd. 6, Christiania 1864, Nr. 446, S. 467.

¹³⁰ RP 4, S. 402f. Datum des Parlaments: HBC, S. 568. Vgl. 10 Hen. VI, St. 1, c. 3 (SR 2, S. 273).

¹³¹ Entsendung von Botschaftern nach Dänemark: *Foedera* (H) 4/4, S. 183 (20.7.1432). Vollmachten: ebenda, S. 184. Anglo-dänischer Vertrag: UNGER und HUITFELDT, Hgg., *Diplomatarium norvegicum*, Bd. 6, Nr. 446, S. 466-71.

¹³² HR 2.1.69, S. 46f. Rostock (8./14.8.1430: HR 1.8, S. 506) und Stralsund (12.10.1430: HR 1.8, S. 521) hatten schon Frieden mit König Erich geschlossen.

¹³³ HR 2.1.451-5, S. 400-3.

eine Monopolstellung im Bergenhandel sicherte, gab dem englischen Tuchexport über Boston den Todesstoß.

Ebenso wie die Bostoner profitierten die Lynner und Huller Preußenfahrer von der Poundage-Befreiung für einheimische Kaufleute (1.9.1422-1.8.1425). Allerdings litten auch sie unter dem dänisch-wendischen Krieg. Auf die Absage an König Erich im November 1426 folgte rasch die Bitte der kriegführenden wendischen Städte an ihre preußischen Gegenparte, die Sundfahrt einzustellen.¹³⁴ Die preußischen Städte verboten das Auslaufen von Schiffen in die Nordsee am 27.4.1427 zunächst bis zum 8.6.1427.¹³⁵ Diese Frist wurde dann mehrfach verlängert. Nachdem die Dänen am 11.7.1427 preußische Schiffe im Sund aufgebracht hatten,¹³⁶ wurde die Schifffahrt sogar für das ganze Jahr eingestellt. Lediglich die Engländer, Flamen und Holländer ließ man am 1.8.1427 nach Westen segeln.¹³⁷ Im folgenden Jahr durfte niemand von Preußen aus die Fahrt durch den Sund antreten.¹³⁸ Erst nachdem König Erich am 1.3.1429 die freie Fahrt zugesichert hatte, konnte eine preußische Flotte zwischen dem 23.4. und dem 17.5.1429 den Sund passieren.¹³⁹

Nun beziehen sich diese Belege allein auf die Fahrt von Preußen nach Westen und sagen somit nur indirekt etwas über die Auswirkungen des dänisch-wendischen Krieges auf den Lynner und Huller Tuchexport aus, der ja genau in die umgekehrte Richtung lief. Dennoch gibt es gute Gründe anzunehmen, daß sich auch die englischen Preußenfahrer der Gefahren durchaus bewußt waren, die aus

¹³⁴ Die wendischen Städte verknüpften ihre Mitteilung an die holländischen und livländischen Städte, daß sie König Erich abgesagt hätten (HR 1.8.106-8, S. 75f.), mit der Aufforderung, sowohl den Handel mit den drei nordischen Reichen als auch die Schifffahrt in den feindlichen Gewässern einzustellen. Darunter muß man u.a. ein Verbot der Sundfahrt verstehen. Am 12.12.1426 (HR 1.8.126 § 5, S. 84) nahmen die preußischen Städte dies *ad referendum*.

¹³⁵ HR 1.8.182 § 12, S. 129.

¹³⁶ Verlängerungen: bis zum 24.6.1427: HR 1.8.186, S. 135f. und 188 § 4, S. 137; ohne Terminangabe: HR 1.8.199 § 1, S. 148; bis zum 18.7.1427: HR 1.8.218, S. 157f. Zum dänischen Überfall am 11.7.1427 s. HR 1.8.259, S. 189; 323, S. 222-4; 432, S. 289f.

¹³⁷ HR 1.8.237 § 2, S. 170; 240, S. 175f.; 295 § 11, S. 205.

¹³⁸ HR 1.8.453 § 1, S. 301; 457, S. 305; 459, S. 306; 507 § 1 u. 3, S. 325f.

¹³⁹ Dänische Zusicherung: HR 1.8.606, S. 393. Verzögerung durch die Forderungen der wendischen Städte nach Einstellung der Sundfahrt: HR 1.8.584-5, S. 377f. Auslaufen der Schiffe am 23.4.1429: HR 1.8, S. 374 Anm. 1; 607-9, S. 393-5. Am 17.5.1429 wußte der Hochmeister, daß König Erich die Flotte durch den Sund hatte ziehen lassen: HR 1.8.610, S. 395f.

diesem Konflikt für die neutrale Schifffahrt erwachsen. Am 21.6.1428 hielt die englische Niederlassung die Verluste von Handelsschiffen, die von England nach Preußen fuhren, für hoch genug, um eine Delegation mit Schadensverzeichnissen nach Lübeck zu schicken, die dem Rat Einzelheiten schildern und seine Hilfe bei der Wiedererlangung des Kaperguts erbitten sollte.¹⁴⁰ Die Unsicherheit auf hoher See und die Verluste an wendische wie dänische Freibeuter erklären, warum die englischen Tuchexporte über Hull und Lynn nach Preußen i.J. 5 Heinrich VI. (1426/7) um die Hälfte zurückgingen und die englischen Preußenfahrer von der erneuten Poundage-Befreiung für ihre Tücher ab dem 11.11.1426 nicht profitieren konnten.

Freilich stellten sich die Engländer bald auf die neue Lage ein und segelten im Konvoi (gelegentlich zusammen mit den Holländern) nach Preußen. Im Frühjahr 1428 berichtete das Londoner Kontor, daß Kaufleute aus London, Hull und Lynn eine Flotte von 17 Schiffen ausrüsteten, und am 19.10.1428 liefen auf einmal 116 holländische und englische Schiffe in Danzig ein.¹⁴¹ Die an Bord befindlichen Laken müssen i.J. 6 Heinrich VI. (1427/8) in England verzollt worden sein, was das gute Exportergebnis der einheimischen Preußenfahrer in jenem Jahre erklärt. Die Nachfrage war jedoch offenbar noch nicht befriedigt, denn mit der Freigabe der Sundschifffahrt im Frühsommer 1429 stiegen die englischen Tuchexporte nach Preußen erneut um 50%. Die Huller Preußenfahrer exportierten danach ca. 3000 Laken jährlich, bis der Hochmeister die Handelsbeziehungen zu England abbrach und die in Preußen weilenden Engländer am 16.7.1434 anwies, das Land binnen sechs Monaten zu räumen.¹⁴² Diese Maßnahme, von der die englische Regierung in Kenntnis gesetzt wurde,¹⁴³ bewirkte u.a., daß die Huller Tuchexporte nach Preußen von 12 auf 13 Heinrich VI. (1433/4 bzw. 1434/5) um 60% zurückgingen und bis zum Ende von Phase IV auf niedrigem Niveau blieben. Allerdings kam der englische Preußenhandel dennoch nicht völlig zum Erliegen:

¹⁴⁰ HR 1.8.451, S. 298f. Hierzu vgl. auch LUB 7.246, S. 227f.

¹⁴¹ Sundflotte: HR 1.8.422, S. 281f. vom 18.4.1428 mit Hinweis auf ein Schreiben vom 17.3.1428. Ankunft der holländischen und englischen Schiffe in Danzig: GStA HA XX Urkk. Schiebl. 83, 54a; Regest: JOACHIM-HUBATSCH, Pars II, Nr. 4995; HR 2.1, S. IX Anm. 1.

¹⁴² HR 2.1.355 § 7 u. 11, S. 230f.

¹⁴³ HR 2.1.361, S. 239 (29.7.1434). Vgl. die Anfang Oktober 1435 eingereichte parlamentarische Petition: RP 4, S. 493.

Zumindest ein Engländer konnte sich durch Bestechung die Erlaubnis zum Handel mit Preußen verschaffen.¹⁴⁴

Problematisch sind die einheimischen Tuchexporte über Lynn, die nur bis 6 Heinrich VI. (1427/8) im großen und ganzen parallel zu den Huller Ausfuhren verliefen. Während die Huller Preußenfahrer ihre Exporte i.J. 7 Heinrich VI. gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppeln konnten, gingen die Lynner Ausfuhren um die Hälfte zurück und sanken zwei Jahre später erneut um 50%, während sich die Huller Exporte bei Ø 3000 stabilisierten. Das Auseinanderschieren der Lynner und Huller Tuchexporte ist m.E. auf zwei Faktoren zurückzuführen, die freilich schwer auseinanderzuhalten sind. Seit 1429 hatte sich die Lage für die Lynner Preußenfahrer verschärft. Der Lynner Bürger William Locksmyth¹⁴⁵ hatte nämlich zusammen mit anderen Engländern in Danzig ein Schiff auf Kredit erworben, die Schuld aber nicht bezahlt. Nach mehreren vergeblichen Verwendungsschreiben erlaubte der Hochmeister den Danziger Bürgen, Lynner Handelsgüter zu bekümmern. Wie Danzig den betroffenen Städten Lynn und York am 17.5.1431 mitteilte, hatte der Hochmeister nur auf Danziger Intervention hin diese Ermächtigung zeitweilig außer Kraft gesetzt, um den Schuldnern eine letzte Chance zu geben.¹⁴⁶ William Locksmyth blieb jedoch bei seiner Zahlungsverweigerung. Lynn begnügte sich mit einem Protest beim Hochmeister,¹⁴⁷ was aber nichts fruchtete: Lynner Bürger und deren Handelswaren wurden alsbald in Preußen arrestiert und vier Jahre lang unter Beschlag gehalten.¹⁴⁸ Nun ist es denkbar, daß diese Affäre bereits den ersten Rückgang der Lynner Tuchexporte nach Preußen mitverursacht hat, zumal Locksmyths Schuld seit den ersten Wochen des Jahres 1429 bestand. Es ist möglich, daß die Lynner dem Danziger Schreiben vom 17.5.1431 entnommen haben, daß die Beschlagnahme ihrer Waren bevorstand, und recht früh entsprechende Konsequenzen zogen. Auf jeden Fall müssen wir davon ausgehen, daß die Androhung und Durchführung von Güterarresten

¹⁴⁴ GStA HS XX Urkk. Schiebl. 83, 19 u. 27 (3.3.1436). Regest: JOACHIM-HUBATSCH, Pars II, Nr. 2409-10.

¹⁴⁵ Locksmyth erwarb das Lynner Bürgerrecht i.J. 7 Heinrich VI. (1428/9): Calendar of the Freeman of Lynn, 1292-1836, 2 Bde., Norwich 1913, Bd. 1, S. 38.

¹⁴⁶ Schuld: HUB 6.840, S. 469 (ca. Februar 1429). Auch der Hochmeister verwandte sich für die Danziger Bürgen in einem Brief, der am 20.9.1430 dem Lynner Stadtrat vorgelesen wurde: KL, C7/2, f. 305^r. Vgl. auch HUB 6.934, S. 521.

¹⁴⁷ Beschluß des Lynner Rats: KL, C 7/3, f. 14^r (24.9.1431). Brief: HUB 6.964, S. 535f.

¹⁴⁸ Vgl. die englischen Klagepunkte d.J. 1436: HR 2.2.76 § 8, S. 62.

zum zweiten Rückgang der einheimischen Tuchexporte über Lynn beitragen, zumal dies gerade i.J. 9 Heinrich VI. (1430/1) einsetzte.

Darüber hinaus bewogen die umfangreichen englischen Tuchexporte i.J. 7 Heinrich VI. (1428/9) den Hochmeister und den Danziger Rat, Maßnahmen zu treffen, um die drohende Übermacht der Engländer im Preußenhandel abzubauen. Man besann sich u.a. auf die alte Schuld des 1403 verstorbenen Grafen Henry Percy (Hotspur) von Northumberland gegenüber dem Marienburger Großschäffer.¹⁴⁹ I.J. 1429 wurden 36 englische Schiffe in Danzig beschlagnahmt und solange sequestriert, bis die englische Niederlassung diese Schuld am 1.5.1433 beglich.¹⁵⁰ Die Gefahr, Opfer von preußischen Repressalien zu werden, mußte allgemein die Bereitschaft der Engländer zum Handel mit dem Ordensland spürbar mindern. Deshalb sind die einheimischen Tuchexporte nach Preußen i.J. 10 Heinrich VI. (1431/2) nicht gestiegen, obwohl sie seit dem 13.1.1431 Poundage-frei und die der hansischen Konkurrenten durch einen höheren Poundage-Satz (18d/£) benachteiligt waren. Der Kostenvorteil, den das Parlament den englischen Tuchexporteuren gewährt hatte, reichte gerade aus, um die Nachteile der preußischen Pressionspolitik auszugleichen. Erst nachdem die englische Niederlassung in Danzig am 1.5.1433 Hotspurs Schuld bezahlt und damit das größte Handelshindernis beseitigt hatte, konnte der englische Preußenhandel i.J. 12 Heinrich VI. (1433/4) kurz aufblühen. Dies wurde aber schon bald durch den Abbruch der Englandhandelsbeziehungen durch den Hochmeister am 16.7.1434 beendet.

II.6.3.2: MESSEORIENTIERTE ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE IV

Die Tuchexporte der einheimischen Kaufleute auf die Brabanter Messen stiegen um fast 70% (III: Ø 5217; IV: Ø 8788). Diese Entwicklung verlief in Wellen: Zwei Expansionsphasen (9 Heinrich V.-3 Heinrich VI.; 6-11 Heinrich VI.) wechselten sich mit zwei Exporteinbrüchen (4-5 und 12-14 Heinrich VI.) ab. Nun liegt die Erklärung verlockend nahe, daß dies mit den burgundischen Tuchverboten zusammenhängt, zumal die von den Engländern frequentierten Messeplätze auf burgundischem Territorium lagen. Auch wenn, wie bereits dargelegt (II.6.1.2), die burgundischen Verordnungen leicht zu unterlaufen waren, ist es immerhin möglich,

¹⁴⁹ HUB 6.917 § 12, S. 484. Allgemein dazu: SARNOWSKY, Marienburger Großschäfferei.

¹⁵⁰ HR 1.8.778, S. 495 (2.6.1430). Vgl. die englische Klage i.J. 1436 über den Arrest von 36 Schiffen i.J. 1429: HR 2.2.76 § 26, S. 70. Zahlung: HR 2.1.168, S. 117.

daß sie eine abschreckende Wirkung auf die englischen Messebesucher ausübten. Es gibt sogar Belege, die dies durchaus plausibel erscheinen lassen. Der Pächter des Iersekerorder Zolls bemerkte z.B. in bezug auf das Jahr 1428/9, daß seine Einkünfte deshalb so niedrig seien, weil *die Inghelsche coopluden die mercten* [d.h. die Brabanter Messen] *mit baren lakenen niet wel versoucken en dorven, om des willen, dat die Inghelsche lakenen in den lande verboden sijn*.¹⁵¹ Bei näherer Betrachtung erweist sich diese Feststellung jedoch viel weniger als Beleg für die Effektivität des burgundischen Tuchverbots als vielmehr für die Verlegung der Fahrtrouten. Für das folgende Jahr (1429/30) stellte der Pächter nämlich fest, daß seine Einnahmen aus zwei Gründen rückläufig seien: *omdat die Inghelsche lakenen in Hollant verboden sijn, ende voirt oick die meeste hoop van den coopmannen voirsch. baire goederen senden tAntwerpen waert uut Vlaenderen ende oick, als zy uter zee commen, bi der Honten ende die goeden van dane wederom bringhen int Swin of dair si se hebben willen*.¹⁵² Das Tuchverbot vom 25.7. bzw. 25.8.1428 wurde zwar in Holland durchgesetzt, behinderte den Transithandel über Flandern nach Antwerpen aber offenbar nicht. Zudem bevorzugten Messebesucher aus England die südliche Zufahrt über die Honte (Westerschelde) und mußten die Iersekerorder Zollstation nicht mehr passieren.¹⁵³

Der Zweifel, daß die burgundischen Tuchverbote englische Kaufleute vom Tuchexport auf die Brabanter Messen abschreckten, wird durch den Umstand erhärtet, daß die rückläufigen Ausfuhren über London und Ipswich mit diesen Verboten zeitlich nicht zusammenhängen. Der Herzog untersagte die Einfuhr englischer Textilerzeugnisse am 25.7./25.8.1428 und am 19.6.1434.¹⁵⁴ Hätte dies

¹⁵¹ UNGER, Iersekeroord, S. 154 Anm. 4.

¹⁵² Ebenda, Anm. 5.

¹⁵³ Die Feststellungen des Pächters für 1430/1 bestätigen dies: Die Zolleinnahmen seien u.a. deshalb so niedrig, *omdat die coopmannen meest baire goede upwaert senden bi den Honten ende bi den Honten wederom bringhen*: ebenda, S. 154 Anm. 6. Vgl. auch ebenda, Nr. 10, S. 5f.; Regest: P.A.S. van LIMBURG BROUWER, Hg., Boergoensche Charters, 1428-1482 = 3. Afdeeling van het Oorkondenboek van Holland en Zeeland, uitgegeven van wege de koninklijke Akademie van Wetenschappen, Amsterdam und Den Haag 1869, S. 19.

¹⁵⁴ Verbot d.J. 1428: VAN MIERIS, Groot Charterboek, Bd. 4, S. 923f. (25.7.1428: für Holland, Seeland und Friesland); StA Löwen, Inventaris Cuvelier, Nr. 736, portefeuille L12 (25.8.1428: für Brabant, Limburg usw.). Verbot vom 19.6.1434: SCHANZ, Bd. 2, Nr.

den Tuchexport der englischen Messebesucher beeinträchtigt, so würde man erwarten, daß es in den Jahren 7 Heinrich VI. (1428/9) und 13 Heinrich VI. (1434/5) einen Abfall der einheimischen Tuchexporte über London und Ipswich gegeben hätte. Diese stiegen jedoch nach dem ersten Tuchverbot um fast 50%. Nach Verkündung des zweiten Tuchverbots gab es zwar einen leichten Abfall, aber die rückläufige Tendenz hatte bereits i.J. 12 Heinrich VI. (1433/4) eingesetzt. Die burgundischen Maßnahmen hatten also keinen Einfluß auf die Tuchexporte der englischen Messebesucher.

Der Grund für das Auf und Ab der einheimischen Lakenausfuhren liegt vielmehr in den verschiedenen Poundage-Befreiungen (1.9.1422-1.8.1425, 11.11.1426-8.12.1429 und 13.1.1431-13.1.1434). Wie günstig sich diese Kostenentlastung auf den englischen Tuchhandel auswirkte, ist am auffälligsten am Anfang und am Ende von Phase IV zu erkennen. Mit dem Tode Heinrichs V. (31.8.1422) trat die Poundage-Bewilligung, die das Parlament dem König auf Lebenszeit gewährt hatte, automatisch außer Kraft. Das erste Parlament des neuen Königs genehmigte zwar die Erhebung der Subsidie, doch nur von Ausländern. Dies blieb bis zum 1.8.1425 die Rechtslage. Im ersten Regierungsjahr Heinrichs VI. verdoppelten sich die einheimischen Tuchexporte über London und Ipswich und stiegen dann mäßig, bis das Parlament die Engländer wiederum zur Entrichtung der Abgabe verpflichtete, worauf ihre Ausfuhren um die Hälfte zurückgingen. Gegen Ende von Phase IV wiederholte sich dieses Phänomen: Im Jahr der Poundage-Befreiung (13.1.1431/9 Heinrich VI. bis 8.12.1433 bzw. 13.1.1434/12 Heinrich VI.) nahmen die einheimischen Tuchexporte über London und Ipswich um 50% zu, fielen dann aber bei der Wiedereinführung der Poundage-Pflicht um 20%.

Problematisch bleibt zweierlei: Die Lakenausfuhren über London und Ipswich sind nicht, wie erwartet, sofort nach der Poundage-Befreiung für einheimische Tuchexporte ab 11.11.1426 (5 Heinrich VI.) angestiegen, sondern erst im darauffolgenden Jahr; und die englischen Tuchausfuhren brachen i.J. 14 Heinrich VI. (1435/6) ein, obwohl sich die Abgabenbelastung nicht änderte.

Das Ausbleiben der zu erwartenden Hausse nach dem 11.11.1426 ist sicherlich durch die unruhige Lage in den Niederlanden zu erklären. Im Oktober 1424 entschloß sich Humphrey, Duke of Gloucester, die Ansprüche auf Holland, Seeland und Hennegau, die er durch seine

171, S. 657-9 (verkürzt); PIOT, Inventaire Léau, Nr. 81, S. 26-8. Zum zweiten Tuchverbot s. MUNRO, Costs, S. 1233f.

Heirat mit Jakobäa von Bayern erworben hatte, militärisch durchzusetzen.¹⁵⁵ Die erbitterten Kämpfe, die bis zum Vertrag von Delft (3.7.1428) dauerten, hatten keine direkten Auswirkungen auf den Fernhandel. Allerdings beschwerten sich die englischen Kaufleute, die Holland, Seeland, Flandern und Brabant besuchten, im Februar 1426 bei Heinrich VI. darüber, daß sie in Middelburg nicht so wohlwollend behandelt worden seien wie früher. Insbesondere seien ihre Handelsgüter und Faktoren trotz des geltenden landesherrlichen Geleits arrestiert worden. Daher baten sie den König, sich um die Freilassung der Inhaftierten und die Freigabe der beschlagnahmten Waren zu bemühen.¹⁵⁶ Nun hatte Middelburg zwar seine frühere Bedeutung als Umschlagplatz für englische Tücher verloren, aber es war immer noch einer der wichtigsten Vorhäfen von Antwerpen.¹⁵⁷ Diese Zwischenfälle beeinträchtigten also gerade den Messeverkehr zwischen England und Brabant.

Auch in Brügge gab es Schwierigkeiten, die sich auf den einheimischen Tuchexport negativ auswirkten. Die Antwerpener Jahrmärkte hingen in hohem Maße vom Besuch der in Brügge ansässigen Kaufleute ab,¹⁵⁸ und ein beträchtlicher Teil des englischen Messeverkehrs lief über diese Stadt. Nun sah sich das hansische Kontor in Brügge seit 1425 wiederholt veranlaßt, gegen Brügger Besuchsverbote für die Brabanter Messen zu protestieren.¹⁵⁹ Aus der Antwort des Magistrats, daß nämlich die Maßnahme erforderlich sei, um den Frieden zwischen Flandern und Brabant zu erhalten, wird ersichtlich, daß das Verbot allgemein für den Messebesuch von Brügge

¹⁵⁵ Hierzu s. A.G. JONGKEES, *Strijd om de erfenis van Wittelsbach, 1417-1433*, in: Jan A. VAN HOUTTE et al., Hgg., *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, Bd. 3: *De late Middeleeuwen 1305-1477*, Utrecht 1951, S. 235-49; Laetitia BOEHM, *Das Haus Wittelsbach in den Niederlanden*, in: ZBLG 44, 1981, S. 93-130; JACOB, *Fifteenth Century*, S. 225ff.; Ralph A. GRIFFITHS, *The Reign of King Henry VI. The Exercise of Royal Authority, 1422-1461*, London 1981, S. 179ff.; und Bertram WOLFFE, *Henry VI*, London 1981, S. 38ff. Von der älteren Literatur noch brauchbar: Kenneth H. VICKERS, Humphrey, Duke of Gloucester: *A Biography*, London 1907.

¹⁵⁶ Geleitbrief: SMIT 1.1002, S. 619f. (12.1.1425). Beschwerde: SMIT 1.1003, S. 620f. Die schlechte Behandlung der englischen Kaufleute steht wohl im Zusammenhang mit dem Ausgang der Schlacht von Brouwershaven am 13.1.1426: JONGKEES, S. 246.

¹⁵⁷ Emile COORNAERT, *Les français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e-XVI^e siècle*, 2 Bde., Paris 1961, Bd. 1, S. 116f.

¹⁵⁸ VAN DER WEE, Bd. 2, S. 22, 28, 50 mit Anm. 129 und 55.

¹⁵⁹ Verhandlungen zwischen dem 13.6. und dem 29.8.1425: HR 1.7.801 § 16, S. 551. Unterredungen d.J. 1434: HR 2.2.357 § 3, S. 233; 397 § 53, S. 331.

aus galt. Es traf also nicht nur die Hansen.¹⁶⁰ Die Störung des Messeverkehrs, die i.J. 1425/6 akut wurde und bis 1427/8 dauerte, erklärt, warum die englischen Tuchausfuhren trotz der seit dem 11.11.1426 (5 Heinrich VI.) geltenden Poundage-Befreiung nicht gestiegen sind. Erst die Normalisierung der Lage in den Niederlanden durch den Abschluß des Vertrags von Delft und die damit verbundene Wiederherstellung des Messeverkehrs ermöglichten einen allmählichen Anstieg der englischen Tuchexporte i.J. 7 Heinrich VI. (1428/9). Die Turbulenzen der Jahre 4 bis 6 Heinrich VI. (1425/6-1427/8) erklären auch, warum die englischen Tuchausfuhren über London und Ipswich nicht abfielen, als die Poundage-Befreiung zum 8.12.1429 aufgehoben wurde: Die seit drei Jahren nur partiell befriedigte Nachfrage ließ sich durch den Preisanstieg, den die Wiedereinführung des Poundage für englische Tuchexporte verursacht hatte, offensichtlich nicht bremsen.

Der Zusammenbruch der englischen Tuchexporte auf die Brabanter Messen i.J. 14 Heinrich VI. (1435/6) ist zweifellos auf den Wechsel Philipps des Guten ins französische Lager mit der Unterzeichnung des Vertrags von Arras (20.9.1435) zurückzuführen. Im folgenden Frühjahr plante der Herzog die Eroberung des englischen Wollstapels in Calais. Nachdem er am 9.3.1436 Gent dafür gewonnen hatte, indem er die nachteiligen Auswirkungen der Calaiser Stapelgesetze und die Gefahren eines Edelmetallabflusses nach Calais schilderte, war es nur natürlich, das Tuchverbot zu erneuern.¹⁶¹ Bald folgten ein absolutes Verbot des Englandhandels und die Ausstellung von Kaperbriefen.¹⁶² Infolge der raschen Verschlechterung der Handelsbeziehungen brach der englische Tuchexport auf die Brabanter Messen i.J. 14 Heinrich VI. (1435/6) zusammen.

¹⁶⁰ Vgl. HR 1.7.802 § 11, S. 559. Störung der Finanzmärkte i.J. 1425: VAN DER WEE, Bd. 2, S. 57f.

¹⁶¹ Calaiser Stapelverordnungen: RP 4, S. 359, Nr. 60; SR 2, S. 254-6 (18 Hen. VI, St. 1, c. 18). Kriegspläne Philipps des Guten und sein Besuch in Gent: THIELEMANS, Bourgogne et Angleterre, S. 80-2.

¹⁶² Das Handelsverbot vom 17.5.1436 (A.S. DE BLECOURT und E.M. MEIJERS, Hgg., Memorialen van het hof (den raad) van Holland, Zeeland en West-Friesland, van den Secretaris Jan Rosa, Deelen 1-3 = Rechtshistorisch Instituut, 1. Serie, o.N., Haarlem 1929, Nr. 397, S. 213f.) war bereits mit der Erlaubnis verbunden, gegen die Engländer auszuliegen: HUB 7.1.198, S. 98 (4.6.1436). Kaperbriefe: VAN LIMBURG BROUWER, Boergoensche Charters, S. 31 (25.4.1436); SMIT 2.1085, S. 762f. (24.5.1436); DE BLECOURT und MEIJERS, Memorialen Rosa, Nr. 411, S. 220 (23.7.1436).

II.6.3.3: ENGLISCHE TUCHEXPORTE NACH SÜDWESTEUEUROPA IN PHASE IV

Auch die einheimischen Tuchexporte nach Südwesteuropa expandierten mächtig. Die südenglischen Zollbezirke profitierten generell; am stärksten war der Zuwachs in Bristol und Southampton.

Auch den Engländern, die mit dem Herzogtum Aquitanien und der iberischen Halbinsel Handel trieben, nutzte die allgemeine Befriedung, die mit dem Vertrag von Troyes (12.5.1420) einherging. Kastilien blieb formal mit dem Dauphin verbündet,¹⁶³ der aber wenig Interesse an aktiver Waffenhilfe zeigte. Erst 1426 schickte er eine Gesandtschaft nach Kastilien, und die Bestätigung des franko-kastilischen Bündnisses mußte sogar bis 1435 warten. Folglich konnte sich Juan II. auf die formale Bekenntnis zur Partei des Dauphin beschränken und andere diplomatische Optionen offenhalten. Insbesondere pflegte er Kontakte zu England. Zwischen 1424 und 1429 empfing er drei englische Gesandtschaften, und 1430 schien eine Erneuerung des längst verfallenen anglo-kastilischen Bündnisses möglich. Auch wenn sich dies nicht realisieren ließ, machte der kastilische König deutlich, in welchem hohem Maße er an den Handelsbeziehungen zu England interessiert war. Die Vereinbarung von kurzfristigen Waffenstillständen und die Ausstellung von Geleitbriefen halfen, die Handelshindernisse zu überwinden, die der formale Kriegszustand geschaffen hatte.

Dem Herzogtum Aquitanien hingegen brachte der Vertrag von Troyes keine Entlastung. Die Truppen des Dauphin hielten weite Teile der englischen Gascogne noch i.J. 1420 besetzt. Es bedurfte größerer Anstrengungen seitens der Bordelaiser, das Garonnetal und das Entredeux-Mers in den Jahren bis 1424 den Franzosen zu entreißen.¹⁶⁴ Damit war zwar die akute Bedrohung der Handelsbeziehungen zu England, von denen die Wirtschaft des Herzogtums zu dieser Zeit fast vollständig abhing,¹⁶⁵ vorerst beseitigt, aber die Situation in der Gascogne blieb schwierig. Obwohl sich die Weinexporte trotz der Zerstörung der Weinberge durch die Kampfhandlungen erholten,¹⁶⁶ wurde die Getreideversorgung, die bereits um die Jahrhundertwende außergewöhnliche Maßnahmen erforderte,¹⁶⁷ immer schwieriger,

¹⁶³ Im folgenden fasse ich CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 46, zusammen.

¹⁶⁴ RENOARD, *Bordeaux*, S. 416f.

¹⁶⁵ Ebenda, S. 426-8, 431f. und 547-53.

¹⁶⁶ Ebenda, S. 546. Vgl. auch JAMES, *Wine Trade*, S. 55f.

¹⁶⁷ I.J. 1401 wurde der Export von Wein aus den französischen Gebieten über Bordeaux nur unter der Bedingung gestattet, daß für jeweils zwei exportierte Tonnen Wein eine Tonne Korn nach Bordeaux geliefert wurde. In den Jahren 1408-16 ver-

besonders nachdem die Franzosen um 1430 die letzten wirtschaftlichen Beziehungen zum englischen Herzogtum abgebrochen hatten. Englisch Korn mußte nunmehr die fehlenden Lieferungen aus dem Hinterland ersetzen, was selbstverständlich zu Preissteigerungen führte.¹⁶⁸ Obwohl sich die wirtschaftliche Lage der Gascogne – besonders in der unmittelbaren Umgebung von Bordeaux – stabilisierte, war die Aufnahmekapazität des Herzogtums für englische Tücher insgesamt stark eingeschränkt. Es bestand zwar weiterhin eine gewisse Nachfrage, vor allem in den wirtschaftlich intakten Teilen Aquitaniens, aber die Tatsache, daß die englischen Herrschaftsgebiete vom 'haut pays' abgeschnitten waren, verhinderte den Vertrieb von englischen Laken im Hinterland, z.B. in Toulouse. Die Nachfrage war also auf das Herzogtum beschränkt und rasch erschöpft.

Tabelle 9: Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase IV

Jahr	Btl*	ExDm	MeP	Pm	Sw	Sh	Summe
9H5: 1421/2	3725	390	181	141	631	743	5811
1H6: 1422/3	6115	442	339	221	787	2340	10244
2H6: 1423/4	4994	0	352	452	592	2584	8974
3H6: 1424/5	4955	449	246	335	585	1763	8333
4H6: 1425/6	2607	406	460	210	335	1572	5590
5H6: 1426/7	4318	244	318	219	544	1810	7453
6H6: 1427/8	4225	372	273	341	729	1118	7058
7H6: 1428/9	6609	332	532	283	365	2698	10819
8H6: 1429/30	2751	543	749	344	616	1870	6873
9H6: 1430/1	5831	704	703	419	305	2242	10204
10H6: 1431/2	3324	712	556	373	410	1918	7193
11H6: 1432/3	1976	756	555	488	457	1082	5314
12H6: 1433/4	4889	1276	708	859	406	819	8957
13H6: 1434/5	2025	912	584	776	280	1370	5947
14H6: 1435/6	2529	818	521	1061	161	1161	6251
Ø (III)	2533	332	233	184	370	687	4299
Ø (IV)	4052	557	472	435	480	1673	7669

* Abkürzungen: **Btl** Bristol; **ExDm** Exeter-Dartmouth; **MeP** Melcombe-Poole; **Pm** Plymouth-Fowey; **Sw** Sandwich; **Sh** Southampton

schrärfte man diese Vorschrift dahingehend, daß für jede Tonne Wein eine Tonne Getreide geliefert werden mußte: RENOARD, Bordeaux, S. 432f.

¹⁶⁸ Ebenda, S. 545. Gleichzeitig fielen die Lieferungen von Waid, Honig und Wein aus dem 'haut pays' ab. Zu den englischen Getreidelieferungen s. Stuart JENKS, The English Grain Trade, 1377-1461, in: Marceau GAST et al., Hgg., La conservation des grains à long terme 3, Paris 1985, S. 501-26.

Neben dem Krieg waren auch andere Faktoren wirksam. Tabelle 9 zeigt, daß die Exporte stiegen, sobald es eine Poundage-Befreiung (1.9.1422-1.8.1425; 11.11.1426-8.12.1429) gab, und erneut fielen, sobald die Subsidie wiedereingeführt wurde. Im Jahre 8 Heinrich VI. (1429/30) ließen der Krieg zwischen Aragon und Kastilien (Mitte 1429 bis zum Waffenstillstand von Osma am 25.7.1430) und die Wiedereinführung der Poundage-Pflicht für englische Tücher nach dem 8.12.1429 die einheimischen Exporte nach Südwesteuropa stark abfallen. Nachdem die Kämpfe auf der iberischen Halbinsel eingestellt und die einheimischen Tuchexporte ab dem 13.1.1431 erneut vom Poundage befreit worden waren, stiegen die Ausfuhren nach Südwesteuropa i.J. 9 Heinrich VI. (1430/1) an. Dann sanken sie allerdings wieder, obwohl die Poundage-Befreiung noch galt und die Seefahrtswege verhältnismäßig sicher waren.¹⁶⁹ Dies ist wohl zum einen auf die beschränkte Aufnahmefähigkeit des Gascogneser Marktes zurückzuführen. Zum anderen ist der Abfall der Tuchexporte aber buchungstechnisch begründet. Um dies nachzuweisen, muß man die saisonbedingten Handelsströme schildern. Der Weinhandel war seit den Tagen Richards II. straff organisiert. Von Bristol¹⁷⁰ und den anderen südenselischen Häfen aus nahm die Weinflotte im September die Reise nach Bordeaux auf, wo der Wein im November und Dezember geladen wurde.¹⁷¹ Tuchexporte nach Bordeaux wurden also in der Regel am Ende eines Exchequerjahres (29.9.) verzollt, die Rückfracht (Wein) zu Beginn des nächsten. Die Periodizität des Bordeauxhandels hatte zur Folge, daß englische Zollabrechnungen, die vor Anfang September abgeschlossen wurden, keine Tuchexporte nach der Gascogne enthalten. Dies ist der Fall bei der Abrechnung für die Zeit vom 19.10.1432 bis zum 28.8.1433: Die Tücher, die jeweils im September 1432 und 1433 für Bordeaux geladen wurden, sind gar nicht in dieser Zollabrechnung enthalten. Der Abfall der Bristoler Tuchexporte nach Bordeaux war also viel allmählicher, als die Angaben in den 'Enrolled Customs Accounts' vermuten lassen. Buchungstechnische Gründe erklären auch, warum die Tuchausfuhren i.J. 12 Heinrich VI. (1433/4) stiegen, obwohl sie seit

¹⁶⁹ Hierüber s. CHILDS, Anglo-Castilian Trade, S. 46.

¹⁷⁰ Vgl. PRO, E122/18/19, 22 und 25. Allgemein zur Periodizität des Weinhandels zwischen England und der Gascogne: JAMES, Wine Trade, S. 124f. und 164.

¹⁷¹ Vgl. PRO, E101/191/3: Zwischen dem 19.10. und dem 10.12.1431 wurde der ganze über Bordeaux laufende Weinexport d. J. 1431/2 abgefertigt. I.J. 1435/6 (E101/192/1) wurde der Wein zwischen dem 10.11.1435 und dem 14.2.1436 verzollt.

dem 13.1.1434 wieder Poundage-pflichtig waren. Die Zollakten aus Bristol, Exeter-Dartmouth und Plymouth-Fowey enthalten nämlich die Tuchiausfuhren aus der Zeit vor der Wiedereinführung der Poundage-Pflicht, denn in allen drei Häfen begannen die Abrechnungsperioden z.T. erheblich vor Michaelis 1433.¹⁷² Zu dieser Zeit tagte das Parlament noch, und niemand konnte wissen, daß es die Poundage-Freiheit für einheimische Tuchexporte gegen Ende des Jahres abschaffen würde.¹⁷³ Der zu erwartende Abfall der einheimischen Lakenausfuhren infolge der gestiegenen Abgabenbelastung zeigte sich im nächsten Abrechnungsjahr, 13 Heinrich VI. (1434/5).

II.6.4: ZUSAMMENFASSUNG

Die Befriedung Europas zwischen dem Vertrag von Troyes (12.5.1420) und dem Vertrag von Arras (20.9.1435) beflügelte den Export des englischen Tuches, der von Ø 28.813 (III) auf Ø 40.048 (IV) anstieg. Dank der Befreiung ihrer Laken vom Poundage (in neun der 15 Jahre von Phase IV) konnten die Einheimischen ihre Ausfuhren um Ø 8274 steigern. Besonders erfolgreich waren dabei die englischen Messebesucher, die trotz der Verschlechterung der angloburgundischen Beziehungen in der Zeit zwischen der Invasion des Herzogs von Gloucester (Oktober 1424) und dem Vertrag von Delft (3.7.1428) und trotz zweier burgundischer Tuchverbote (25.7./25.8.1428; 19.6.1434) ihre Exporte um Ø 3571 erhöhen konnten. Fast ebenso deutlich nahmen die Ausfuhren nach Südwesteuropa zu, obwohl die wirtschaftliche Schwäche und Isolation des Herzogtums Aquitanien und der aragonesisch-kastilische Konflikt (1429/30) die Steigerung der Ausfuhren um Ø 3359 Tücher nicht hätten erwarten lassen. Den geringsten Zuwachs (um Ø 1538) gab es bei den einheimischen Tuchexporten in die Ostseeregion. Die englischen Bergenfahrer konnten von der Abwesenheit ihrer wendischen Konkurrenten infolge des wendisch-dänischen Krieges (1426-35) und von der Verleihung weitreichender Privilegien durch König Erich von Dänemark nur kurzfristig profitieren, bevor wendische Auslieder sie vertrieben. Besser sah es bei den Preußenfahrern aus, zumal die englischen Lieger in Danzig und ihre zwischen England und Preußen fah-

¹⁷² In Bristol am 2.9.1433, in Exeter-Dartmouth am 25.8.1433 und in Plymouth am 16.9.1433: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 94.

¹⁷³ Die Bewilligung der Subsidien (RP 4, S. 426) ist nicht datiert. Dies wurde aber in der Regel in der letzten Parlamentssitzung vorgenommen. Das betreffende Parlament tagte noch am 18.12.1433: RP 4, S. 423 und HBC, S. 568.

renden Landsleute bis 1425 ein vertikales Monopol aufbauen konnten, wobei sie den Export englischer Textilien nach Preußen ebenso wie den Vertrieb dieser Tücher im Ordensland monopolisierten. Infolgedessen stiegen die einheimischen Tuchexporte nach Preußen um \emptyset 1008. Die Ausfuhren der Yarmouthener nach Hamburg änderten sich dagegen kaum.

Die Venezianer und Genuesen hielten ziemlich genau mit der Expansion Schritt. Sigmunds Kontinentalsperre, die ja nur wenige Jahre während der vierten Phase offiziell in Kraft war, hatte keine Auswirkung auf die venezianischen Tuchexporte über London und Sandwich. Allein die Entscheidung des Senats, wegen des zweiten Mailändischen Krieges (1431-33) die Galeerenfahrten in die nördlichen Meere einzustellen, zeigte Wirkung. Nicht einmal der Krieg in Italien, an dem auch Genua beteiligt war, vermochte die genuesischen Ausfuhren zu reduzieren. Die Genuesen profitierten sogar von der Abwesenheit der Venezianer und dominierten kurzfristig im Tuchexport über die Stadt Sandwich.

Die Entwicklung der hansischen Tuchausfuhren war nicht einheitlich. Die Exporte in die Ostseeregion litten unter den Amtsmißbräuchen von Peter Savage in Yarmouth, dem dänisch-wendischen Krieg (1426-35) und der wachsenden Bedeutung der englischen Preußenfahrer. Die Hamburger verzichteten auf den Yarmouthhandel nach 1413/4 endgültig. Die Exporte nach Preußen und Bergen gingen jeweils um fast \emptyset 600 zurück. Allein die Kölner, die nicht nur die kontinentalen Messen, sondern auch Mitteleuropa belieferten, konnten ihre Tuchausfuhren um \emptyset 702 steigern. Dies glich allerdings den Abfall der hansischen Tuchexporte in die Ostseeregion (um \emptyset 1535) nicht ganz aus, so daß die hansischen Exporte insgesamt um \emptyset 833 fielen.

Die mächtige Expansion der englischen Ausfuhren, die durchschnittliche Steigerung bei den sonstigen Ausländern und der leichte Rückgang bei den Hansen erklären die Verschiebung der Exportanteile. Tabelle 10 zeigt, daß der größte Zuwachs nicht dort erzielt wurde, wo eine Gruppe von Kaufleuten ihre Konkurrenten zur Bedeutungslosigkeit verurteilte (z.B. in Preußen), sondern auf den Zielmärkten, in erster Linie den Brabanter Messen, die als Umschlagplätze und Vertriebszentren fungierten.

Die Exporte in die Ostseeregion sind fast konstant geblieben. Allein die Anteile der hansischen und englischen Ostseefahrer haben sich zugunsten der Engländer verschoben. Eine Expansion gab es also nicht in Ost-, sondern in West- und Südeuropa sowie in

Afrika/Kleinasien. Besonders beeindruckend sind die Ausfuhren auf die kontinentalen Messen. Die Konzentration der mitteleuropäischen Nachfrage auf die Brabanter und Frankfurter Messen bewirkte, daß die Erfolge der englischen Messebesucher nicht auf Kosten der Kölner erzielt wurden: Die Nachfrage war so groß, daß beide Gruppen ihre Tuchausfuhren steigern konnten.

Tabelle 10: Entwicklung des Exports englischer Tücher in Phase IV

Tuchexporte nach	Hansen	Engländer	Ausländer	Saldo
Preußen	-572	+1008	-	+436
Bergen/Norwegen	-594	+366	-	-228
Hamburg	-369	+164	-	-205
Zwischensumme	-1535	+1538	-	+3
Brabanter Messen	+702	+3571	-	+4473
Südwesteuropa	-	+3359	-	+3359
Levante	-	-	+1109	+1109
Nordafrika/Kleinasien	-	-	+2596	+2596
Summe	-833	+8468	+3705	+11.540

II.7: DIE FÜNFTE PHASE: 15-26 HEINRICH VI. (1436/7-1447/8)

Während der Jahre 1436/7 bis 1447/8 stieg der Export des englischen Tuches erneut kräftig an (IV: Ø 40.048; V: Ø 54.254) und überschritt das bislang höchste Niveau. Den größten Beitrag hierzu leisteten die hansischen Englandfahrer, die ihre Ausfuhren um 121,87% steigern konnten (IV: Ø 5066: 12,65%; V: Ø 11.240: 20,72%). Auch die Engländer profitierten. Allerdings fiel ihr Anteil trotz eines absoluten Anwachsens der Exporte (IV: Ø 22.050: 55,06%; V: Ø 27.676: 51,01%). Dieselbe Entwicklung findet man auch bei den sonstigen Ausländern (IV: Ø 12.933: 32,29%; V: Ø 15.331: 28,26%).

Differenziert man nach Zielmärkten (Tabelle 5), so wird deutlich, daß bei den Hansen nicht von einem allgemeinen Aufwärtstrend zu sprechen ist. Ihre Ausfuhren in die Ostseeregion stiegen nur mäßig (IV: Ø 964; V: Ø 1492), wobei auf einen nahezu völligen Zusammenbruch i.J. 19 Heinrich VI. (1440/1) hinzuweisen ist. Die Kölner Englandfahrer hingegen konnten ihre Exporte mehr als verdoppeln (IV: Ø 4073; V: Ø 9715). Ebenso uneinheitlich sah es bei den sonstigen Ausländern aus: Während die Genuesen einen leichten Zuwachs verzeichnen konnten (IV: Ø 5615; V: Ø 7995), erlitten die Venezianer einen Einbruch, der sich seit d.J. 21 Heinrich VI. (1442/3) angekündigt hatte und zwei Jahre später voll wirksam wurde. Dies ließ

ihren Exportdurchschnitt abfallen (IV: Ø 7063; V: Ø 6910). Die einheimischen Exporte nahmen dagegen überall zu, wenn auch in unterschiedlichem Maße. Am geringsten war die Zuwachsrate bei den Ausfuhren in die Ostseeregion (IV: Ø 5450; V: Ø 5789). Etwas höher lag sie bei den Exporten auf die Brabanter Messen (IV: Ø 8788; V: Ø 10.415). Die Steigerung der englischen Tuchexporte nach Südwesteuropa (IV: Ø 7668; V: Ø 11.268) stellte jedoch alles andere in den Schatten.

II.7.1.1: HANSISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEREGION IN PHASE V

Die hansischen Ausfuhren in die Ostseeregion machten i.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) einen gewaltigen Sprung nach oben. Die Ursache hierfür liegt im Vertrag von London (22.3.1437), der die hansischen Englandfahrer vom Poundage befreite.¹

Tabelle 11: Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase V

Jahr	Boston	Hull	Lynn	Yarmouth	Summe
15H6: 1436/7	1176	803	1089	7	3075
16H6: 1437/8	1393	171	169	53	1786
17H6: 1438/9	1197	312	454	52	2015
18H6: 1439/0	915	106	30	30	1081
19H6: 1440/1	53	16	261	0	330
20H6: 1441/2	836	362	268	43	1509
21H6: 1442/3	890	74	323	6	1293
22H6: 1443/4	957	45	295	20	1317
23H6: 1444/5	1249	22	563	21	1855
24H6: 1445/6	753	37	379	51	1220
25H6: 1446/7	1164	60	291	2	1517
26H6: 1447/8	506	0	337	62	905
Ø (IV)	729	52	92	37	964
Ø (V)	924	167	372	29	1492

Dadurch senkten sich die Kosten für hansische Tuchexporteure erheblich, die nun lediglich 12d/Tuch gemäß der *Carta mercatoria* zahlen mußten, während die Engländer mit einem etwas höheren Tarif (14d/Tuch) belastet waren. Die nichthansischen Ausländer hatten nach wie vor sowohl den höchsten Satz (33d/Tuch) als auch Poundage (5% *ad valorem*) zu entrichten. Dies allein erklärt aber nicht die Expansion der hansischen Tuchoausfuhren in die

¹ Vertrag von London: HR 2.2.84, S. 84-8. Die Poundage-Befreiung galt vom Tag der Unterzeichnung des Vertrags. Entsprechende königliche Anweisungen: HUB 7.1.288, S. 142 (= PRO, E356/19 m 34) und HR 2.2.83, S. 84.

Ostseegebiete, denn die einzigen Konkurrenten der Hansen, nämlich die englischen Ostseefahrer aus Boston, Hull, Lynn und Yarmouth, genossen seit dem 1.4.1437 ebenfalls Poundage-Befreiung für ihre Tuchexporte. Der geringfügige hansische Kostenvorteil (2d/Tuch) konnte daher kaum ins Gewicht fallen. Die Erklärung liegt vielmehr in der Freigabe des gegenseitigen Handels, der ja seit der Ausweisung der englischen Lieger aus Preußen zum Ende des Jahres 1434 und dem hansischen Englandhandelsverbot, das seit dem 5.8.1435 galt, offiziell gesperrt war, auch wenn man die Kölner verdächtigte, die Blockade zu unterlaufen.² Schließlich wußten die in England ansässigen Hansen, daß die Freigabe des Handels zu einem explosionsartigen Wachstum des Warenverkehrs führen würde, und trafen entsprechende Vorbereitungen.³ Die Tuchausfuhrziffern zeigen, daß sie ihre Chancen wahrgenommen haben.

Freilich waren die Vorteile, die der Vertrag von London den hansischen Ostseefahrern gewährte, rasch verbraucht. Die erfreuliche Entwicklung der hansischen Tuchexporte über Hull und Lynn nach Preußen brach i.J. 1437/8 jäh ab, als die Engländer ihre alte Dominanz im Preußenhandel wieder etablieren konnten. In Yarmouth gab es nicht einmal eine Belebung i.J. 15 Heinrich VI., weil man dort seit der Vertreibung der Hamburger um 1410 kaum noch einen Hansekaufmann gesehen hatte. Nur in Boston hielten die Hansen ein hohes Tuchexportniveau nach 15 Heinrich VI. aufrecht. Dies war zu erwarten, denn schließlich genossen sie seit dem Vertrag von Wordingborg (1435) eine Monopolstellung im Bergenhandel. Sobald der Englandhandel freigegeben wurde, konnten die Lübecker Bergenfahrer wieder konkurrenzlos englisches Tuch nach Norwegen einführen. Problematisch ist also weder der Anstieg der hansischen Tuchausfahrten über Boston nach dem Vertrag von London noch das Halten dieses Niveaus, sondern allein der allmähliche Abfall, der sich trotz optimaler Handelsbedingungen seit 17 Heinrich VI. (1438/9) ankündigte und zwei Jahre später in einen völligen Zusammenbruch mündete. Die Ursache hierfür liegt im wendisch-holländischen Krieg (April 1438-September 1441), dessen negative Auswirkungen durch die Folgen der Absetzung König Erichs von Dänemark am 23.6.1439 noch potenziert wurden.

² Ausweisung der Engländer: HR 2.1.355 § 7. u. 11, S. 230f. Handelssperre: HR 2.1.430 § 9, S. 380. Auswirkungen der Englandhandelsperre: HR 2.2.4, S. 4-6. Verdacht gegen die Kölner: HR 2.2.79 § 6, S. 79.

³ HR 2.2.70, S. 51-3.

Der Krieg zwischen Holland und den wendischen Städten begann am 1.4.1438 mit der Weigerung der Holländer, den Waffenstillstand zu verlängern. Von Anfang an beschränkten sich die wendischen Städte darauf, den Sund für den Verkehr nach Westen zu sperren. Sie hofften, den Gegner durch die Unterbindung der für die stark urbanisierten Niederlande erforderlichen preußischen Getreidelieferungen zu bezwingen, zumal der Krieg zur Zeit einer allgemeinen Hungersnot ausbrach.⁴ Schon am 23.4.1438 verbot der Lübecker Hansetag jeglichen Verkehr mit Holland, Seeland und Flandern.⁵ Ebenso rasch gestattete Herzog Philipp seinen holländischen Untertanen die Kaperei, die freilich nur gegen Schiffe der sechs wendischen Städte gerichtet sein sollte.⁶ So waren die nördlichen Meere in zwei Zonen aufgeteilt: Während sich die wendischen Städte bemühten, die Ostsee für den Verkehr von und nach Westen zu sperren, betrachteten die holländischen Auslieger jedes hansische Schiff, das sich über den Sund hinaus in die Nordsee wagte, als Beute.⁷ Obwohl der Lübecker Bergenhandel i.J. 1438 von den Kapereien gar nicht betroffen war, begriffen die Holländer rasch, daß dies ein wunder Punkt ihrer Gegner war. Am 11.7.1439 warnte Lübeck Wismar vor einem holländischen Geschwader, das der *Bergesschen vlote unde andere schepe* auflauerte, und riet dringend, die Schiffe nicht nach Norwegen segeln zu lassen.⁸ Die von den Holländern ausgehende Gefahr erklärt den allmählichen Rückgang der hansischen Tuchausfahrten über Boston seit dem Jahr 17 Heinrich VI. (1438/9).

Der Erfolg der wendischen Taktik hing von Dänemarks Haltung ab, die allerdings vorerst nicht klar war. König Erich befand sich nämlich im Sommer 1438 in einer Krise.⁹ Am 28.10.1438 bot der dänische Reichsrat Herzog Christoph von Bayern die Herrschaft über die drei nordischen Reiche an, was dieser sofort annahm. Nachdem Christoph

⁴ Kriegsausbruch: HR 2.2.184-5, S. 197-209. Allgemein dazu: Ernst DAENELL, Die Blütezeit der deutschen Hanse, 2 Bde., Berlin 1905-6, Bd. 1, S. 288-327. Versorgungslage: JENKS, English Grain Trade, S. 510 *et passim*.

⁵ HR 2.2.198, S. 160.

⁶ HR 2.2.201, S. 161 (7.4.1438).

⁷ Am 29.5.1438 wurde eine hansische Baienflotte in der Nähe von Brest von den Holländern gekapert, wobei ihnen 23 preußische Schiffe in die Hände fielen: DAENELL, Blütezeit, Bd. 1, S. 291.

⁸ LUB 7.804, S. 815f.

⁹ Hierüber s. DAENELL, Blütezeit, Bd. 1, S. 302f., und Aksel E. CHRISTENSEN, Kalmarunionen og nordisk politik, 1319-1439, Kopenhagen 1980, S. 245-60. Neueste Literatur: GRABMANN, Lübeckische Geschichte, S. 819.

im Frühjahr 1439 in Lübeck eingetroffen war, kündigte der dänische Reichsrat von dort aus König Erich am 23.6.1439 Treue und Gehorsam auf und schloß drei Tage später einen Vertrag mit den Repräsentanten der wendischen Städte.¹⁰ Dieses Abkommen liefert den ersten Beleg für eine Verknüpfung des wendisch-holländischen Krieges mit den dänischen Thronfolgewirren. Die wendischen Städte machten ihr Versprechen militärischer Hilfe von der Befreiung aller Hansen vom Sundzoll sowie vom Abbruch der Handelsbeziehungen zu Holland für die Dauer des Krieges abhängig. Damit gewannen sie den dänischen Reichsrat und König Christoph für die Sundsperre. Der Preis aber war die Feindschaft König Erichs und seiner Anhänger, was insbesondere für den Bergenhandel bedenklich war, weil Norwegen zu dieser Zeit auf seiten König Erichs stand, der sich zudem den Holländern näherte.¹¹ Um eine Stärkung des Feindes zu unterbinden, beschlossen die wendischen Städte am 28.2.1440, den Bergenhandel künftig nur noch den eigenen Kaufleuten zu gestatten. Zudem verboten sie den hansischen Handel zwischen Bergen und Boston,¹² was sich in den hansischen Tuchausfuhren über Boston i.J. 19 Heinrich VI. (1440/1) widerspiegelt. Der Lübecker Bergenhandel erholte sich erst, nachdem König Christoph am 27.7.1441 die hansischen Privilegien bestätigt hatte und ein Waffenstillstand zwischen Holland und den wendischen Städten vereinbart werden konnte, der am 19.10.1441 in Kraft trat.¹³ Die Wiederherstellung der Rechtssicherheit sowie der Handelsvorrechte der Bergenfahrer und die Befriedung der Schifffahrtswege verhalfen dem hansischen Tuchexport über Boston i.J. 20 Heinrich VI. (1441/2) zu einem guten Ergebnis. Obwohl König Erichs Nachfolger seine Pressionspolitik gegen die wendischen Kaufleute fortsetzte,¹⁴ konnten die Lübecker Bergenfahrer ihre Ausfuhren über Boston im großen und ganzen halten, auch wenn die Exportergebnisse aus der Zeit vor dem dänisch-wendischen Krieg (1426-35) nicht erreicht werden konnten.

¹⁰ HR 2.2.306, S. 244f.

¹¹ DAENELL, Blütezeit, Bd. 1, S. 309.

¹² HR 2.2.342 § 2, S. 277f.

¹³ Privilegienbestätigung: LUB 8.29, S. 42-4. Waffenstillstand: LUB 8.35, S. 49-54 (23.8.1441).

¹⁴ DAENELL, Blütezeit, Bd. 1, S. 330-9.

II.7.1.2: MESSEORIENTIERTE HANSISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE V

Die Kölner Englandfahrer konnten ihre Tuchausfuhren in Phase V mehr als verdoppeln (IV: Ø 4073; V: Ø 9715). Auch für sie war der Vertrag von London von entscheidender Bedeutung: Aufgrund der Kostenvorteile durch die Poundage-Befreiung und der infolge der Englandhandels Sperre lange unbefriedigten Nachfrage vervierfachten sich ihre Exporte von 2323 auf 9155 Tücher im ersten Jahr nach dem Abkommen.

Obwohl die Kölner Ausfuhren auf einem deutlich höheren Niveau als je zuvor blieben, sieht man bei näherem Hinschauen (Tabelle 5), daß es zu einem leichten Exportrückgang in den Jahren 17-19 Heinrich VI. (1438/9-1440/1) und zu einem stärkeren Abfall i.J. 26 Heinrich VI. (1447/8) kam.

Der erste Exporteinbruch erklärt sich aus dem wendisch-holländischen Krieg, der den gesamten Nord- und Ostseehandel störte. Obwohl die holländischen Auslieger allein gegen die sechs wendischen Städte vorgehen sollten, währte ihr Respekt vor der neutralen Schifffahrt nicht lange.¹⁵ Daß die Kölner unter dem holländisch-wendischen Krieg litten, obwohl sie – wie der Stadtrat mehrfach betonte – nicht beteiligt waren, zeigen die zahlreichen Gesuche um Geleit durch Holland und Seeland sowie die Beschwerde zweier prominenter Kölner Englandfahrer über burgundische Freibeuter.¹⁶ Der Zugang zu den Brabanter Messen war für die Dauer des Krieges behindert, was für den Kölner Englandhandel nicht ohne Folgen bleiben konnte.

Negativ wirkten sich auch die fortgesetzten anglo-burgundischen Feindseligkeiten aus, die auf den Abfall Burgunds vom englischen Bündnis (20.9.1435) zurückgingen und sich i.J. 1439 zusehends verschärften. Am 3.4.1439 (17 Heinrich VI.) befahl der englische König, sämtliche Schiffe zu beschlagnahmen, die von der Antwerpener Pfingstmesse zurückkehrten, und am 28.6.1439 verbot er erneut jeglichen Handel mit Brabant oder Flandern.¹⁷ Dies erklärt den Rückgang

¹⁵ Burgundische Erlaubnis (7.4.1438): HR 2.2.201, S. 161. Schädigung der neutralen Schifffahrt: HR 2.2.207, S. 165f.; 240, S. 104f.

¹⁶ Gesuche: HUB 7.1.341, S. 167; 349, S. 170 *et passim*. Beschwerde von Heinrich Overbach und Heinrich Edelkint: StA Brügge, Memoriael van de Kamere 1439/41, f. 113^v; Regest: HUB 7.1.690, S. 349. Andere Klagen über die Beraubung neutraler Kaufleute und Schiffer: ebenda, f. 7^v-8^r, 17^{rv}, 26^v-27^r, 36^v-37^r, 45^r, 73^v-75^v, 76^{rv}, 95^{rv}, 100^r, 103^{rv}, 104^r und 114^r.

¹⁷ Beschlagnahme: THIELEMANS, Bourgogne et Angleterre, S. 123. Handelsverbot: ebenda, S. 124 und CCR 1435-41, S. 282. Das Handelsverbot wurde gegen einen

der Kölner Tuchexporte um fast 2000 Laken von 16 auf 17 Heinrich VI. (1437/8-1438/9).

Allerdings konnten die anglo-burgundischen Differenzen nach langwierigen Verhandlungen am 29.9.1439 (18 Heinrich VI.) durch den Vertrag von Grevelingen beigelegt werden.¹⁸ Mit diesem Abkommen wurde das burgundische Verbot der Ein- und Durchfuhr englischer Gewebe vom 19.6.1434 hinfällig. Darüber hinaus stellte der Herzog darin ausdrücklich fest, daß sein früheres Tuchverbot undurchführbar gewesen sei. Philipp dem Guten gelang es lediglich, die flämischen Tuchreviere von der vertraglich vereinbarten, allgemeinen Freigabe des Handels mit englischen Textilien auszunehmen, indem er am 1.12.1439 englische Gewebe aus Flandern verbannte. Allerdings mußte er selbst hier eine Ausnahme für die Hansen machen, deren Privilegien ihnen das Recht der Durchfuhr englischer Laken in Flandern garantierten.¹⁹ Ein Verbot, das sich auf Flandern beschränkte und ohnehin nicht für den hansischen Transithandel galt, konnte jedoch keinerlei Auswirkung auf den Kölner Tuchexport haben. Dieser erlebte vielmehr im Jahr der Unterzeichnung des Vertrags von Grevelingen (18 Heinrich VI.) eine leichte Hausse, zumal der Handel mit englischen Textilerzeugnissen in Brabant freigegeben wurde. Der Kölner Messehandel konnte sich aber erst i.J. 20 Heinrich VI. (1441/2) voll erholen, nachdem der holländisch-wendische Krieg beendet worden und die Waffenruhe am 19.10.1441 in Kraft getreten war.²⁰

Man muß nicht lange nach den Ursachen für den Abfall der Kölner Tuchexporte i.J. 26 Heinrich VI. (1447/8) suchen. Gemäß einer parlamentarischen Petition drohte der König allen Hansestädten mit der Aufhebung ihrer Privilegien zum 29.9.1447, wenn die Preußen bis dahin nicht drei Bedingungen erfüllten: 1) Der Hochmeister müsse den

Genuesen (PRO, E122/76/36; E159/215 RT m 4) und gegen einheimische Kaufleute, die es unwissentlich verletzt hatten (E159/215 RT m 62), angewandt.

¹⁸ Verhandlungen: PPC 5, S. 334-407. Vertrag: PRO, C47/Bundle 30/9/17 und Foedera (H) 5/1, S. 65. Regest: VAUGHAN, Philip the Good, S. 109 und THIELEMANS, Bourgogne et Angleterre, S. 129-33.

¹⁹ Verbot: GILLIODTS-VAN SEVEREN, Inventaire des chartes, Bd. 5, Nr. 1015, S. 189f. und SCHANZ, Bd. 2, Nr. 172, S. 659f. Regest: THIELEMANS, Bourgogne et Angleterre, S. 151, und HUB 7.1, S. 23 Anm. 3. Ausnahme zugunsten der Hanse: GILLIODTS-VAN SEVEREN, Inventaire des chartes, Bd. 5, S. 190.

²⁰ Der Krieg wurde durch drei Verträge - zwischen Holland und den wendischen Städten (23.8.1441), zwischen den herzoglich-burgundischen und den wendischen Gesandten (23.8.1441), sowie zwischen Holland und Preußen (6.9.1441) - beendet: HR 2.2.491, 492, 494, S. 424-31.

Vertrag von London ratifizieren; 2) Die englischen Kaufleute in Preußen müßten die gleichen Rechte erhalten, die die hansischen Englandfahrer genossen; und 3) Es müsse Schadenersatz für die Bedrückung der englischen Preußenfahrer geleistet werden.²¹ Da die Preußen untätig blieben, hob Heinrich VI. die hansischen Privilegien zu Beginn d.J. 26 Heinrich VI. (1447/8) auf und stellte die Hansen damit zollmäßig den sonstigen Ausländern gleich. Nach dem 29.9.1447 (26 Heinrich VI.) mußten sie nicht nur Poundage (5% *ad valorem*) auf alle Ein- und Ausfuhren, sondern auch Tuchzoll gemäß dem Ausländertarif (33d/Normtuch; vorher 12d) entrichten.²² Mit einem Schlag wurden die Tücher, die die Kölner über London, Ipswich und Sandwich exportierten, um 10% teurer. Dies wirkte sich selbstverständlich negativ auf den Absatz aus.

Auch burgundische Maßnahmen erschwerten den Kölner Tuchexport. Am 12.1.1447 führte Herzog Philipp das alte Tuchverbot für seine Herrschaftsgebiete wieder ein.²³ Nach den Ausführungsbestimmungen vom 16.1.1447 mußten die Kaufleute beides, daß sie keine verbotenen Waren importierten. Es wurde erlaubt, den Eid durch eine entsprechende Bescheinigung zu ersetzen, die von der Stadt auszustellen war, in der die Tücher zuletzt verpackt worden waren. Beim geringsten Zweifel sollten die burgundischen Behörden die Packen aufbrechen und die Herkunft der Laken feststellen.²⁴ Gleich nachdem man dieses Tuchverbot auf der Antwerpener Pfingstmesse d.J. 1447 ausgerufen hatte, wurden Proteste erhoben. Unter Hinweis auf die früheren Zusicherungen des Herzogs bat Antwerpen vergeblich um eine Ausnahme vom Verbot

²¹ PRO, C49/F26/10. Druck: JENKS, Hanseakten. Regest (aufgrund einer niederdeutschen Übersetzung im StA Danzig Schiebl. 16, Nr. 46b, f. 6^v): HR 2.3, S. 150 Anm. 1. Eine zweite, bislang unbekannt und offenbar für den Hochmeister angefertigte niederdeutsche Übersetzung ist im GStA, OBA 9251, überliefert. Die Petition wurde am 7.2.1446 genehmigt. Zu den englischen Maßnahmen s. a. PRO, E368/222 VSM m 7d.

²² PRO, E368/222 VSM m 7d: *The collectours of our subsidies in divers portis of this oure Reaume aske and with grete rigour demaunde of devers marchantis of the Hanze of Almaine alle suche subsidies to us to be payed of thaire marchandises as other marchauntes aliens to us paye for thaire marchandises comyng into this oure Reaume or goyng out of the same.*

²³ SMIT 2.1311, S. 848f.; HUB 7.1, S. 23 Anm. 3; VAN LIMBURG BROUWER, Boergoensche Charters, S. 85.

²⁴ PIOT, Inventaire Léau, Nr. 85, S. 29-31; Regest: SCHANZ, Bd. 2, Nr. 173, S. 660; vgl. SMIT 2.1331, S. 860.

oder zumindest um die Verschiebung seines Inkrafttretens.²⁵ Auch der Deutsche Kaufmann in Brügge legte unter Hinweis auf die hansischen Privilegien lebhaften Widerspruch ein. Herzog Philipp gestattete den Hansen jedoch lediglich die Durchfuhr englischer Laken bis zum 11.11.1447.²⁶ Danach aber galt das Verbot ohne Ausnahme.

II.7.2.1: VENEZIANISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE V

Die venezianischen Exporte gingen in Phase V leicht zurück (IV: Ø 7063; V: Ø 6910). Zwei Abschnitte sind zu unterscheiden: 1) eine kräftige Expansion, die i.J. 20 Heinrich VI. (1441/2) ihren Höhepunkt erreichte, als die Venezianer 12.489 Laken über London und Sandwich exportierten; und 2) ein leichter Rückgang, auf den ein unvermittelter Zusammenbruch i.J. 23 Heinrich VI. (1444/5) folgte. Die venezianischen Ausfuhren, die bis dahin Ø 9049 Laken (IV: Ø 7063) betragen hatten, fielen danach auf Ø 2632.

Der plötzliche Einbruch geht auf die Gesetzgebung des Senats über die Tucheinfuhr aus Nordeuropa zurück.²⁷ Am 17.12.1444 verbot man den Import von 'unfertigen' Tüchern aus Flandern und London, die in der Serenissima nach venezianischer Art 'gefertigt' wurden, und drohte mit Konfiskation. Gleichzeitig untersagte der Senat bei Strafe der Beschlagnahme und eines abschreckenden Bußgeldes die Einfuhr von ungeschorenen englischen und flämischen Tüchern, die den venezianischen Textilerzeugnissen ähnelten und in Venedig appetiert wurden.²⁸ Nun handelte es sich offensichtlich bei den verbotenen

²⁵ PRIMS, Antwerpen, 6/2, S. 157; s.a. DE SMEDT, Engelse Natie, Bd. 1, S. 94.

²⁶ HR 2.3.299, S. 201-3 (10.7.1447).

²⁷ Der Senat erließ am 18.2.1441, also am Tag nach der Versteigerung der 'flämischen' Galeeren, die im Herbst 1441 (21 Heinrich VI.) London anliefen, ein Dekret zur Regelung der Einfuhr von englischen Textilien: THOMAS, Capitolare, cap. 274, S. 162-4; Regest: CSPVen Nr. 264, S. 66. Es bestimmte, daß die über Land importierten englischen Tücher abgabenpflichtig waren. Zu den bereits bestehenden Zöllen mußte der Importeur 30 Dukaten/1000 Pfund *troy* (373,24 kg) zugunsten der Reeder der 'flämischen' Galeeren entrichten. Außerdem hatte jeder Käufer 2 Dukaten/1000 Pfund *troy* an den Senat zu zahlen. Weil diese Abgaben die Kosten erhöhte, konnte man sie für den Abfall der venezianischen Tuchexporte verantwortlich machen. Dies wäre aber falsch. Das Senatsdekret vom 18.2.1441 schärfte lediglich eine mehr oder weniger gleichlautende Verordnung vom April 1438 (CSPVen Nr. 253, S. 64) erneut ein, wobei allerdings strengere Kontrollen besonders im Fondaco dei Tedeschi vorgesehen waren, um zu gewährleisten, daß die Frachtgeldentschädigung tatsächlich im vollen Umfang gezahlt wurde.

²⁸ CSPVen Nr. 271, S. 67f. Das Bußgeld betrug 500 venezianische Pfund/Tuch.

'unfertigen' Tüchern einerseits und den ungeschorenen, also nicht appetierten nordeuropäischen Tüchern andererseits lediglich um zwei Verarbeitungsstufen derselben Tuchsorte.²⁹ In Webmuster und Dichte der Garnfäden müssen diese Laken den venezianischen Tüchern täuschend ähnlich gewesen sein, denn nur so ist die Feststellung des Senats zu erklären, daß diese Gewebe die eigenen, d.h. venezianischen Tücher 'schädigten'.

Die Auswirkungen des Senatsdekrets werden erst deutlich, wenn man weiß, welche Tuchsorten die Kaufleute der Serenissima in London für den Export in die Levante erwarben. Hierüber geben die Alien Hosting Returns für die Jahre 18 bis 21 Heinrich VI. Aufschluß.³⁰ Aus Tabelle 12 geht hervor, daß die Venezianer die preiswerteren Laken bevorzugten, deren Bezeichnung sich zumeist nach Herkunftsort oder Größe richtete.³¹

²⁹ Daß englische Tücher in Venedig zumindest gefärbt und folglich wohl auch appetiert wurden, zeigt die Verordnung vom 18.2.1441: *Veramente perche el se conduxe over se poria condur panni de Engelterra sotto altra pieta per colorar che i non fosse panni de Engelterra*: THOMAS, Capitolare, cap. 274, S. 163f.

³⁰ Tabelle 12 unterscheidet zwischen schmalen und breiten Tüchern, weil die Durchschnittspreise nicht vergleichbar sind. Ein 'Narrowcloth' war halb so breit und halb so lang wie ein Normtuch. Auf ein 'Broadcloth' kamen also vier 'Narrowcloths'. Ein 'Kersey' entsprach einem Drittel Normtuch. Quelle für die Tabelle: 18 Heinrich VI.: PRO, E101/128/30/6, E101/128/31/53; 19 Heinrich VI.: E101/128/30/7, E101/128/31/1; 20 Heinrich VI.: E101/128/30/8, E101/128/31/27, 29, 33, 51, 54; 21 Heinrich VI.: E122/128/31/30, E101/128/30/4, 10. Allerdings lassen sich nicht für alle Tücher, die die Venezianer erwarben, Preise ermitteln. Weil aber die Gesamtumsätze wichtig sind, werden sie in Klammern angegeben.

³¹ Über den Handel mit englischen Tüchern im Mittelmeergebiet vgl. Eliyahu ASHTOR, Die Verbreitung des englischen Wolltuchs in den Mittelmeerländern im Spätmittelalter, in: VSWG 71, 1984, S. 1-29; ders., L'exportation, S. 303-77. Sowohl Ashtor (Verbreitung, S. 11f.) als auch der Herausgeber des CSPVen irren sich, wenn sie *panni loesti* als Erzeugnisse aus Lowestoft (Gft. Norfolk) identifizieren. Wenn die Tausende von *loesti*-Tüchern, die Ashtor im Mittelmeergebiet nachweist, tatsächlich in Lowestoft hergestellt worden wären, dann würde man erwarten, daß sie zumindest teilweise über diese Kleinstadt ausgeführt worden wären. Dies ist aber nicht der Fall. Zwischen 1440/1 und 1450/1 exportierten sämtliche nichthansischen Ausländer 105 Normtücher über den für Lowestoft zuständigen Zollbezirk Yarmouth. Lowestoft, das nach Ashtors Darstellung eines der wichtigsten englischen Tuchreviere gewesen sein muß, hielt man in der englischen Zollverwaltung nicht einmal für wichtig genug, um dort einen eigenständigen Unterzollbezirk zu bilden. Bedenkt man, daß die wirtschaftlich unbedeutenden Städte Cley, Blackeney, Dunwich und Crowmer allesamt Unterbezirke des Zollbezirks Yarmouth waren, dann wird man nur schließen können, daß Lowestoft keine nennenswerte Rolle im englischen Außenhandel spielte. In

Tabelle 12: Tucherwerb der Venezianer in London 1439/40-1442/3

Tuchsorte	Anzahl	Durchschnittspreis
Breite Tücher		
Western	10.103 (11.607)	£1 5s 8,75d
Bastarden	7901 (8943)	£1 13s 0,5d
Ludlow	303,5	£4 1s
Guildford	173	£1 5s 7,25d
Reading	133	£2 5s 5d
Northampton	81,5	£5 19s 6d
Cotswold	81	£2 6s 2d
Musterdevillers ^a	67,67	£6 8s 7d
Colchester	54	£4 4s 1,25d
Blanket	28,67	£1 19s 9,25d
Medley ^a	16	£3 7s 6d
Murrey in Grain ^a	0,833	£12
Schmale Tücher		
Southampton Narrowcloth	3392 (3823)	6s 11,5d
Narrowcloth	2339 (2987)	10s 5,75d
Suffolk Narrowcloth	2012	11s 6,25d
Essex Narrowcloth	1600 (1601)	11s 3,5d
Kersey	1291 (1344)	18s 5,25d

^a Diese Tuchsorte wurde in Colchester (Gft. Essex) hergestellt.

Allerdings gehören die Bastardentücher, die die Venezianer in großen Mengen aufkauften, in keine dieser beiden Kategorien. *Panni bastardi* geistern sowohl durch die venezianische Gesetzgebung als auch durch die englischen Alien Hosting Returns, aber sie werden nirgends genau definiert. Doch ein Senatsdekret vom 14.4.1458, das die Einfuhr von 'gewissen nachgemachten Tüchern' aus England und Flandern bei Strafe von 10 Dukaten pro Stück verbot, gibt uns einen Anhaltspunkt. Der Senat stellte nämlich fest, daß die als *panni garbi* oder *panni fini* bezeichneten Textilien in der florentinischen Art hergestellt seien.³² *Panni garbi* waren nun wirklich florentinische Erzeugnisse aus spanischer, provençalischer oder balnearischer Wolle.³³ Weil englische Tuchhersteller bestrebt waren, den Anschluß

Wirklichkeit ist die Bezeichnung *loesti* auf eine Verballhornung von "l'ovest" ('der Westen') zurückzuführen. *Loesti* sind also Laken, die im englischen Westen hergestellt wurden.

³² CSPVen Nr. 346, S. 86.

³³ Florence EDLER, Bearb., Glossary of Mediaeval Terms of Business, Italian Series, 1200-1600 = Mediaeval Academy of America Publications 18, Cambridge/Mass. 1934, s.v. *Garbo*, *lana di* sowie *Garbo*, *panno di*.

an kontinentale Modetrends und die dort bevorzugten Web- und Färbstile zu finden,³⁴ ist es offensichtlich, daß man in England i.J. 1458 Tücher so hergestellt hat, daß sie – eventuell nach Appretierung und Färbung in Venedig – als wertvollere florentinische Sorten verkauft werden konnten. Allerdings waren die Laken, deren Einfuhr der Senat am 17.12.1444 verbot, Imitationen venezianischer Textilerzeugnisse. Nun liegt der Schluß nahe, daß es sich bei beiden verbotenen Imitationen um die *panni bastardi* handelte, die man in England und in der Levante im Besitz venezianischer Kaufleute nachweisen kann. Offenbar bezog sich die Bezeichnung nicht auf eine bestimmte Tuchsorte, sondern auf alle 'nachgemachten' Tücher aus Nordeuropa, die den teureren italienischen Laken ähnelten und als solche abgesetzt werden konnten. Dies wird durch die Tatsache bewiesen, daß der Venezianer Leonardo Contarini 300 *contrefait bastard* in London i.J. 1441/2 erwarb.³⁵

Warum sich die venezianischen Englandfahrer so sehr für *panni bastardi* aus England interessierten, geht aus Tabelle 13³⁶ hervor. Signifikant ist nicht der absolute, sondern der relative Wert der 'Bastardentücher' im Vergleich zu den anderen englischen Tuchsorten, die die Venezianer in der Levante vertrieben. Deshalb habe ich dem Preis der *panni bastardi* am jeweiligen Ort den Indexwert 100 zugewiesen und die anderen Preise als Prozentsätze davon kalkuliert. Obwohl die 'Bastardentücher' bei weitem nicht die teuersten Tücher waren, die die Venezianer in England erwarben (Tabelle 12), erzielten sie die höchsten Preise im Nahen Osten.³⁷ Die Preisdifferenz zwischen den *panni bastardi* und den anderen englischen Tuchsorten, die im venezianischen Levantehandel eine Rolle

³⁴ Vgl. BRIDBURY, S. 102f. Vgl. auch ASHTOR, *Levant Trade*, S. 205f.

³⁵ PRO, E101/128/30/8 (19.10.1441-19.10.1442).

³⁶ Quellen für Tabelle 13: London: wie Anm. 30; Damaskus (März 1424): Federigo MELIS, Hg., *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI* = Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, Pubblicazioni, Serie I.1, Florenz 1972, Nr. 93b, S. 318, Sp. 3; Konstantinopel (1438): ebenda, Nr. 35, S. 194, Sp. 4; sonst: ASHTOR, *L'exportation*, S. 341-9. Nach venezianischer Vorschrift mußten sämtliche englischen Tücher an Bord der Staatsgaleeren zuerst nach Venedig gebracht werden, ehe man sie weiter transportieren durfte: Freddy THIRIET, *La romanie vénitienne au moyen âge. Le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII^e-XV^e siècles)* = Bibliothèque des Écoles Françaises d'Athènes et de Rome 193, Paris 1959, S. 419. Die Transportkosten für englische Laken waren also in etwa gleich.

³⁷ Die anderen, teureren Tuchsorten waren wohl für den italienischen Markt bestimmt.

spielten, war beim Absatz wesentlich größer als beim Erwerb in London, obwohl die Transport- und Zollkosten für alle Tuchsorten in etwa gleich waren. Dies ist nur durch die höhere Nachfrage für *panni bastardi* im Nahen Osten zu erklären. Die Vorliebe für englische 'Bastardentücher' muß daher rühren, daß gerade sie den feineren venezianischen und (später) florentinischen Textilerzeugnissen ähnelten. Die niedrigen Gesteungskosten der 'Bastardentücher' und ihr hoher Absatzwert in der Levante ließen die Gewinnspannen der venezianischen Englandfahrer kräftig wachsen. So ist es verständlich, daß sie *panni bastardi* in großen Mengen in London zwischen 1439/40 und 1442/3, also kurz vor dem Senatsdekret vom 17.12.1444, erwarben und daß die venezianischen Tuchexporte über London und Sandwich unmittelbar nach dem Erlaß des Dekrets stark abfielen. Der Senat hatte schließlich die Ein- bzw. Durchfuhr der gewinnbringendsten englischen Tuchsorte verboten.

Tabelle 13: Preise englischer Tuchsorten in London und der Levante

Tuchsorte ^a	London 1439/43	DAM 1416	DAM 1417	DAM 1420	DAM 1424	KON 1438	DAM 1442	DAM 1442
Bastarden	100	100	100	100	100	100	100	100
Western	78	50	44	41	39	2	65	57
Essex ^b	34	30	26	-	-	1	75	-
Southampton ^b	84	100	87	83	83	1	70	54
Guildford	78	-	-	-	-	-	-	-
Cotswolds	140	-	-	-	-	74	-	-

^a Abkürzungen: DAM = Damaskus; KON = Konstantinopel

^b 'Narrowcloths' aus Essex und Southampton waren halb so breit wie 'Broadcloths' und wurden zudem in Dutzend 'yards' (= 0,9144 m) gemessen. Die aus dem Rahmen fallenden tiefen Preise d.J. 1438 beziehen sich wohl auf ein 'yard', also 1/48 eines Normtuchs.

Auch die finanziellen Schwierigkeiten der venezianischen Niederlassung in London wirkten sich negativ auf den Tuchexport aus. In einem Senatsdekret vom 19.10.1445 hieß es, daß die Londoner Niederlassung Schulden in Höhe von 14.000 Dukaten (ca. £2500) habe, weil die Konsuln der Serenissima 'schlecht verwaltet' und sich zahlreiche Mißbräuche eingeschlichen hätten.³⁸ Folglich belegte der

³⁸ CSPVen Nr. 273, S. 68. Liest man hier zwischen den Zeilen, so stellt man fest, daß die Schulden der Niederlassung auf Unterschlagung und Veruntreuung zurückzuführen waren. Dem Vizekonsul und all seinen Amtsvorgängern wurde nämlich befohlen, binnen 30 Tagen sämtliche kontoreigenen Mittel, Rücklagen und Besitztümer zurück-

Senat den Englandhandel mit einer Zusatzabgabe in Höhe von 5d/£ (2,08%), wobei der Kaufmann den Wert seiner Handelswaren selbst angab. Die vorsätzliche Unterschätzung wurde mit einer Strafe (2d/£, also insgesamt 7d/£) geahndet, die ebenfalls bei verspäteter Abgabenzahlung erhoben wurde. Es ist offenkundig, daß sich diese Zusatzabgabe auf die Gewinnspannen im venezianischen Englandhandel, die ohnehin infolge des Einfuhrverbots der *panni bastardi* schmaler geworden waren, negativ auswirken mußte.

II.7.2.2: GENUESISISCHE TUCHAUSFUHREN IN PHASE V

Die genuesischen Tuchexporte stiegen in Phase V (IV: Ø 5614; V: Ø 7995).³⁹ Die genuesische Zollakte für das Jahr 1445 zeigt, daß der Englandhandel in dieser Phase ganz in herkömmlichen Bahnen verlief. Alaun stand nach wie vor an erster Stelle im Importwarensortiment. Die neun Schiffe, die i.J. 1445 von Chios nach Nordeuropa segelten, hatten bedeutende Mengen Alaun an Bord.⁴⁰ Genuesische Schiffer unternahmen die Rückreise von Southampton *per costeriam* und kehrten überhaupt nicht nach Genua zurück, sondern segelten nach Chios im Ägäischen Meer. Unterwegs liefen sie in der Regel Cadiz im Süden

zugeben und dem Senat die Register und Abrechnungen seit dem Jahre 1432 zwecks Überprüfung auszuhändigen.

³⁹ Aufgrund ihrer Privilegien haben sich die Genuesen von den Bestimmungen des Alien Hosting Statute, das zum 12.11.1439 in Kraft trat, befreien können: EDMUND FRYDE, *The English Cloth Industry and the Trade with the Mediterranean*, c. 1370-c. 1480, in: SPALLANZANI, *Panni di lana*, S. 343-53. Man hat daher nur vereinzelte Nachrichten über die wirtschaftlichen Aktivitäten der Genuesen in den Alien Hosting Returns (vgl. aber PRO, E101/128/33). Die Southamptoner Port Books, die die Einnahmen aus den städtischen Zöllen verzeichnen, sind wenig hilfreich, weil sie die Fracht nicht unter dem Namen des Eigentümers (wie beim königlichen Zoll üblich), sondern unter dem des Empfängers eintragen. Da ein und derselbe Handelsagent die Ein- und Ausfuhren vieler Italiener in Southampton organisierte, kann man nicht sagen, welche Waren Florentinern, Venezianern oder Genuesen gehörten: RUDDOCK, *Italian Merchants*, S. 119-21. Veröffentlichte Port Books: Paul STUDER, Hg., *The Port Books of Southampton, or Anglo-French Accounts of Robert Florys, Water-Bailiff and Receiver of Petty-Customs, A.D. 1427-1430* = Southampton Record Society Publications 16, Southampton 1913; Brian FOSTER, Hg., *The Local Port Book of Southampton for 1435-36* = Southampton Records Series 7, Southampton 1963; Henry S. COBB, Hg., *The Local Port Book of Southampton for 1439-40* = Southampton Records Series 5, Southampton 1961; David B. QUINN und Alwyn A. RUDDOCK, Hgg., *The Port Books or Local Customs Accounts of Southampton in the Reign of Edward IV*, 2 Bde. = Southampton Record Society Publications 37-8, Southampton 1937-8.

⁴⁰ Das Beizmittel machte 65% des Gesamtwertes der Fracht aus: HEERS, *Gênes*, S. 650f.

Kastiliens, Malaga und Almeria im maurischen Königreich Granada, Honein und Oran im heutigen Algerien, Tunis und schließlich Syrakus im aragonesischen Sizilien an (II.1). Die Bestimmung der Tücher im Schiff von Stefano Doria, das Southampton am 1.12.1445 verließ, verdeutlicht die Gewichtung dieser Märkte.⁴¹ Die Kaufleute hatten nicht die Absicht, auch nur ein einziges Laken nach Genua zu transportieren. Vielmehr waren Cadiz (15,2%), Malaga (15,2%), Tunis (44,8%), Honein (2,0%) und Chios (22,8%) ihre Ziele.⁴² Diese Angaben – zusammen mit den anderen Eintragungen im Zollregister von 1445 – bestätigen sowohl die Wichtigkeit der nordafrikanischen und kleinasiatischen Märkte als auch die Bedeutungslosigkeit von Genua für genuesische Exporteure englischer Tücher.⁴³

In wirtschaftlicher Hinsicht blieb also alles stabil, aber im politischen Bereich wurden Turbulenzen spürbar. Kaum war der Frieden von Ferrara unterzeichnet (II.6.1.2), da brachen Kämpfe um die Nachfolge der am 2.2.1435 verstorbenen Johanna II. von Neapel aus.⁴⁴ In diese Auseinandersetzung wurde Genua durch seinen Stadtherrn Filippo Maria Visconti von Mailand hineingezogen. Die nach Sizilien zur Unterstützung René von Anjou entstandene genuesische Flotte erlangte in der Schlacht von Ponza (5.8.1435) einen scheinbar ausschlaggebenden Sieg gegen Alfonso von Aragon, der gefangengenommen und an den Mailänder Stadtherrn ausgeliefert wurde. Freilich einigte sich Alfonso mit seinem Widersacher und wurde am 28.10.1435 als Verbündeter der Visconti aus der Haft entlassen. Die Genuesen, die um das Lösegeld betrogen und obendrein durch Filippo Marias Aufforderung, Alfonso nach Neapel zu überführen, verhöhnt worden waren, erhoben sich und konnten am 28.3.1436 die Mailänder Stadtherrschaft abschütteln. Im Mai 1436 verbündeten sich die drei Republiken Florenz, Venedig und Genua gegen die 'tyrannischen' Mailand und Neapel. Diese Konstellation blieb für die politische

⁴¹ HEERS, Grenade, S. 115.

⁴² HEERS, Gênes, S. 455. Von den neun erwähnten Schiffen lief kein einziges Genua auf der Rückfahrt an. Acht von ihnen fuhren *per costeriam* nach Chios zurück.

⁴³ HEERS, Grenade, S. 115; FRYDE, English Cloth Industry, S. 354, und HEERS, Gênes, S. 456f.

⁴⁴ Hierzu: Heinrich KRETSCHMAYR, Geschichte von Venedig, 3 Bde., Gotha und Stuttgart 1905-34, ND Aalen 1986, Bd. 2, S. 345ff.; ARGENTI, Chios, Bd. 1, S. 188ff.; Alan RYDER, The Kingdom of Naples under Alfonso the Magnanimous. The Making of a Modern State, Oxford 1976, S. 25ff.

und diplomatische Landschaft Norditaliens bis zum Seitenwechsel Venedigs i.J. 1450 bestimmend (II.8.1.2).

Im Frühjahr 1437 brach der Dritte Mailändische Krieg (1437-1441) aus. Nach anfänglichen Mißerfolgen gelang es dem republikanischen Bund bei einem Vorstoß zur Entlastung des belagerten Brescia, Filippo Marias Truppen vor Verona am 19.11.1439 vernichtend zu schlagen. Ein Waffenstillstand konnte jedoch erst am 24.8.1441 vereinbart werden, und der Friedensvertrag folgte am 20.11.⁴⁵ Neben dem Kampf gegen Mailand setzte Genua seine Intervention zugunsten von René von Anjou in Neapel fort. Fünf Schiffe wurden i.J. 1437 zu seiner Unterstützung entsandt, und zwei Jahre später folgten vier weitere.⁴⁶ Im Gegenzug mischte sich Alfonso von Aragon nach Kräften in die mörderischen Bruderkämpfe in Genua zwischen den um Adorno und Campofregoso gruppierten Fraktionen ein, um seine Feinde zu schwächen. Alfonso ließ auch genuesische Schiffe von Stützpunkten in Neapel, Sizilien und Sardinien aus angreifen. Durch die Erstürmung von Neapel am 6.6.1442 errang er den entscheidenden Sieg über seinen Rivalen. Nach Angriffen auf die Küstenstädte im Winter 1442/3 mußte sich Genua zunächst auf einen Waffenstillstand im folgenden Juni und dann auf einen für Aragon sehr günstigen Friedensvertrag (7.4.1444) einlassen.⁴⁷

Nun kann man eine grobe Korrelation zwischen dem Kriegsgeschehen und dem genuesischen Tuchexport über Southampton erkennen. Zwischen der Entsendung von Schiffen zur Unterstützung von René von Anjou in den Jahren 1437 und 1439 und den niedrigen Ausfuhren (1436/7, 1438/9) besteht ein zeitlicher und wohl auch kausaler Zusammenhang. In der Folgezeit war Alfonso mit den militärischen Operationen auf dem Lande beschäftigt, die zur Erstürmung von Neapel am 6.6.1442 führten. So konnte der genuesische Tuchexport florieren (1439/40, 1440/1). Nachdem der Aragonese die Stadt eingenommen hatte und die genuesischen Schiffe von Stützpunkten in Neapel, Sizilien und Sardinien aus angreifen konnte, sanken die Ausfuhren über Southampton (ab 1441/2) und blieben auf verhältnismäßig niedrigem Niveau bis 1444/5. Nach einer kurzen Erholung (1445/6) gingen sie beim Ausbruch des Vierten Mailändischen Krieges (Herbst 1446-9.4.1454) erneut zurück.

⁴⁵ KRETSCHMAYR, Venedig, Bd. 2, S. 345-8.

⁴⁶ ARGENTI, Chios, Bd. 1, S. 194. Alfonsos Gegenmaßnahmen: RYDER, Naples, S. 298.

⁴⁷ Ebenda, S. 34. Alfonso unterstützte aber weiterhin die ihm gewogene Fraktion in der Stadt: Ebenda, S. 221f., 227 Anm. 59, 273f. mit Anm. 102.

Freilich darf man die Tatsache nicht außer acht lassen, daß die Genuesen – im Gegensatz zu den Venezianern – an keinen Zeitplan gebunden waren. Ihre Tuchiausfuhren über Southampton i.J. 16 Heinrich VI. (1437/8) streuten sich über das ganze Jahr: Nur im März 1438 gab es keine beträchtlichen Exporte. So fällt es schwer zu glauben, daß die Entsendung von Schiffen nach Sizilien die verheerenden Folgen für die genuesische Wirtschaft gehabt haben könnte, die sich in Venedig unvermeidlich aus relativ geringfügigen Störungen der Galeerenfahrpläne ergaben. Man muß außerdem bedenken, daß die Genuesen – wiederum anders als die Venezianer – nicht zur Rückkehr in ihre Heimatstadt verpflichtet waren. Sie zogen es vielmehr gerade in dieser Phase vor, Genua zu meiden. So muß man sich fragen, inwieweit sich die militärischen Auseinandersetzungen und die bürgerkriegsähnlichen Zustände, die Genua in diesen Jahren in Atem hielten, auf den Handel zwischen Chios und Southampton *per costeriam* überhaupt auswirken konnten. Zweifel sind umso mehr angebracht, als sich der Schwerpunkt des genuesischen Tuchhandels nach 1440 von Ost nach West verschob: Malaga, Tunis, Oran und die anderen Häfen des Maghreb übernahmen von Chios die Rolle des Hauptabsatzgebietes.⁴⁸

II.7.3: ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE V

Die Befreiung der einheimischen Tuchexporte vom Poundage ab 1.4.1437⁴⁹ beflügelte die Ausfuhren, die insgesamt um 25,51% stiegen (IV: Ø 22.050; V: Ø 27.676). Allerdings fiel der Erfolg unterschiedlich aus: Die Exporte in die Ostseeregion blieben mehr oder minder stabil (IV: Ø 5450; V: Ø 5789: +6,22%), während die Ausfuhren auf die Brabanter Messen eine beachtliche Steigerung erlebten (IV: Ø 8788; V: Ø 10.415: +18,51%). Die Exporte nach Südwesteuropa stellten jedoch alles andere in den Schatten (IV: Ø 7668; V: Ø 11.268: +46,95%).

II.7.3.1: ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEREGION IN PHASE V

Am Anfang von Phase V schienen große Hoffnungen berechtigt, zumal die Nachfrage nach englischem Tuch seit dem Abbruch der Handelsbeziehungen mit der Hanse unbefriedigt geblieben war.⁵⁰ Außerdem hatte der Vertrag von London (22.3.1437) den Engländern nicht nur erhöhte Sicherheit vor hansischen Piraten und

⁴⁸ HEERS, La mode, in: SPALLANZANI, Panni di lana, S. 217.

⁴⁹ RP 4, S. 503.

⁵⁰ HR 2.1.355 § 7 u. 11, S. 230f.; 321 § 3, S. 202.

Rechtsmißbräuchen gewährt, sondern auch die Befreiung von allen nicht althergebrachten hansischen Handelsabgaben. Der Eifer der Huller, Lynner und Bostoner Hansefahrer, unverzüglich nach Vertragsabschluß in die Ostseeregion aufzubrechen, um als erste englische Handelswaren auf den Markt zu bringen (V.5.3), zeigt, daß sie die sich ihnen bietenden Chancen wahrnehmen wollten.

Tabelle 14: Englische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase V

Jahr	Boston	Hull	Lynn	Yarmouth	Summe
15H6 1436/7	394	887	2362	578	4221
16H6 1437/8	396	4961	1899	387	7643
17H6 1438/9	376	3784	1439	448	6047
18H6 1439/0	343	2927	1353	743	5366
19H6 1440/1	142	2078	1778	125	4123
20H6 1441/2	277	3245	1615	987	6124
21H6 1442/3	203	2664	1754	465	5086
22H6 1443/4	360	2730	926	776	4792
23H6 1444/5	351	3179	1854	635	6019
24H6 1445/6	339	3561	2401	464	6765
25H6 1446/7	382	4106	2129	458	7075
26H6 1447/8	465	4338	694	711	6208
Ø (IV)	693	2840	1199	717	5450
Ø (V)	336	3205	1684	565	5789

Allerdings wurden diese Hoffnungen nicht immer erfüllt. In Bergen (Norwegen) gelang es den Hansen, die englischen Konkurrenten auszuschalten, deren Tuchexporte über Boston folglich um mehr als die Hälfte zurückgingen. Gleiches galt für Yarmouth. Dagegen stiegen die Ausfuhren der Lynner und Huller Preußenfahrer um 21,05%, was angesichts der Schwierigkeiten im Ordensstaat eine beachtliche Leistung ist. Schließlich hatte sich der Hochmeister geweigert, den Vertrag von London zu ratifizieren, so daß die Engländer nie von Pfundzoll und Pfahlgeld befreit wurden, was als Gegenleistung für den englischen Verzicht auf Tunnage und Poundage vereinbart worden war.⁵¹ Zudem setzte Danzig die englische Niederlassung bald wieder unter Druck (V.5.3). Der Erfolg der englischen Preußenfahrer beim Tuchexport ist nur durch die Organisation von Ausfuhr und Vertrieb zu erklären. Seit etwa 1425 besaßen die englischen Fernkaufleute und die in Danzig ansässigen englischen Lieger ein vertikales Monopol in bezug auf Einfuhr und Gewandschnitt der englischen Laken.⁵² Diese Stellung

⁵¹ HR 2.2.84 § 1, S. 85.

⁵² JENKS, Ordnung für die englische Handelskolonie, S. 105.

schien zwar i.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) gefährdet, als die preußischen Englandfahrer unmittelbar nach Abschluß des Vertrags von London 36,80% aller Tuchexporte über Hull und Lynn tätigten, war aber weder durch die Poundage-Befreiung zugunsten der Hansen noch durch Danziger Pressionen zu brechen. Danzig gelang es nur, den englischen Anteil am Tuchexport nach Preußen von 96,56% (Phase IV) auf 90,07% (V) zu reduzieren. Läßt man allerdings das außergewöhnliche Jahr 15 Heinrich VI. außer Betracht, so ist man von der Wirksamkeit der Danziger Politik weniger beeindruckt: Zwischen 1437/8 und 1447/8 exportierten die Engländer 92,37% aller über Lynn und Hull nach Preußen ausgeführten Tücher.

Allein äußere Ereignisse vermochten die englische Dominanz für kurze Zeit abzubauen. Der wendisch-holländische Krieg (April 1438-September 1441) führte zu einem unbedeutenden Rückgang der englischen Ausfuhren nach Preußen. Er traf die preußischen Englandfahrer allerdings hart: Während der Kriegsjahre lagen ihre Tuchausfuhren 27,09% unter dem Durchschnitt von Phase V, wohingegen die der Engländer nur um 8,92% zurückgingen.

II.7.3.2: MESSEORIENTIERTE ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE V

Die Tuchexporte der einheimischen Kaufleute auf die Brabanter Messen stiegen um 18,51% (IV: Ø 8788; V: Ø 10.415). Allerdings erholten sie sich nur langsam vom Tiefpunkt d.J. 14 Heinrich VI. (1435/6) und erlitten 1445/6 und 1447/8 Einbrüche.

Die langsame Erholung nach 1435/6 ist auf die Folgen des gescheiterten burgundischen Angriffs auf Calais im Juli 1436 zurückzuführen. Die damit zusammenhängenden finanziellen Forderungen Herzog Philipps lösten Aufstände in Brügge und Gent aus, die erst im Februar 1438 niedergekämpft werden konnten.⁵³ Weil englische Messebesucher ihre Rückfracht z.T. aus Brügge besorgten,⁵⁴ wirkten sich die städtischen Unruhen in Flandern negativ auf den gesamten englischen Messehandel und insbesondere auf den Tuchexport aus.

Ferner schadete die englandfeindliche Politik Philipps des Guten den englischen Ausfuhren. Sein Tuchverbot vom 19.6.1434 blieb weiterhin in Kraft, und darüber hinaus nahm der Herzog die

⁵³ VAUGHAN, Philip the Good, S. 86-92; R. VAN UYTVEN, La Flandre et le Brabant: "terres de promission" sous les ducs de Bourgogne?, in: *Revue du Nord* 43, 1961, S. 283. Ende der Unruhen durch die Amnestie für Brügge am 4.3.1438: GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire*, Bd. 5, Nr. 1005, S. 134-69. Englische Gegenangriffe: MUNRO, *Wool*, S. 114.

⁵⁴ DE SMEDT, *Engelse Natie*, Bd. 1, S. 90f.; VAN DER WEE, Bd. 2, S. 76-8.

Engländer ausdrücklich vom großzügigen Messegeleit aus, das er Antwerpen von der Pfingstmesse 1437 an gewährte.⁵⁵

Allerdings konnte Philipp der Gute seinen Willen nicht überall durchsetzen. In der Woche vor Pfingsten 1436 hatte der Bailliu von Middelburg auf Anweisung des Herzogs ein zur Antwerpener Messe fahrendes englisches Schiff mitsamt Kaufleuten und Handelsgütern arrestiert, aber *dat commun van Middelbourgh* befreite die Engländer und erzwang die Freigabe von Schiff und Gut.⁵⁶ Im folgenden Jahr gewährte Middelburg im Alleingang den Engländern ein dreijähriges Geleitprivileg, und die holländischen und seeländischen Städte bestürmten den Herzog zudem mit Bitten um Geleit für die Engländer.⁵⁷ Dahinter standen handfeste Wirtschaftsinteressen. Die Vereinheitlichung und Aufwertung der burgundischen Währung i.J. 1434 hatte der Brabanter Tuchindustrie den Todesstoß gegeben: Die Städte waren auf die Appretierung und Färbung des englischen Tuches angewiesen.⁵⁸ Kampen und die overijsselschen Städte sorgten sich um die Deventerschen Jahrmärkte, und Middelburg, das bereits zu dieser Zeit als Außenhafen für die brabantischen Messestädte fungierte,⁵⁹ wollte auf jeden Fall die englischen Kaufleute halten, wenn nicht gar Antwerpen als Messestadt ersetzen.⁶⁰

So boten sich den englischen Tuchexporteuren zahlreiche Möglichkeiten, den Messehandel aufrechtzuerhalten. Es gibt

⁵⁵ Geleitsprivileg für Antwerpen: PRIMS, Antwerpen, 6/1, S. 115. Die Engländer und die Einwohner von 'sHertogenbosch wurden davon ausgenommen, weil sie *désobediens envers nous* waren. Dazu vgl. auch HUB 7.1.287, S. 141f. und F.H. MERTENS und K.L. TORFS, *Geschiedenis van Antwerpen*, 8 Bde., Antwerpen 1845-6, Bd. 3, Antwerpen 1846, S. 190.

⁵⁶ Joseph J. DE SMET, Hg., *Kronyk van Jan van Dixmude* = *Corpus Chronicorum Flandrie*, Bd. 3, Brüssel 1856, S. 47. Vgl. Willem S. UNGER, Hg., *Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg in den landesheerlijken tijd* = RGP 54, 61, 75, 3 Bde., Den Haag 1923-31, Bd. 2, Nr. 223, S. 314; ders., *Middelburg als handelsstad*, S. 35; SNELLER, *Walcheren*, S. 35; SMIT 1, S. 678 Anm. 1; und HR 2.1.568, S. 499f. mit Anm. 2.

⁵⁷ Geleit in Middelburg: UNGER, *Bronnen Middelburg*, Bd. 2, Nr. 224, S. 316f.; und ders., *Middelburg als handelsstad*, S. 35.

⁵⁸ Münzreform: Peter SPUFFORD, *Monetary Problems and Policies in the Burgundian Netherlands 1433-1496*, Leiden 1970, S. 5f. und 69-71; Louis DESCHAMPS DE PAS, *Essai sur l'histoire monétaire des comtes de Flandre de la maison de Bourgogne et description de leurs monnaies d'or et d'argent*, in: *Revue numismatique* NS 6, 1861, S. 471ff. Wirtschaftliche Auswirkungen: VAN DER WEE, Bd. 2, S. 67-70.

⁵⁹ COORNAERT, *Les français à Anvers*, Bd. 1, S. 117.

⁶⁰ UNGER, *Middelburg als handelsstad*, S. 36.

Anzeichen dafür, daß sie ihre Ausfuhren über Calais, Middelburg und die overijsselschen Städte abwickelten.⁶¹ Daher konnte sich der englische Tuchexport nach und nach von seinem Tiefstand i.J. 14 Heinrich VI. (1435/6) erholen, wozu das Abklingen der städtischen Unruhen in Flandern im Februar 1438 (16 Heinrich VI.) beitrug. Das Handelsembargo gegen Burgund, das die englische Regierung gleich danach energisch durchzusetzen begann (II.7.1.2), hatte keine nachteiligen Auswirkungen auf die einheimischen Tuchexporte. Schließlich kam der Befehl des englischen Königs, alle von Antwerpen zurückkehrenden Schiffe zu beschlagnahmen (4.3.1439), der Bekenntnis der eigenen Ohnmacht gleich, den Export auf die Brabanter Messen zu unterbinden. Herzog Philipp stellte seinerseits in seinem Tuchverbot vom 1.12.1439 fest, daß die bisherigen Versuche, das englische Tuch aus seinen Herrschaftsgebieten zu verbannen, allesamt gescheitert waren. Selbst das für Flandern geltende Verbot war wirkungslos: Die englischen Tuchexporteure hatten längst auf Flandern verzichtet.⁶²

Gegen Ende der fünften Phase erschwerten neue Handelshindernisse den einheimischen Tuchexport auf die Brabanter Messen. Antwerpen versuchte i.J. 1444 zusammen mit Brüssel und Mechelen, den gesamten Englandhandel über seinen Hafen zu lenken, indem es gewisse Bestimmungen traf, *omme te versiene, dat des coepmans goed te schepe varende bat versekert ende verwaert worde*. Daraufhin verbot Brügge, offenbar schwer getroffen, den Schiffen aus den drei brabantischen Städten, Waren in Brügge, Damme oder Sluis zu laden. Am 16.9.1444 gab Antwerpen in Anwesenheit der Repräsentanten aus Brüssel und Mechelen bekannt, daß ab 1.10.1444 kein Brügger Schiffer in den drei brabantischen Städten Güter laden oder löschen und daß kein eigener Kapitän Fracht von einem Brügger Kollegen zum Transport nach Brabant aufnehmen dürfe. Weitere Maßnahmen wurden für den Fall angedroht, daß Brügge die beanstandete Bestimmung nicht vor der Antwerpener Pfingstmesse 1445 zurücknehme.⁶³ Von diesem sich eskalierenden

⁶¹ Über Calais: PRO, E122/73/12. Über Middelburg: UNGER, Middelburg als handelsstad, S. 36, und ders., Bronnen Middelburg, Bd. 2, Nr. 225, S. 319. Homme J. SMIT, Hg., Het Kamper Pondtolregister van 1439-1441, in: Economisch-historisch Jaarboek 5, 1919, S. 209-96, zeigt, daß in diesen Jahren große Mengen englischen Tuches die Deventer Jahrmärkte erreichten.

⁶² MUNRO, Bruges and the Abortive Staple, S. 1146.

⁶³ StA Antwerpen, PK 913, f. 6^v-7^r. Dazu vgl. DE SMEDT, Engelse Natie, Bd. 1, S. 90; PRIMS, Antwerpen, Bd. 6/1, S. 121f. Da Brügge die beanstandeten Maßnahmen nicht

Streit wurden auch die englischen Messebesucher betroffen, weil sie einen wichtigen Teil ihrer Rückfracht aus Brügge bezogen. Sie sahen sich gezwungen, die herzoglichen Zöllner in Antwerpen hinter Licht zu führen, was jedoch nicht immer gelang. Als ihre falsch deklarierten Waren beschlagnahmt wurden, drohten die Engländer mit einem Boykott der Antwerpener Messen. Bereits im Juli 1445 verhandelten sie mit Middelburg über die Bedingungen für eine Verlegung der Bamismesse, die normalerweise Mitte August bis Ende September in Antwerpen gehalten wurde. Daß die Engländer mit dem Ergebnis dieser Unterredungen zufrieden waren, zeigen die Bemerkung der Zollpächter von Iersekeroord, *dat de Ingelsche coipluden niet en quamen in der maerct tot Andwerpen, die gheschiede in de Bamismaerct anno vijf ende viertich; item dat de Ingelsche lakenen, die Ingelsche coypluden ende anderen in den mercten binnen den voirseide drien jaeren [1445-7] niet geweest en hebben.*⁶⁴

Freilich konnte Middelburg Antwerpen keineswegs ersetzen: Infolge des Boykotts gingen die englischen Tuchexporte schlagartig zurück. Allerdings hatte auch Antwerpen Schaden erlitten. Folglich schaltete sich der herzogliche Rat von Brabant im April 1446 ein und schlug eine Regelung der Differenzen zwischen dem Magistrat und den englischen Gästen vor, die im großen und ganzen im Privileg Philipps des Guten für die englischen Kaufleute vom 6.8.1446 übernommen wurde.⁶⁵

Das Eingreifen des Rats von Brabant muß man im Kontext der gerade aufgenommenen anglo-burgundischen Verhandlungen sehen, die gerade begonnen hatten.⁶⁶ Die zeitlichen Zusammenhänge machen deutlich, daß der Vorschlag des Brabanter Rats zur Beilegung des lokalen Streites zwischen Antwerpen und den englischen

zurücknahm, sahen sich die drei brabantischen Städte zu Pfingsten 1445 gezwungen, die angedrohten weiteren Maßnahmen zu beschließen: StA Antwerpen, PK 913, f. 9^v.

⁶⁴ SMIT 2.1332, S. 860f. Bezug von Gewürzen, Färbe- und Beizmitteln: WARNER, Libelle, S. 27; VAN DER WEE, Bd. 2, S. 76f. Beschlagnahmen in Antwerpen: StA Antwerpen, PK 1050, f. 239^r. Verhandlungen mit Middelburg, die zum Freibrief vom 31.7.1445 führten: UNGER, Bronnen Middelburg, Bd. 2, Nr. 231, S. 328.

⁶⁵ Vorschlag: StA Antwerpen, PK 1050, f. 233^r-234^r. Privileg: SCHANZ, Englische Handelspolitik, Bd. 2, Nr. 2, S. 162-70.

⁶⁶ Die Unterredungen wurden Ende März 1446 in Calais aufgenommen. Sie führten am 4.8.1446 zur erneuten Verlängerung des alten Handelsabkommens vom 29.9.1439, das ursprünglich auf drei Jahre (bis zum 1.11.1442) befristet war, dann um fünf Jahre (bis zum 1.11.1447), und letztlich um weitere zwölf Jahre (bis zum 1.11.1459) verlängert wurde: ebenda, S. 164-6.

Messebesuchern eine Vorlage für die breiter angelegten Verhandlungen mit England war. Allerdings war der Antwerpener Streit nicht das einzige Problem, das in Calais zur Erörterung anstand. Die burgundische Seite erhoffte sich eine Reihe von Handelserleichterungen,⁶⁷ insbesondere die Abschaffung der Calaiser Stapelverordnungen, die seit der Jahreswende 1443/4 wieder in Kraft waren und gegen die die flämischen Städte heftig protestierten.⁶⁸ Dies war ein brisantes Thema, zumal der Herzog und die flämischen Kommunen in der Ansicht übereinstimmten, daß die englischen Tuchexporte, die die burgundische Textilindustrie zu ruinieren drohten, mit den Calaiser Stapelverordnungen, die den Wollerwerb für burgundische Kunden erschwerten, ursächlich zusammenhingen.⁶⁹ Daher empfahl sich die Unterbindung der englischen Tucheinfuhren als Allheilmittel für sämtliche wirtschaftlichen Probleme der flämischen Städte. So konnte man nicht nur die gefährlichste Konkurrenzware beseitigen, sondern auch die englische Wolle preiswerter machen und die Calaiser Stapelverordnungen abschaffen. Dieses Desiderat war allerdings nicht neu. Bereits im Vorfeld der Verhandlungen zwischen England und Holland im Frühjahr 1445 hatte die burgundische Seite über die Calaiser Stapelverordnungen verhandeln wollen.⁷⁰ Der anglo-holländische Vertrag vom 10.4.1445 erwähnte jedoch die lästigen Bestimmungen über den Wollhandel am englischen Stapel mit keinem Wort.⁷¹ Die flämischen Städte ließen sich durch diesen Mißerfolg keineswegs entmutigen, sondern setzten ihre Agitation gegen die Calaiser Stapelverordnungen im Juni 1445 mit der Bitte an Herzog Philipp fort, das Tuchverbot erneut auszurufen. Nach anfänglichem Zögern bevollmächtigte der Herzog seine Gesandten im folgenden Jahr, *ordonnances sur le achat et vendition de laines*,

⁶⁷ Vgl. die Vollmacht für die burgundischen Gesandten: Foedera (H) 5/1, S. 158f. (16./20.3.1446).

⁶⁸ MUNRO, Wool, S. 127-35.

⁶⁹ Vgl. die Begründung des Tuchverbots vom 19.6.1434: Piot, Inventaire Léau, Nr. 81, S. 26: Einerseits stelle England viel mehr Tuch her als früher und exportiere es in die burgundischen Niederlande, was der dortigen Tuchindustrie schade. Andererseits verbrauche England nunmehr gerade aus diesem Grunde die eigene Wolle selber und wolle den Burgundern deshalb keine Wolle mehr verkaufen, es sei denn gegen bar, was zu einem Währungsabfluß nach England bzw. Calais führe.

⁷⁰ SMIT 2.1295, S. 832 (3.4.1445).

⁷¹ SMIT 2.1296, S. 832-8.

comme autrement mit den Engländern bei den Verhandlungen in Calais zu vereinbaren.⁷²

Die flämische Forderung nach einem Tuchverbot stellte jedoch für Antwerpen eine potentiell tödliche Gefahr dar, zumal die Stadt wirtschaftlich von der Appretierung englischer Textilien und vom Messebesuch aus England abhängig war. Die Situation wurde immer kritischer, insbesondere weil beide Seiten mit dem Äußersten drohten: Die flämischen Städte wollten ihren Kampf gegen das englische Tuch fortsetzen, falls die Calaiser Stapelverordnungen nicht abgeschafft würden, und die Engländer waren bereit, den Messehandel von Antwerpen nach Middelburg zu verlegen, wenn ihnen der Besuch von Brügge verboten blieb.

Bei den Calaiser Verhandlungen konnte man sich aber lediglich darauf einigen, den alten Handelsvertrag vom 29.9.1439 um zwölf Jahre zu verlängern.⁷³ Dies machte eine gesonderte Regelung der Differenzen zwischen dem Antwerpener Magistrat und den englischen Messebesuchern erforderlich, insbesondere angesichts der Gefahr, daß die Engländer *de gravioribus gravaminibus se precavere volentes, in futurum opidum nostrum Antwerpiense cum bonis, rebus et mercimoniis suis in nudinis ibidem observari solitis, deserere ac alia loca visitare* könnten.⁷⁴ Am 6.8.1446, zwei Tage nach der Verlängerung des Handelsabkommens, stellte Philipp der Gute den englischen Kaufleuten einen Freibrief aus, der sie nicht nur von den Antwerpener Verordnungen über den Handel mit Brügge (§ 1) befreite, sondern ihnen auch explizit erlaubte, englisches Tuch zu importieren.⁷⁵

Der englischen Seite waren jedoch keine Konzessionen im Hinblick auf die Calaiser Stapelverordnungen zu entlocken. Die flämischen Städte, die zwischen August und Dezember 1446 offenbar zu dem Schluß kamen, daß englische Zugeständnisse in dieser Frage auch in Zukunft nicht zu erwarten waren, einigten sich deshalb auf ein gemeinsames Vorgehen. In der zweiten Dezemberhälfte berief Philipp

⁷² Foedera (H) 5/1, S. 158. Es handelte sich hierbei um die Vollmacht für die burgundischen Diplomaten, nicht, wie MUNRO, Wool, S. 133 meint, um Instruktionen für die englischen Botschafter.

⁷³ Foedera (H) 5/1, S. 146 (4.8.1446). Die Verlängerung war bis zum 1.11.1459 befristet.

⁷⁴ SCHANZ, Bd. 2, S. 162.

⁷⁵ Ebenda, S. 162-70. Das Antwerpener Privileg vom 12.8.1446 (Regest: PRIMIS, Antwerpen, Bd. 6/2, S. 155) änderte nichts an den Bedingungen des Tuchhandels.

der Gute die flämischen, brabantischen, holländischen und seeländischen Städte nach Gent, wo ein Tuchverbot ohne nennenswerte Opposition beschlossen und am 12.1.1447 verkündet wurde.⁷⁶ Der Sache nach war dies nichts Neues: Der Herzog setzte lediglich das alte Verbot vom 19.6.1434 wieder in Kraft.⁷⁷ Neu war hingegen die Energie, mit der die burgundische Regierung die Verordnung durchsetzte. Ungeachtet der Proteste von Antwerpen und Middelburg sorgte der Herzog mit Durchsuchungen und Bußgeldern dafür, daß sein Verbot nicht von den englandfreundlichen seeländischen Städten unterlaufen wurde.⁷⁸

Die englischen Tuchexporteure, die nach der Verlängerung des Handelsabkommens und der Ausstellung des herzoglichen Freibriefs ihre Ausfuhr auf die Brabanter Messen kräftig erhöht hatten, reagierten unverzüglich. Philipp der Gute hatte bestimmt, daß seine Maßnahme auf der Antwerpener Pfingstmesse 1447 proklamiert werden und 40 Tage danach in Kraft treten sollte,⁷⁹ was bedeutete, daß die Einfuhr englischer Laken und Garne vom Bamismarkt 1447 an verboten war. I.J. 26 Heinrich VI. (1447/8) fielen die einheimischen Tuchexporte im Vergleich zum Vorjahr um fast die Hälfte ab.

II.7.3.3: ENGLISCHE TUCHEXPORTE NACH SÜDWESTEUYOPA IN PHASE V

Die Tuchexporte der einheimischen Kaufleute nach Südwesteuropa stiegen um 46,95% (IV: Ø 7668; V: Ø 11.268). Neben der generellen Förderung der einheimischen Tuchexporte durch die Befreiung vom Poundage seit dem 1.4.1437 gaben die militärische Lage in Aquitanien und der Stand der englischen Beziehungen mit Kastilien, das seit 1435 zumindest formal wieder mit Frankreich verbündet war, den Ausschlag.⁸⁰

⁷⁶ Versammlungen: MUNRO, Wool, S. 133f. Verbot: SMIT 2.1131, S. 848f.

⁷⁷ In einer zweiten Verordnung (16.1.1447) gab der Herzog Richtlinien für die Suche nach englischem Tuch. Hierbei war es einerlei, ob die Güter zum Verkauf in Burgund oder lediglich zur Durchfuhr bestimmt waren: PIOT, Inventaire Léau, Nr. 85, S. 29-31; Regest: SCHANZ, Bd. 2, Nr. 173, S. 660.

⁷⁸ Antwerpener Proteste: PRIMS, Antwerpen, Bd. 6/2, S. 157. Middelburg: SNELLER, Walcheren, S. 126; UNGER, Middelburg als handelsstad, S. 114 (1447); ders., Bronnen Middelburg, Bd. 2, Nr. 235, S. 336 mit Anm. 2 (1449); ebenda, Nr. 236, S. 338 (1450). Herzogliche Maßnahmen: MUNRO, Wool, S. 136f.

⁷⁹ PRIMS, Antwerpen, Bd. 6/2, S. 156.

⁸⁰ Die diplomatischen Beziehungen Englands zu den anderen Königreichen der iberischen Halbinsel kann man in diesem Zusammenhang außer Betracht lassen. Portugal war seit Ende des 14. Jahrhunderts mit England verbündet: FERGUSON, English

Tabelle 15: Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase V

Jahr	Btl [*]	ExDm	MeP	Pm	Sw	Sh	Summe
15H6 1436/7	2742	1059	1305	865	178	753	6902
16H6 1437/8	6831	820	894	928	304	2685	12462
17H6 1438/9	5118	1638	1020	829	231	595	9431
18H6 1439/0	5637	1767	853	919	215	789	10180
19H6 1440/1	5658	1495	1331	842	333	1374	11033
20H6 1441/2	4045	972	956	844	350	727	7894
21H6 1442/3	5560	860	1020	620	202	756	9018
22H6 1443/4	5112	1889	1038	1090	637	1579	11345
23H6 1444/5	6088	2046	1749	981	445	2333	13642
24H6 1445/6	5440	1811	648	1162	438	2091	11590
25H6 1446/7	5292	2554	2091	1059	613	1482	13091
26H6 1447/8	7534	3076	1623	1372	400	4624	18629
Ø (IV)	4052	557	472	435	480	1673	7668
Ø (V)	5421	1666	1211	959	362	1649	11268

* Abkürzungen: Btl: Bristol; ExDm: Exeter-Dartmouth; MeP: Melcombe-Poole; Pm: Plymouth-Fowey; Sw: Sandwich; Sh: Southampton

Nach der Eroberung von Paris (13.4.1436) versuchte Karl VII. i.J. 1438, sich auch der englischen Besitztümer im Südwesten Frankreichs zu bemächtigen.⁸¹ Obwohl die französischen Truppen mehrere Ortschaften einnahmen und zahlreiche Weinberge zerstörten, gelang es ihnen nicht, Bordeaux in ihre Gewalt zu bekommen. Die wirtschaftlichen Folgen dieses Feldzugs waren beträchtlich. Der Bordelaiser Weinexport stürzte von 10.903 Tonnen i.J. 1436/7 auf 4761 bzw. 4052 Tonnen in den beiden folgenden Jahren.⁸² Auch der englische Tuchexport, der sich nach der Poundage-Befreiung ab 1.4.1437 günstig entwickelt hatte, ging zurück. Die Ankunft von englischen Truppen im August 1439 beseitigte jedoch die unmittelbare Gefahr und ermöglichte eine leichte Expansion der englischen Tuchexporte i.J. 18 Heinrich VI. (1439/40).

Lange hielt die Erholung allerdings nicht an. Im Winter 1441/2 hatte man Grund zu der Annahme, daß ein französisch-kastilischer Zangenangriff auf Aquitanien unmittelbar bevorstand. Gerüchte, daß die Kastilier ihrem französischen Verbündeten Waffenhilfe bei der Eroberung von Bordeaux und Bayonne angeboten hätten, wurden

Diplomacy, S. 53f. Zu den für unsere Fragestellung unerheblichen diplomatischen Kontakten mit Aragon: ebenda, S. 55ff.

⁸¹ Hierzu: RENOARD, Bordeaux, S. 505ff.; BOUTRUCHE, Crise, S. 399ff.

⁸² RENOARD, Bordeaux, S. 546, und JAMES, Wine Trade, S. 56.

Heinrich VI. zugetragen.⁸³ Obwohl sich Kastilien neutral verhielt,⁸⁴ belagerten die Franzosen Bordeaux im Sommer 1442 und griffen gleichzeitig nach Bayonne.⁸⁵ Allerdings mußte Karl VII. den Angriff im Frühjahr 1443 abbrechen.⁸⁶ Auch dieser Feldzug richtete wirtschaftlichen Schaden im englischen Herzogtum an. Die Furcht vor einer Einkreisung durch französische und kastilische Truppen und die französischen Angriffe im Sommer 1442 führten einen Rückgang der englischen Tuchexporte nach Südwesteuropa in den Jahren 20 und 21 Heinrich VI. (1441/2 und 1442/3) herbei.⁸⁷

Um diese Zeit boten sich die Herzöge von Burgund und der Bretagne sowie der Graf von Armagnac als Vermittler an. Ende Januar 1444 entschloß sich der englische Kronrat, eine Gesandtschaft nach Frankreich zu entsenden, um Gespräche zur Beendigung des Krieges und über ein Ehebündnis zu führen. Der Herzog von Suffolk wurde mit der Leitung der Gesandtschaft beauftragt.⁸⁸ Bei den am 17.4.1444 aufgenommenen Verhandlungen stellte sich rasch heraus, daß die englischen Forderungen dem Abschluß eines Friedensvertrags im Wege standen. Suffolk konnte nur einen Waffenstillstand am 28.5.1444

⁸³ CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 46f. Die Instruktionen für John, Viscount Beaumont, und andere Vertreter der englischen Krone, die Einwohner von Lincolnshire um Darlehen für den Krieg in Aquitanien zu bitten (PPC 5, S. 414-7), sind der entscheidende Beleg für den kastilischen Vorschlag. Nicolas datiert sie aber falsch. Sie müssen am 2.3.1442 und nicht, wie er meint, am 2.3.1443, erteilt worden sein, da der Auftrag für die Kommission im März 1442 gegeben wurde: CPR 1441-6, S. 61. Die Instruktionen erwähnen, daß ein kastilischer Ritter Karl VII. den Plan vorgelegt hat, als dieser zu Weihnachten in Montauban unweit von Toulouse weilte (PPC 5, S. 415). Folglich muß der kastilische Plan vor Weihnachten 1441 entstanden sein. Vgl. FERGUSON, *English Diplomacy*, S. 57.

⁸⁴ Der König von Kastilien schickte bereits im Herbst 1442 einen Gesandten nach England, offenbar um jegliche feindliche Absicht zu dementieren: CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 47; PRO, C76/125 m 15 (Geleitbrief für diesen Gesandten vom 9.12.1442).

⁸⁵ Ereignisse: RENOARD, *Bordeaux*, S. 507f.

⁸⁶ Englische Gegenangriffe im Herbst, Versorgungsschwierigkeiten im harten Winter und die Kollaboration des Grafen von Armagnac mit dem englischen Feinde zwangen ihn dazu: FERGUSON, *English Diplomacy*, S. 26.

⁸⁷ Die nach Aquitanien bestimmten Tuchexporte wurden in der Regel gegen Ende des Exchequerjahres verzollt, zumal die Weinflotte, die ja Tuch und Getreide mit sich führte, um Michaelis ankommen sollte. Die Bedrohung Bordeaux' im Frühjahr und Sommer 1442 schlug sich daher in den Tuchexportziffern d.J. 1441/2 (20 Heinrich VI.) nieder.

⁸⁸ Am 1.2.1444: PPC 6, S. 32-5. Hintergründe: GRIFFITHS, *Henry VI*, S. 482ff.

erreichen, der zunächst bis zum 1.4.1446 befristet war, aber immer wieder verlängert wurde und anfangs auch Kastilien einschloß.⁸⁹ Später vereinbarten England und Kastilien eine separate Waffenruhe, die allerdings nur bis zum 31.1.1449 lief.⁹⁰

Dank der mit dem Waffenstillstand von Tours (28.5.1444) eingetretenen und bis zum französischen Überraschungsangriff im Juli 1449 dauernden Befriedung Aquitaniens konnte sich die Wirtschaft des Herzogtums erholen. Der Bordelaiser Weinexport stieg von 8700,5 Tonnen i.J. 1443/4 auf 12.830 im folgenden Jahr.⁹¹ Da Schiffe aus den südenglischen Häfen maßgeblich am Transport des Weins beteiligt waren,⁹² ist anzunehmen, daß ein beträchtlicher Teil der seit 22 Heinrich VI. (1443/4) steigenden Tuchexporte der einheimischen Kaufleute über die südenglischen Zollbezirke für das Herzogtum Aquitanien bestimmt war.

II.7.4: ZUSAMMENFASSUNG

Die Exporte des englischen Tuches stiegen in Phase V um 35,47%. Am erfolgreichsten waren dabei die hansischen Englandfahrer. Dank der im Vertrag von London (22.3.1437) vereinbarten Befreiung vom Poundage und der seit Abbruch der Englandhandelsbeziehungen lange unbefriedigten Nachfrage konnten sie im Jahr des Vertragsabschlusses ihre Exporte massiv steigern. Es war jedoch die Frage, ob es ihnen gelingen würde, den einmal errungenen Exportanteil (30,32%) langfristig zu sichern. Im Falle der hansischen Ostseefahrer waren diese Vorteile rasch verbraucht; die Engländer

⁸⁹ Der Waffenstillstand von Tours (Foedera (H) 5/1, S. 133-6) wurde am 15.8.1445 bis zum 1.11.1446 (Foedera (O) 11, S. 97), am 9.12.1445 bis zum 1.4.1447 (ebenda, S. 113), am 22.2.1447 bis zum 1.1.1448 (ebenda, S. 151), am 1.12.1447 bis zum 1.1.1449 (Foedera (H) 5/1, S. 184) und am 11.3.1448 bis zum 1.4.1450 (ebenda, S. 187) verlängert. Vereinbarung der Vermählung Margaretas von Anjou mit Heinrich VI.: GRIFFITHS, Henry VI, S. 483ff. Zu Kastilien: FERGUSON, English Diplomacy, S. 58.

⁹⁰ Heinrich VI. befahl die Proklamation des am 3.5.1448 mit König Johann II. von Kastilien vereinbarten Waffenstillstands am 7.11.1448: Foedera (H) 5/2, S. 5. Für die Aufnahme der Verhandlungen vgl. Foedera (H) 5/1, S. 182.

⁹¹ PRO, E101/194/3 (1443/4) und BL, Additional MS 15524 (1444/5) Ein weiteres Indiz für die günstige Entwicklung ist der Weinexport im letzten Friedensjahr 1448/9: 16.658 Tonnen (E101/195/19).

⁹² 45 von insgesamt 85 Schiffen, die i.J. 1443/4 Wein aus Bordeaux exportierten, stammten aus diesen Häfen. Sie transportierten 4611,16 Tonnen Wein, was 53% aller Exporte entsprach. Im folgenden Jahr führten 56 Schiffe (von insges. 136) aus diesen Häfen 4738,16 Tonnen Wein (36,93%) aus.

konnten ihre Vorherrschaft im Preußenhandel behaupten. In Yarmouth war es nicht einmal zu einer Expansion i.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) gekommen, weil die Hansen auf den Handel mit diesem Zollbezirk längst verzichtet hatten. Nur die Lübecker Bergenfahrer konnten ein respektables Niveau in Boston halten, obwohl sie infolge des dänisch-holländischen Krieges (April 1438-September 1441) Rückschläge hinnehmen mußten. Dagegen konnten die Kölner Englandfahrer ihre Tuchausfuhren kräftig und langfristig steigern, obgleich auch sie unter den abträglichen Auswirkungen dieses Krieges litten. Gegen Ende von Phase V führte der Herzog von Burgund das alte Tuchverbot für sein ganzes Herrschaftsgebiet wieder ein, was dem Höhenflug der Kölner Exporte ein Ende setzte.

Die einheimischen Kaufleute profitierten von der Befreiung ihrer Tuchexporte vom Poundage ab 1.4.1437, wenn auch in unterschiedlichem Maße. Am kräftigsten war das Wachstum der Ausfuhren nach Südwesteuropa, die um 46,95% gegenüber Phase IV stiegen, obwohl Aquitanien wiederholt das Ziel französischer Angriffe (1438, 1441-3) war. Der Waffenstillstand von Tours trug bis zum Juli 1449 zur Steigerung der Bordelaiser Weinexporte nach England und infolgedessen auch zur Erhöhung der Nachfrage nach englischen Textilien bei. Auch wenn Kastilien seit 1435 wieder formal mit Frankreich verbündet war, ließ es die Handelsbeziehungen zu England nicht abreißen. So konnte sich der Tuchexport verhältnismäßig frei entwickeln.

In den Absatzgebieten der englischen Messefahrer sah es allerdings nicht so günstig aus. Hier erholten sich die Tuchexporte von den Auswirkungen der städtischen Unruhen in Flandern (bis Februar 1438) nur langsam. Man mußte außerdem Mittel und Wege finden, trotz des Tuchverbots vom 19.6.1434 den Ausfuhrhandel aufrechtzuerhalten. Zwar mußte der Herzog diese Maßnahme nach dem Vertrag von Grevelingen (29.9.1439) fallenlassen, doch lokale Auseinandersetzungen mit Antwerpen, die erst durch den herzoglichen Freibrief vom 6.8.1446 beigelegt werden konnten, und die Erneuerung des alten Tuchverbots am 12.1.1447 erschwerten weiterhin den Export.

Den geringsten Zuwachs erzielten die englischen Kaufleute, die Tuch nach der Ostseeregion exportierten. Die Lübecker Bergenfahrer konnten ihre Konkurrenten aus Boston verdrängen, und auch die einheimischen Ausfuhren über Yarmouth waren rückläufig. Nur in Preußen vermochten die Engländer ihre Vorherrschaft trotz aller Pressionen zu behaupten. Während die einheimischen Tuchexporte

nach Bergen und Hamburg um 51,52% bzw. 21,20% zurückgingen, stiegen die Ausfuhren nach Preußen um 21,05%.

Die Entwicklung der Exporte der sonstigen Ausländer war wenig einheitlich. Die Genuesen konnten ihre Ausfuhren nach Nordafrika und Kleinasien beträchtlich erhöhen, aber der venezianische Export sank im Gesamtdurchschnitt. Dies ist auf die Gesetzgebung des Senats zurückzuführen, der am 17.12.1444 die Einfuhr der gewinnbringendsten Tuchsorte, der *panni bastardi*, verbot. Vor diesem Zeitpunkt hatten die Venezianer ihre Ausfuhren beträchtlich gesteigert (Ø 9049). Danach aber fiel der Export stark ab (Ø 2632).

Die gewaltige Zunahme der hansischen und einheimischen Exporte und die mäßige Erhöhung der Ausfuhren der sonstigen Ausländer erklären die Verschiebung der Exportanteile. Genau wie in Phase IV wurde der größte Zuwachs auf den Brabanter Messen erzielt, wo sich die Nachfrage weiter Teile Mitteleuropas konzentrierte (Tabelle 16). Die Kölner Exportsteigerungen gingen nicht auf Kosten der englischen Konkurrenten.

Tabelle 16: Entwicklung des Exports englischer Tücher in Phase V

Tuchexporte nach	Hansen	Engländer	Ausländer	Saldo
Preußen	+395	-	+850	+1245
Bergen/Norwegen	+195	-	-357	-162
Hamburg	-8	-	-152	-160
Zwischensumme	+582	-	+341	+923
Brabanter Messen	+5642	-	+1627	+7269
Südwesteuropa	-	-	+3600	+3600
Levante	-	-153	-	-153
Nordafrika/Kleinasien	-	+2381	-	+2381
Summe	+6224	+2228	+5568	+14.020

II.8: DIE SECHSTE PHASE: 27 HEINRICH VI.-13 EDWARD IV. (1448/9-1473/4)

In der sechsten Phase fiel der Tuchexport stark ab (V: Ø 54.254; VI: Ø 34.894).¹ Die hansischen Englandfahrer konnten ihren Anteil zwar

¹ Die Tuchexportziffern, die in diesem Abschnitt vorgelegt werden, sind den Enrolled Customs Accounts entnommen (PRO, E356/21-22), da sich bedenkliche methodische Fehler in die Statistiken von CARUS-WILSON und COLEMAN eingeschlichen haben. Besonders Edward IV. (1461-83) beauftragte nämlich ausländische und einheimische Faktoren, in seinem Namen Tuch auszuführen. Daneben erlaubte er auch einheimischen und ausländischen Kaufleuten, die sich ebenfalls einheimischer und ausländischer Faktoren bedienten, den zoll- und subsidienfreien Tuchexport. Entgegen der

halten, aber der Umfang ihrer Ausfuhren ging zurück (V: Ø 11.240: 20,72%; VI: Ø 7211: 20,67%). Den Engländern gelang es, trotz des Abfalls ihrer Exporte ihren Anteil zu erhöhen (V: Ø 27.676: 51,01%; VI: Ø 20.534: 58,84%). Die stärksten Verluste erlitten absolut wie relativ die sonstigen Ausländer (V: Ø 15.331: 28,26%; VI: Ø 7149: 20,49%).

Die Hansen waren zwar nicht imstande, die Engländer auf dem Tuchexportsektor einzuholen, doch überholten sie die Italiener und die anderen nichthansischen Ausländer. Fast 100 Jahre lang belegten sie den zweiten Platz hinter den Einheimischen. Diese Position war beachtlich, denn der Export des englischen Tuches expandierte bis Mitte des 16. Jahrhunderts in zwei mächtigen Schüben. Die hansischen Englandfahrer konnten also mit dieser Entwicklung Schritt halten. Alles in allem stellte die sechste Phase eine säkulare Wende dar.

II.8.1.1: HANSISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEREGION IN PHASE VI

Die hansischen Exporte über Boston, Lynn, Hull und Yarmouth gingen um 71,58% zurück (V: Ø 1492; VI: Ø 424). Auf die Ausfuhren über Yarmouth (V: Ø 29; VI: Ø 3) muß nicht näher eingegangen werden, da sie nach wie vor unbedeutend waren. Zu erklären ist dagegen der Rückgang der hansischen Tuchexporte über Hull und Lynn nach Preußen (V: Ø 539; VI: Ø 217) und über Boston nach Bergen in Norwegen (V: Ø 924; VI: Ø 211).

Anfangs litt der hansische Tuchexport noch unter der Poundagepflicht. Selbst die zeitlich befristete Befreiung von dieser Abgabe am 2.10.1449 (rückwirkend zum 3.4.1449) löste keinen Anstieg der hansischen Tuchexporte über Boston, Hull und Lynn aus.² Als der Stalhof dann am 3.12.1449 eine dauerhafte Garantie der Privilegien erwirken konnte, nahm das Writ sämtliche Kaufleute aus Lübeck und Danzig

üblichen Praxis war nicht die Nationalität des Wareneigentümers, sondern die des Faktors für die Zoll- und Subsidienerhebung vor Ort ausschlaggebend. Erst bei der Abrechnung vor dem Exchequer konnten die Zöllner Entlastung beantragen. Nun werteten CARUS-WILSON und COLEMAN diese Anträge nicht aus: Für sie war die Nationalität des Faktors in der Regel entscheidend. Ganz abgesehen davon, daß hierbei nicht konsequent verfahren wurde, erhebt sich die Frage, ob dadurch die Angaben in den Enrolled Customs Accounts nicht verfälscht werden. Schließlich geht es um beträchtliche Teile der Tuchexporte zwischen 1461 und 1474. Die Entscheidung, wie man 37,38% (Southampton) bzw. 25,59% (London) der Tuchexporte einordnet, kann das Gesamtbild erheblich ändern. Ich habe deshalb sämtliche Tuchexporte konsequent nach Maßgabe des Eigentümers eingeordnet.

² PRO, E28/79/29. Druck: JENKS, Hanseakten.

davon aus.³ Wie die Praxis zeigte, bezog sich dies auf alle preußischen und wendischen Englandfahrer, also gerade auf diejenigen, die den hansischen Handel mit Boston, Hull und Lynn dominierten.

Tabelle 17: Hansische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase VI

Jahr	Boston	Hull	Lynn	Yarmouth	Summe
27H6 1448/9	1463	0	78	0	1541
28H6 1449/0	100	0	39	0	139
29H6 1450/1	0	0	39	0	39
30H6 1451/2	0	53	233	0	286
31H6 1452/3	0	396	212	8	616
32H6 1453/4	0	352	93	0	445
33H6 1454/5	138	28	93	0	259
34H6 1455/6	535	118	93	0	746
35H6 1456/7	81	313	191	30	615
36H6 1457/8	112	175	316	0	603
37H6 1458/9	./.	0	261	0	261 Bn
38H6 1459/0	948	30	66	0	1044
39H6 1460/1	346	115	47	./.	508 Yth
1E4 1461/2	636	101	31	0	768
2E4 1462/3	0	252	27	0	279
3E4 1463/4	279	507	72	23	881
4E4 1464/5	450	93	502	10	1055
5E4 1465/6	95	134	150	0	379
6E4 1466/7	45	32	145	0	219
7E4 1467/8	56	189	52	0	297
8E4 1468/9	0	36	0	0	36
9E4 1469/0	0	0	0	0	0
10E4 1470/1	0	0	0	0	0
11E4 1471/2	0	0	0	0	0
12E4 1472/3	0	0	0	0	0
13E4 1473/4	0	0	0	0	0
Ø (V)	924	167	372	29	1492
Ø (VI)	211	112	105	3	424

Der Export in die Ostseeregion wurde zusätzlich von Ereignissen beeinflusst, die die diplomatischen Beziehungen zwischen den östlichen Hansestädten und England nachhaltig störten. Am 23.5.1449 kaperten englische Auslieger eine Baienflotte und führten über 100 Schiffe nach Southampton. Die holländischen und flämischen Schiffe wurden bald wieder freigelassen, doch wurden etwa 50 hansische Fahrzeuge, darunter 14 aus Lübeck und 13 aus Danzig, zurückgehal-

³ PRO, E28/79/57. Druck: JENKS, Hanseakten.

ten. Die hansische Antwort auf diese und andere Ausschreitungen⁴ blieb nicht lange aus. Schon vor dem 18.7.1449 hatte der Hochmeister die englischen Preußenfahrer inhaftieren und ihre Waren beschlagnahmen lassen.⁵ Am 25.7.1449 lehnte der Bremer Hansetag zwar das Ansinnen der preußischen Repräsentanten ab, den Deutschen Kaufmann aus England abzurufen, empfahl aber die Einstellung der Importe nach England, solange hansische Güter dem Poundage unterworfen waren.⁶ Schließlich verbot der Hochmeister am 28.7.1449 die Sundfahrt bis auf weiteres.⁷ Der anglo-hansische Handel litt unter diesen Spannungen. Insbesondere wurde die Schifffahrt immer mehr durch englische Auslieger gefährdet.⁸ Deshalb sind die hansischen Tuchexporte über Boston, Hull und Lynn trotz der vom 3.4.1449 an geltenden Poundage-Befreiung nicht gestiegen.

Allerdings bemühte sich der Hochmeister schon bald um eine Einigung mit England. Am 23.4.1451 ermächtigte Ludwig von Erlichshausen seine Gesandten, die in Utrecht an den anglo-hansischen Gesprächen teilnehmen sollten, den Engländern freie und sichere Zu- und Abfahrt von und nach Preußen zuzusagen, offenbar in der Hoffnung, daß die Engländer Entsprechendes gewähren würden.⁹ Diese Erwartung war berechtigt: Der Vorvertrag von Utrecht (12.6.1451) sah die Freigabe des gegenseitigen Handels vor, wobei allen Kaufleuten der Fortbestand ihrer herkömmlichen *mores et con-*

⁴ Etwa gleichzeitig raubten Huller Bürger Lübecker Bergenfahrern 18 Packen Tuch in Boston: HR 2.3.531, S. 402f. (5.6.1449). Wenig später lagen die Engländer mit 18 bis 20 Schiffen vor Bergen in Norwegen, um die Hansen anzugreifen: HR 2.3.535, S. 405 (6.7.1449).

⁵ HR 2.3.536, S. 405f.

⁶ HR 2.3.546 § 4, S. 410f. Für das Ansinnen der preußischen Städte vgl. die Vollmacht und Instruktionen für den Danziger Bürgermeister Reinhold Nederhoff: HR 2.3.539, S. 407; GStA OBA 9974 und OF 17, S. 320.

⁷ HR 2.3, S. 470, Anm. 1. Dies widerrief er allerdings am 8.9.1449: HR 2.3.555 § 1, S. 420.

⁸ Bereits am 8.6.1449 hatte der Deutsche Kaufmann in Antwerpen vor der Fahrt nach England oder Burgund gewarnt: LUB 8.618, S. 663-5. Vgl. auch HR 2.3.533, S. 404f. Am 7.12.1449 bat die Londoner Niederlassung die in Brügge weilenden Ratssendeboten, die Mahnung des Kontors zur erhöhten Vorsicht bei Fahrten nach England in den Hansestädten verkünden zu lassen: HR 2.3.570, S. 434. Bis Ende März 1450 war die Seeräuberei im Ärmelkanal so besorgniserregend geworden, daß das Brügger Kontor Lübeck empfahl, Vorkehrungen für die Sicherheit von Personen und Waren zu treffen, weil man sonst den Flandernhandel einstellen müsse: HR 2.3.613, S. 461. Vgl. HR 2.3.626, S. 464 (26.6.1450).

⁹ HUB 8.27, S. 12f.

suetudines garantiert wurde.¹⁰ So konnten auch die preußischen Englandfahrer von den hansischen Vorrechten Gebrauch machen,¹¹ und sie nutzten die neue Lage sofort aus. Am 28.10.1451 berichtete der Deutsche Kaufmann von vielen preußischen Schiffen, die in London in der Hoffnung angelegt hatten, daß Heinrich VI. den Vorvertrag von Utrecht ratifizieren und ihnen ihre Privilegien gewähren würde.¹² Zu Beginn d.J. 30 Heinrich VI. setzte dann auch die Erholung der hansischen Tuchexporte nach Preußen ein. Allerdings wurde die Aufwärtsentwicklung durch den Ausbruch des Dreizehnjährigen Krieges (1454-66) unterbrochen.¹³

Der Frieden von Thorn (1466), der den Krieg beendete, brachte den Danzigern Vorteile, die sie jedoch nicht lange nutzen konnten. Um sich an den Engländern zu rächen, die im Sommer 1467 widerrechtlich nach Island gesegelt waren und dort zahlreiche Gewalttaten verübt hatten, ließ König Christian von Dänemark in der Pfingstwoche 1468 sechs englische Schiffe im Sund aufbringen (V.8.2). Die geschädigten Engländer stellten den Überfall in einer Petition an König und Kronrat als einen rein Danziger Angriff dar, woraufhin das Londoner Kontor aufgefordert wurde, eine Bürgerschaft in Höhe der angegebenen Verluste (£20.000) zu stellen. Obwohl die Niederlassung hierzu bereit war, wurden die hansischen Englandfahrer mitsamt ihren Waren am 28.7.1468 in Gewahrsam genommen.¹⁴ Die Kölner wurden umgehend wieder freigelassen und hielten ihre Handelsbeziehungen mit England aufrecht. Die anderen Hansestädte aber, deren Bürger bis Mai 1469 in

¹⁰ HR 2.3.712 § 9, S. 565.

¹¹ Dies war vorerst bis zum 29.9.1452 befristet, wurde aber immer wieder verlängert: am 22.6.1452 bis zum 29.9.1453: Foedera (H) 5/2, S. 41; Regest: HR 2.4.102, S. 75; am 28.8.1453 bis zum 29.9.1456: HUB 8.280-1, S. 196f.; Regest: HR 2.4.177, S. 117. Die hansischen Privilegien waren allerdings gefährdet, als das Parlament dem König die Erhebung von Tunnage und Poundage ab dem 3.4.1454 auf Lebenszeit bewilligte und dabei die Hansekaufleute ausdrücklich zur Entrichtung der Subsidien verpflichtete: RP 5, S. 222f. Erst nach Auflösung des Parlaments (16./21.4.1454: HBC, S. 570) konnte das Londoner Kontor die Befreiung von den Subsidien beim Kronrat beantragen. Dies wurde den Hansern (außer den Lübeckern) am 1.6.1454 für drei Jahre gewährt: PRO, E28/84/39 und E368/227 VSH m 2d; Druck: JENKS, Hanseakten.

¹² HUB 8.100, S. 73f.

¹³ Kriegsausbruch: WEISE 2.288, S. 114-6. Allgemein vgl. Paul SIMSON, Danzig im 13-jährigen Krieg, 1454-1466, in: Zs. des westpr. GeschV 29, 1891, S. 1-132; und ders., Geschichte der Stadt Danzig bis 1626, 3 Bde., Danzig 1913-8, Bd. 1, S. 234-73. Friedensschluß: WEISE 2.403, S. 262-88 (19.10.1466).

¹⁴ HUB 9.480, S. 335.

Haft blieben,¹⁵ warteten weder die Abberufung des Deutschen Kaufmanns aus England durch den Hansetag (zum 24.6.1469) noch die Aufhebung der hansischen Privilegien durch Edward IV. (zum 31.8.1469) ab, sondern stellten den Englandhandel unverzüglich ein. Bis zur Wiederherstellung der hansischen Privilegien im Rahmen des Friedens von Utrecht (28.2.1474)¹⁶ exportierte kein Hansekaufmann englisches Tuch über Hull oder Lynn.

Nach der Kaperung der Baienflotte (23.5.1449) entschied sich Lübeck für eine harte englandfeindliche Politik. Dies war gewiß nahelegend, denn die Angriffe der Engländer im Sommer 1449 richteten sich eindeutig gegen die Lübecker, die zwischen Boston und Bergen (Norwegen) handelten.¹⁷ Wie die Bostoner Tuchausfuhrziffern (Tabelle 17) zeigen, zogen die Lübecker Bergenfahrer die Konsequenzen und verzichteten auf den Englandhandel.¹⁸ Dies führte zur Änderung der Englandpolitik des Lübecker Rats, der im Mai 1450 dem Hochmeister ein Einfuhrverbot für englisches Tuch vorschlug.¹⁹ Lübeck stand auch hinter dem am 24.6.1450 in Brügge gefaßten Beschluß, beim nächsten Hansetag die Räumung Englands zur Diskussion zu stellen.²⁰ Als Lübecker Bergenfahrer Ende Juli 1450 die englischen Gesandten, die nach Preußen zu Verhandlungen mit dem Hochmeister unterwegs waren, bei Skagen festnahmen und nach Lübeck brachten, billigte der Rat dies nachträglich und hielt die

¹⁵ Vgl. HUB 9.541.XI.4, S. 429.

¹⁶ Frieden von Utrecht: HR 2.7.142, S. 340-50. Die Wiederherstellung der hansischen Privilegien verzögerte sich, weil Danzig den Vertrag nicht ratifizieren wollte: SCHULZ, S. 127. Bald nach der Annahme des Utrechter Friedens durch den Lübecker Hansetag am 1.5.1474 (HR 2.7.146, S. 353) ratifizierte die englische Regierung den Vertrag am 20.7.1474 (HR 2.7.144, S. 353) und ließ dies am 31.10.1474 verkünden: HR 2.7.259, S. 440-2. Allerdings trat die Befreiung der hansischen Englandfahrer von allen Zöllen und Subsidien, die mit der Entschädigung von £10.000 verrechnet werden sollten, erst zum 14.12.1474 in Kraft: CPR 1467-77, S. 473 und HUB 10.361, S. 225.

¹⁷ HR 2.3.531, S. 402f.; 535, S. 405.

¹⁸ Mit der Abrechnungsperiode, die am 21.11.1449 begann, brach der hansische Tuchexport über Boston zusammen: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 96f.

¹⁹ Ablehnende Antwort des Hochmeisters: HR 2.3.608, S. 458f. (1.6.1450). Man kann hinter dem Lübecker Lakenverbot den Einfluß des Herzogs von Burgund spüren, der Druck auf die Engländer ausüben wollte, mit denen er seit dem 27.3.1449 verhandelte (SCOTT und GILLIODTS-VAN SEVEREN, Galba B.I, Nr. 157, S. 384-7) und am 8.3.1453 einen Handelsvertrag abschloß: Appendix E to Rymer's Foedera, S. 68-70 (8.3.1453).

²⁰ HR 2.3.627 § 8, S. 468. Vgl. auch HR 2.3.615 § 2, S. 462f.

Engländer bis März 1451 fest.²¹ Vor diesem Hintergrund beschloß der Lübecker Hansetag am 21.9.1450, Heinrich VI. Verhandlungen anzubieten, jedoch den Englandhandel zum 11.11.1451 einzustellen, falls er das Angebot ausschlagen sollte.²² Trotz der positiven englischen Antwort und der befristeten Freigabe des Englandhandels im Vorvertrag von Utrecht (12.6.1451) hielt Lübeck an seinem englandfeindlichen Kurs fest.²³ Am 22.4.1452 verbot die Travestadt eigenmächtig die Ein- und Durchfuhr des englischen Tuches und warnte den Hochmeister vor dem Englandhandel.²⁴

Allerdings mußte Lübeck allmählich einsehen, daß seine Englandpolitik zusehends auf Ablehnung stieß.²⁵ Auf dem Lübecker Hansetag im Dezember 1453 verstärkte sich der Druck der Hamburger und Preußen auf Lübeck, das Tuchverbot rückgängig zu machen, was schließlich im Juli 1454 erfolgte.²⁶ Dies leitete eine bescheidene Erholung der hansischen Tuchexporte über Boston ein, die sich nach der Wiederezulassung der Lübecker zu den hansischen Privilegien in England am 14.2.1456 verstärkte.²⁷ Die Blüte erwies sich jedoch als kurzlebig: Zusammen mit den anderen östlichen Hansestädten stellte

²¹ Stockers Freilassung: LUB 9.11, S. 8-10. Der andere Botschafter, Dr. Thomas Kent, floh vor Beginn der Verhandlungen in Utrecht im Mai 1451 aus Lübecker Haft: SCHULZ, S. 97. Der Geleitbrief für die Diplomaten scheint nicht überliefert zu sein, wird aber gelegentlich erwähnt: HR 2.3.592, S. 445 (25.2.1450) und 612, S. 461 (17.3.1450). Für den preußischen Geleitbrief vgl. auch HR 2.3.595, S. 448 (1.4.1450) und 597, S. 448 (8.4.1450).

²² Verhandlungsangebot: HR 2.3.649 § 4-9, S. 485-7. Boykott: HR 2.3.650 § 14-5, S. 494.

²³ Freigabe des Handels bis zum 29.9.1452: HR 2.3.712 § 9, S. 565. Fortsetzung der englandfeindlichen Lübecker Politik: HR 2.4.69, S. 52f.

²⁴ Tuchverbot: LUB 9.86, S. 95. Warnung an den Hochmeister: GSTA HA XX Urkk. Schbl. 83,13 (20.5.1452). Für das gleichzeitige dänische Tuchverbot s. HR 2.4.80, S. 58 (22.4.1452); HUB 8.140, S. 105 (5.5.1452); 146, S. 108 (19.5.1452); 257, S. 187f. (Mai/Juni 1453); 261, S. 189f. (26.6.1453); und VAN LIMBURG-BROUWER, Boergoensche Charters, S. 107 (4.7.1453). Englisches Tuch im Besitz von Hansekaufleuten wurde in Lübeck am 27.5.1452 (KUSKE 2.69, S. 31f.), am 22.7.1452 (HUB 8.159, S. 119) und am 19.5.1453 (HUB 8.249, S. 180-2) beschlagnahmt.

²⁵ Dies zeigen die zahlreichen Anträge auf Ausnahmegenehmigungen zur Einfuhr des englischen Tuches: HUB 8, S. 109, Anm. 2; 159, S. 119; 171, S. 130; 174, S. 132; S. 130, Anm. 1; 305, S. 209. Änderung der Lübecker Politik: HR 2.4.153, S. 104.

²⁶ Preußisch-hamburgischer Druck auf Lübeck: HR 2.4.196 § 32, S. 136f. Lübecks Einwilligung: HR 2.4.198, S. 138f.

²⁷ PRO, E30/442 (Regest: Lists and Indexes 49, S. 35; DKR 45, S. 323) und HUB 8.446, S. 193.

Lübeck den Englandhandel nach der Inhaftierung der hansischen Englandfahrer am 28.7.1468 vollständig ein, wie die Bostoner Tuchexportziffern für die Jahre 8 bis 13 Edward IV. (1468/9-1473/4) zeigen.

II.8.1.2: MESSEORIENTIERTE HANSISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE VI

Die Kölner Tuchexporte gingen um 30,35% zurück (V: Ø 9715; VI: Ø 6767). Anfangs litten sie immer noch unter der Poundage-Pflicht für alle hansischen Handelswaren. Selbst nachdem das Kontor die Poundage-Befreiung am 2.10.1449 (rückwirkend zum 3.4.1449) durchgesetzt hatte, erholten sich die Ausfuhren nicht, weil das burgundische Tuchverbot noch galt,²⁸ das den Kölner Englandfahrern die Brabanter und Frankfurter Messen sowie die Märkte Mitteldeutschlands verschloß. So blieben ihre Exporte auf niedrigem Niveau, bis Philipp der Gute den Tuchimport zunächst in Brabant (15.4.1452) und dann auch in Holland und Seeland (vor dem 11.6.1452) freigab.²⁹

Wenig später brach der Schoßstreit aus. Obwohl der Schoß auch in Brabant, Holland und Seeland fällig war, verweigerten die Kölner grundsätzlich diese Abgabe für Waren, die auf den Brabanter Messen umgeschlagen wurden.³⁰ Allerdings war das Brügger Kontor vorerst nicht in der Lage, seine Ansprüche durchzusetzen, weil es zu Pfingsten 1451 nach Utrecht, also außerhalb seines vom Hansetag bestimmten Zuständigkeitsbereiches, verlegt worden war und erst am 11.8.1457 nach Brügge zurückkehrte.³¹ Doch auch danach erwies sich die Einforderung des Schosses aufgrund des hansischen Beschlusses

²⁸ PIOT, *Inventaire Léau*, Nr. 85, S. 29-31. Vgl. HR 2.3.299, S. 201-3. Durchsetzung: MUNRO, *Wool*, S. 136f.

²⁹ Aufhebung des Tuchverbots für Brabant: StA Antwerpen, *Charters*, Nr. 264, zit. nach PRIMS, *Antwerpen*, Bd. 6/2, S. 158f. (vgl. SCHANZ, Bd. 1, S. 444 und THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre*, S. 277, Anm. 646). Für Holland und Seeland galt das Tuchverbot bereits seit dem 11.6.1452 nicht mehr: SMIT 2.1382, S. 890. Vgl. auch ebenda, 1386, S. 891f. (27.9.1452) und 1389, S. 894 (bezüglich des Bergener Koudemarktes 1452). MUNRO, *Wool*, S. 146 mit Anm. 59 datiert die Freigabe des Handels mit englischem Tuch in Holland und Seeland auf den 23.6.1452. Dies beruht auf einem Mißverständnis von SMIT 2.1503, S. 952: Am 23.6.1452 ging die Abrechnungsperiode des Jacob Janszoen zu Ende.

³⁰ Beschluß des Hansetags: HR 2.3.288 § 96, S. 196f. (1447). Zum Schoßstreit: Joachim DEETERS, *Die Hanse und Köln* [Katalog der Ausstellung in Köln 24.-25.5.1988], Köln 1988, S. 55-67.

³¹ Verlegung des Kontors: HR 2.3.650 § 2, S. 491f. Rückkehr: HR 2.4.540, S. 402-5.

allein als unmöglich. Erst als der Deutsche Kaufmann am 6.12.1457 einen Vertrag mit dem Antwerpener Magistrat vereinbarte, konnten Zwangsmaßnahmen gegen zahlungsunwillige Hansen ergriffen werden.³² Auf der nächsten Antwerpener Pfingstmesse (1458) versuchte die Brügger Niederlassung, ihre Rechte in Anschlag zu bringen. Dies scheiterte jedoch, weil man versäumt hatte, sich ein Transsumpt des einschlägigen Rezesses zu besorgen, um die Schoßpflicht der Kölner und Nimwegener gegenüber den Antwerpener Behörden zu beweisen.³³ In den folgenden Monaten versuchten beide Kontrahenten, ihren Gesichtspunkt durchzusetzen.³⁴ Allmählich machte sich bei den Kölnern die Überzeugung breit, daß die Brügger Niederlassung am längeren Hebel saß. Auf Kölner Beschwerden antwortete Antwerpen nämlich am 28.7.1458, daß man den Vertrag mit dem Kontor einhalten wolle.³⁵ Daraufhin bat der Kölner Rat den Kanzler von Brabant um einen bis zum 24.6.1459 gültigen Geleitbrief für den Messebesuch.³⁶ Die Bemühungen des Rates waren jedoch vergeblich. Am 20.10.1458 mußte Köln das Brügger Kontor bitten, sämtliche Arreste von Kölner Gütern auch außerhalb Flanderns aufzuheben, und sich wenig später bei Lübeck beschweren, daß die Kölner vom Deutschen Kaufmann *vervolgt* würden.³⁷ Wieder waren die Bemühungen des Kölner Rates umsonst. Im neuen Jahr mußte er feststellen, daß das Brügger Kontor die Drohung, zahlungsunwillige Hansen inhaftieren zu lassen, auf der Antwerpener Pfingstmesse in die Tat umsetzte.³⁸ Köln und Nimwegen sahen nun keinen anderen Ausweg, als vor dem Kanzler von Brabant zu klagen, wobei sie nicht nur die Rechtmäßigkeit der Schoßerhebung in Brabant, Holland und Seeland bestritten, sondern auch die Gültigkeit des Rezesses vom 18.5.1447 und sogar die des Vertrags zwi-

³² HUB 8.655 § 3, S. 420.

³³ HR 2.4.668, S. 474-6; vgl. PRIMS, Antwerpen, Bd. 6/2, S. 126-8.

³⁴ Köln mahnte Antwerpen wiederholt, trotz des Vertrags mit dem Brügger Kontor für die Erhaltung der Kölner Privilegien gerade in diesem Zusammenhang zu sorgen: HR 2.4.623, S. 453 (12.5.1458); 624, S. 453f. (23.5.1458); 628, S. 454 (26.7.1458); HUB 8.726, S. 453f. (28.7.1458); 731, S. 455f. (5.8.1458); HR 2.4.635, S. 457f. (6.9.1458). Der Deutsche Kaufmann wandte sich an Lübeck mit der Bitte um eine beglaubigte Abschrift des Rezesses vom 18.5.1447: HR 2.4.668, S. 474-6 (1.9.1458); 710, S. 501-4. Das Transsumpt wurde am 23.10.1459 abgeschickt: HR 2.4.722, S. 512.

³⁵ HR 2.4.624, S. 453f. (23.5.1458); HUB 8.726, S. 453f. (28.7.1458).

³⁶ HR 2.4.631, S. 456 (6.9.1458).

³⁷ HR 2.4.638, S. 459 (20.10.1458); 639, S. 459f. (9.12.1458).

³⁸ HR 2.4.739, S. 517-20. Vgl. HR 2.4.710, S. 501-4 (11.8.1459).

schen dem Antwerpener Magistrat und dem Brügger Kontor.³⁹ Zwischen September und Dezember 1459 zeichnete sich ein Kompromiß ab: Bis die Schoßfrage auf einem bald einzuberufenden Hansetag grundsätzlich erörtert werden konnte, sollte das Brügger Kontor von der Schoßerhebung in Brabant, Holland und Seeland absehen und keine Zwangsmaßnahmen gegen die Kölner treffen.⁴⁰

Damit wurde der Streit vorerst entschärft. Man darf aber nicht übersehen, daß in den Wochen und Monaten nach der Antwerpener Pfingstmesse d.J. 1459 der Schreck für die Kölner groß gewesen sein muß. Sie hatten nämlich nicht nur Güterbeschlagnahme und Inhaftierung auf den Messen zu befürchten, sondern der Herzog von Burgund hatte auch mit dem Widerruf aller Kölner Privilegien in Brabant, insbesondere bezüglich der Messen, gedroht.⁴¹ Dies hätte fatale Auswirkungen auf die juristische Position der Kölner gegenüber dem Brügger Kontor gehabt⁴² und darüber hinaus dem Kölner Messehandel die rechtliche Grundlage entzogen. Unter diesen Umständen war es verständlich, daß die Kölner Englandfahrer die weitere Entwicklung abwarten wollten. So ist der Rückgang ihrer Tuchexporte i.J. 38 Heinrich VI. (1459/60) zu erklären.

Die Labilität der anglo-burgundischen Beziehungen wirkte sich mittelbar auf die Kölner Tuchexporte aus, weil sich die Spannungen immer wieder in burgundischen Tuchverböten entluden. Zwar hatten die Engländer die Calaiser Stapelverordnungen als Gegenleistung für die Aufhebung des Tuchverbots am 15.4.1452 abgeschafft,⁴³ aber Calais war nach 1453 der einzige Besitz der englischen Krone auf dem Kontinent und mußte unter allen Umständen verteidigt werden. Dies war in erster Linie eine finanzielle Frage: Die englische Herrschaft über Calais war nur solange gesichert, wie die Regierung den Sold der Garnison bezahlen konnte. Allerdings war das Parlament nicht zur Bewilligung der erforderlichen Gelder zu bewegen. In dieser Lage bot

³⁹ HUB 8.802, S. 507-9 (23.5.1459).

⁴⁰ HR 2.4.752, S. 525f. (31.12.1459).

⁴¹ S. das Schreiben des Kölner Rats vom 22.9.1459: HUB 8.846, S. 524f.

⁴² DEETERS, Die Hanse und Köln, S. 60.

⁴³ MUNRO, Wool, S. 147. Eine parlamentarische Petition d.J. 1454 (RP 5, S. 275-7, Nr. 6) zeigt, daß die Stapelverordnungen zu dieser Zeit nicht mehr in Kraft waren. Allgemein zur Calaiser Frage: Winifred I. HAWARD, The Relations between the Lancastrian Government and the Merchants of the Staple from 1449 to 1461, in: POWER and POSTAN, Hgg., English Trade in the Fifteenth Century, S. 293-320, und Gerald L. HARRISS, The Struggle for Calais: An Aspect of the Rivalry between Lancaster and York, 1456-60, in: EHR 75, 1960, S. 30-53.

sich allein die Stapelkompanie als Finanzquelle an. Im April 1454 sahen sich ihre freihändlerisch orientierten Mitglieder genötigt, der Krone ein Darlehen von £6666 13s 4d anzubieten, um die Wiedereinführung der Calaiser Stapelverordnungen und die Ausstellung von Exportlizenzen zur Umgehung des Stapels zu vermeiden. Außerdem forderten sie die Freigabe der Wollpreise, Garantien für die Rückzahlung bereits gewährter Darlehen und eine beträchtliche Senkung der Wollsubsidie. Die Krone akzeptierte dieses Angebot, wenn auch widerstrebend, und vermied so eine Krise in den angloburgundischen Beziehungen.⁴⁴

Allerdings geriet die englische Regierung bald wieder in finanzielle Nöte, aus denen sie sich mit Hilfe von Wollexportlizenzen zu befreien suchte.⁴⁵ Die Lage von Calais wurde nach der Machtübernahme Edwards IV. am 4.3.1461 noch bedenklicher, weil die ins Exil geflohene Königin Margareta dem französischen König im April 1462 Calais anbot, wenn dieser ihr Truppen und Geld für die Wiedereroberung des englischen Thrones zur Verfügung stellen würde.⁴⁶ Hierzu war Ludwig XI. bereit, zumal mit einer Meuterei der Calaiser Garnison zu rechnen war, die seit langem kein Geld mehr bekommen hatte. Wieder mußte die Stapelkompanie mit einem Darlehen, diesmal in Höhe von £41.000, an Edward IV. helfend eingreifen.⁴⁷

Calais konnte nur effektiv verteidigt werden, wenn die Besoldung der Garnison auf Dauer gesichert war. Hierfür mußte der Zentralregierung genügend Bargeld zur Verfügung gestellt werden, wozu allein die Stapelkompanie imstande war. Ihre Einkünfte mußten allerdings gesichert sein. So forderte eine beim Parlament im Mai 1463 eingereichte Bittschrift zunächst Maßnahmen, die den gesamten

⁴⁴ RP 5, S. 256f., Nr. 55, und S. 249, Nr. 7. Hintergründe: MUNRO, Wool, S. 149.

⁴⁵ I.J. 35 Heinrich VI. (1456/7) wurden mehr als drei Viertel aller über London laufenden Wollexporte durch königliche Lizenz vom Calaiser Stapelzwang befreit: PRO, E356/20 m 5d. Indirekt führte der Protest der Stapelkompanie gegen diese Praxis zur Verbesserung ihrer eigenen Lage. Im Dezember 1459 verbot Philipp der Gute die Einfuhr englischer Wolle in seine Herrschaftsgebiete, die nicht in Calais erworben worden war: MUNRO, Wool, S. 151-3. Regest des Verbots: VAN LIMBURG BROUWER, Boergoensche Charters, S. 123. Daß statt "Laken" "Wolle" im Regest stehen sollte, zeigt MUNRO, Wool, S. 153, Anm. 91-3.

⁴⁶ Joseph CALMETTE und Georges PERINELLE, Louis XI et l'Angleterre = Mémoires et documents publiés par la Société de l'Ecole des Chartes 11, Paris 1930, Nr. 10, S. 283f. Regest: Appendix D to Rymer's Foedera, S. 86, Nr. 2. Hintergründe: GRIFFITHS, Henry VI, S. 887.

⁴⁷ CPR 1461-7, S. 222 (16.9.1462). Vgl. auch S. 438.

Wollexport über Calais lenken würden. Ausländern (und hiermit waren sicherlich die Italiener, die eifrigsten Erwerber königlicher Exportlizenzen, gemeint) sollte der Wollexport gänzlich verboten werden, und die englische Wollausfuhr sollte so gut wie ausschließlich über Calais laufen.⁴⁸ Ferner sollte die in Calais verkaufte Wolle zur Hälfte in englischer Währung oder in Form von Edelmetall⁴⁹ bezahlt werden. Die englischen Münzen waren unverzüglich, das Edelmetall nach Umprägung in Calais binnen dreier Monate nach England zu bringen.⁵⁰ Die burgundische Regierung nahm an dieser Regelung Anstoß, weil damit die Barzahlung für Wolleneinkäufe, ein besonders lästiger Bestandteil der Calaiser Stapelverordnungen, wieder eingeführt wurde. Andere englische Maßnahmen der nächsten Monate⁵¹ ließen die burgundische Frustration steigen, die sich am 26.10.1464 in einem erneuten Tuchverbot entlud.⁵²

Dieses Verbot traf die Kölner Englandfahrer hart. Die Engländer wichen nach Utrecht aus, das ihnen umgehend großzügige Geleitprivilegien sowie drei 'freie' Jahrmärkte gewährte und dafür sorgte, daß Köln und Kampen hierüber rechtzeitig informiert wurden,⁵³ damit auch sie ihren Messehandel verlegen konnten. Utrecht

⁴⁸ RP 5, S. 503f., Nr. 18. Für die unbedeutenden, minderwertigen nördlichen Wollsorten wurde eine Ausnahme gemacht.

⁴⁹ D.h. nicht in burgundischer Währung oder anderem Kurrantgeld. Die andere Hälfte des Wollkaufpreises konnte per Wechsel gezahlt werden.

⁵⁰ Edward IV. genehmigte die Petition und erließ daraufhin ein Statut (3 Edw. IV, St. 1, c. 1: SR 2, S. 392-5), das für drei Jahre galt.

⁵¹ England verbot i.J. 1463 die Einfuhr zahlreicher Waren, die mit einheimischen Erzeugnissen konkurrierten (3 Edw. IV, St. 1, c. 3-4: SR 2, S. 395-7) und wertete im folgenden Jahr das Pfund ab. Burgundische Reaktion: THIELEMANS, Bourgogne et Angleterre, S. 469-74.

⁵² Louis P. GACHARD, Hg., Collection de documents inédits concernant l'histoire de la Belgique, 3 Bde., Brüssel 1833-5, Bd. 2, S. 176-82. Das Verbot wurde trotz hansischer Proteste, die bezeichnenderweise auf Kölner Anregung erhoben wurden (HR 2.5.800 § 16, S. 586), energisch durchgesetzt. Auch die holländischen und seeländischen Städte waren dagegen: SMIT 2,1549, S. 980-94.

⁵³ Hierzu allgemein: Walther STEIN, Die Merchant Adventurers in Utrecht (1464-1467), in: HGBll Jg. 1899, S. 179-89. Geleitprivilegien (jeweils für ein Jahr): am 24.11.1464 (SMIT 2.1545, S. 985f.); am 12.10.1465 (STEIN, Merchant Adventurers, S. 185 mit Anm. 3); und schließlich am 2.11.1467 (ebenda, S. 188 mit Anm. 4). Die 'freien' Jahrmärkte, die sicherlich einen mit den Brabanter Messen vergleichbaren Rechtsschutz bieten sollten, wurden am 31.12.1464 für die Zeit vom 6.1. bis zum 15.2.1465 (SMIT 2.1546, S. 986f.); am 6.2.1465 für die Zeit vom 21.4. bis zum 1.6.1465 (ebenda, S. 986, Anm. 1); und Mitte Juni für die Zeit vom 20.6. bis zum 20.7.1465 (ebenda) gewährt.

war aber kein Ersatz für die Brabanter Messen, wie die hansischen Tuchexportziffern für die Jahre nach 4 Edward IV. (1464/5) zeigen.

Erst der Tod Philipps des Guten am 15.6.1467 veränderte die Lage. Sein Sohn und Nachfolger Karl der Kühne hatte bereits am 23.10.1466 als Graf von Charolais einen Nichtangriffsvertrag mit Edward IV. abgeschlossen, den er einen Monat nach dem Ableben seines Vaters bestätigte. Hierauf folgten rasch ein Ehebündnis zwischen beiden Häusern und die Verlängerung des alten Handelsabkommens vom 29.9.1439, um die zwischenzeitlich verliehenen Privilegien ergänzt, um 30 Jahre (24.11.1467).⁵⁴ Damit stand dem Messebesuch nichts mehr im Wege.⁵⁵

Freilich blieb es den Kölnern verwehrt, hieraus Nutzen zu ziehen, denn der Schoßstreit war mittlerweile erneut aufgeflammt. Der Hamburger Hansetag hatte im Herbst 1465 Brügge zum hansischen Stapelplatz in den Niederlanden bestimmt und die anderen Niederlassungen aufgelöst. Alle Hansekaufleute wurden verpflichtet, auch in Brabant, Holland und Seeland ihre Waren zu verschossen.⁵⁶ Bei der nächsten Ostermesse in Bergen op Zoom ließ das Brügger Kontor zahlungsunwillige Kölner festnehmen.⁵⁷ Der Versuch, dies auf der Antwerpener Pfingstmesse (1466) zu wiederholen, scheiterte jedoch, weil Antwerpen überraschend zugunsten der Kölner einschritt, was der Kündigung des Abkommens mit der Brügger Niederlassung gleichkam.⁵⁸ Daraufhin rief das Kontor zum Handelsboykott von

Benachrichtigung von Köln und Kampen: HUB 9.148, S. 85 (27.12.1464). Utrecht betonte, daß die 'englischen Kaufleute mit ihren englischen Wollaken und anderem Gut jetzt in Utrecht residieren'. Auch Zütphen und Genua zeigten Interesse: STEIN, Merchant Adventurers, S. 183 mit Anm. 6 und 184 mit Anm. 4.

⁵⁴ Nichtangriffspakt: Foedera (H) 5/2, S. 144. Es handelte sich nicht, wie MUNRO, Wool, S. 168 meint, um "a treaty of friendship and mutual aid against King Louis [XI.]", sondern lediglich um das Versprechen, *a garder vostre estat et personne contre tous et non aider aucuns de voz ennemis contre vous*. Ehebündnis: Foedera (H) 5/2, S. 149. Karl der Kühne heiratete Edwards Schwester Margareta von York. Handelsabkommen: Foedera (H) 5/2, S. 149-53. Regest: SMIT 2.1578, S. 1014f.

⁵⁵ Bergen op Zoom räumte den Engländern am 17.9.1469 die gleichen Privilegien wie Antwerpen ein: T.S. JANSMA, De privileges voor de engelsche Natië te Bergen-op-Zoom, 1469-1555, in: Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap (Utrecht) 50, 1929, S. 55f.

⁵⁶ HR 2.5.712 § 15, S. 486. Stapelpflicht: HR 2.5.728-9, S. 522f. Schoß: HR 2.5.712 § 39-41, S. 498f. Verkündung durch den Deutschen Kaufmann in Brügge: HR 2.5.744, S. 532-5, bes. § 2 und 7.

⁵⁷ HR 2.5.779, S. 565-7 (19.5.1466).

⁵⁸ HUB 9.286, S. 170-2 (14.6.1466). Vgl. auch HR 2.5, S. 565 Anm. 1 (19.5.1466) und HUB 9.278, S. 163f. (28.5.1466).

Antwerpen auf und klagte gegen die zahlungsunwilligen Kölner vor dem Herzog von Burgund.⁵⁹ Philipp der Gute hob das Urteil des Antwerpener Magistrats zugunsten der Kölner auf und forderte von diesen eine Bürgschaft in Höhe der strittigen Schoßsumme als Voraussetzung für die Freigabe der beschlagnahmten Güter.⁶⁰ In den folgenden Monaten bemühte sich der Kölner Rat intensiv um die Sicherheit der eigenen Kaufleute auf den Brabanter Messen.⁶¹ Der Prozeß ging nach etlichen Verzögerungen zuungunsten der Kölner aus, und der Rat mußte seine Bemühungen verdoppeln.⁶² Trotz allen Verständnisses für die Anliegen der Kölner wog der hansische Messeboykott schwerer beim Antwerpener Magistrat: Am 4.5.1468 schloß dieser einen Freundschaftsvertrag mit dem Brügger Kaufmann ab⁶³ und setzte damit den einschlägigen Absatz des Vertrags vom 6.12.1457⁶⁴ explizit wieder in Kraft, was dem Brügger Kontor erneut die rechtliche Handhabe gab, Zwangsmaßnahmen zu ergreifen. Köln, von Antwerpen über den Vertragsabschluß umgehend unterrichtet,⁶⁵ bat dringend um Vermittlung beim Brügger Kontor: Kölner Messebesucher waren schließlich bereits nach Brabant unterwegs, in der Hoffnung, daß Antwerpen die Marktfreiheit nicht beeinträchtigen würde.⁶⁶ Für den Augenblick konnte das Messegeschäft gerettet werden: Antwerpen überredete den Deutschen Kaufmann, vorerst nichts zu unternehmen.⁶⁷

Allerdings gestand der Herr von Bergen op Zoom der Brügger Niederlassung am 2.12.1468 vertraglich zu, gegen hansische

⁵⁹ Handelsboykott: HR 2.5.794 § 6, S. 576 (23.7.1466). Vgl. die Mitteilung des Hansetags an die Hansestädte: HR 2.5.796, S. 579 (24.7.1466). Die Klageerhebung kann aus HUB 9.302, S. 188 (1.8.1466) erschlossen werden.

⁶⁰ HUB 9.319, S. 197-200 (5.9.1466) und HR 2.6, S. 9, Anm. 3.

⁶¹ Die Intervention bei Bergen op Zoom im Hinblick auf den Koudemarkt 1466 (HUB 9.326, S. 202f.) war erfolgreich: HUB 9.336, S. 210. Am 26.1.1467 verfügte der Herzog, daß vor der Entscheidung des Großen Rats von Brabant keine Güter- oder Personenarreste mehr gegen die Kölner verhängt werden sollten: HUB 9.343, S. 213-5.

⁶² Die Entscheidung im Prozeß fiel vor dem 11.9.1467: HUB 9.396, S. 255. Zu den Bemühungen des Rats vgl. HUB 9.395, S. 255 (11.9.1467), worauf Antwerpen positiv antwortete: HUB 9.400, S. 260-2 (23.9.1467). Eine weitere Intervention war jedoch erforderlich: HR 2.6, S. 10 mit Anm. 8 (4.1.1468).

⁶³ HUB 9.453 § 9, S. 312f. Aufhebung des Boykotts: HR 2.6.88, S. 63.

⁶⁴ HUB 8.655 § 3, S. 620.

⁶⁵ HUB 9.459, S. 319 (27.5.1468).

⁶⁶ HUB 9.465, S. 323 (15.6.1468).

⁶⁷ HUB 9.472, S. 328 (5.7.1468).

Messebesucher, die keinen Schoß entrichteten, vorzugehen.⁶⁸ Das Kontor schritt gleich zur Tat: Sowohl auf dem Bergener Ostermarkt als auch auf der Antwerpener Pfingstmesse wurden Kölner Kaufleute i.J. 1469 festgenommen. Es ist aufschlußreich, daß es sich bei den Inhaftierten um Englandfahrer handelte, die eine bedeutende Rolle beim Tuchexport spielten. Selbstverständlich legte Köln in beiden Fällen umgehend Protest ein. Dies führte auf lange Sicht zu einer Wende im Prozeß vor dem Großen Rat von Brabant, der die Kölner am 6.3.1470 von der Schoßpflicht befreite.⁶⁹ Kurzfristig aber mußten die Kölner Messebesucher die Zwangsmaßnahmen des Brügger Kontors befürchten.

Neben den Folgen des Schoßstreits litten die Kölner auch unter den anglo-hansischen Spannungen. Infolge des Sund-Zwischenfalls (II.8.1.1) wurden sie am 28.7.1468 zusammen mit den anderen hansischen Englandfahrern festgenommen. Obwohl die Kölner drei Tage später wieder freigelassen wurden, blieben ihre Waren bis zum Kronratsurteil am 21.11.1468 beschlagnahmt.⁷⁰ Der Lübecker Hansestag vom 23.4.1469, der erste, der nach Bekanntwerden dieses Urteils zusammentrat, ordnete die Räumung Englands zum 24.6.1469 an und forderte die Kölner auf, sich diesem Beschluß zu beugen.⁷¹ Weil die Kölner im Gegensatz zu den anderen Hansern am Englandhandel festhielten und sich immer wieder den Genuß der hansischen Privilegien verbrieften ließen,⁷² suchten die hansischen

⁶⁸ HUB 9.529, S. 383f.

⁶⁹ Kölner Proteste bei Bergen op Zoom: HR 2.6.255, S. 228 (28.4.1469) und beim Antwerpener Magistrat: HUB 9.951-2, S. 479-81 (8./9.6.1469). Urteil des Großen Rats: HUB 9.710, S. 652f. (6.3.1470).

⁷⁰ Urteil: HUB 9.527, S. 382f. Freigabe des Kölner Guts: HUB 9.528, S. 383 (26.11.1468).

⁷¹ Beschluß: HR 2.6.184 § 48-9, S. 154.

⁷² Die letzte Verlängerung der hansischen Privilegien lief am 31.8.1469 aus (HUB 9.582, S. 462). Edward IV. verbrieft den Kölnern den Genuß der hansischen Vorrechte am 18.7.1469 bis zum folgenden Ostern (PRO, E159/246 RM m 1); und am 14.3.1470 bis Ostern 1471 (E159/247 RP m 5). Nach seiner 'Rekuperation' gestattete Heinrich VI. den Kölnern am 29.12.1470 den Genuß der hansischen Privilegien vom 10.10.1470 für fünf Jahre (HUB 9.799, S. 699). Nach der erneuten Machtübernahme tat Edward IV. so, als ob der Freibrief Heinrichs VI. nicht existierte, und verlängerte die hansischen Privilegien zugunsten der Kölner am 6.7.1471 von Ostern 1471 bis Ostern 1472 (HUB 10.40, S. 20); am 18.2.1472 bis Ostern 1473 (HUB 10.93, S. 59); am 19.3.1473 bis Ostern 1474 (HUB 10.195, S. 114); am 8.4.1473 bis zum 31.7.1474 (E159/252 RP m 2); am 19.7.1474 *ad placitum Regis* (HUB 10.327, S. 205); am

Auslieger im Kaperkrieg, den zuerst das Brügger Kontor und dann die anderen Hansestädte gegen England eröffneten,⁷³ gerade Kölner Gut und die von Kölner Englandfahrern bis dahin bevorzugten seeländischen Schiffe als Beute aus.⁷⁴ Die Kölner mußten es hinnehmen, daß der Hansetag am 24.8.1470 ein Handelsembargo (gültig ab 22.2.1471) gegen sie ausrief⁷⁵ und sie am 1.4.1471 aus der Hanse ausschloß.⁷⁶ Bis zur Wiederzulassung am 13.9.1476⁷⁷ waren die Kölner in keiner Hansestadt zu dulden und blieben insbesondere vom Genuß der hansischen Privilegien in allen Auslandskontoren ausgeschlossen. Auch wenn dies selbstverständlich nicht in London galt, war die Brügger Niederlassung offenbar entschlossen, den Beschluß des Hansetags dort, wo sie ihren Einfluß zur Geltung bringen konnte, strikt durchzuführen.⁷⁸

So brach i.J. 1468/9 eine Krise für die Kölner Englandfahrer aus, die bis dahin beim hansischen Messehandel die führende Rolle gespielt hatten, nun jedoch mit Zwangsmaßnahmen des Brügger Kontors rechnen mußten, sobald sie in Antwerpen oder Bergen op Zoom auftraten. Wie reagierten sie auf die Bedrohung ihres Messehandels? Aus den Londoner Zollakten wird zunächst ersichtlich, daß die Kölner zur Zeit des Kaperkrieges ihre Waren unter mehreren Schiffen aufteilten, um die Verluste zu verringern, falls ein Schiff den hansischen Kapern

6.5.1476 *ad placitum Regis* (E159/253 BDM m 1). Texte der noch nicht veröffentlichten Freibriefe: JENKS, Hanseakten. Über die Kölner Sonderhanse: V.8.3.

⁷³ Eröffnung des Kaperkriegs durch das Brügger Kontor: Theodor HIRSCH, Hg., Caspar Weinrichs Danziger Chronik = SS. rer. Pruss. 4, Leipzig 1870, S. 731. Danzig befürwortete den Kaperkrieg am 26.12.1469 (HR 2.6.283, S. 263-5) und schickte im Frühjahr 1470 eigene Schiffe gegen England und Frankreich aus: HR 2.6.317, S. 276 (28.4.1470). Vgl. auch HR 2.6.352, S. 316f. (7.8.1470).

⁷⁴ Kölner Verluste: HIRSCH, Caspar Weinrichs Danziger Chronik, S. 731ff.; HUB 9.691-2, S. 629-31 (6./7.1.1470); HR 2.6.316, S. 278 mit Anm. 1 (11.5.1470); 316a, S. 278f. (14.5.1470); 347, S. 315 (16.8.1470); 371, S. 366 (21.10.1470); HUB 9.781, S. 687 mit Anm. 2; HR 2.6.387, S. 378 (28.12.1470); 444, S. 421 (12.7.1471); 509, S. 473 (6.1.1472). Der Kaperkrieg wurde im Sommer 1472 fortgesetzt, störte den Handel aber offenbar wenig: HR 2.6.522-60, S. 482-525. Einstellung der östlichen Hansestädte zu Köln: HR 2.6.515, S. 477f. (7.3.1472). Über die Verluste der Kölner Englandfahrer gibt ein Schadensverzeichnis Aufschluß: HUB 10.86, S. 57f. (15.2.1472).

⁷⁵ HR 2.6.356 § 106, S. 347.

⁷⁶ HR 2.6.437 § 12, S. 409f.

⁷⁷ HR 2.7.395, S. 647-50.

⁷⁸ Rezeß: HR 2.6.437, S. 406-12. Für unsere Fragestellung ist es signifikant, daß der Hansetag eine notariell beglaubigte Abschrift dieses Rezesses für das Brügger Kontor ausfertigen ließ: StA Köln Hanse U 1/270. Dazu s. DEETERS, Die Hanse und Köln, S. 76.

zum Opfer fallen sollte. Zu Beginn der 1460er Jahre betrug der durchschnittliche Wert der hansischen Einfuhren nach London je Schiff £61 bis £75, der der Ausfuhren £410 bis £592. Zehn Jahre später riskierten die Kölner nicht mehr als £44 bis £60 pro Schiff beim Import und £165 bis £304 beim Export. Diese Sicherheitsvorkehrung ist offensichtlich eine unmittelbare Folge der Bedrohung der Nordseeschifffahrt durch die hansischen Kaper.

Zudem wandten sich die Kölner Englandfahrer von den seeländischen Schiffern ab, die sie bislang für den Transport ihrer Waren ausgesucht hatten, und engagierten statt dessen mit einem Male Engländer (Anhang 4). Obwohl es gewiß naheliegend wäre, auch dies auf die Gefährdung der Schifffahrt durch die hansischen Kaper zurückzuführen, können derartige Überlegungen nicht ausschlaggebend gewesen sein. Spätestens im Herbst 1472 hatten die Engländer den Seekrieg zu ihren Gunsten entschieden und am 12.4.1473 einen Waffenstillstand mit den Hansen vereinbart, der am 25.6.1473 in Kraft trat.⁷⁹ Es müssen also andere Gründe die Kölner dazu bewogen haben, im Sommer und Herbst 1473 das Gros ihrer Waren – besonders beim Export – mit englischen Schiffen zu transportieren. In diesem Zusammenhang ist auch signifikant, daß die Kölner ihre Frachtaufträge nicht wahllos an beliebige englische Kapitäne erteilten, sondern genau die Schiffe aussuchten, deren Benutzung die Londoner Mercers ihren Zunftgenossen für den Warentransport von und nach den Brabanter Messen vorgeschrieben hatten.

Dies gibt uns einen entschiedenen Hinweis auf die Strategie der Kölner zur Überwindung der Krise im Messehandel. Engländer waren nämlich aufgrund eines Statuts seit dem 24.6.1463 verpflichtet, ihre Waren in englischen Schiffen zu transportieren, sofern genügend Frachtraum zur Verfügung stand. Sonst verfielen die Güter an die Krone.⁸⁰ Das Parlament hatte gleichzeitig Edward IV. die Erhebung von Tunnage und Poundage auf Lebenszeit bewilligt und sich dabei u.a. ausbedungen, daß einheimische Kaufleute, die Wolle, Schaffelle 'und andere Handelsgüter' in italienischen Schiffen exportierten, diese Waren zum Ausländersatz verzollen mußten.⁸¹ Nun brachten die Zöllner beides durcheinander und vermerkten bei einheimischen Tuchexporten, die gemäß dem Ausländertarif verzollt wurden, daß

⁷⁹ Die Wende im Seekrieg kam mit dem englischen Sieg am 19.7.1472: HUB 10, S. 83 Anm. 1 und SCHULZ, S. 120. Waffenstillstand: HR 2.6.651, S. 591-3.

⁸⁰ 3 Edw. IV, St. 1, c. 1: SR 2, S. 394f.

⁸¹ Dies galt ab 1.3.1464: RP 5, S. 509.

dies 'aufgrund des Statuts' erfolge.⁸² So entstand der Eindruck, daß englische Kaufleute ihr Tuch in englischen Schiffen exportieren mußten.

Dies erklärt die Abwendung der Kölner Englandfahrer von der seeländischen und ihre Hinwendung zur englischen Schifffahrt. Die Kölner, die Zwangsmaßnahmen des Brügger Kontors zu befürchten hatten, mußten zu Täuschungen greifen, damit der Brügger Kaufmann nicht ihre für die Brabanter Messen bestimmten Laken beschlagnahmte. Daß sie die Schiffe der Mercers wählten, liegt an der alten, vielfältigen und gut eingespielten Kooperation zwischen den Kölner Englandfahrern und dieser Londoner Zunft. Spätestens seit den frühen 1430er Jahren benutzten beide z.B. in der Regel dieselben (seeländischen) Schiffe für den Transport ihrer Waren von und nach den Brabanter Messen. Dies ist auch nach 1457 zu beobachten, als die Mercers begannen, Schiffe für die Saison gemeinsam zu chartern und ihren Mitgliedern deren Benutzung vorzuschreiben.⁸³ Offensichtlich betrachteten die Mercers die Kölner nicht als Konkurrenten, sondern vielmehr als Partner. Die Londoner Schuldenverzeichnisse⁸⁴ zeigen, daß die Kölner das englische Tuch, das sie auf den Messen verkauften, nahezu ausschließlich von den Londoner Mercers erwarben, die sich die dafür gewährten Warenkredite in Brabant auszahlen ließen und burgundische Handelsgüter kauften, die sie nach England brachten.⁸⁵ Es war also für die Kölner naheliegend, die Schiffe der Mercers in der

⁸² Dies ist somit einer der vielen Fälle, in denen ein Text als "Statut" rezipiert wurde, der gar nicht in der Statute Roll stand. Hierzu vgl. Theodore F.T. PLUCKNETT, *Statutes and their Interpretation in the First Half of the Fourteenth Century* = Cambridge Studies in English Legal History 2, Cambridge 1922.

⁸³ Laetitia LYELL und Frank D. WATNEY, Hgg., *Acts of Court of the Mercers' Company, 1453-1527*, Cambridge 1936, S. 43 (5.8.1457), 63ff. (20.11.1472), 65f. (15.1.1472/3) und 87f. (8.9.1475).

⁸⁴ Drei sind überliefert, nur zwei veröffentlicht: Stuart JENKS, *Das Schreiberbuch des John Thorpe und der hansische Handel in London 1457/59*, in: HGBll 101, 1983, S. 92-105; ders., *Kredit im Londoner Außenhandel um die Mitte des 15. Jahrhunderts*, in: Michael NORTH, Hg., *Kredit im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Europa* = QFhG NF 38, Köln/Wien 1991, S. 93-102. Das andere wird in JENKS, *Hanseakten* gedruckt. Für ein viertes, nicht überliefertes Verzeichnis, das von *Ritschaert Hegge, cleric des boofs der stede von Lonnen*, geführt wurde, s. SMIT 2.1461, S. 932f.

⁸⁵ Dies schließt natürlich nicht aus, daß die Mercers auch von anderen Kaufleuten Kredite zum Warenerwerb in Antwerpen und Bergen op Zoom aufnahmen: PRO, C1/48/94.

Hoffnung zu benutzen, daß ihre Güter unter deren Handelswaren an den Messeorten nicht auffallen würden.

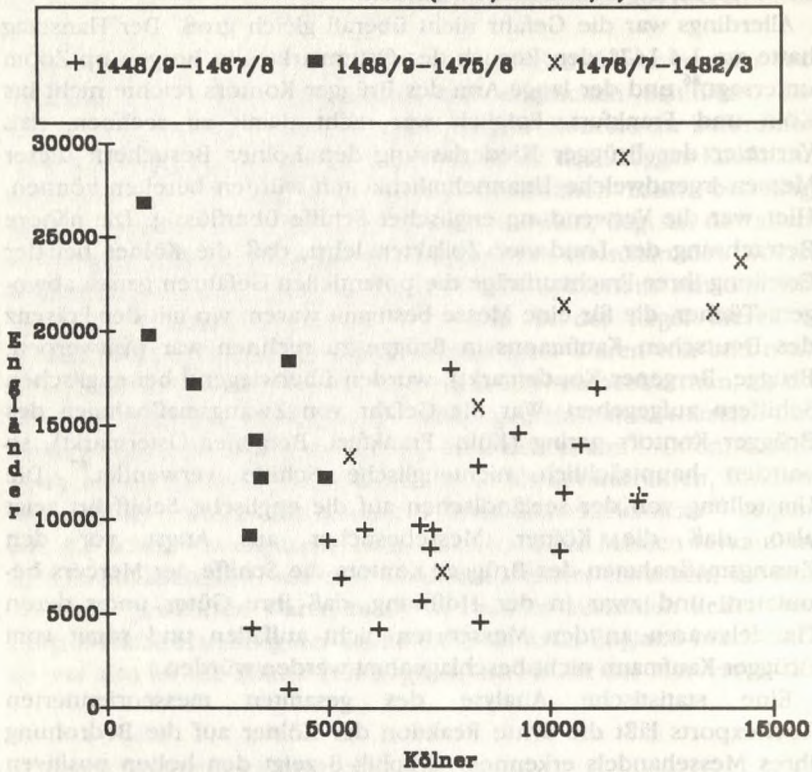
Allerdings war die Gefahr nicht überall gleich groß. Der Hansetag hatte am 1.4.1471 den Besuch des Ostermarktes in Bergen op Zoom untersagt,⁸⁶ und der lange Arm des Brügger Kontors reichte nicht bis Köln und Frankfurt. Folglich war nicht damit zu rechnen, daß Vertreter der Brügger Niederlassung den Kölner Besuchern dieser Messen irgendwelche Unannehmlichkeiten würden bereiten können. Hier war die Verwendung englischer Schiffe überflüssig. Die nähere Betrachtung der Londoner Zollakten lehrt, daß die Kölner bei der Erteilung ihrer Frachtaufträge die potentiellen Gefahren genau abwogen. Tücher, die für eine Messe bestimmt waren, wo mit der Präsenz des Deutschen Kaufmanns in Brügge zu rechnen war (Antwerpen, Brügge, Bergener Koudemarkt), wurden überwiegend bei englischen Schiffen aufgegeben. War die Gefahr von Zwangsmaßnahmen des Brügger Kontors gering (Köln, Frankfurt, Bergener Ostermarkt), so wurden hauptsächlich nichtenglische Schiffe verwendet.⁸⁷ Die Umstellung von der seeländischen auf die englische Schifffahrt zeigt also, daß die Kölner Messebesucher aus Angst vor den Zwangsmaßnahmen des Brügger Kontors die Schiffe der Mercers benutzten, und zwar in der Hoffnung, daß ihre Güter unter deren Handelswaren an den Messeorten nicht auffallen und somit vom Brügger Kaufmann nicht beschlagnahmt werden würden.

Eine statistische Analyse des gesamten messeorientierten Tuchexports läßt die dritte Reaktion der Kölner auf die Bedrohung ihres Messehandels erkennen. Graphik 8 zeigt den hohen positiven Grad der Korrelation zwischen den Kölner und den einheimischen Tuchexporten auf die Brabanter Messen vor 1468 und nach 1476: Die Faktoren, die einen Anstieg der Kölner Exporte auslösten, verursachten eine entsprechende Steigerung der einheimischen Ausfuhren. Dies gilt jedoch nicht für die Jahre 8-15 Edward IV. Hier ist eine hohe negative Korrelation zu konstatieren.

⁸⁶ HR 2.6.437 § 11, S. 409.

⁸⁷ Für den Tuchexport auf die Messen von Antwerpen, Brügge und Bergen op Zoom (Koudemarkt) zwischen 1471/2 und 1473/4 gaben Kölner Kaufleute in 13 von 21 Fällen (61,91%) den Frachtauftrag an englische Schiffer. Sonst wurden englische Kapitäne nur in 9 von 38 Fällen (23,68%) beauftragt.

Graphik 8: Tuchexporte auf die Messen, 27 Heinrich VI.-
22 Edward IV. (1448/9-1482/3)



Drückt man die Korrelationsgrade, die in der Graphik deutlich zu erkennen sind, statistisch aus, so kommt man zu signifikanten Ergebnissen.

Tabelle 18: Korrelations- und Determinationskoeffizienten des messeorientierten Tuchexports, 1448/9-1482/3

Abschnitt	r	r ²
1448/9-1467/8	0,623	0,388
1468/9-1475/6	-0,709	0,503
1476/7-1482/3	0,738	0,545

In den Jahren 1468/9 bis 1475/6 ist es zu gravierenden Änderungen im Export des englischen Tuches auf die Brabanter Messen gekommen. Die Kölner Ausfuhren koppelten sich mit einem Male von den

einheimischen ab. Um zu erkennen, was geschehen ist, muß man die Aufteilung der Tuchexporte unter den Londoner Zünften untersuchen.

Tabelle 19: Aufteilung des einheimischen Tuchexports über London, 1-13 Edward IV. (1461/2-1473/4)

Zunft	1E4 ^a 1461/2	3E4 ^b 1463/4	11E4 ^c 1471/2	12E4 ^d 1472/3	13E4 ^e 1473/4
Gesamtexporte	6443	4203	8190	13843	11141
Mercers	41,68%	59,20%	45,61%	45,42%	43,83%
Drapers	12,43%	7,10%	13,97%	14,57%	15,68%
Haberdashers	2,75%	-	1,81%	3,24%	4,03%
Grocers	2,66%	9,85%	2,95%	4,21%	2,39%
Tailors	0,59%	-	0,81%	0,18%	1,42%
Fishmongers	9,18%	8,40%	3,83%	4,87%	4,12%
Ironmongers	2,35%	2,24%	0,42%	1,88%	2,95%
Shermen	0,37%	-	0,84%	0,67%	0,74%
Vintners	0,68%	1,65%	0,48%	0,23%	0,05%
?/Sonst	27,33%	11,57%	29,77%	24,72%	24,80%

^a PRO, E122/194/11 (29.9.1461-20.5.1462)

^b E122/194/15 (29.9.1463-27.1.1464)

^c E122/194/19 (29.9.1471-4.8.1472)

^d E122/194/20 (29.9.1472-29.9.1473)

^e E122/161/31 (29.9.1473-26.5.1474)

Mit etwa 50% der Ausfuhren dominierten die Mercers den einheimischen Tuchexport auf die Brabanter Messen. Es kommt aber für unsere Fragestellung auf die Wechselwirkung zwischen Kölner und Londoner Tuchexporten an. Es ist bereits erwähnt worden, daß die Mercers den Kölner Englandfahrern das Tuch verkauften, das diese auf den Messen und in Mitteldeutschland vertrieben. Nun legen die Korrelations- und Determinationskoeffizienten (Tabelle 18) den Gedanken nahe, daß die Kölner ihre Londoner Geschäftsfreunde zwischen 1468/9 und 1475/6 gebeten haben, ihr Tuch auf fremde Rechnung auf die Messen zu bringen. Untersucht man den Anteil der Kölner Lieferanten aus den 1450er Jahren am einheimischen Tuchexport (Tabelle 20), so fällt auf, daß er gerade in den Jahren (1468/9-1475/6) stieg, in denen die Kölner jeden Grund hatten, die Brabanter Messen zu meiden. Daß diese Lieferanten zu den seßhaften Mitgliedern der Mercers gehörten, macht das Ergebnis um so signifikanter.

Tabelle 20: Tuchexporte der Lieferanten der Kölner über London, 1-13 Edward IV. (Zollakten wie Tabelle 19)

	1E4	3E4	11E4	12E4	13E4
	1461/2	1463/4	1471/2	1472/3	1473/4
Gesamtexport	193	172	1147	760	1525
%	2,99%	4,09%	14,01%	5,49%	13,69%
davon Mercers	169	172	1077	695	1514
% ^a	6,28%	6,91%	28,83%	11,05%	31,01%
davon Drapers	24	-	70	82	11
% ^a	3,00%	-	6,13%	4,04%	0,63%

^a Die Prozentsätze beziehen sich auf die gesamten Tuchexporte aller Zunftmitglieder im jeweiligen Jahr.

Die Kölner müssen also ihre Londoner Geschäftsfreunde zwischen 1468/9 und 1475/6 gebeten haben, ihr Tuch auf fremde Rechnung auf die Messen zu bringen. Nach Aufhebung der Verhansung war dies nicht mehr erforderlich.

Den Enrolled Customs Accounts (PRO, E356) ist ein Rückgang der Kölner Tuchexporte zwischen 8 und 13 Edward IV. (1468/9-1473/4) zu entnehmen (27 Heinrich VI.-7 Edward IV. (1448/9-1467/8: Ø 7883; 8-13 Edward IV. (1468/9-1473/4): Ø 3045), der mit Sicherheit auf die i.J. 1468/9 ausgebrochene Krise im Messehandel zurückzuführen ist, die wiederum eine Folge des Schoßstreits und der anglo-hansischen Spannungen nach der Kaperung der englischen Schiffe in der Pfingstwoche 1468 war. Da die Kölner über ihre zwischen dem 28.7. und dem 26.11.1468 beschlagnahmten Waren nicht verfügen konnten, vermochten sie in jenem Jahre weder auf die Antwerpener Bavomesse noch auf den Bergener Koudemarkt Tuch zu exportieren. Der Messehandel im folgenden Jahr (1469) wurde zunächst durch die Festnahme der Kölner auf dem Bergener Ostermarkt und der Antwerpener Pfingstmesse und seit Herbst 1469 durch den hansischen Kaperkrieg beeinträchtigt, der im Herbst 1472 allmählich abklang. Zu dieser Zeit war Köln aber längst verhanst.

Die Krise im Messehandel veranlaßte die Kölner, ihre Ein- und Ausfuhren auf mehrere Schiffe aufzuteilen, ihre Güter unter den Waren der Mercers zu verstecken und ihre Londoner Geschäftsfreunde zu bitten, ihr Tuch auf fremde Rechnung auf die Messen zu bringen. Der wahre Umfang der Kölner Tuchexporte während dieser Krisenjahre bleibt uns verborgen, weil die Laken der Kölner gegenüber der Zollverwaltung als Propergut von einheimischen Kaufleuten deklariert wurden. Daher ist der Rückgang der

Kölnener Tuchexporte über London, der aus den Enrolled Customs Accounts zu entnehmen ist, zu einem erheblichen Teil nur ein scheinbarer Einbruch.

II.8.2.1: DIE VENEZIANISCHEN TUCHEXPORTE IN PHASE VI

Die venezianischen Tuchexporte blieben auf dem niedrigen Niveau, auf das sie im zweiten Abschnitt von Phase V abgesunken waren (V/2: Ø 2632; VI: Ø 2351). Das Importverbot für *panni bastardi* bestand weiter, und die finanzielle Misere der venezianischen Niederlassung in London veranlaßte den Senat wiederholt, Zusatzabgaben von den Englandfahrern zu erheben.⁸⁸ Erschwerend kam die Erschütterung des ganzen italienischen Bündnissystems infolge der Machtergreifung Francesco Sforzas in Mailand am 22.3.1450 hinzu.⁸⁹ Bis dahin war die Allianz der Republiken Venedig, Genua und Florenz gegen die 'Tyranneien' Mailand und Neapel für die politische und diplomatische Landschaft in Norditalien ausschlaggebend gewesen. Im Oktober 1450 aber brach Venedig mit Florenz und verbündete sich mit Alfonso V. von Aragon-Neapel. Ende 1451 unternahm Cosimo de' Medici die ersten Schritte zum Aufbau einer Koalition gegen Venedig: Am 15.8.1451 wurde die Allianz mit Mailand besiegelt, der sich Genua am 4.11.1451 und Mantua im Dezember anschlossen. Schließlich gewann Cosimo trotz Sforzas Einwänden auch Frankreich.

In unserem Zusammenhang kommt es auf die Folgen des Krieges der Mailändischen Sukzession für den Englandhandel an. Gestärkt durch ihr Bündnis, verwiesen die Venezianer und Neapolitaner sämtliche Florentiner Kaufleute am 2.6.1451 des Landes.⁹⁰ Dies störte deren

⁸⁸ Venezianische Englandfahrer unterliefen das Dekret vom 19.10.1445 nach Kräften. Einige gaben sich in England für Mailänder aus, um die Zusatzabgabe zu vermeiden: CSPVen Nr. 282, 285 und 289, S. 70f. Aus demselben Grund legten die Staatsgaleeren i.J. 1453/4 gar nicht erst in England an: ebenda, Nr. 320, S. 79. Folglich sah sich der Senat immer wieder genötigt, die erforderlichen Mittel u.a. durch die verschärfte Durchsetzung des ursprünglichen Dekrets einzutreiben: CSPVen Nr. 281, S. 70; Nr. 302, S. 75; Nr. 331 und 334-5, S. 81f.

⁸⁹ Wichtige Darstellungen mit Hinweisen auf die weiterführende Literatur: VALERI, L'Italia nell'età dei principati; HANS BARON, The Crisis of the Early Italian Renaissance: Civic Humanism and Republican Liberty in an Age of Classicism and Tyranny, Princeton ²1966; FRANCO CATALANO, La nuova signoria: Francesco Sforza, in: Storia di Milano 7, Mailand 1956, S. 1-81; VINCENT ILARDI, The Italian League, Francesco Sforza and Charles VII (1454-61), in: Studies in the Renaissance 6, 1959, S. 129-66; und RYDER, Naples.

⁹⁰ CATALANO, Nuova signoria, S. 24.

Orienthandel und blieb nicht ohne Konsequenzen für Venedig, denn Cosimo de' Medici löste die Filialen seiner Bank in Venedig und Neapel auf und verstand es, seine Feinde wirtschaftlich unter Druck zu setzen.⁹¹ In einem Dekret wurde den Florentinern verboten, *ne quis animo aut clam aut palam, neque publice neque privatim pecunias ullas suppeditaret Alphonso Regi*, mit dem Ziel, Alfonso zur Beendigung des Krieges zu zwingen.⁹² Zumindest Niccolò Machiavelli glaubte später an den Erfolg dieser Politik: *Cosimo con il credito suo vacuò Napoli e Vinegia di danari in modo, che furono costretti a prendere quella pace, che fu voluta concedere loro.*⁹³ Wie man Machiavellis Urteil auch bewerten möchte, fest steht zumindest, daß zwischen 1451 und 1454 keine geschäftliche Aktivität bei den Filialen der Medici-Bank in Venedig und Neapel nachzuweisen ist. Erst nach Abschluß des Friedens von Lodi am 9.4.1454 wurde die Niederlassung in Venedig wieder eingerichtet.⁹⁴

Weit schlimmer wirkte sich die Geldnot der kriegführenden Staaten auf den Fernhandel aus,⁹⁵ weil die Mittel, die für die Kriegführung beansprucht wurden, dem Fernhandel nicht zur Verfügung standen. Darüber hinaus versuchte jede Regierung, die Schifffahrt ihrer Feinde zu stören. Aus verstreuten Nachrichten⁹⁶ gewinnt man den Eindruck,

⁹¹ Ebenda, S. 63; Raymond DE ROOVER, *The Rise and Decline of the Medici Bank, 1397-1494*, New York 1966, S. 251.

⁹² Francesco FILEFO, *Vita di Federico d'Urbino (1422-1461)*, hg. Giovanni ZANNONI = *Atti e Memorie della R. Deputazione di Storia Patria per le Province delle Marche* 5, Ancona 1901, S. 330.

⁹³ Niccolò MACHIAVELLI, *Istorie fiorentine*, in: *Opere complete*, Mailand 1850, S. 190 (zit. nach CATALANO, *Nuova signoria*, S. 63).

⁹⁴ DE ROOVER, *Medici Bank*, S. 251 (Venedig) und 257 (Neapel).

⁹⁵ Im Dezember 1453 benötigte z.B. Venedig 1.000.000 Dukaten (ca. £18.500) für laufende Ausgaben und zusätzlich 700.000 Dukaten (ca. £13.000) für den Krieg: CATALANO, *Nuova signoria*, S. 233. Wieviel für den Kampf gegen die Türken vorgesehen war, ist für unsere Frage belanglos. Wie alle anderen norditalienischen Staaten dieser Zeit finanzierte auch Venedig Sonderausgaben durch staatliche Zwangsanleihen, was u.a. den Bankrott des venezianischen Monte Vecchio herbeiführte, der die Zinsen für diese Anleihen nicht aufbringen konnte. Folglich griff der Senat zum ersten Mal zur direkten Einkommensbesteuerung: LANE, *Venice*, S. 238. Versteuert wurden u.a. auch Frachtgelder und Handelsgewinne: Gino LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venedig 1961, S. 181-4 und 206ff. Auch Florenz und Genua hatten zu Beginn d.J. 1453 gravierende Finanzprobleme: CATALANO, *Nuova signoria*, S. 62 mit Anm. 1; und ILARDI, *Italian League*, S. 139.

⁹⁶ Im August 1452 schickte Alfonso drei Schiffe ins westliche Mittelmeer, um dort seine Gegner anzugreifen: RYDER, *Naples*, S. 182. Ein knappes Jahr später gelang es einem

daß die neapolitanisch-aragonesische Marine recht umfangreiche Störaktionen gegen florentinische und genuesische Schiffe durchführte, und zwar mit Erfolg: Francesco Sforza stellte am 20.8.1453 gegenüber Cosimo de' Medici fest, daß er auf die Salzsteuer verzichten mußte, "per la cattiva situazione de Genova, che rendeva difficile il transito delle mercanzie".⁹⁷ Auch die Mailänder klagten über Umsatzverluste durch den Krieg.⁹⁸

Die Lage in Italien wirkte sich negativ auf die venezianische Schifffahrt in die nördlichen Meere und die Tuchexporte aus. Die Ausweisung der Florentiner aus den venezianischen und neapolitanischen Herrschaftsgebieten am 2.6.1451 erfolgte zu spät im Jahr, um den Englandhandel zu beeinträchtigen, da die Staatsgaleeren zu dieser Zeit bereits unterwegs waren.⁹⁹ Doch fällt auf, daß die Florentiner just zu der Zeit ausgewiesen wurden, als die Galeeren aus der Levante zurückkehrten.¹⁰⁰ Im folgenden Jahr stellte der Senat die Fahrten in die nördlichen Meere ein.¹⁰¹ I.J. 1453/4 legten die Galeeren gar nicht in England an.¹⁰² Der Krieg der Mailändischen Sukzession¹⁰³ ist der Grund für den Abfall der venezianischen Tuchexporte in den Jahren 31 und 32 Heinrich VI. (1452/3-1453/4).

Seit dem Frühjahr 1454 begann sich die Lage in Italien zu beruhigen. Der Frieden von Lodi (9.4.1454) beendete den Krieg zwischen Venedig und Mailand, garantierte die Handelsfreiheit und verpflichtete

seiner Kapitäne, vor der nordafrikanischen Küste ein Schiff des genuesischen Handelshauses Squarzafico aufzubringen. Die Verluste betragen 150.000 Florinen (£15.208 6s 8d): ebenda, S. 307.

⁹⁷ CATALANO, Nuova signoria, S. 62, Anm. 2.

⁹⁸ Ebenda, S. 62. Vgl. allerdings Sforzas Bemerkungen (9.3.1454) über die Gründe für die genuesische Opposition zum Friedensschluß: ebenda, S. 66f.

⁹⁹ Übliche Abfahrtszeiten der 'flämischen' Galeeren: LANE, Venice and History, S. 135ff.; und SOTTAS, Les messageries, S. 126. Neuere Literatur: Jean-Claude HOCQUET, Le sel et la fortune de Venise, 2 Bde., Lille 1979.

¹⁰⁰ Galeerenlinien: SACERDOTI, Galere da mercato, S. 80. Zeitliche Abstimmung der Galeerenfahrten: LANE, Venice and History, S. 110-7 und 128-41.

¹⁰¹ Trotz CSPVen Nr. 305, S. 76, gingen nach den Feststellungen von TENENTI und VIVANTI, Galères marchandes, Kartenbeilage, keine venezianischen Galeeren nach Flandern und England in diesem Jahr.

¹⁰² CSPVen Nr. 320, S. 79.

¹⁰³ Der Krieg beeinträchtigte auch den Florentiner Orienthandel und erzwang die Einstellung der Galeerenfahrten in die nördlichen Meere: Michael E. MALLETT, The Florentine Galleys in the Fifteenth Century, Oxford 1967, S. 92; WATSON, Florentine Galley Trade, S. 330f.

tete beide Seiten, bestehende Personen- und Güterarreste aufzuheben und Entschädigung zu leisten.¹⁰⁴ Allerdings hielten Mailand und Venedig ihre Unterredungen geheim.¹⁰⁵ Obwohl der Friedensvertrag die Aufnahme der anderen Staaten Italiens vorsah, waren diese zunächst nicht geneigt, ein Abkommen zu besiegeln, dessen Inhalt sie nicht einmal kannten. Erst am 30.8.1454 akzeptierte Florenz den Vertrag. Mit dem Beitritt Neapels (25.1.1455) und des Kirchenstaates (25.2.1455) kam die Italienische Liga, die *santissima lega*, zustande, die den Frieden in Italien auf Dauer festigen sollte. Auch die Wiederaufnahme der venezianischen Handelsbeziehungen mit Konstantinopel, die durch die türkische Eroberung am 29.5.1453 unterbrochen worden waren, begünstigte den Handel. Am 18.4.1454 schloß Venedig einen Vertrag mit dem Sultan, in dem dieser den Kaufleuten der Serenissima ungehinderten Zugang zu seinen Hoheitsgebieten garantierte.¹⁰⁶

Im Gründungsjahr der *santissima lega* stieg der venezianische Tuchexport beträchtlich von nur 551 Laken im letzten Kriegsjahr (32 Heinrich VI.: 1453/4) auf 3832 bzw. 3830 in den beiden folgenden Jahren.¹⁰⁷ Allerdings erwies sich diese Blüte als kurzlebig: i.J. 35 Heinrich VI. (1456/7) fielen die venezianischen Tuchexporte gleich wieder stark ab.

Die Ursache hierfür waren die 'Anti-Alien Riots' in London. Diese Unruhen, die nicht gegen sämtliche Ausländer, sondern nur gegen die Italiener gerichtet waren, vollzogen sich in drei Wellen. Die erste begann mit dem tätlichen Angriff auf den 'Diener' eines italienischen Kaufmanns am 30.4.1456 und führte zur Plünderung der Häuser der Italiener in der Bread Street, bevor der Londoner Bürgermeister Herr

¹⁰⁴ CATALANO, Nuova signoria, S. 64, Anm. 1. Francesco Sforza war bemüht, gerade die kommerziellen Vorteile des Friedens von Lodi hervorzuheben: ebenda mit Anm. 2.

¹⁰⁵ Allein Cosimo de' Medici wußte von den Verhandlungen, obwohl er den Vertrag vorerst nicht unterzeichnete: ILARDI, Italian League, S. 142.

¹⁰⁶ CATALANO, Nuova signoria, S. 50, Anm. 2.

¹⁰⁷ HEERS, Gênes, S. 458, behauptet, die Venezianer hätten i.J. 34 Heinrich VI. (1455/6) 6420 Tücher über Southampton exportiert. Es gibt nur eine einschlägige Zollabrechnung aus Southampton, PRO, E122/209/8 (Kontrollrolle: E122/141/36), die die Zeit vom 24.5. bis zum 25.12.1456 abdeckt. Da die Zöllner die Genuesen als solche kenntlich gemacht haben, kann man feststellen, daß sie 90,92% aller von ausländischen Kaufleuten ausgeführten Normtücher exportierten (1698 von 1868). Der Rest (169) geht auf das Konto von iberischen Exporteuren. Venezianer sind in der Akte nicht nachzuweisen.

der Lage wurde und drei Rädelsführer am 10.5.1456 hinrichten ließ.¹⁰⁸ Die Atmosphäre blieb aber offensichtlich bis in den Herbst hinein gespannt: Am 3.9.1456 forderte der König den Bürgermeister schriftlich auf, weitere Ausschreitungen zu verhindern, und am 7.10.1456 wurde der Alderman William Cantelowe vor den Kronrat zitiert und anschließend ins Gefängnis geworfen, "presumably for complicity, or at least neglect of duty, in the riot".¹⁰⁹ Die zweite Welle begann im März 1457 mit der Plünderung einiger seeländischer Schiffe, die Wolle, Tuch und andere Güter italienischer Kaufleute geladen hatten, in der Themsemündung bei Tilbury (Gft. Essex). Wieder forderte der König den Londoner Bürgermeister auf, für die Bestrafung der Übeltäter und die Rückgabe der Handelsgüter zu sorgen. Da dies der Stadtregierung nicht gelang, mußte Heinrich VI. den Bürgermeister am 22.3.1457 an seine Pflicht erinnern, den Königsfrieden in der Stadt zu wahren.¹¹⁰ Die dritte Welle begann Mitte Juni 1457 mit einer Versammlung von Londonern, die die 'Lombarden' ausrotten wollten. Der Bürgermeister sammelte rasch eine städtische Miliz, riet den Italienern, sich in ihren Häusern zu verbarrikadieren, und trieb die Menge vor den Toren der Stadt auseinander. Festnahmen am 1.8.1457 beendeten die ausländischerfeindlichen Unruhen.¹¹¹

Die Quellen erwähnen auffallend oft die Londoner Mercers im Laufe der Schilderung der ersten Welle. Es war der 'Diener' eines Mercers, der den italienischen Kaufgesellen am 30.4.1456 angriff. Die sich anschließenden Plünderungen beschreiben die Chronisten als *a grete borlynge betwene the mercers and Lombardes*,¹¹² *the rysynge and wanton reule of the mayre and the mercers of London agayne the Lombardys*,¹¹³ oder als ein *scisma inter lombardos et servientes mer-*

¹⁰⁸ Ralph FLENEY, London and Foreign Merchants in the Reign of Henry VI, in: EHR 25, 1910, S. 650. Bread Street verlief in nord-südlicher Richtung zwischen Cheapside und Fishmarket. Obwohl mit dem mittelenglischen Begriff *servaunt* ein persönlicher oder ein kaufmännischer 'Diener' (also Kaufgeselle) gemeint sein kann, muß man vermuten, daß es sich hier um einen Kaufgesellen handelte. Über die Gerichtsverhandlungen der ersten Maitage 1456 s. ebenda, S. 651f. Vgl. auch den Brief von John Bokking an John Paston vom 15.5.1456: Norman DAVIS, Hg., Paston Letters and Papers of the Fifteenth Century, 2 Bde., Oxford 1971-6, Bd. 2, Nr. 549, S. 143f.

¹⁰⁹ FLENEY, London and Foreign Merchants, S. 652.

¹¹⁰ Ebenda, S. 653.

¹¹¹ Ebenda, S. 653f.

¹¹² GAIRDNER, Three Fifteenth-Century Chronicles, S. 70.

¹¹³ William GREGORY, Chronicle of London, in: James GAIRDNER, Hg., The Historical Collections of a Citizen of London in the Fifteenth Century = Camden Society NS 17,

cerorum.¹¹⁴ Der Alderman William Cantelowe wurde nicht, wie Flenley meint, als Vertreter des Stadtbezirks, wo die Unruhen stattgefunden hatten, am 7.10.1456 vor den Kronrat zitiert, sondern vielmehr in seiner Eigenschaft als Vorsteher der Mercers.¹¹⁵ Es ist wahrscheinlich, daß die Londoner Mercers die erste Welle der Anti-Alien Riots bewußt steuerten, weil ihre wirtschaftlichen Interessen tangiert waren. Diese Zunft, die gewisse Monopolrechte in der englischen Hauptstadt hinsichtlich der feineren Textilsorten genoß,¹¹⁶ hatte sich beim Export des englischen Tuches auf die kontinentalen Messen stark engagiert.¹¹⁷ Die einheimischen Tuchausfuhren auf die Brabanter Messen waren in diesen Jahren gerade dabei, sich nach der burgundischen Abwertung vom Januar 1454 zu erholen, als Venedig die Fahrt nach London wieder aufnahm. Unmittelbar vor der ersten Welle der ausländerfeindlichen Unruhen befahl der Senat Luca Gritti, dem Vizekapitän der Galeeren, die im Januar 1456 in London eingetroffen waren, die englische Hauptstadt unverzüglich, notfalls ohne Ladung, zu verlassen und zusammen mit den Galeeren in Flandern die Rückfahrt anzutreten.¹¹⁸ Gritti, der offensichtlich Probleme hatte, genügend Rückfracht zu finden, brach jedoch erst am 24.6.1456 aus London auf.¹¹⁹ Es ist nicht zu bezweifeln, daß die Londoner Mercers

London 1876, S. 199. Der Kürschner William Gregory (fl. 1429-1467) war zur Zeit der ausländerfeindlichen Unruhen Alderman des Londoner Stadtbezirks Cordwainer Street: A.B. BEAVEN, Hg., *The Aldermen of the City of London, temp. Henry III-1912*, 2 Bde., London 1908-13, Bd. 2, S. 8.

¹¹⁴ Ralph FLENLEY, Hg., *Six Town Chronicles of England*, Oxford 1911, S. 110.

¹¹⁵ Trotz FLENLEY, *London and Foreign Merchants*, S. 652, war Cantelowe Alderman des Stadtbezirks Cripplegate (BEAVEN, Aldermen, Bd. 2, S. 9), nördlich von Cheapside. Die Unruhen fanden südlich dieser Verkehrsader statt. Über Cantelowe s. a. LYELL und WATNEY, S. 45 *et passim*; und Sylvia THRUPP, *The Merchant Class of Medieval London (1300-1500)*, Chicago 1948, S. 328.

¹¹⁶ Ebenda, S. 7.

¹¹⁷ Gwyn A. WILLIAMS, *Medieval London from Commune to Capital*, London² 1970, S. 134-46. Der hohe Grad der Beteiligung der Mercers am Londoner Tuchexport geht u.a. aus dem Vergleich der Petty-Customs- mit der Tunnage-und-Poundage-Abrechnung für das Jahr 11 Heinrich VI. (1432/3) (PRO, E122/203/1 bzw. E122/172/18, E122/73/6 & 5) hervor.

¹¹⁸ Gritis Ankunft in London (3.1.1456): PRO, E122/76/47 m 1. Vgl. CSPVen Nr. 326, S. 80. Er wollte London eigentlich erst nach Christi Himmelfahrt (6.5.1456) wieder verlassen: CSPVen Nr. 330, S. 81 (26.4.1456).

¹¹⁹ Die Probleme mit der Rückfracht rührten wohl vom Senatsverbot vom 6.3.1456, Tücher, Wolle oder Zinn aus England auf der Rückfahrt zwischen Flandern und

die Konkurrenz der venezianischen Englandfahrer beim Messehandel befürchteten und sie deshalb angreifen ließen, denn schließlich brauchten die ausländerfeindlichen Unruhen unmittelbar vor Beginn der Antwerpener Pfingstmesse aus.

Auch die Reaktion des venezianischen Senats gibt einen Fingerzeig in diese Richtung. Am 14.6.1456 wies der Senat die Londoner Faktorei an, ihre Schulden unverzüglich zu begleichen, um London jederzeit umgehend verlassen zu können. Als Grund führte der Senat die 'außerordentliche Beleidigung' an, die sich die 'italienischen Kaufleute' von den Londonern hatten bieten lassen müssen.¹²⁰ Ferner erlaubte der Senat am 20.11.1456 zwar einzelnen Kaufleuten, nicht aber der Niederlassung als Körperschaft, Heinrich VI. ein Darlehen zu gewähren.¹²¹ Der Senat verstand offenbar die Londoner Unruhen als einen Angriff auf seine Kaufleute und traf – sichtlich alarmiert – Maßnahmen, um die Handelsbeziehungen sofort abbrechen zu können, sollte sich die Lage verschlimmern. Wie sich zeigte, waren seine Befürchtungen nicht grundlos: Im März 1457 brach die zweite Welle der Anti-Alien Riots über die Italiener herein.

Wieder standen handfeste Wirtschaftsinteressen dahinter. Allerdings werden die Mercers von keiner Quelle mit diesen Gewalttaten in Verbindung gebracht. Diesmal waren andere Kräfte in der Hauptstadt am Werk. Im unmittelbaren Vorfeld der ausländerfeindlichen Unruhen hatte sich die chronische Geldnot der Zentralregierung dramatisch verschlechtert.¹²² Die Krone stellte immer mehr Wollexportlizenzen an ihre Gläubiger aus,¹²³ die diese allerdings nur unter der Bedingung akzeptieren wollten, daß sie die Wolle unter Umgehung des Calaiser Stapels direkt nach Italien transportieren durften.

Venedig zu löschen: CSPVen Nr. 328, S. 80. Gritis Abfahrt aus London: PRO, E122/213/8 f. 10^r.

¹²⁰ CSPVen Nr. 331, S. 81. Ein späterer Chronist stellt fest, daß die drei Rädelsführer eines Raubüberfalls auf 'Anthony Mouricine und andere Lombarden' überführt und hingerichtet wurden: John Stow, *Annals of England*, London 1592, S. 684, zit. nach FLENLEY, *London and Foreign Merchants*, S. 651 Anm. 42. Antonio Morosini war ein prominenter venezianischer Englandfahrer.

¹²¹ CSPVen Nr. 334, S. 83. Die Zuvorkommenheit Heinrichs VI., insbesondere seine Bereitschaft, für den Schutz der italienischen Kaufleute in London einzutreten, ist sicherlich z.T. auf die Gewährung dieses Darlehens zurückzuführen.

¹²² GRIFFITHS, Henry VI, S. 750ff.

¹²³ DKR 48, S. 407-22. Die Schulden der Zentralregierung sollten mit den fälligen Zöllen und Subsidien verrechnet werden.

Die unheilvollen Auswirkungen der königlichen Schuldenpolitik wurden durch den Umstand potenziert, daß die Calaiser Garnison ihren neuen Befehlshaber, den Earl of Warwick, erst an Land kommen lassen wollte, nachdem die Soldrückstände beglichen worden waren.¹²⁴ Nach langen Verhandlungen stellte die Stapelkompanie £12.000 hierfür bereit, die zu zwei Dritteln durch die Übergabe von Zahlungsanweisungen zurückzuzahlen waren. Der Rest sollte durch die Überweisung des 'Calaiser Anteils' an den Wollsubsidien (20s von 43s 4d bzw. 100s/Sack Wolle) an die Stapelkompanie aufgebracht werden. Sollten die £4000 bis zum 6.12.1455 nicht zusammenkommen, so waren die Mitglieder der Stapelkompanie berechtigt, eine Mark sterling (13s 4d) von der Subsidie für jeden von ihnen exportierten Sack Wolle zurückzubehalten.¹²⁵

Allerdings waren damit die Soldforderungen der Calaiser Garnison noch lange nicht erfüllt. Um Druck auszuüben, hatten die Soldaten im Mai 1454 die ganze Wolle, die sich zu der Zeit in Calais befand, widerrechtlich beschlagnahmt und ab Dezember 1455 nach und nach verkauft. Der entstandene Schaden belief sich auf £17.366 13s 4d.¹²⁶ Die einzige Hoffnung auf eine Wiedergutmachung dieser Verluste bestand nach Ansicht der Stapelkompanie in der Durchsetzung Warwicks als Befehlshaber in Calais. Dies setzte jedoch die Erfüllung der finanziellen Forderungen der Garnison voraus. Erneut wurde Geld vorgestreckt (£24.020 6s 8,5d),¹²⁷ das aus den Zoll- und Subsidieeinnahmen in den Zollbezirken Sandwich (ab 29.9.1456) und Southampton (ab 25.12.1456) zurückgezahlt werden sollte. Zudem waren 6s 8d von der Subsidie für jeden Sack Wolle nach dem 1.3.1456 an die Stapelkompanie abzuführen.¹²⁸ Dank dieser Übereinkunft konnte Warwick im Juli 1456 das Kommando in Calais übernehmen.

Die Stapelkompanie hoffte natürlich auf einen möglichst umfangreichen zoll- und subsidienpflichtigen Wollexport. Daher mußte sich die königliche Lizenzpolitik katastrophal auswirken. Wie Tabelle 21

¹²⁴ HARRISS, Calais, S. 40. Warwick hatte sich am 4.8.1455 verpflichtet, sieben Jahre lang als Befehlshaber in Calais zu dienen: RP 5, S. 341.

¹²⁵ Ebenda, S. 41. Diese Übereinkunft kam am 27.10.1455 zustande.

¹²⁶ RP 5, S. 297-300.

¹²⁷ Z.T. wurden diese Rückstände mit dem angegebenen Wert der ab Dezember 1455 verkauften Wolle verrechnet.

¹²⁸ RP 5, S. 297-300.

zeigt,¹²⁹ gingen die gesamten Wollausfuhren in den Jahren 33 bis 35 Heinrich VI. (1454/5-1456/7) dramatisch zurück. Der Ausländeranteil stieg, doch am bedenklichsten war, daß immer mehr Wolle kraft königlicher Lizenz zoll- und subsidienfrei direkt nach Italien transportiert wurde. Die Stapelkompanie stand vor dem Ruin.

Tabelle 21: Entwicklung des Wollexports, 33-35 Heinrich VI. (1454/5-1456/7)

	33H6	34H6	35H6
Exporte (in Sack)	12.374	10.142	5092
Veränderung gegenüber Vorjahr		- 18,04%	- 49,79%
Ausländeranteil	5,20%	31,06%	38,90%
Exporte nach Italien	11,93%	39,88%	53,34%
Exporte nach Calais (in Sack)	10.920	6515	2002
Veränderung gegenüber Vorjahr		- 40,34%	- 69,27%

Die Lage spitzte sich i.J. 1456/7 zu. Am 8.12.1456 hatte die Krone Antonio Lupra und Genossen und am 25.2.1457 den Venezianern Homobono Gritti und Giovanni Walcomstrasso Wollexportlizenzen gewährt. In beiden Fällen durfte die Wolle zoll- und subsidienfrei direkt nach Italien verschifft werden.¹³⁰ Die Stapelkompanie konnte nur zu dem Schluß kommen, daß diese Italiener an ihrer finanziellen Misere schuld waren: Lupra, Gritti und Walcomstrasso exportierten insgesamt 1395,71 Sack Wolle, was 41,94% aller Wollexporte über London und 54,58% der von der Hauptstadt nach Italien fließenden Wollausfuhren entsprach. So überrascht es nicht, daß ausgerechnet die Schiffe, mit denen die genannten Italiener ihre Wolle transportieren wollten, am 10.3.1457 bei Tilbury von 'Schiffen und Soldaten aus Calais' angegriffen wurden, und zwar vermutlich auf Warwicks ausdrücklichem Befehl.¹³¹ Da die Schiffe nach dem Überfall nach Calais gebracht wurden, ist die Stapelkompanie als Urheber des Angriffs zu

¹²⁹ Quelle: PRO, E356/21-22.

¹³⁰ PRO, C76/138 m 22 (8.12.1456) und m 6 (25.2.1457). Regest: DKR 48, S. 417 und 421. Andere einheimische und ausländische Kaufleute machten in diesem Jahr Gebrauch von gleichlautenden Wollexportlizenzen, so daß über drei Viertel der Londoner Wollausfuhren direkt nach Italien gebracht wurden.

¹³¹ PRO, E159/233 RP m 12. Regest: SMIT 2.1470, S. 937f. Warwick wurde nie bestraft, weil er eine Amnestie am 6.12.1461 erhielt: CPR 1461-7, S. 94. Das Datum des Überfalls geht aus der Anweisung Heinrichs VI. an den Bürgermeister von London hervor, die am Überfall beteiligten Schiffe zu beschlagnahmen: SMIT 2.1468, S. 936f.; Regest: Letter Book K, S. 377f.

betrachten.¹³² Schließlich hatte sie seit langem kaum Geld eingenommen,¹³³ gerade weil zuviel Wolle zoll- und subsidienfrei unter Umgehung des Calaiser Stapels exportiert worden war. Es ist offensichtlich, daß die Stapelkaufleute mit diesem Überfall die königliche Lizenzvergabepolitik ändern und die Wollexporte über Calais lenken wollten, um dadurch die Rückzahlung ihres Darlehens zu sichern.¹³⁴ Die zweite Welle der ausländerfeindlichen Unruhen ist also auf die Wirtschaftsinteressen der Calaiser Stapelkaufleute zurückzuführen.

Wenig später brach die dritte Welle der ausländerfeindlichen Unruhen über die Italiener herein.¹³⁵ Am 16.6.1457 beschlossen etliche Gesellen der Mercers und anderer Zünfte in Tower Royal im

¹³² Vgl. PRO, C76/140 m 1 (Regest: DKR 48, S. 430). Über das Schicksal der Schiffe s. SMIT 2.1473, S. 939f. Daß die Venezianer ihre Wolle nach Arnemuiden in Seeland bringen wollten, um sie dann auf dem Landweg über die Niederlande nach Italien zu transportieren (SMIT 2.1470, S. 937f.), war aus der Perspektive der Stapelkompanie unerheblich: So oder so wäre die Wolle an Calais vorbeigegangen. Freilich erhob der Exchequer am 30.1.1458 Anklage gegen den Londoner Draper und Alderman Thomas Canyngs aufgrund einer städtischen Untersuchung in der Londoner Guildhall am 19.12.1457. Ihm warf man vor, in Wirklichkeit Eigentümer der Wolle gewesen zu sein, die unter dem Namen der drei Italiener exportiert wurde: PRO, E159/234 RH m 14; Regest: SMIT 2.1477, S. 942f. Allerdings kam es den Stapelkaufleuten nicht auf die Eigentumsverhältnisse an, sondern vielmehr auf die Sicherung der Zufuhr der Wolle nach Calais. Trotzdem wurde recht viel Wolle direkt nach Seeland und Antwerpen transportiert: PRO, E159/234 RH m 15; Regest: SMIT 2.1478, S. 943f. Dies war den Zöllnern sehr wohl bekannt: PRO, E122/74/37 f. 2^r und 3^v.

¹³³ HARRISS, Calais, S. 51.

¹³⁴ Allerdings ging die Zahl der Wollexportlizenzen nur langsam zurück: DKR 48, S. 422ff. Der Prozentsatz der Wollausfuhren nach Calais stieg jedoch: 36 Heinrich VI.: 7516,19 Sack (76,36%); 37 Heinrich VI.: 7528,39 Sack (79,41%); 38 Heinrich VI.: 1288,39% (65,49%); 39 Heinrich VI.: 7934,66 Sack (89,86%).

¹³⁵ Über die Rolle der Mercers s. das Protokoll der Verhöre: Letter Book K, S. 385-90. Auf diese Quelle, die bei der Erörterung der Anti-Alien Riots bislang nicht gebührend berücksichtigt worden ist, stütze ich mich bei der Darstellung. FLENLEY, London and Foreign Merchants, S. 653f., läßt sich von der Chronik John Bales zu falschen Schlüssen über die Chronologie der dritten Welle verleiten. Bale stellte fest: *Item on Lammesday folowyng [1.8.1457] divers householders and 16 men apprentices of the mercery were attached be writte of pryve seall and comyt to the castell of Wynndesore for making asawe upon the lumbarde*: FLENLEY, Six Town Chronicles, S. 144. Daraus schloß Flenley, daß die Unruhen Ende Juli begannen. Allerdings zeigen die Verhöre, daß die Unruhen Mitte Juni ausgebrochen waren: Letter Book K, S. 385-90. Festzuhalten ist jedoch, daß der Herausgeber der Letter Books die Verhöre falsch datiert. Fronleichnam fiel auf den 16.6.1457: die Verhöre begannen also am 17.6., nicht am 9.6.1457.

Londoner Stadtbezirk Vintry, die 'Lombarden' am folgenden Tag in der Lombard Street zu ermorden. Sie zogen nach Hoxton,¹³⁶ um zu vermeiden, daß ihre Verschwörung aufgedeckt wurde, doch wurden sie verraten. Gleich am nächsten Tag begannen die Verhöre vor Bürgermeister und Stadtrat. Drei Rädelsführer wurden genannt: Thomas Graunte und Thomas Thurston, beide Gesellen des Mercers Ralph Marche, und William Robynson, Geselle des Nadelmachers William Leytone. Allerdings konnte nur Thurston sofort festgenommen werden. Graunte, der sich noch auf freiem Fuß befand, trat am 22.6.1457 aus dem Anwesen *Crownselde* in Cheapside, warf eine Armvoll Schlagstöcke in die Straße und rief der Menge zu: *Go we hens, for ther is an Englyssbman sleyn by the Lombardes in Lumbardstrete*. Offensichtlich wollte er den ursprünglichen Plan der Verschwörer in die Tat umsetzen, was jedoch der Mercer Hugh Wiche und andere verhindern konnten.¹³⁷

Wieder gibt es Verdachtsmomente gegen die Londoner Mercers. Am Tag der Verschwörung der Gesellen in Tower Royal (16.6.1457) hatte die Generalversammlung der Mercers beschlossen,

*that William Cantelowe, Alderman, Hugh Wyche, John Sturgeon, John Lamberd, Raufe Marche & William Reedknappe shall assemble them to geyther at suche place as shall seme to them best & for to calle to them Master Gervys, which shall enfourme them of the matters for whiche they shall assemble them. And after the information had of hym & then therapon a due communicacion amonge them self had, they for to present to my lorde Chaunceler what they fele in suche maters as the said Maister Gervys leyth afor them.*¹³⁸

Einige Anhaltspunkte weisen auf einen Zusammenhang mit der dritten Welle der ausländerfeindlichen Unruhen hin. *Maister Gervys* war un-

¹³⁶ Hoxton liegt im Norden der Stadt, jenseits vom Bishopsgate und somit auch der Stadtgrenze. Die Londoner Sheriffs hatten keine Befugnis, die Verschwörer hier festzunehmen.

¹³⁷ Die Aussage der Chronik von John Bale, daß *divers householders and 16 men apprentices of the mercery*, die man verdächtigte, an den Unruhen beteiligt gewesen zu sein, aufgrund eines Privy-Seal-Writs am 1.8.1457 festgenommen und in Windsor inhaftiert wurden (FLENLEY, *Six Town Chronicles*, S. 144), steht nicht im Widerspruch zum Ablauf der Ereignisse, wie sie sich aufgrund der Protokolle der Verhöre rekonstruieren lassen. Gleiches gilt für die in 'Gairdner's Chronicle' angegebene Zahl von Haftbefehlen (28): GAIRDNER, *Three Fifteenth-Century Chronicles*, S. 70. Die Londoner Verhöre gaben die Basis für die Haftbefehle: gegen 16 Gesellen, ihre neun Meister und drei weitere, offenbar beteiligte Meister wurden Haftbefehle erlassen.

¹³⁸ LYELL und WATNEY, *Acts of Court*, S. 47.

zweifelhaft Gervase le Vulre, ein Sekretär Heinrichs VI. mit besonderer Zuständigkeit für Frankreich, also auch für die burgundischen Niederlande.¹³⁹ Sich mit diesem Gebiet zu befassen, war für die Mercers naheliegend: Schließlich spielten sie eine dominierende Rolle beim Messehandel, der zu den gewinnbringendsten Sparten der englischen Außenwirtschaft zählte.¹⁴⁰ Diese Gewinne schienen allerdings gerade Mitte Juni 1457 gefährdet: Die Engländer waren auf der letzten Pfingstmesse in Konflikt mit dem Antwerpener Magistrat geraten und hatten einen Boykott ausgerufen,¹⁴¹ der vom nächsten Bavomarkt (28.8.-25.9.1457) an gelten sollte. Die Entscheidung, Antwerpen mit einer Handelssperre zu belegen, war also gerade gefallen. Nun waren alle Mitglieder des Ausschusses, der Gespräche mit *Maister Gervys* führen sollte, mit Ausnahme des Stadtrats William Cantelowe aktiv am Messehandel und insbesondere am Tuchexport nach Brabant in diesen Jahren beteiligt.¹⁴² Man muß deshalb annehmen, daß sich die Generalversammlung am 16.6.1457 mit dem Antwerpener Boykott und mit der sich daraus ergebenden Gefahr, von den Venezianern aus dem Messehandel verdrängt zu werden, befaßte. Die Mercers waren ent-

¹³⁹ CPR 1452-61, S. 24 und 244f. Am 13.7.1456 wurde er von der Ausländerkopfsteuer befreit: Letter Book K, S. 380. Vgl. auch CPR 1461-7, S. 79 und 219.

¹⁴⁰ Englische Kaufleute hatten z.B. am 19.5.1439 Messewaren nach London importiert und dabei das königliche Verbot des Messehandels vom 3.4.1439 unwissentlich verletzt. Auf Anweisung des Exchequers bescheinigten die Londoner Tunnage- und Poundage-Zöllner sowohl den Einkaufspreis der betreffenden Handelsgüter auf der Messe als auch den Verkaufswert in London. Die Differenz betrug 23,53% (Mittelwert) bzw. 22,65% (Durchschnitt). Soweit die Akte Vergleiche erlaubt, hatten die Kaufleute insgesamt £597 7s 8d auf dem Bergener Ostermarkt ausgelegt und konnten hoffen, £732 1s 8d beim Verkauf der Waren auf dem Londoner Markt zu erzielen. In vier Fällen wird lediglich der Wert der Waren in London angegeben. Alle Angaben beziehen sich auf den Erlös im Großhandel und geben somit keinen Aufschluß über das Preisniveau im Detailhandel. Es ist für unsere Fragestellung aufschlußreich, daß 16 von 25 einheimischen Befrachtern Londoner Mercers waren. Ihre Handelsgüter machten 75,44% des Gesamtwertes der Importgüter aus. Insgesamt konnten die einheimischen Kaufleute £778 18s 4d (davon die Mercers £587 11s 8d) beim Verkauf ihrer Waren in London erwarten: PRO, E159/215 RT m 62.

¹⁴¹ Hierzu s. II.8.3.2. Die Antwerpener Pfingstmesse lief vom 22.5. bis zum 18.6.1457.

¹⁴² PRO, E122/73/23, E122/76/43, E122/203/4. Hugh Wiche, John Sturgeon und Ralph Marche hatten sogar i.J. 1439 Messewaren entgegen der Verordnung importiert. Daß sich der Alderman William Cantelowe nicht am Messehandel beteiligte, lag wohl an seinem Amt als Stadtrat: Erich MASCHKE, Verfassung und soziale Kräfte in der deutschen Stadt des späten Mittelalters, vornehmlich in Oberdeutschland, in: VSWG 46, 1959, S. 289-349 und 433-76.

schlossen, ihre Interessen durchzusetzen, und nicht bereit, anderen den gewinnbringenden Messehandel zu überlassen.

Nun deuten alle Zeichen darauf, daß die Aktionen der verdächtigten Gesellen im Zusammenhang mit diesem Beschluß standen. Die *Crownseid* in Cheapside, eine Warenhalle mit Verkaufsbuden, war seit 1384 nachweislich im Besitz der Mercers.¹⁴³ Daß Graunte gerade dieses Anwesen für seinen Auftritt wählte, macht seine Absicht deutlich, die Hetzjagd auf die Italiener als eine von den Mercers gebilligte Aktion erscheinen zu lassen. Dabei glaubte er wohl, im Sinne der Generalversammlung vom 16.6.1457 zu handeln. Daß der *Master* der Mercers Hugh Wiche dies unterband, bedeutet nicht, daß sich Graunte völlig geirrt hatte. Die Mercers hatten vielleicht nicht die Ermordung der Italiener ins Auge gefaßt, aber sie waren sicherlich entschlossen, diese einzuschüchtern und aus dem Messehandel zu verdrängen.¹⁴⁴ Es ist in diesem Zusammenhang signifikant, daß sie unmittelbar nach Ende der ausländerfeindlichen Unruhen und ausgerechnet am Eröffnungstag des Koudemarktes in Bergen op Zoom beschlossen, daß kein Zunftmitglied mit den Lombarden kaufschlagen dürfe.¹⁴⁵

Als Reaktion auf die Ereignisse in Cheapside beschlossen die Repräsentanten der Italiener am 22.6.1457 die Räumung Londons.

¹⁴³ Reginald R. SHARPE, Hg., *Calendar of Wills Proved and Enrolled in the Court of Husting, London, A.D. 1258-A.D. 1688*, 2 Bde., London 1889-90, Bd. 2, S. 242; John STOW, *A Survey of London [1603]*, hg. Charles L. KINGSFORD, 2 Bde., Oxford 1908, ND Oxford 1971, Bd. 1, S. 257 und 270.

¹⁴⁴ Gerade die Mercers, deren Gesellen an der Verschwörung beteiligt waren, spielten in diesen Jahren eine prominente Rolle beim Messehandel. Ebenso wie beim Ausschuß, der mit dem königlichen Sekretär Gespräche führen sollte, ist also auch hier der Zusammenhang mit dem Tuchexport auf die Brabanter Messen gegeben. Auch andere Mercers deuteten die Absicht der Generalversammlung so, daß die Italiener mit Gewalt vertrieben werden sollten: GAIRDNER, *Three Fifteenth-Century Chronicles*, S. 70; FLENLEY, *Six Town Chronicles*, S. 110.

¹⁴⁵ LYELL und WATNEY, *Acts of Court*, S. 45. Es ist in diesem Zusammenhang bemerkenswert, daß die Londoner Drapers, die Rivalen der Mercers im Tuchhandel, am 19.1.1459 eine Bürgschaft in Höhe von £2800 für die Genuesen stellten: CCR 1454-61, S. 331-3. Gleichzeitig bürgten drei Grocers für £1200, vier Shermen für £1600, zwei Luccheser für £800 und je ein Wollpacker, Schachtelmacher, Vintner (Wein Kaufmann) und ein Spanier für £400, um das Erscheinen der Genuesen vor dem Kronrat zu garantieren. Offenbar hatten diese Zünfte eine andere Einstellung zu den Genuesen und allgemein zu den italienischen Kaufleuten. Dies rührte zum Teil von den Handelsinteressen her, wie z.B. im Falle der Grocers, die u.a. den von den Genuesen importierten Alaun vertrieben.

Nach dem 1.1.1458 sollten keine Geschäfte oder Verträge mehr in der englischen Hauptstadt abgeschlossen werden.¹⁴⁶ Auch die Einfuhr von Tuch und anderem Kaufmannsgut von Seeland nach England, ob auf eigene oder fremde Rechnung, wurde geregelt: Sofern diese Güter vor dem 1.8.1457 geladen worden waren, durften sie nach London gebracht und dort verkauft werden.¹⁴⁷ Nun fungierten die seeländischen Häfen (Arnhemuiden, Middelburg usw.) bekanntlich als Außenhäfen von Antwerpen, wo die Pfingstmesse bis zum 19.6.1457 stattfand. Offenbar wollten die Repräsentanten der italienischen Faktoreien das Messengeschäft nicht gefährden.

Die Befürchtungen der Mercers hinsichtlich der italienischen Konkurrenz während des englischen Boykotts von Antwerpen waren also begründet. Es ist daher kein Zufall, daß die dritte Welle der ausländerfeindlichen Unruhen gerade dann ausbrach, als die Messebesucher ihre Waren laden mußten, um rechtzeitig zum Messebeginn in Antwerpen anzukommen (IV.2). Solange die englische Handelssperre in Kraft blieb, versuchten die Mercers, den italienischen Messehandel zu verhindern.

Die von den Mercers gesteuerten oder zumindest inspirierten Angriffe erzielten die gewünschte Wirkung. Die italienischen Kaufleute verließen London,¹⁴⁸ und die venezianischen Tuchexporte fielen auf

¹⁴⁶ Gino MASI, Hg., *Statuti delle colonie fiorentine all'estero (secc. XV-XVI)* = Università Commerciale Luigi Bocconi, Istituto di Storia Economica, Serie I, Fonti 9, Mailand 1941, S. 157-64. Den Beschluß der Londoner Faktoreien bestätigte Genua am 18.8.1457 (Jacques HEERS, *Les Génois en Angleterre: La crise de 1458-1466*, in: *Studi in onore di Armando Sapori*, Mailand 1957, S. 813) und Venedig am 23.8.1457 (CSPVen Nr. 339, S. 84f.).

¹⁴⁷ MASI, *Statuti*, S. 160.

¹⁴⁸ HEERS, *Génois en Angleterre*, S. 814, bezweifelt dies und weist darauf hin, daß nach Aussage der Handelsbücher von Giovanni Piccamiglio der Handel zwischen Genua und London nicht unterbrochen wurde. Ferner macht er geltend, daß nach Giuseppe (Montague S. GIUSEPPI, *Alien Merchants in England in the Fifteenth Century*, in: *TRHS NS 9*, 1895, S. 96) die Zahl der in London ansässigen Genuesen zum Höhepunkt der Krise sogar zunahm. Er führt dies darauf zurück, daß die Angestellten der genuesischen Handelshäuser zu dieser Zeit ihren Wohnsitz in Southampton aufgaben und nach London zogen. Ich bin skeptisch. Die Genuesen hatten weder einen Grund, aus dem (zu dieser Zeit) friedlichen Southampton in das gefährliche London zu ziehen, noch haben sie es getan: I.J. 1456/7 wohnten 8 Genuesen in Southampton; i.J. 1458/9 waren es 9. Was London betrifft, hat sich Heers von Giuseppe's Einteilung der Statistiken in den *Alien Subsidy Inquisitions* (PRO, E179) nach Maßgabe der Regierungsjahre Heinrichs VI. in die Irre führen lassen. Die nähere Analyse zeigt, daß die Zahl der in London ansässigen italienischen Kaufleute von 106 am 19.8.1457

Jahre hinaus auf kaum nennenswerte Mengen. Der Senat verfolgte jedoch die Entwicklungen in England mit Aufmerksamkeit. Am 11.3.1460 hatte er die Betriebsrechte für die 'flämischen' Galeeren für das Jahr 1460/1 versteigert. Zu einem nicht mehr genau zu bestimmenden Zeitpunkt änderte man die Vertragsbedingungen und beorderte zwei Galeeren nach London.¹⁴⁹ Offensichtlich hielt man den Räumungsbeschluß vom 22.6.1457 für hinfällig und nahm folglich die Handelsbeziehungen mit London wieder auf.¹⁵⁰

Dennoch erholte sich der venezianische Tuchexport nicht. Hierfür gab es eine Reihe von Gründen. In der Levante, dem Hauptabsatzgebiet der Venezianer, ging die Bevölkerung und – noch stärker – die Kaufkraft seit Mitte des 15. Jahrhunderts zurück.¹⁵¹ Folglich sank die Nachfrage selbst nach den billigsten englischen Tuchsorten. Erschwerend kamen Probleme mit den Beamten der Mamelukensultane in Syrien hinzu.¹⁵² 1460 mußte ein venezianischer Botschafter u.a. gegen die Zwangskäufe von Pfeffer zu überhöhten Preisen¹⁵³ sowie gegen neue Abgaben beim Baumwolllexport über Tripolis und Latakia protestieren. Obwohl der Sultan anscheinend die Forderungen erfüllte, erwies sich der Erfolg der Gesandtschaft als kurzlebig. Trotz der Wiederaufnahme der Galeerenfahrten nach England konnten sich die venezianischen Tuchexporte nicht erholen.

I.J. 1461 riefen die Venezianer die Galeerenlinie *de trafego* ins Leben. Die Schiffe besuchten Syrakus, Tunis, Tripolis und die Levante und kehrten dann zusammen mit der *muda* von Alexandrien und Beirut nach der Serenissima zurück. Die Erweiterung der nordafrikanischen Fahrtziele i.J. 1464 zeigt, daß das Frachtaufkommen gestiegen

(E179/236/14) auf 68 am 20.10.1459 (E368/233 m 142) zurückging. Insbesondere verließen sämtliche italienischen Faktoren und Makler die Stadt. Im großen und ganzen hielten sich die italienischen Kaufleute also an den Beschluß vom 22.6.1457. Allerdings sagt die reine Zahl der in einer Stadt ansässigen Kaufleute recht wenig über den Umfang ihres Handels aus.

¹⁴⁹ CSPVen Nr. 352, S. 87.

¹⁵⁰ Auch die Florentiner schickten um diese Zeit zum ersten Mal seit vier Jahren wieder Staatsgaleeren nach England: MALLET, *Florentine Galleys*, S. 93 und 139.

¹⁵¹ ASHTOR, *Levant Trade*, S. 433ff.

¹⁵² Im folgenden fasse ich ASHTOR, *Levant Trade*, S. 451f., zusammen.

¹⁵³ Die Dominanz der Sultane beim Verkauf von Pfeffer kam einem Staatsmonopol gleich: Wilhelm HEYD, *Geschichte des Levanthandels im Mittelalter*, 2 Bde., Stuttgart 1879, ND Hildesheim 1984, Bd. 2, S. 489f.

war.¹⁵⁴ Auf diese Weise hatten die Venezianer die Möglichkeit, englisches Tuch nicht nur in die Levante, sondern auch in Nordafrika zu vertreiben, worauf der Anstieg ihrer Tuchexporte i.J. 4 Edward IV. zurückzuführen ist.

Der Erfolg der neuen Galeerenfahrt wurde jedoch alsbald gefährdet. Drei *galee de trafego*, die im Frühjahr 1464 Venedig verließen, nahmen in Alexandrien zahlreiche islamische Kaufleute mitsamt Waren an Bord. Auf dem Weg nach Tunis mußten sie in Rhodos Zuflucht vor einem Sturm suchen, wo die Johanniter die Andersgläubigen inhaftierten und ihre Güter beschlagnahmten ließen. Als Reaktion darauf ließ der Sultan sämtliche europäischen Kaufleute in Ägypten und Syrien und ihre Waren arrestieren.¹⁵⁵ Die energische Intervention der Serenissima führte zwar zur Befreiung aller Kaufleute sowie zur Freigabe der Handelsgüter,¹⁵⁶ doch forderte der Sultan im folgenden Juni eine Entschädigung in namhafter Höhe.¹⁵⁷ Der Senat antwortete mit der Einstellung der Galeerenfahrten in die Levante. Erst im März 1466 war die Krise vorbei.¹⁵⁸

Der wirtschaftliche Schaden, den dieser Zwischenfall verursacht hatte, war nicht zu übersehen. Der venezianische Tuchexport konnte sich erst nach der Entlassung aller Kaufleute aus der Haft und der Freigabe der Waren i.J. 7 Edward IV. (1467/8) langsam erholen.

Auch diese Aufwärtsentwicklung war nur von kurzer Dauer. Nach Ablauf des anglo-französischen Waffenstillstands am 1.3.1468¹⁵⁹ ließ Ludwig XI. alles angreifen, was von oder nach England segelte.¹⁶⁰ Im Mai 1469 plünderten die Franzosen zwei der 'flämischen' Galeeren und kaperten ein weiteres Schiff. Trotz der Warnungen des venezianischen Konsuls in London und der Anweisungen des Senats¹⁶¹ gelang es dem französischen Vizeadmiral am 23.10.1469, beim Angriff auf die

¹⁵⁴ ASHTOR, *Levant Trade*, S. 461. Über die Salinen von Dscherba: HOCQUET, *Le sel*, Bd. 2, S. 667.

¹⁵⁵ Dies geschah vor dem 21.9.1464: SOTTAS, *Les messageries*, S. 112.

¹⁵⁶ Der Senat erhielt am 21.10.1464 Nachricht von der Aktion der Johanniter, woraufhin er den Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte anwies, nach Rhodos zu segeln und die Johanniter ultimativ aufzufordern, die islamischen Kaufleute freizulassen und ihre Handelswaren freizugeben. Am 14.11.1464 wurde diese Forderung erfüllt: ebenda.

¹⁵⁷ 15.000 Dukaten: ASHTOR, *Levant Trade*, S. 453.

¹⁵⁸ Ebenda, S. 454.

¹⁵⁹ CALMETTE und PERINELLE, *Louis XI et l'Angleterre*, S. 73.

¹⁶⁰ SOTTAS, *Les messageries*, S. 134.

¹⁶¹ CSPVen Nr. 419, S. 122f. (20.7.1469).

nach Venedig zurückkehrende Flotte ein weiteres Schiff zu kapern.¹⁶² Die Gefahr wurde erst durch den anglo-französischen Waffenstillstand am 1.9.1471 endgültig gebannt.¹⁶³

Der wirtschaftliche Schaden war groß. Die venezianischen Tuchexporte fielen von 4454 Stück i.J. 8 Edward IV. (1468/9) auf 195 bzw. 538 in den folgenden Jahren. Nach dem Waffenstillstand schien sich der venezianische Tuchexport zu erholen: die Exporte der sonstigen Ausländer über London und Sandwich stiegen von 2937 Tüchern (11 Edward IV.: 1471/2) auf 7170 (12 Edward IV.) bzw. 15.656 (13 Edward IV.).¹⁶⁴ Allerdings täuschen diese Ziffern (Tabelle 22).

Tabelle 22: Tuchexporte der sonstigen Ausländer über London, 11-13 Edward IV. (1471/2-1473/4)

	11E4 ^a	12E4 ^b	13E4 ^c
Venezianer (definitiv)	1084 73,13%	1576 31,07%	32 0,31%
Venezianer (wahrscheinlich)	203 13,67%	349 6,89%	- -
Genuesen	25 1,72%	922 18,19%	9788 95,07%
Florentiner	24 1,62%	1696 33,45%	279 2,71%
Spanier (als Ausländer) ¹⁶⁵	28 1,92%	42 0,83%	- -
?	118 7,94%	686 13,53%	197 1,91%

^a Quelle: PRO, E122/194/19 (29.9.1471-4.8.1472) ^b Quelle: E122/194/20 (29.9.1472-29.9.1473) ^c Quelle: E122/161/31 (29.9.1473-26.5.1474)

¹⁶² HOCQUET, *Le sel*, Bd. 2, S. 560.

¹⁶³ CALMETTE und PERINELLE, *Louis XI et l'Angleterre*, S. 147. Vgl. CSPVen Nr. 427, S. 125f. (17.5.1470).

¹⁶⁴ TENENTI und CORRADO, *Galères marchandes*, Kartenbeilage, meinen, daß i.J. 1471 die Galeerenfahrten nach Flandern und England ausgefallen sind. Dies kann nicht stimmen: Am 13.11.1471 legte die *Galea Jeronimi Morosini* in London an, und zwei Tage später folgte die *Galea Laurencij Contarini*: PRO, E122/194/19 m 11-11d. Am 20.4.1472 verließen beide Galeeren die englische Hauptstadt: ebenda, m 6-6d.

¹⁶⁵ Der anglo-kastilische Vertrag vom 6.8.1466 (Foedera (H) 5/2, S. 140f.) sah u.a. vor, daß die Handelswaren der Kastilier in England zum einheimischen Tarif verzollt wurden. Andere iberische Englandfahrer galten weiterhin als Ausländer.

Die venezianischen Tuchexporte fielen in diesen drei Jahren ab, weil sich die Handelsbedingungen in Syrien wieder verschlechtert hatten. Als der Konsul und etliche Kaufleute der Serenissima i.J. 1471 in Damaskus tätlich angegriffen wurden,¹⁶⁶ beschloß der Senat, einen Gesandten an den Mamelukensultan zu entsenden. Er sollte nicht nur die Mißhandlung des Konsuls und der Kaufleute, sondern auch die Zwangskäufe von Pfeffer aus den Lagerbeständen des Sultans beanstanden.

Obwohl die Mission (September bis Dezember 1472) erfolgreich verlief, verbesserten sich die Handelsbedingungen nicht, weil der Senat ein hinterhältiges Spiel trieb. Venedig suchte nämlich zu dieser Zeit verzweifelt nach einem Verbündeten gegen die Türken, die den Fernhandel bedrohten.¹⁶⁷ Als solcher empfahl sich der Turkmanenfürst Usun Hassan, Herrscher über den heutigen Irak und die westlichen Teile Irans,¹⁶⁸ den die Venezianer für einen Angriff auf das osmanische Reich gewinnen wollten. Allerdings neigte dieser keineswegs zu einem Feldzug über die armenisch-anatolische Hochebene, sondern favorisierte einen Vorstoß über Syrien. So mußten die Venezianer damit rechnen, daß der Krieg gegen die Türken zunächst die Herrschaftsgebiete ihres mamelukischen Handelspartners treffen würde, was sie selbstverständlich verheimlichen mußten. Der Senat betrieb dieses Doppelspiel so konsequent, daß nicht einmal die eigenen Kaufleute seine wahren Absichten kannten. Als Usun Hassan die syrische Grenze im Winter 1472/3 überschritt, flohen sie aus Aleppo, damals ein wichtiger Tuchumschlagplatz,¹⁶⁹ und ließen größere Mengen englischen Tuches zurück.¹⁷⁰ Im folgenden wurden venezianische Kaufleute auch in Damaskus inhaftiert und mißhandelt, wohl weil der Mamelukensultan Kenntnis von den Kontakten des Senats zu Usun Hassan bekommen hatte.¹⁷¹ Im Mai 1473 war der Erfolg der Gesandtschaft von 1472 dahin. Bis Mitte des Jahres hatten sich die Spannungen zwischen der Serenissima und dem Mamelukensultan zugespitzt. Die Handelsbedingungen blieben auf Jahre hinaus äußerst schwierig.

¹⁶⁶ Für das Folgende s. ASHTOR, *Levant Trade*, S. 454ff.

¹⁶⁷ Ebenda, S. 446f.

¹⁶⁸ Usun Hassans diplomatische Kontakte mit den europäischen Staaten: ebenda, S. 447f.

¹⁶⁹ Ebenda, S. 461f.

¹⁷⁰ Ebenda, S. 455 mit Anm. 129.

¹⁷¹ Ebenda, S. 455.

Die Zustände in Syrien und Ägypten hatten Auswirkungen auf die venezianischen Tuchexporte. Am 9.5.1474 hieß es in einem Senatsdekret, daß bereits im Mai 1473 (gerade als die Serenissima die Erfolglosigkeit der Demarchen vom Vorjahr eingestehen mußte) die Ladefrist für englisches Tuch, das man in die Levante exportieren wollte, um sechs Monate verlängert worden sei.¹⁷² Seitdem sei es zu weiteren Verlängerungen gekommen, die allerdings mittlerweile abgelaufen seien. Am 9.5.1474 verlängerte man die Frist abermals, diesmal um zwei weitere Monate. Offensichtlich lief nichts mehr im Levantehandel. Folglich mußten die Kaufleute den Tucherwerb in England drosseln. Solange die Spannungen in der Levante andauerten, konnten sich die venezianischen Tuchexporte trotz günstiger Handelsbedingungen in Nordeuropa nicht erholen.

II.8.2.2: GENUESISISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE VI

Die genesischen Tuchausfuhren sind gegenüber Phase V um 44,00% zurückgegangen (V: Ø 7995; VI: Ø 4477). Diese Entwicklung ist zum einen auf die Folgen des türkischen Vormarsches im Nahen Osten, der die Grundpfeiler des genesischen Englandhandels auf lange Sicht zum Einsturz zu bringen drohte, und zum anderen auf Turbulenzen in England und im Mittelmeerraum zurückzuführen, die diesen Handel kurzfristig störten.

Die türkische Eroberung von Phokaia i.J. 1455 schädigte den genesischen Englandhandel am nachhaltigsten. Allerdings machte sich der Verlust der Alaunbergwerke nicht gleich bemerkbar, weil die *Maona di Scio* vorgesorgt hatte. Zwei Wochen nach der Einnahme Konstantinopels durch die Türken kauften Vesconte und Paride Giustiniani sämtliche Alaunbestände in Chios auf.¹ Etwa ein Jahr später organisierte sich die genesische Alaunmonopolgesellschaft neu und schickte sich an, die Bergwerke in Mytilini auf Lesbos zu pachten.² Nach der Eroberung von Phokaia war die *Maona* daher imstande, ihr Monopol aufrechtzuerhalten.³ Jedoch zeigt die allmähliche

¹⁷² CSPVen Nr. 445, S. 131f.

¹ M.-L. HEERS, *Les Génois*, S. 50.

² Am 24.6.1454: Ebenda, S. 51.

³ Im ersten Jahr nach der Einnahme von Phokaia wurden 9500 *cantares* (452,49 kg) Alaun im Auftrag der *Maona* nachweislich exportiert, davon 5500 nach England. Im folgenden Jahr schickte man 7600 *cantares* (361,99 kg) nach Brügge, und schließlich verzeichnet das genesische Zollregister d.J. 1458 den Export von Alaun im Gesamtwert von 175.000 *lire genovese correnti* (£13.270 16s 8d) nach Brügge und

Verteuerung des Alauns in Genua die Verknappung der Vorräte an. Von 1445 bis 1453 war der Preis mit 2,5 *lire pro cantare* (47,63 kg) stabil geblieben, stieg aber bereits 1455 auf 6,5 *lire* und dann 1458 auf 8 bis 10 *lire*. Danach war Alaun kaum noch auf westlichen Märkten zu finden.⁴ Diese Versorgungskrise bildet den Hintergrund der rückläufigen genuesischen Tuchexporte.

Der genuesische Englandhandel wurde auch durch politische Ereignisse behindert. Negativ wirkte sich zunächst der Krieg der Mailändischen Sukzession (II.8.2.1) aus. Nachdem Alfonso von Aragon-Neapel im August 1452 Schiffe ins westliche Mittelmeer entsandt hatte, um die Handelsschiffe seiner Feinde anzugreifen,⁵ gingen die genuesischen Tuchexporte über Southampton zurück (Tabelle 5), gerade weil die Genuesen zu dieser Zeit den Schwerpunkt ihres Handels von Chios nach Nordafrika verlegt hatten.⁶ Erst als Neapel den Frieden von Lodi (9.4.1454) angenommen hatte und der *santis-sima lega* beigetreten war (25.1.1455), konnte sich der genuesische Tuchexport i.J. 34 Heinrich VI. (1455/6) erholen.

Die Aufwärtsentwicklung brach jedoch gleich im nächsten Jahr ab.⁷ Von September 1456 bis in die 1460er Jahre führten Alfonso und sein Nachfolger einen Seekrieg gegen Genua.⁸ Die aragonesisch-neapolitanische Marine nistete sich in Sardinien ein und gefährdete hauptsächlich die Schiffe, die entlang der provençalischen Küste bzw. von Sizilien nach Genua segelten.⁹ Schon am 16.6.1456 berichtete ein Bote aus Genua, daß katalanische Galeeren *supra portum Janue* lagen, und i.J. 1461 stellte der Doge bei der Schilderung der Auswirkungen der Blockade fest, daß alles in der Stadt fehle. Die Getreidelieferungen seien ausgeblieben, die Geschäfte würden nicht mehr laufen und die Preise steigen. Der Feind kapere Schiffe direkt vor dem Hafen.¹⁰ Über

England: Ebenda. Vgl. HEERS, Gênes, S. 652. Wechselkurs: DE ROOVER, Medici Bank, S. 122.

⁴ M.-L. HEERS, Les Génois, S. 52. Als die Güter der Genuesen in England im Sommer 1458 beschlagnahmt wurden, fand man sehr wenig Alaun: HEERS, Les Génois en Angleterre, S. 825.

⁵ RYDER, Naples, S. 182.

⁶ HEERS, La Mode, in: SPALLANZANI, Panni di lana, S. 217.

⁷ Es ist erwähnenswert, daß die Genuesen es für ratsam hielten, gleich nach der ersten Welle der ausländerfeindlichen Unruhen in London (30.4-10.5.1456) einen für sieben Jahre gültigen Schutzbrief von Heinrich VI. zu erwerben: PRO C49/F31/1 (26.6.1456).

⁸ RYDER, Naples, S. 312.

⁹ HEERS, Gênes, S. 302f.

¹⁰ Ebenda.

die Folgen dieses Seekrieges für den genuesischen Tuchexport kann man jedoch nur spekulieren, da die Genuesen englische Laken hauptsächlich auf der iberischen Halbinsel und im Maghreb absetzten. Inwieweit der Handel entlang der Route *per costeriam* unterbrochen wurde, läßt sich aus den spärlichen Nachrichten nicht feststellen. Allerdings verfügte die aragonesisch-neapolitanische Marine über zahlreiche Stützpunkte in Aragon und auf Sardinien, Sizilien und der italienischen Halbinsel, an denen genuesische Schiffe vorbeisegeln mußten. Man geht also nicht zu weit in der Annahme, daß der Seekrieg den Abfall der genuesischen Tuchexporte über Southampton ab d.J. 1456/7 erklärt.

In diese ohnehin schwierige Situation platzte die Affäre Robert Sturmy.¹¹ Dieser Bristoler Kaufmann, der seit 1436 in den Quellen belegt ist, beteiligte sich bis Anfang der 1440er Jahre am Irland- und Gascognehandel, was für Kaufleute aus dieser Stadt damals üblich war. Allerdings geben Sturmys Einfuhren von Farbstoffen, Südfrüchten und Papier nach London und Southampton nach 1447¹² Anlaß zu der Vermutung, daß er größere Ambitionen entwickelt hatte. In Verbindung mit seinen kommerziellen Aktivitäten im Mittelmeerraum stand offensichtlich der Transport von Pilgern nach Santiago de Compostella und Jerusalem.¹³ Diese weitreichende Tätigkeit ließ ihn zu Reichtum und Ansehen in Bristol gelangen, wo er zunächst Bailiff (1442/3), dann Treuhänder für städtische Mittel (1450), Sheriff (1450/1) und schließlich Bürgermeister (1454/5) wurde.¹⁴

Schließlich gipfelten Sturmys Ambitionen in einer großen Handelsreise, die er mit seinen Gesellschaftern im Frühjahr 1457 vorbereitete. Am 8.2.1457 erhielt er eine Lizenz zur Ausfuhr von bedeutenden Mengen Zinn, Blei, Wolle und Tuch über Bristol und Weymouth (Gfst. Dorset) ins Mittelmeergebiet. Allein die Wolle und das Tuch waren £15.000 wert. Am 14.3. bekam Sturmy eine Lizenz zum Export von 400 *quarters* (à 2,82hl) Weizen, zur, wie es hieß,

¹¹ Vgl. Eleanora CARUS-WILSON, *The Overseas Trade of Bristol in the Fifteenth Century*, in: dies., *Medieval Merchant Venturers*, S. 67-73, und HEERS, *Les Génois en Angleterre*, S. 810 Anm. 8.

¹² PRO, E122/74/27 m 1 (24.7.1447).

¹³ CARUS-WILSON, Hg., *Overseas Trade of Bristol*, Nr. 92, 94-5, S. 83-6; PRO, C76/131 m 11 (März-April 1451).

¹⁴ Lucy Toulmin SMITH, Hg., *The Maire of Bristowe is Kalendar by Robert Ricart*, *Town Clerk of Bristol 18 Edward IV = Camden Society NS 5*, London 1872, S. 39f.; CARUS-WILSON, *Overseas Trade*, in: dies., *Medieval Merchant Venturers*, S. 68f.

Versorgung der Mitreisenden auf der langen Reise nach Italien. Aus seinem am 27.6. aufgesetzten Testament geht hervor, daß er große Hoffnungen in seine Handelsreise setzte: Bei heiler Rückkehr seiner Schiffe rechnete er mindestens mit einer Verdoppelung der ohnehin beträchtlichen Erbmasse.¹⁵

Die drei im Juni 1457 aufgebrochenen Schiffe liefen Pisa im September an.¹⁶ In Pisa und Neapel ging Sturmy seinen Geschäften nach, bevor er nach Chios segelte, wo er den Winter verbrachte. Dort erwarb er 152 Tonnen *alome foile and roche* im Wert von £3040, Gewürze (£2600) und Orientwaren (£4800). Im April und Mai 1458 erreichten die Schiffe Rhodos, wo Sturmy Süßweine (£3840) kaufte, um dann über Kreta nach England zurückzusegeln.

Diese Rückfracht gibt Aufschluß über die wahren Dimensionen seines Vorhabens. Bristol lag vor einem der wichtigsten englischen Tuchreviere, den Cotswolds. Für die Herstellung der Laken aus hochwertiger Cotswolds-Wolle war Alaun unentbehrlich, aber der Beizstoff wurde zusehends teurer, weil die *Maona di Scio* immer weniger Alaun anzubieten hatte. Sturmys 152 Tonnen Alaun hätten für die Färbung von über 50.000 Tüchern gereicht,¹⁷ was die jährlichen Tuchausfuhren Englands in Phase VI um einiges übertraf. Es war also offensichtlich Sturmys Absicht, die englische Tuchindustrie mit dem unersetzlichen Beizstoff zu versorgen. Daß dabei Gewinne in namhafter Höhe zu erwarten waren, erklärt den Optimismus, der in Sturmys Testament zum Ausdruck kommt.

Allerdings griff eine Flotte, die dem Befehl des griechisch-genuesischen Freibeuters Giuliano Gattiluso aus Mytilini unterstand, die drei Schiffe am 9.6.1458 in der Nähe von Malta an. Zwei von ihnen wurden gekapert und ausgeplündert; 128 Engländer, darunter Robert Sturmy selbst, fanden dabei den Tod. Die Überlebenden hielt man sechs Tage lang gefangen und setzte sie dann in Malta an Land. Von dort aus kehrten sie über Palermo nach England zurück, wo Sturmys Hauptgesellschafter, John Heytone aus Bristol, im Namen aller

¹⁵ Lizenzen: CARUS-WILSON, Hg., *Overseas Trade*, Nr. 128-9, S. 113-5. Vermächtnis: ebenda, Nr. 130, S. 116f.

¹⁶ Rückschlüsse über Sturmys Reiseroute sind aus dem Protokoll des Kronratsprozesses zu gewinnen, den sein Hauptgesellschafter gegen die genuesischen Englandfahrer anstregte: StA Köln, Hanse I o.N.

¹⁷ Nach John H. MUNRO, *The Medieval Scarlet and the Economics of Sartorial Splendour*, in: HARTE und PONTING, Hgg., *Cloth and Clothing*, Table 3.9, S. 45, benötigte man 6 lb Alaun für die Färbung eines Tuches. Sturmy erwarb 152 Tonnen (304.000 lb) Alaun in Chios.

Geschädigten auf Schadenersatz gegen die genuesischen Englandfahrer vor dem Kronrat klagte. Diese wiesen die Vorwürfe mit der Erklärung zurück, daß Gattiluso schließlich nicht Genuese, sondern Grieche sei und daß die genuesische Regierung, und erst recht die Englandfahrer, nichts mit dem Angriff zu tun hätten.

Diese Behauptung, so richtig sie formaljuristisch auch sein mag, ist nicht mit den Tatsachen in Einklang zu bringen, die im Laufe des Kronratsprozesses festgestellt wurden. Das Protokoll läßt keinen Zweifel, daß Gattiluso erst dann Sturmys Flotte angriff, nachdem er erfahren hatte, daß es sich um Bristoler Kaufleute handelte. Ein Zeuge sagte sogar aus, daß die Genuesen in London die bevorstehende Ankunft der Schiffe aus Bristol nach Genua gemeldet hätten, und zwar lange vor ihrem Eintreffen im Mittelmeergebiet. Nun kann dieses Schreiben nur die Nachricht enthalten haben, daß Sturmys Schiffe ausgelaufen waren. Bei der Effizienz der damaligen Kaufmannspost wird diese Mitteilung Genua im August 1457 erreicht haben. Nun wollte der Zeuge offensichtlich den Eindruck erwecken, daß Gattilusos Angriff lange im voraus geplant war. Seine Aussage erhebt aber die Frage, warum die Genuesen Sturmys Schiffe nicht gleich gekapert haben, wenn sie ohnehin die Absicht hatten, seine Handelsreise zu vereiteln. Der Grund liegt sicherlich darin, daß sie im Herbst 1457 gar keinen Grund zu einem Angriff hatten. Die Lage änderte sich aber entscheidend im Winter 1457/8, als sich Stormy in Chios aufhielt. Die Waren, die Heytone im Kronratsprozeß als geraubt meldete, waren schließlich genau diejenigen, die die Genuesen gewöhnlich nach Southampton einführten. Stormy war also dabei, die genuesischen Englandfahrer zu ersetzen. Dies konnte man in Genua nicht dulden.

Die Affäre Stormy beeinträchtigte den genuesischen Tuchexport gewaltig. Die Englandfahrer wurden vom Sommer 1458 bis April 1459 inhaftiert und ihre Waren beschlagnahmt.¹⁸ Der Prozeß vor dem englischen Kronrat ging zuungunsten der genuesischen Englandfahrer aus, die zur Zahlung einer Entschädigung in Höhe von £6000 verurteilt wurden.¹⁹ Die finanzielle Belastung war aber weitaus höher.²⁰ Die für

¹⁸ Die Beschlagnahme aller Waren der genuesischen Englandfahrer wurde am 23.8.1458 angeordnet: CPR 1452-61, S. 444. Vgl. auch CCR 1454-61, S. 331-3 (19.1.1459). Freilassung der Genuesen: HEERS, *Les Génois en Angleterre*, S. 813.

¹⁹ CPR 1452-61, S. 517 (25.7.1459). Vgl. PRO, E159/234 RP m 37, E159/235 RM m 88, E159/239 RM m 23, C1/33/11 (1465/7)

die Rückzahlung eingeführten außerordentlichen Abgaben auf alle Güter im Englandhandel²¹ lähmten den genuesischen Warenverkehr. Erst 1466 konnten die Schulden beglichen werden, und es dauerte bis 1470, bevor die finanziellen Folgen der Affäre Sturmy vollständig beseitigt worden waren.²²

Gegen Ende d.J. 1459 schien immerhin die akute Phase der Krise vorbei zu sein. Fünf genuesische Schiffe wagten die Fahrt nach England im November 1459 und kehrten im Laufe des folgenden Jahres zurück.²³ Die Vereinbarung eines vierjährigen anglo-genuesischen Waffenstillstands am 12.2.1460²⁴ deutete ebenfalls in diese Richtung. So wird die Erholung der genuesischen Tuchexporte über Southampton i.J. 1459/60 verständlich.

Die Entspannung erwies sich jedoch als trügerisch, denn im Herbst 1460 begann eine Gruppe um John Payne,²⁵ die Italiener in Southampton zu verfolgen. Bis dahin hatten dort Bürgermeister amtiert, die den Italienern mehr als gewogen waren.²⁶ Die pro-italienische Oligarchie konnte sich festsetzen, weil es üblich war, daß der ausscheidende Bürgermeister zwei Kandidaten vorschlug, von denen die Bürgerversammlung einen zum Nachfolger wählte. Bei der Wahl am 29.9.1460 zwang allerdings eine von Paynes Angehörigen geführte Meute die Versammlung mit Waffengewalt, einen ihnen genehmen

²⁰ Das *Liber partimentorum* (SA Genua) verzeichnet Auslagen in Höhe von £10.970, die sich aus Entschädigung (£6000), Prozeßkosten (£1074) und Zinsen zusammensetzen: ebenda, S. 815. Die Genuesen liehen sich das Geld von Londoner Kaufleuten zu einem Zinssatz von ca. 15%: ebenda, S. 816f. Waren wurden auch auf Kredit erworben und sofort verkauft, um Bargeld für die erforderlichen Zahlungen zu beschaffen. Die Zinsen (wiederum ca. 15% p.a.) für diese Darlehen waren im überhöhten Kaufpreis versteckt: ebenda, S. 817. Der Brügger Magistrat hatte sich schon früher dieser Art der Bargeldbeschaffung wiederholt bedient: z.B. StA Brügge, Stadsrekening 1421/2, f. 95^{rv}, 98^{rv}. Die genuesischen Englandfahrer wußten davon, weil u.a. die Handelshäuser Spinola, Lomellini und Cattaneo bei diesen aus der Brügger Perspektive verlustreichen Geschäfte als Verkäufer fungiert hatten.

²¹ HEERS, *Les Génois en Angleterre*, S. 821 und 827.

²² Ebenda, S. 823.

²³ Ebenda, S. 813f.

²⁴ Foedera (O) 11, S. 441-3.

²⁵ Zu Payne: Alwyn A. RUDDOCK, *John Payne's Persecution of Foreigners in the Town Court of Southampton in the Fifteenth Century. A Study in Municipal Misrule*, in: *Papers and Proceedings of the Hampshire Field Club and Archaeological Society* 16, 1944/7, S. 23-37, und dies., *Italian Merchants*, S. 169-86.

²⁶ Die Italiener profitierten davon, weil die allermeisten Handelsklagen vor dem Bürgermeistergericht verhandelt wurden.

Kandidaten zu wählen. Die Macht der anti-italienischen Partei konnte erst am 13.5.1463 gebrochen werden, als Edward IV. John Payne seines Amtes enthob. Die Übergriffe dieser Partei lösten zahlreiche Proteste der italienischen Kaufleute aus, was das niedrige Niveau der genuesischen Tuchausfuhren über Southampton in den frühen 1460er Jahren erklärt.

Hinzu kam ein weiterer Faktor. Infolge der Eroberung von Phokaia hatte die *Maona di Scio* zwar von ihren Lagerbeständen leben müssen,²⁷ aber zumindest war ihr Weltmonopol nicht gefährdet. Dies änderte sich schlagartig i.J. 1460, als Alaunvorkommen in Tolfa unweit von Civitavecchia im Kirchenstaat entdeckt wurden.²⁸ Der Papst sicherte sich unverzüglich die volle Verfügungsgewalt über Tolfa und schloß am 6.7.1462 einen Vertrag mit den drei Gesellschaftern der *Societas Aluminum*. Sie verpflichteten sich, Alaun zu vereinbarten Preisen an die Apostolische Kammer zu liefern, die sich um den Vertrieb des Alauns auf dem Landweg kümmerte, der *Societas Aluminum* aber den freien Export auf dem Seeweg einräumte.²⁹ Verkäufe an genuesische Kaufleute sind aus der dreijährigen Laufzeit dieses ersten Vertrags (1.11.1462-1.11.1465) belegt, aber die Medici nahmen die führende Stellung ein: Von 125.185 *cantares* Alaun, die bis zum 1.4.1466 gewonnen wurden, kauften die Medici 91.270 (72,91%).³⁰ Obwohl der ursprüngliche Vertrag mit der *Societas Aluminum* am 20.3.1465 um neun Jahre verlängert wurde, machte der Eintritt der Medici Bank als Gesellschafterin am 1.4.1466 ein neues Abkommen erforderlich. Dabei erwarb sie eine weitreichende Kontrolle über den Vertrieb des Alauns in aller Welt.³¹ Am 11.6.1470 konnte die römische Filiale der Medici Bank einen Vertrag mit dem König von Neapel-Aragon abschließen, durch den ein Kartell zum Abbau und Vertrieb des Alauns in Tolfa sowie in Ischia in den neapolitanischen Hoheitsgebieten ins Leben gerufen wurde.³²

Der genuesische Tuchexport mußte unter diesen Entwicklungen leiden, zumal der Englandhandel auf dem Tausch von Beiz- und

²⁷ I.J. 1462 eroberten die Türken Mytilini: ARGENTI, Chios, Bd. 1, S. 212.

²⁸ Hierzu grundlegend: DELUMEAU, L'alun de Rome.

²⁹ Der Vertrag ist nicht überliefert, aber inhaltlich hinlänglich bekannt: ebenda, S. 79-82. Vgl. DE ROOVER, Medici Bank, S. 153.

³⁰ DELUMEAU, L'alun de Rome, S. 83. Die Medici hatten dem Papst das Geld geliehen, mit dem er Tolfa erwarb.

³¹ Ebenda, S. 82-4.

³² Ebenda, S. 24.

Färbemitteln gegen englische Textilerzeugnisse basierte. Der Abfall der Lakenausfuhren über Southampton in den 1460er Jahren ist sicherlich darauf zurückzuführen, daß die Genuesen nicht mehr die einzigen Alaunlieferanten der südwestenglischen Tuchreviere waren.³³

Allerdings war das Monopol der Medici nur bis 1470 effektiv. Sie hatten den Bogen durch zu hohe Produktion und überhöhte Preise überspannt.³⁴ Nach 1470 waren die Preise rückläufig, und die Medici waren froh, den Beizstoff überhaupt absetzen zu können. So verkauften sie immer mehr Alaun an die Genuesen, die sich die Notlage der Medici zunutze machten und sie schließlich verdrängten.³⁵ Am 7.6.1473 gab Karl der Kühne die Einfuhr des Alauns frei, sofern er nicht aus türkischen Bergwerken stammte.³⁶ Das Monopol der Medici wurde durch den Abschluß eines Vertrags zwischen dem Heiligen Stuhl und den Pazzi im Juni 1476 beseitigt.³⁷

So konnten sich die genuesischen Tuchexporte nach und nach erholen, die nur i.J. 1471/2 über Southampton liefen, danach aber über London (Tabelle 22). Die Ausländer waren nämlich in Verdacht geraten, Scharlachtücher, die einem erheblich höheren Zolltarif unterworfen waren, in der Hauptstadt zusammen mit anderen Laken verpacken und sie dann über Land nach Southampton oder einem anderen Hafen transportieren zu lassen, von wo aus sie exportiert wurden. Weil dabei verschwiegen wurde, daß die Ballen Scharlachtücher enthielten – und somit Zollbetrug begangen wurde –, schrieb das Statut 12 Edw. IV, St. 1, c. 3 vor,³⁸ daß ab 1.5.1473 Tücher über die Stadt verzollt werden mußten, wo sie verpackt worden waren. Die Folge war, wie die Londoner Akten zeigen, daß die Genuesen zahlrei-

³³ Es ist jedoch zu erwähnen, daß sich Edward IV. i.J. 1466/7 entgegen den päpstlichen Wünschen weigerte, sich vertraglich zu verpflichten, nur Alaun aus Tolfa in England zu dulden: ebenda, S. 45f.

³⁴ Sättigung des Marktes: DE ROOVER, *Medici Bank*, S. 159ff.; DELUMEAU, *L'alun de Rome*, S. 87. Beschwerden der burgundischen Tuchproduzenten über die überhöhten Preise des Alauns von Tolfa (1473): ebenda, S. 35.

³⁵ Ebenda, S. 92-5. Außerdem lösten die Medici selbst den Vertrag mit Neapel i.J. 1471: DE ROOVER, *Medici Bank*, S. 156.

³⁶ Ebenda, S. 158; DELUMEAU, *L'alun de Rome*, S. 35.

³⁷ Ebenda, S. 88f.

³⁸ SR 2, S. 435. Vgl. RP 6, S. 155.

che Laken in der Hauptstadt verzollten, die dann mit Leichtern nach Southampton zur Ausfuhr gebracht wurden.³⁹

II.8.3.1: ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN DIE OSTSEEREGION IN PHASE VI

Die englischen Tuchexporte ins Baltikum gingen um 61,15% zurück (V: Ø 5789; VI: Ø 2249).⁴⁰ Dies ist auf den Zusammenbruch des Huller und Lynner Preußenhandels (V: Ø 4889; VI: Ø 1655) zurückzuführen.

Als Reaktion auf die Kaperung der hansischen Baienflotte am 23.5.1449 ließ der Hochmeister alle Engländer in Preußen inhaftieren und ihre Handelswaren beschlagnahmen.⁴¹ Sie blieben bis zum Abschluß des Vorvertrags von Utrecht (12.6.1451) in Haft.⁴² Dies hatte jedoch keine erkennbaren Auswirkungen auf den englischen Tuchexport nach Preußen, da man sich mit Geleitbriefen Unannehmlichkeiten ersparen konnte.⁴³ Das bis zum 29.9.1451 befri-

³⁹ Erwähnenswert ist auch, daß John Paynes Sohn am 29.9.1472 in Southampton zum Bürgermeister gewählt wurde und die Verfolgung der Italiener fortsetzte: RUDDOCK, Italian Merchants, S. 181.

⁴⁰ In Boston und Yarmouth blieb der einheimische Tuchexport gering. Die Lübecker Bergenfahrer konnten ihr Monopol im Bergenhandel verteidigen: HR 2.3.535, S. 405.

⁴¹ HR 2.3.536, S. 405f. (18.7.1449). Vgl. HR 2.3.557, S. 421 (4.10.1449) und GStA, HA XX Urkk. Schbl. 83, Nr. 37. Regest: JOACHIM-HUBATSCH Bd. 2/2, Nr. 2809 mit falschem Datum: richtig ist 1449, nicht 1450.

⁴² In einem Brief an Heinrich VI. vom 12.10.1449 betonte der Hochmeister seine Bereitschaft, die Engländer unter der Bedingung freizulassen, daß die preußischen Kaufleute, die bei der Kaperung der Baienflotte Verluste erlitten hatten, wieder in den Besitz ihres Eigentums gelangten: HR 2.3.571, S. 435. Am 2.11.1449 kamen Vertreter Englands, des Hochmeisters und der Hansestädte in Brügge auf englischem Vorschlag hin überein, eine Tagfahrt in Utrecht im Juni 1450 abzuhalten und die Personen-, Schiffs- und Güterarreste auf beiden Seiten aufzuheben, sobald die Verhandlungsrunde von allen angenommen worden war: HR 2.3.563, S. 425-7. Diese Gespräche wurden jedoch abgebrochen, als Lübecker Bergenfahrer im Juli 1450 ein Schiff kaperten, in dem englische Gesandte nach Preußen reisten. Infolgedessen blieben die Engländer in Danzig in Haft: GStA OBA 10503; Regest: JOACHIM-HUBATSCH Bd. 1/2, Nr. 10503. Freilassung der Fernkaufleute und Freigabe ihrer Schiffe und Waren im Rahmen des Utrechter Vorvertrags: HR 2.3.712 § 8, S. 565.

⁴³ Z.B. der Londoner Stephan Berry am 16.10.1450: GStA OF 17, S. 564 (Regest: JOACHIM-HUBATSCH Bd. 1/2, Nr. 10406); und Robert Parker: HUB 8.46, S. 32f. (vgl. dazu HUB 8.123, S. 94 vom 24.2.1452). Parker war offenbar ein englischer Lieger in Danzig, ebenso wie die Faktoren des Bristoler Kaufmanns William Canynys, William Yakes/Jakis (HUB 8.122, S. 93f.) und John Fraunceys (Foedera (H) 5/2, S. 8: 20.3.1449). Daß der Hochmeister seine nach Utrecht im Mai und Juni 1451 entsandten Diplomaten ermächtigte, Geleitbriefe an englische Kaufleute auszustellen, damit sie Handel mit dem Ordensland treiben konnten, zeigt, daß dieser Schutz zwar nötig, jedoch verhältniss-

stete dänische Geleit für alle englischen Kaufleute, die nach Preußen oder Dänemark fuhren, förderte ebenfalls den Handel.⁴⁴ Am 22.4.1452 untersagten die Lübecker dann aber im Einvernehmen mit König Christian die Ein- und Durchfuhr des englischen Tuches.⁴⁵ Freilich mußte Lübeck das Tuchverbot im Juli 1454 formal widerrufen.⁴⁶ Es behinderte also nur i.J. 30 Heinrich VI. (1451/2) den einheimischen Tuchexport nach Preußen.

Tabelle 23: Einheimische Tuchexporte in die Ostseeregion in Phase VI

Jahr	Boston	Hull	Lynn	Yarmouth	Summe
27H6 1448/9	102	925	235	72	1334
28H6 1449/0	465	2447	1188	374	4474
29H6 1450/1	498	2608	579	1026	4711
30H6 1451/2	240	1243	853	485	2821
31H6 1452/3	53	2545	724	629	3951
32H6 1453/4	317	1516	264	319	2416
33H6 1454/5	207	2766	962	901	4836
34H6 1455/6	91	2162	247	651	3151
35H6 1456/7	185	1930	344	547	3006
36H6 1457/8	5	1758	435	281	2479
37H6 1458/9	./.	1129	146	304	1579 Bn
38H6 1459/0	55	722	235	266	1278
39H6 1460/1	188	629	330	./.	1147 Yth
1E4 1461/2	135	2065	180	474	2854
2E4 1462/3	189	1616	297	153	2255
3E4 1463/4	278	928	561	269	2036
4E4 1464/5	54	730	124	276	1184
5E4 1465/6	387	125	277	145	934
6E4 1466/7	185	326	217	266	994
7E4 1467/8	576	1449	911	300	3236
8E4 1468/9	497	738	63	229	1527
9E4 1469/0	623	480	19	324	1446
10E4 1470/1	273	557	58	6	894
11E4 1471/2	372	839	56	217	1484
12E4 1472/3	479	699	92	37	1307
13E4 1473/4	337	699	6	89	1131
Ø (V)	336	3205	1684	565	5789
Ø (VI)	272	1294	362	346	2249

mäßig problemlos zu erhalten war: GStA Hochmeisterregistrator 17, S. 621; Regest: JOACHIM-HUBATSCH Bd. 1/2, Nr. 10660.

⁴⁴ Foedera (H) 5/2, S. 26.

⁴⁵ Lübecks Verbot: LUB 9.86, S. 95; Dänemark: HR 2.4.80, S. 58.

⁴⁶ Preußisch-hamburgischer Druck auf Lübeck: HR 2.4.196 § 32, S. 136f. Einwilligung der Lübecker: HR 2.4.198, S. 138f. Widerruf: HR 2.4.249 § 7, S. 185f.

Dennoch konnten die englischen Preußenfahrer nicht lange vom Scheitern der dänisch-lübeckischen Politik profitieren, weil der Dreizehnjährige Krieg am 4.2.1454 ausbrach.⁴⁷ Die militärische Lage Danzigs, des bedeutendsten Handelspartners der Huller und Lynner, blieb während der ganzen Zeit prekär. Da der Krieg zudem immense Summen verschlang,⁴⁸ ging die Nachfrage in Preußen allgemein zurück, worunter auch der Tuchexport litt. Hatte er bis zum Ausbruch des Dreizehnjährigen Krieges bei Ø 2669 gelegen, so fiel er während der Kriegsjahre (32 Heinrich VI.-5 Edward IV.) auf Ø 1729 zurück.

Nach dem Frieden von Thorn (1466) potenzierten sich die Probleme der englischen Preußenfahrer. Nachdem einige Lynner Kaufleute im Sommer 1467 ohne die erforderliche Lizenz⁴⁹ nach Island gefahren waren und dort zahlreiche Gewalttaten verübt hatten, ließ König Christian in der Pfingstwoche 1468 sechs englische Schiffe aufbringen, die im Sund vor Anker lagen, um den Zoll zu entrichten.⁵⁰ Nun mußten die Lynner den Preußenhandel einstellen, zumal König Christian gerade sie vom Geleit ausschloß, das er allen anderen englischen Kaufleuten nach dem Überfall versprach.⁵¹ Der englische Export erlitt einen weiteren Rückschlag, als die Hansestädte die Einfuhr aller englischen Erzeugnisse nach dem 11.11.1470 verboten.⁵² Dies wurde im Rahmen des Friedens von Utrecht (28.2.1474) widerrufen, der aber dem englischen Preußenhandel ein Ende setzte, zumal die Engländer auf die seit 1380 geforderte rechtliche Gleichstellung mit den hansi-schen Englandfahrern verzichten mußten.

Langfristig ging den Engländern also der preußische Markt verloren. So war die Zeit nach 1454 eine Übergangsphase, in der die Huller und

⁴⁷ WEISE 2.288, S. 114-6.

⁴⁸ Danzigs Kriegsauslagen: WEISE 2.347, S. 207f. *et passim*.

⁴⁹ Edward IV. hatte sich im anglo-dänischen Bündnis vom 3.10.1465 (Foedera (H) 5/2, S. 135) verpflichtet, seinen Untertanen die Handelsfahrt nach Island nur zu erlauben, wenn eine Lizenz vom Vertragspartner vorlag.

⁵⁰ HUB 9.468, S. 326f.

⁵¹ Ebenda. Der König war bemüht, die Geleitbestimmungen des anglo-dänischen Vertrags nicht zu verletzen.

⁵² Verbot: HR 2.6.356 § 61-71, S. 339-41 (24.8.1470). Daß Danzig dazu die Anregung gegeben hatte (HR 2.6.161, S. 123f. vom 6.2.1469), ist ein Indiz für das frostige Geschäftsklima. Die Engländer wußten bereits im Sommer 1469, daß mit einem Tuchverbot zu rechnen war: HR 2.6.184 § 59f., S. 156. Obwohl es nicht überall durchsetzbar war, hielt man sich in Danzig streng daran: HR 2.6.483-5, S. 450-6. Allerdings war Danzig von Anfang an in Sorge, daß sich die Ordensstädte anders verhalten würden: HR 2.6.202, S. 182 (15.7.1469).

Lynner Preußenfahrer nach neuen Absatzmöglichkeiten suchen mußten. Dies war kompliziert, da niemand wußte, ob die Handelshindernisse in Preußen nur vorübergehend waren oder sich als permanent erweisen würden.

Die Lynner fanden offenbar keinen Ersatz für den preußischen Markt. Ihre früher so bedeutenden Tuchexporte nach Preußen (V: Ø 1687) fielen zur Zeit der anglo-preußischen Spannungen (1448/9-1452/3) um die Hälfte (Ø 716). Mit dem Ausbruch des Dreizehnjährigen Krieges halbierten sie sich (Ø 339) erneut, um dann aber zwischen dem Frieden von Thorn (1466) und dem Sund-Zwischenfall (1468) auf Ø 564 zu steigen. Die Entschlossenheit der dänischen Krone, sich an allen Linnern für die Gewalttaten in Island zu rächen, bewog die Kaufleute der Stadt offenbar dazu, den Tuchexport nahezu vollständig einzustellen (1468/9-1473/4: Ø 49).

Ganz anders entwickelte sich der einheimische Tuchexport über Hull, der nicht mit der Lage in Preußen zusammenhing.⁵³ Die traditionell weitverzweigten Handelskontakte dieser Stadt erleichterten die Suche nach neuen Absatzmöglichkeiten. Hull war seit jeher einer der wichtigsten Wollausfuhrhäfen Englands und spielte eine bedeutende Rolle beim Import des Gascogneser Weins.⁵⁴ Jeden Herbst segelten Flotten von Hull nach Calais und Bordeaux. Auch wenn Getreide bislang die übliche Hinfracht der Weinflotte gebildet hatte,⁵⁵ lag der Gedanke nahe, die Textilien, die man nun nur mit großer Mühe in Preußen absetzen konnte, entlang einer der traditionellen Huller Handelsrouten zu exportieren. Hatte man sich einmal vom herkömmlichen preußischen Markt gelöst und sich auf das Wagnis eingelassen, Tuch nach Bordeaux und Calais zu exportieren, so empfahlen sich andere, den Hullern bislang fremde Fahrtziele: die Brabanter Messen, Spanien und sogar Island.⁵⁶

⁵³ Legt man diesen zeitlichen Raster der Analyse der Huller Tuchexportziffern zugrunde, so erkennt man dies: Vorkriegsjahre (1448/9-1452/3): Ø 1954; Kriegsjahre (1453/4-1465/6): Ø 1391; Thorer Frieden bis Sund-Zwischenfall (1466/7-1467/8): Ø 888; und danach (1468/9-1473/4): Ø 669.

⁵⁴ Über die Huller Wollexporte s. K.J. ALLISON, *Medieval Hull*, in: ders., Hg., *A History of the County of York. East Riding Bd. 1: The City of Kingston upon Hull = VCH o.N.*, London 1969, S. 64 und 69. Wollexportziffern: CARUS-WILSON und COLEMAN. Weinhandel: Howard L. GRAY, *Tables of Enrolled Customs and Subsidy Accounts*, in: POWER und POSTAN, *English Trade in the Fifteenth Century*, S. 341f. und 347f.

⁵⁵ Dazu vgl. JENKS, *English Grain Trade*, S. 521.

⁵⁶ Eleanora CARUS-WILSON, *The Iceland Venture*, in: dies., *Medieval Merchant Venturers*, S. 98-142.

Die Zollakten⁵⁷ zeigen, daß es zunächst zu keiner grundsätzlichen Neuorientierung des Huller Tuchexports kam. Vielmehr gewinnt man den Eindruck, daß vielversprechende, sich jedoch letztlich als perspektivlos erweisende Absatzmärkte nacheinander anvisiert und wieder aufgegeben wurden. So spielte z.B. der Tuchexport nach Island nur in den Jahren 1459/60 und 1460/1 eine Rolle.⁵⁸ Bordeaux und die nördlichen Teile der iberischen Halbinsel waren Fahrtziel zahlreicher Huller Tuchexporteure in den Jahren 1464/5 und 1471/2.⁵⁹ Gelegentlich schickten sie auch Tuch nach Calais.⁶⁰

Alle Versuche, den preußischen Markt zu ersetzen, blieben also in Ansätzen stecken. Die englischen Preußenfahrer zögerten, auf das zu Beginn des 15. Jahrhunderts aufgebaute Einfuhr- und Vertriebsmonopol für englisches Tuch endgültig zu verzichten, solange auch nur die geringste Chance bestand, die Handelsbeziehungen zu Preußen wiederherzustellen. Sobald sich die Aussichten auch nur geringfügig besserten, beeilten sie sich, wieder Laken dorthin zu schicken. Im ersten Jahr nach dem Frieden von Thorn (6 Edward IV.: 1466/7) machten die Tuchausfuhren nach Preußen 50,31% aller einheimischen Tuchexporte über Hull aus. Selbst nach Inkrafttreten des hansischen Einfuhrverbots für englische

⁵⁷ Wendy CHILDS, Hg., *The Customs Accounts of Hull, 1453-1490* = *Yorkshire Archaeological Society Record Series 144*, Leeds 1986. Die Fahrtziel eines Schiffes geht aus der Rückfracht hervor. Dies ist im Falle der Island- und Bordeauxfahrt eindeutig (Rückfracht: Stockfisch bzw. Wein). Von Spanien zurückkehrende Schiffe hatten in der Regel 'Obst' (= Südfrüchte) und Eisen an Bord. Preußenhandel ist durch die Einfuhren von Holzprodukten, Osemund, Pech, Teer, Pelze usw. zu erkennen.

⁵⁸ Die *Mary de Hull* und *Albalow de Hull* legten in Hull am 27.2.1460 ab und kehrten am 7./10.8.1460 mit Stockfisch zurück: CHILDS, *Customs Accounts*, S. 20f. und 26. Es ist anzunehmen, daß die anderen Schiffe, die Hull am selben Tag verließen, ebenfalls nach Island fuhren. Für den Islandhandel im folgenden Jahr (*Mare de Hull* und *Trenete de Hull*: Abfahrt am 28.6.1461; Rückkehr am 1. bzw. 17.9.1461) s. ebenda, S. 32-8. Nach 1460/1 setzte sich der Huller Islandhandel fort, aber ohne Tuch als Hinfahrt: ebenda, S. XX.

⁵⁹ I.J. 1464/5 exportierten Engländer 667 Laken über Hull nach Bordeaux und Spanien, was 91,37% aller einheimischen Tuchexporte über den Zollbezirk in diesem Jahr entsprach. I.J. 1471/2 waren es 362 (43,15%). Obwohl keine Zollakte aus 7 Edward IV. (1467/8) überliefert ist, geben die hohen Weinimporte (ebenda, S. 226) Anlaß zur Vermutung, daß der Tuchexport nach Bordeaux auch in diesem Jahr eine bedeutende Rolle spielte.

⁶⁰ So i.J. 1466/7: 32 Tücher (9,82% der einheimischen Exporte) und 1471/2: 3 (0,36%). Wolle mußte gemäß 3 Edw. IV, St. 1, c. 1 (1463) nach Calais verschifft werden: SR 2, S. 392-5 (vgl. RP 5, S. 503f., Nr. 18).

Waren zum 11.11.1470 wagte man es, Tuch dorthin zu schicken.⁶¹ Im nächsten Jahr (1471/2) verbesserten sich die Aussichten für den Preußenhandel, wie aus Danzigs Unmut über die mangelhafte Einhaltung des hansischen Verbots zu erschließen ist.⁶² Die einheimischen Tuchexporte von Hull nach Preußen stiegen auf 382 Stück (45,53%).⁶³

Allerdings erwiesen sich die Schwierigkeiten – besonders nach dem Frieden von Utrecht – als unüberwindbar,⁶⁴ und die Huller Tuchexporteure wandten sich den Brabanter Messen zu. Bis auf das Jahr 11 Edward IV. (1471/2), in dem viel Tuch nach Bordeaux und Preußen exportiert wurde, konnten die Messebesucher den Löwenanteil des einheimischen Tuchexports zwischen 1469/70 und 1472/3 für sich beanspruchen.⁶⁵

Die zunehmende Messeorientierung des einheimischen Tuchexports über Hull schlug sich in den Abrechnungen und Beschlüssen der Mercers von York nieder, aus denen die Yorker Merchant Adventurers hervorgingen.⁶⁶ Es ist bemerkenswert, daß gerade die Yorker Mercers, die in den 1460er Jahren Tuch nach Preußen exportiert hatten, bei der Hinwendung zum kontinentalen Messegeschehen eine führende Rolle spielten. Diese ehemaligen Preußenfahrer charterten die Schiffe, die der Zunftverordnung zufolge sämtliche Yorker Mercers für den Verkehr zwischen Hull und den seeländischen Außenhäfen von

⁶¹ CHILDS, Customs Accounts, S. 148.

⁶² HR 2.6.483, S. 450f. (16.11.1471).

⁶³ CHILDS, Customs Accounts, S. 154f.

⁶⁴ Vgl. die undatierte, jedoch sicherlich aus der Zeit nach dem Utrechter Frieden stammende Beschwerde der Mercers von York über die strenge Anwendung des Gästerechts in Danzig: Maud SELLERS, Hg., *The York Mercers and Merchant Adventurers, 1356-1917* = Publications of the Surtees Society 129, Durham 1918, S. 107-9.

⁶⁵ 17.11.1469-9.8.1470 (CHILDS, Customs Accounts, S. 129-32): 257 Laken (93,63% des einheimischen Tuchexports); 5.2.-29.9.1471 (ebenda, S. 141-3 und 147-9): 108,5 (100%); 6.8.-29.9.1473 (ebenda, S. 179-81): 324 (100%).

⁶⁶ Die Unterlagen der Yorker Mercers bestätigen die Schlüsse, die aus den Huller Zollakten gezogen wurden: Der Huller Messehandel setzte um 1470 ein. Es fehlt jegliche Erwähnung, geschweige denn Regelung des Messehandels der Zunftmitglieder bis 1472: SELLERS, *York Mercers*, S. 65. Dies ist offenbar nicht überlieferungsbedingt. Gleiches gilt für die andere prominente Gruppe der nördlichen Merchant Adventurers. Die ersten Statuten der "Fellowship of Merchants" aus Newcastle datieren vom 23.3.1480: Frederick W. DENDY, Hg., *Extracts from the Records of the Merchant Adventurers of Newcastle-upon-Tyne*, 2 Bde. = Publications of the Surtees Society 93 und 101, Durham 1895-9, Bd. 1, S. 1-6.

Antwerpen und Bergen op Zoom benutzen mußten.⁶⁷ Darüber hinaus waren sie maßgeblich an der Regelung des Messehandels beteiligt,⁶⁸ der bis 1478 für die Yorker Mercers so wichtig geworden war, daß sie – zusammen mit den Kaufleuten aus Hull und dem benachbarten Beverley – erfolgreich bei Edward IV. gegen die Benachteiligung durch den Londoner Mercer John Pickering protestierten, der seine Stellung als Gouverneur der englischen Kaufleute in den Niederlanden dazu mißbrauchte, mit unlauteren Methoden ein Monopol des Messehandels für die Londoner durchzusetzen.⁶⁹

Am Ende der Übergangszeit hatte man festgestellt, daß eine Rückkehr nach Preußen nicht möglich war, und sich nach anfänglichem Zögern dem Messehandel zugewandt. Deshalb fielen die einheimischen Lakenausfuhren über Hull in den Jahren nach dem Sund-Zwischenfall (1468) nicht so stark ab wie in Lynn: Die Huller konnten auf die Messen ausweichen. Bergen op Zoom und Antwerpen waren jedoch kein voller Ersatz für Preußen, denn schließlich hatten die über Hull exportierenden Engländer den preußischen Markt fast konkurrenzlos beherrscht. In Brabant aber hatten sich die Londoner längst festgesetzt und legten den Neuankömmlingen verschiedene Schwierigkeiten in den Weg. Erst nachdem der König i.J. 1478 die Londoner in die Schranken gewiesen hatte, konnte sich der Huller Messehandel frei entwickeln. Allerdings kamen die Tuchexporte we-

⁶⁷ Vgl. die Abrechnungen der Yorker Mercers: SELLERS, York Mercers, S. XXXV und 87. Zwischen dem 25.3.1472 und dem 25.3.1473 charterten ehemalige Preußenfahrer alle fünf Schiffe, die zwischen Seeland und Hull verkehrten: ebenda, S. 68. Die Abrechnung für das Jahr 1475 zeigt zunächst die Intensivierung des Messeverkehrs, denn neben fünf Schiffen fuhren eine Kogge und zehn kleinere Seefahrzeuge (*keles*) nach Seeland hin und zurück, die bis auf acht *keles* allesamt von ehemaligen Preußenfahrern gechartert wurden: ebenda, S. 72f.

⁶⁸ Die Mercers erlaubten z.B. am 3.10.1474 ihren Mitgliedern nur dann den Warentransport von und nach den Niederlanden, wenn sie ihre Fracht bei einem von drei Schiffen aufgaben. Elf der 17 Anwesenden, die diese Entscheidung fällten, waren ehemalige Preußenfahrer und hatten beim Tuchexport nach Preußen eine führende Rolle gespielt. Zwischen 1472 und 1475 erließ die Zunft Vorschriften über die Länge der Tücher, die für den Absatz in Flandern, Brabant und Seeland erworben wurden, und legte die Abgaben fest, die die Zunftbrüder beim Messebesuch zu entrichten hatten. Elf der 16 Mercers, die diese Vorschriften beschlossen, waren ehemalige Preußenfahrer: ebenda, S. 64f.

⁶⁹ Ebenda, S. XXXV-XXXVII und 75-9. Die Auslagen *pro privilegiis nostris habendis in partibus Brabantie, Celandie et Flandrie* sowie *ad communicandum cum mercatoribus de Hull et Beverlaco* finanzierte man aus der Zunftkasse: ebenda, S. 74.

der an das Niveau der Londoner Ausfuhren noch an den Umfang der früheren Huller Exporte nach Preußen heran.⁷⁰

II.8.3.2: MESSEORIENTIERTE ENGLISCHE TUCHEXPORTE IN PHASE VI

Wie Graphik 9 zeigt, verlief der Tuchexport der englischen und Kölner Messebesucher im großen und ganzen parallel. Gegenläufige Entwicklungen sind mit Ausnahme der Jahre 8 bis 11 Edward IV. (1468/9-1471/2) selten. Das Auf und Ab beider Kurven ist offenkundig auf dieselben Ursachen zurückzuführen.

Während der Geltungsdauer des burgundischen Tuchverbots (12.1.1447-15.4.1452) sank der einheimische Export auf die Brabanter Messen von Ø 10.415 (V) auf Ø 7308.⁷¹ Allerdings nahmen die Engländer die burgundische Maßnahme nicht widerspruchslos hin. Nach mehreren vergeblichen Protesten auf Regierungsebene wurde eine Petition auf dem Frühjahrparlament d.J. 1449 eingereicht, die der burgundischen Regierung eine Frist bis zum 29.9.1449 setzte, den Handel mit englischem Tuch freizugeben. Andernfalls sollte der Import burgundischer Waren untersagt werden. Die Krone gab der Bittschrift statt,⁷² offenbar weil sie sie als Druckmittel einsetzen wollte. Am 17.3.1449 instruierte Heinrich VI. nämlich seine Gesandten, unter ausdrücklichem Hinweis auf die parlamentarische Petition den Herzog zum Widerruf des Tuchverbots aufzufordern. Allerdings war sich die Krone bewußt, daß die burgundische Maßnahme eine Repressalie für die Calaiser Stapelverordnungen darstellte und daß allein deshalb keine einseitigen Konzessionen von den Burgundern zu erwarten waren. Folglich wies der König seine Diplomaten an, die Calaiser Frage anzusprechen und dabei anzudeuten, daß ein burgundischer Verzicht auf das Tuchverbot wahrscheinlich mit Zugeständnissen im Hinblick auf die Calaiser Stapelverordnungen belohnt werden würde.⁷³

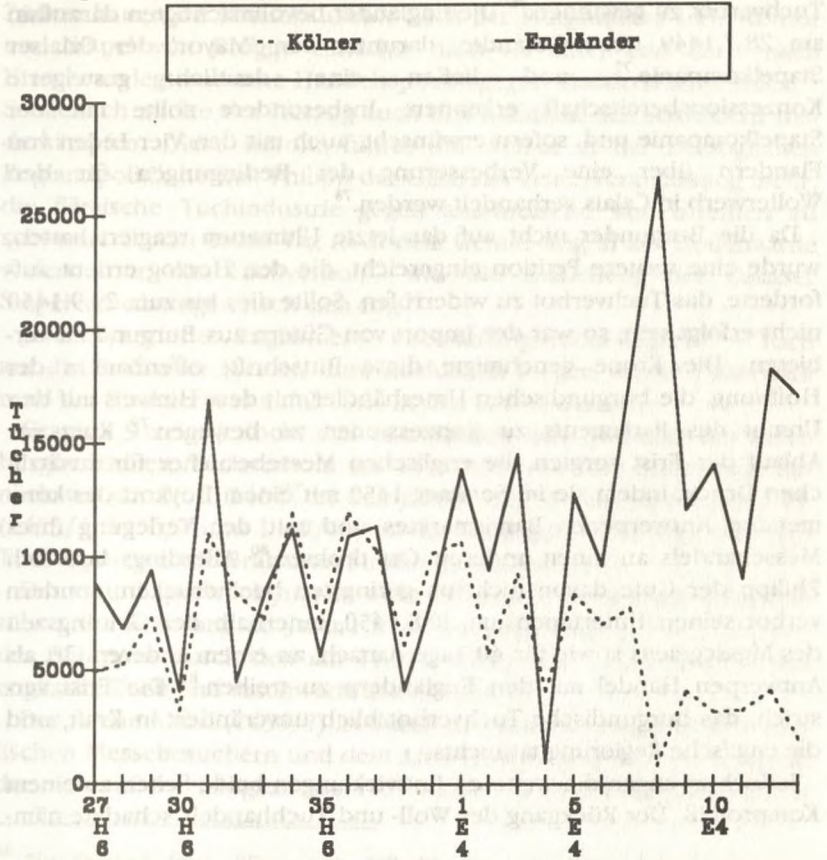
⁷⁰ Darüber s. BARTLETT, *York in the Later Middle Ages*, S. 29-31; E. MILLER, *Medieval York*, in: *A History of Yorkshire: The City of York = VCH o.N.*, London 1961, S. 104; und ALLISON, *Medieval Hull*, S. 66.

⁷¹ Verbot: PIOT, *Inventaire Léau*, Nr. 85, S. 29-31. Durchsetzung: MUNRO, *Wool*, S. 136f. Widerruf: PRIMS, *Geschiedenis van Antwerpen*, Bd. 6/2, S. 158f. und SMIT 2.1382, S. 890.

⁷² Das Parlament tagte mit Unterbrechungen vom 12.2. bis zum 16.7.1449: HBC, S. 569. Petition: RP 5, S. 150f., Nr. 20. *Responsio: le roi le veut*. Statut (27 Hen. VI, St. 1, c. 1): SR 2, S. 345f.

⁷³ PPC 6, S. 69-73.

Graphik 9: Tuchexporte auf die kontinentalen Messen in Phase VI



Diese Rechnung ging aber nicht auf, weil Philipp der Gute selbst die Engländer unter Druck setzte. Gerade zu Beginn der Verhandlungen führte die burgundische Regierung eine Einfuhrabgabe in Höhe von 5% *ad valorem* auf englische Wolle wieder ein.⁷⁴ Nach der Kaperung der Baienflotte am 23.5.1449 ordnete der Herzog die Inhaftierung aller englischen Kaufleute und die Beschlagnahme ihrer Handelswaren

⁷⁴ Aufnahme der anglo-burgundischen Gespräche am 8.5.1449: Foedera (O) 11, S. 220f. Wiedereinführung des Grevelinger Zolls vor dem 16.5.1449: SMIT 2.1340, S. 865. Über die frühere Erhebung dieser Abgabe (1439-40): MUNRO, Wool, S. 120 Anm. 97, und S. 142 Anm. 44; THIELEMANS, Bourgoigne et Angleterre, S. 175-8.

an⁷⁵ und versuchte, den Bremer Hanse tag für ein gemeinsames Tuchverbot zu gewinnen.⁷⁶ Die Engländer bevollmächtigten daraufhin am 28.7.1449 neue Gesandte, darunter den 'Mayor' der Calaiser Stapelkompanie,⁷⁷ und ließen eine deutlich gesteigerte Konzessionsbereitschaft erkennen. Insbesondere sollte mit der Stapelkompanie und, sofern erwünscht, auch mit den Vier Leden von Flandern über eine Verbesserung der Bedingungen für den Wollerwerb in Calais verhandelt werden.⁷⁸

Da die Burgunder nicht auf das letzte Ultimatum reagiert hatten, wurde eine weitere Petition eingereicht, die den Herzog erneut aufforderte, das Tuchverbot zu widerrufen. Sollte dies bis zum 29.9.1450 nicht erfolgt sein, so war der Import von Gütern aus Burgund zu verbieten. Die Krone genehmigte diese Bittschrift, offenbar in der Hoffnung, die burgundischen Unterhändler mit dem Hinweis auf den Unmut des Parlaments zu Konzessionen zu bewegen.⁷⁹ Kurz vor Ablauf der Frist sorgten die englischen Messebesucher für zusätzlichen Druck, indem sie im Sommer 1450 mit einem Boykott des kommenden Antwerpener Bamismarktes und mit der Verlegung ihres Messehandels an einen anderen Ort drohten.⁸⁰ Allerdings ließ sich Philipp der Gute davon nicht im geringsten beeindrucken, sondern verbot seinen Untertanen am 20.8.1450, innerhalb der Geltungszeit des Messegeleits sowie für 40 Tage danach, an einem anderen Ort als Antwerpen Handel mit den Engländern zu treiben.⁸¹ Die Frist verstrich, das burgundische Tuchverbot blieb unverändert in Kraft, und die englische Regierung tat nichts.

Jedoch zwangen die weiteren Entwicklungen beide Seiten zu einem Kompromiß. Der Rückgang des Woll- und Tuchhandels schadete näm-

⁷⁵ HR 2.3.533, S. 404f. (8.6.1449). Es ist nicht festzustellen, wann die Engländer aus der Haft entlassen wurden. Sicher ist nur, daß sie am 30.7.1449 noch nicht auf freiem Fuß waren: PPC 6, S. 77.

⁷⁶ SMIT 2.1335, S. 875f.

⁷⁷ Foedera (H) 5/2, S. 11.

⁷⁸ PPC 6, S. 76-85 (30.7.1449).

⁷⁹ Das Parlament tagte mit Unterbrechungen vom 6.11.1449 bis zum 8.6.1450: HBC, S. 569. Petition: RP 5, S. 201f., Nr. 57. Statut (28 Hen. VI, St. 1, c. 1): SR 2, S. 353f.

⁸⁰ PRIMS, Geschiedenis van Antwerpen, Bd. 6/2, S. 157. Die Datierung dieser Drohung auf Oktober 1449 durch MUNRO, Wool, S. 145, ist falsch.

⁸¹ PRIMS, Geschiedenis van Antwerpen, Bd. 6/2, S. 157f.

lich beiden Regierungen, zumal sie Einkommensausfälle erlitten.⁸² Zudem hatten die Hansekaufleute nach der Pfingstmesse 1451 Kontor und Stapel von Brügge zunächst nach Deventer und dann nach Utrecht verlegt und eine Handelssperre gegen Flandern ausgerufen.⁸³ Schließlich mußte der Herzog auch den Aufstand der Stadt Gent nieder kämpfen. Diese Revolte führte die Wende in der herzoglichen Englandpolitik herbei: Philipp der Gute sah keine Veranlassung mehr, die flämische Tuchindustrie gegen ausländische Konkurrenten zu schützen. Genau einen Tag nach dem Genter Angriff auf Oudenaarde widerrief er das Tuchverbot,⁸⁴ was die Aufhebung der Calaiser Stapelverordnungen nach sich zog.⁸⁵

Jetzt exportierten Engländer – nach anfänglichem Zögern⁸⁶ – Tuch auf die Brabanter Messen. Ihre Ausfuhren stiegen von Ø 7308 während des Tuchverbots auf Ø 9920 in den Jahren danach.

Graphik 9 zeigt jedoch, daß es zwischen dem Widerruf des einen burgundischen Tuchverbots am 15.4.1452 und der Ausrufung des nächsten am 26.10.1464⁸⁷ in den Jahren 32, 35 und 38 Heinrich VI. (1453/4, 1456/7 und 1459/60) zu Rückschlägen beim einheimischen Tuchexport auf die Brabanter Messen gekommen ist.

Der erste Exportrückgang ist wohl auf die Abwertung der burgundischen Goldwährung im Januar 1454 zurückzuführen. Die Ersetzung des *Philippus* durch den um 11,11% leichteren *Lion* verteuerte das englische Tuch und erschwerte seinen Absatz.⁸⁸

Der zweite Abfall (1456/7) ist durch den Konflikt zwischen den englischen Messebesuchern und dem Antwerpener Magistrat zu erklären, der sich auf der Pfingstmesse 1457 entlud, als ein Krappballen beim

⁸² Für England: JENKS, Effizienz, S. 337. Für Burgund: PRIMS, Geschiedenis van Antwerpen, Bd. 6/2, S. 157f.

⁸³ HR 2.3.650 § 2, S. 491f.

⁸⁴ Aufstand: VAUGHAN, Philip the Good, S. 303-33. Widerruf: PRIMS, Geschiedenis van Antwerpen, Bd. 6/2, S. 158f. (15.4.1452).

⁸⁵ RP 5, S. 275-7, Nr. 6, zeigt, daß die Stapelverordnungen im März 1454 nicht mehr in Kraft waren. Wann sie aufgehoben wurden, ist unbekannt.

⁸⁶ Bergen op Zoom sah sich genötigt, den sich in Middelburg aufhaltenden englischen Kaufleuten vor dem Koudemarkt i.J. 1452 mitzuteilen, daß sie keine Beschlagnahmen zu befürchten hätten, wenn sie ihre Laken auf die Messe bringen wollten: SMIT 2.1389, S. 894. Allerdings kam es i.J. 1452/3 immer wieder dazu: SMIT 2.1389, S. 894; 1386, S. 891f.; 1503, S. 956f.

⁸⁷ Druck: GACHARD, Collection de documents inédits, Bd. 2, S. 176-82.

⁸⁸ MUNRO, Wool, S. 149f. Vgl. DESCHAMPS DE PAS, L'histoire monétaire, in: Revue numismatique NS 7, 1862, S. 121f.

Wiegen versehentlich aufgerissen wurde.⁸⁹ Der englische Besitzer ließ sich zu wüsten Beschimpfungen gegen den herzoglichen Waagemeister hinreißen, der Gleiches mit Gleichem vergalt. Noch bevor die Angelegenheit vor dem Magistrat zur Sprache kam, hatten die Engländer offenbar beschlossen, den Zwischenfall als eine *grant iniure et offence faite a la nation totale* auszulegen und als Anlaß für eine Kampagne zu verwenden, ihre rechtliche Stellung in Antwerpen aufzubessern. So drohten sie dem Magistrat mit einem Boykott der Messen, falls ihren Beschwerden nicht abgeholfen würde. Dann eröffneten sie den Antwerpener Unterhändlern, daß sie infolge der Verletzung ihrer Privilegien Verluste von £2000 bis £3000 erlitten hätten. Als Preis für ihre Rückkehr verlangten sie nicht nur eine Entschädigung in dieser Höhe, sondern auch die Abschaffung der überhöhten städtischen und fürstlichen Zollforderungen sowie der widerrechtlichen Akziseerhebung auf Wein und Bier; Genugtuung für die 'Beleidigung' der englischen Nation durch den herzoglichen Waagemeister; und schließlich die Unterbindung der unzulässigen Verhängung von Bußgeldern durch die *doyens de la drapperie*. Schließlich konnte man sich darauf einigen, die Entscheidung über die englischen Klagepunkte einer paritätisch besetzten Schiedskommission zu überlassen. Sollte es ihr nicht gelingen, vor dem 8.4.1458 eine akzeptable Lösung zu finden, so hatte der Herr von Bergen op Zoom einen Schiedsspruch zu fällen. Dies erwies sich als der richtige Weg: Ein für beide Seiten akzeptabler Kompromiß konnte vereinbart werden, und die Engländer kehrten zur Pfingstmesse 1458 nach Antwerpen zurück.⁹⁰

Diese Auseinandersetzung beeinträchtigte jedoch den messeorientierten englischen Tuchexport i.J. 1457/8 nicht, denn schließlich wußten die Engländer, daß die Antwerpener nachgeben mußten. Diese hatten sich bereits bei den Brügger Verhandlungen Sorgen gemacht, daß *lesdits Englois sont demourez sans venir aladite foire, mais que piz est, se mettent en peyne de distraire dudit lieu dAnvers et retaire les aultrez marchans, qui ont accoustume de besoignier avecqz eulx en fait de marchandise, et vuellent quilz viengnent et les suivent en aultrez places a leurs plaisir durant la franchise de ladite foire dAnvers*. Schon – so Antwerpen weiter – seien zahlreiche Engländer und andere Kaufleute nach Bergen op Zoom *en grant preiudice de*

⁸⁹ StA Antwerpen PK 1050, f. 238^r-240^r. Vgl. PRIMs, Geschiedenis van Antwerpen, Bd. 6/2, S. 159-63.

⁹⁰ Übereinkunft: PRIMs, Geschiedenis van Antwerpen, Bd. 6/2, S. 161f.

ladite foire [von Antwerpen] *et de la franchise dicelle* gezogen.⁹¹ Vor diesem Hintergrund gesehen, gewinnt die Bestellung des Herrn von Bergen op Zoom zum endgültigen Schiedsrichter am 27.1.1458 an Signifikanz, da niemand mehr von einer Antwerpener Ablehnung eines Kompromisses profitiert hätte als er. So war bereits Ende Januar 1458 abzusehen, daß es zu einer Einigung kommen würde, die die Engländer zufriedenstellte, und daß sie so zeitig beschlossen werden würde, daß die englischen Messebesucher entsprechend disponieren konnten. Es ist daher kein Zufall, daß der Termin für den Schiedsspruch gerade am Ende des Bergener Ostermarktes und genau vier Wochen vor Beginn der Antwerpener Pfingstmesse lag. So wurde dafür gesorgt, daß möglichst viele englische Messebesucher Kenntnis von der Entscheidung erhielten.

Es ist deshalb nicht überraschend, daß die messeorientierten einheimischen Tuchexporte i.J. 1457/8 fast genau dem Durchschnitt für Phase VI entsprachen, denn in diesem Jahr versäumten die Engländer keine einzige Messe. Der englische Boykott betraf allein die Bavomesse, die zwischen dem 28.8. und dem 25.9.1457 stattfand. Der Abfall der Tuchexporte schlug sich also in der Tuchausfuhrstatistik für das Jahr 1456/7 (35 Heinrich VI.) nieder. Wir müssen ferner davon ausgehen, daß die Unzufriedenheit der Engländer über die Zollerhebung in Antwerpen und vor allem über die Versuche der *doyens de la drapperie*, die Engländer ihrer Rechtsprechung zu unterwerfen, nicht erst auf der Pfingstmesse 1457 entstanden war, sondern schon seit längerem die Bereitschaft der englischen Tuchexporteure zum Messehandel mit Antwerpen spürbar minderte. Auch dies zeigte sich in der Ausfuhrstatistik für das Jahr 35 Heinrich VI.

Der dritte Rückgang der einheimischen Tuchexport auf die Brabanter Messen ist mittelbar auf die Übernahme des Kommandos in Calais durch Warwick i.J. 1456 zurückzuführen. Um sich die Loyalität der Garnison zu sichern, mußte er nicht nur für regelmäßige Soldzahlungen sorgen, sondern auch Beute unter den Soldaten verteilen.⁹² So sah er sich gezwungen, Angriffe auf neutrale Schiffe zu-

⁹¹ StA Antwerpen PK 1050, f. 240^r § 16.

⁹² Besonders in Kriegszeiten betrachteten Soldaten das Beutemachen als legitimen Nebenerwerb: Fritz REDLICH, *The German Military Enterpriser and his Work Force: A Study in European Economic and Social History*, Bd. 1 = VSWG Beiheft 47, Wiesbaden 1964, bes. S. 115ff. und 495ff.; und Philippe CONTAMINE, *La guerre au moyen âge*, Paris 1980, übers. Michael JONES, *War in the Middle Ages*, Oxford 1984.

mindest zu dulden, wenn nicht gar selbst anzuordnen, und gegenüber der Zentralregierung zu rechtfertigen.⁹³

Warwick, der in enger Beziehung zum Hause York stand, bemühte sich um die Loyalität der Calaiser Garnison, weil die englische Exklave eine zentrale Rolle bei den Plänen dieses Hauses spielte, Heinrich VI. zu stürzen. Die Lage spitzte sich zu, als der König den Großen Kronrat zum 24.6.1459 in Coventry einberief, ohne York und seine Anhänger einzuladen.⁹⁴ Dies war ein unmißverständliches Zeichen, daß eine Anklageerhebung, wenn nicht gar militärische Schritte unmittelbar bevorstanden. York und Warwick entschlossen sich deshalb zu einem Präventivangriff, der allerdings am 12.10.1459 bei Ludford Bridge (Shropshire) in einer vernichtenden Niederlage endete. Warwick mußte aus England fliehen und verschanzte sich in Calais, das sich in den nächsten Monaten zum Sitz einer 'Exilregierung' entwickelte. Dagegen war die Krone machtlos, auch wenn sie ihre Feinde des Hochverrats überführte und enteignete und den Handel mit Calais untersagte.⁹⁵

Der Handel zwischen England und den Brabanter Messen wurde immer schwerer. Calais war nunmehr Feindesland. Der burgundische Herzog sympathisierte mit Warwick,⁹⁶ der im Januar 1460 seine Kontrolle über Calais und den Ärmelkanal mit einem kühnen Überfall auf Sandwich festigte, wo die Regierung Schiffe und Soldaten für einen Angriff auf die englische Exklave versammelt hatte. Die Schiffe, die ihm dabei in die Hände fielen, verliehen Warwick eine er-

⁹³ Am 23.7.1458 wurde bekanntlich die zweite Baienflotte gekapert. Die englische Regierung, sicherlich etwas ratlos (HR 2.4.666, S. 473f.), lehnte zunächst jegliche Verantwortung für den Überfall ab, sah dann von einer Bestrafung Warwicks ab und ließ sich verdächtig viel Zeit bei der Freigabe der gekaperten Schiffe: CPR 1452-61, S. 495; HUB 8.769, S. 480. Ihre Tatenlosigkeit ließ den Burgundern, die bei Warwicks Aktion namhafte Verluste erlitten hatten, keine andere Wahl, als sich mit Beschlagnahmen und Repressalien zu entschädigen: SMIT 2.1503, S. 957; und 1505, S. 958. In folgenden Sommer wurde eine spanische Flotte das Opfer Warwicks: GRIFFITHS, Henry VI, S. 809.

⁹⁴ Hierzu: ebenda, S. 817ff.; Charles Ross, Edward IV, London 1974, S. 20ff.; HARRISS, Calais, S. 48ff.; HAWARD, Relations, S. 316ff.; JACOB, Fifteenth Century, S. 515ff.

⁹⁵ Enteignung: RP 5, S. 346-51. Ein Verbot des Handels mit Calais gibt es nicht in den RP. Es wird aber wiederholt in Wollausfuhrlicenzen für Mitglieder der Stapelkompanie beiläufig erwähnt: HAWARD, Relations, S. 316f. und 399 Anm. 75. Vgl. auch die Verlängerung vom 11.12.1459: CPR 1452-61, S. 556.

⁹⁶ GRIFFITHS, Henry VI, S. 846 Anm. 273; THIELEMANS, Bourgogne et Angleterre, S. 367-71.

drückende Übermacht auf hoher See. Hinzu kam, daß die Regierung die Beschlagnahme der venezianischen Galeeren am 20.3.1460 anordnete. Da die *patroni* rechtzeitig gewarnt wurden, konnten sie entkommen, aber sämtliche Venezianer in England wurden inhaftiert und mußten eine Bürgschaft in namhafter Höhe stellen. Schließlich war der anglo-burgundische Handelsvertrag am 1.11.1459 ausgelaufen. Heinrich VI. versuchte zwar, Verhandlungen mit Philipp dem Guten aufzunehmen, aber Warwick, der bereits einen dreimonatigen Waffenstillstand mit dem Herzog von Burgund vereinbart hatte, konnte dies verhindern.

So war der Messehandel i.J. 1459/60 ein Wagnis. Die Rechtsunsicherheit in Burgund, die Gefahren der Überquerung des Kanals und schließlich die Zustände in England selbst rieten vom Fernhandel ab. Es war gar nicht vorauszusehen, ob Heinrich VI. weitere Schiffe beschlagnahmte und andere Kaufleute erpressen würde. Außerdem befürchtete man in den Monaten nach dem Handstreich von Sandwich eine Invasion, von der gerade die Handelsrouten der Messebesucher besonders betroffen sein würden. So ist es nicht verwunderlich, daß die einheimischen Tuchexporteure die weitere Entwicklung abwarten wollten und vorerst vom Messehandel absahen. Erst nachdem das Haus York in der Schlacht von Northampton (10.7.1460) gesiegt und sich die Thronnachfolge gesichert hatte,⁹⁷ setzte die Erholung der einheimischen Tuchexporte auf die Brabanter Messen ein.

Allerdings hatte das energisch durchgesetzte burgundische Tuchverbot vom 26.10.1464 verheerende Folgen.⁹⁸ Obwohl die englischen Messebesucher umgehend nach Utrecht auswichen, fielen ihre Ausfuhren zunächst auf 838 Normtücher (1464/5), und blieben während der Geltungsdauer der burgundischen Maßnahme (1464/5-1466/7) mit Ø 6331 auf niedrigem Niveau (VI: Ø 10.672).

Auch diesmal protestierten die Engländer. Auf dem Parlament wurde im Januar 1465 eine Petition eingereicht, die nach einem Verbot jeglicher Einfuhren aus Burgund (außer Lebensmitteln) rief, solange das Tuchverbot in Kraft blieb.⁹⁹ Edward IV. nahm die Hansekaufleute von der Einfuhrsperre zwar aus, wandte das Statut ansonsten aber streng

⁹⁷ RP 5, S. 375-83 (Oktober 1460).

⁹⁸ Vgl. II.8.1.2. S. a. die Liste der englischen Tücher, die sich am Tag der Ausrufung des Tuchverbots im Besitz von Middelburger Bürgern befanden: SMIT 2.1549, S. 988-94.

⁹⁹ Petition: RP 5, S. 565f., Nr. 53. Sie muß zwischen dem 21. und dem 28.1.1465 eingereicht worden sein: HBC, S. 570.

an.¹⁰⁰ Erneut widerstand die burgundische Regierung dem englischen Druck, und die Verhandlungen, die die Engländer in der Hoffnung aufnahmen, das Tuchverbot auf diplomatischem Wege zu Fall zu bringen, verliefen ergebnislos.¹⁰¹ Wie sich herausstellte, konnte eine Lösung der anglo-burgundischen Differenzen erst nach dem Tode Philipps des Guten erreicht werden.¹⁰² Dann nämlich vereinbarten Karl der Kühne und Edward IV. in rascher Folge eine Bestätigung des Defensivabkommens vom 23.10.1466, ein Ehebündnis und die Verlängerung des Handelsvertrags vom 29.9.1439 um 30 Jahre.

Damit fielen die Handelshindernisse für die englischen Besucher der Brabanter Messen fort, und ihre Tuchausfuhren stiegen von Ø 6331 während des Tuchverbots auf Ø 21.863 in den beiden ersten Jahren danach. Allerdings eröffnete dann das Brügger Kontor infolge des Sund-Zwischenfalls im Herbst 1469 auf eigene Faust den Kaperkrieg gegen England und Frankreich (II.8.1.1). Solange die hansischen Auslieder die englische Schifffahrt gefährdeten,¹⁰³ blieben die englischen Lakenausfuhren auf die Brabanter Messen auf niedrigerem Niveau (Ø 11.732).

Im Jahre 1472/3 setzte der einheimische Tuchexport zu einem Höhenflug an, der mit kurzen Unterbrechungen bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts dauerte. Daß diese Expansion maßgeblich von den Merchant Adventurers getragen wurde, gilt als gesichertes Handbuchwissen.¹⁰⁴ Einigkeit herrscht ebenfalls darüber, daß diese Kaufmannsorganisation aus den Londoner Mercers hervorgegangen ist. Weil man aber seit Schanz die wirtschaftliche Seite der Entstehung der Merchant Adventurers vernachlässigt hat,¹⁰⁵ wurde die Frühphase

¹⁰⁰ Statut: 4 Edw. IV, St. 1, c. 5: SR 2, S. 411-3. Durchsetzung: CPR 1461-7, S. 517f., und MUNRO, Wool, S. 166 mit Anm. 37.

¹⁰¹ Ebenda, S. 167f.

¹⁰² Ohne dies abzuwarten, besuchten englische Kaufleute den Bergener Ostermarkt: SMIT 2.1562, S. 1006f.

¹⁰³ Die Engländer entschieden den Seekrieg im Sommer 1472 zu ihren Gunsten: HUB 10, S. 83 Anm. 1; HIRSCH, Casper Weinrichs Chronik, S. 731ff.; HR 2.6.522-60, S. 482-525.

¹⁰⁴ J.L. BOLTON, The Medieval English Economy 1150-1500, London 1980, S. 306, 317; M. Michael POSTAN, The Trade of Medieval Europe, in: ders. und Edward MILLER, Hgg., The Cambridge Economic History of Europe, Bd. 2: Trade and Industry in the Middle Ages, Cambridge² 1987, S. 269, 300.

¹⁰⁵ Hierzu s. Eleanora M. CARUS-WILSON, The Origins and Early Development of the Merchant Adventurers' Organization in London, in: dies., Medieval Merchant Venturers, S. 143-82; zur älteren Literatur, S. 145-8. Vgl. auch Ernst PRITZ, Steigende

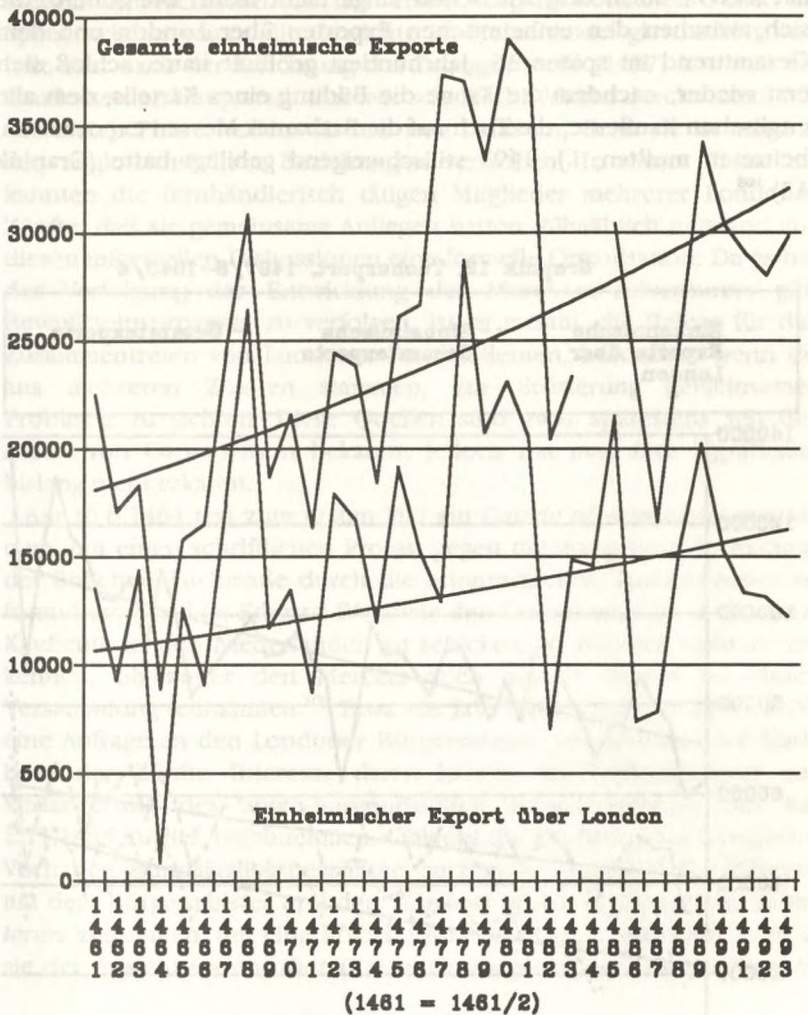
der Geschichte dieser Kaufmannsvereinigung vereinfacht dargestellt und somit verfälscht. Insbesondere hat man nicht gebührend gewürdigt, wie sehr die Entstehung der Merchant Adventurers durch die Englandpolitik der osthansischen Städte in den 1460er und 1470er Jahren bedingt war.

Die Merchant Adventurers befaßten sich hauptsächlich mit dem Messehandel, insbesondere mit dem Export des englischen Tuches auf die Brabanter Messen. Die Entstehung dieser Kaufmannsorganisation ist jedoch gerade nicht dadurch zu erklären, daß eine wirtschaftlich dominante Gruppe – etwa die Londoner Mercers oder gar die Tuchexporteure der Hauptstadt – ihre Konkurrenten unterjochte, um ein umfassendes Monopol aufzubauen. Wenn dem so wäre, würde man erwarten, daß zur Zeit der Entstehung der Merchant Adventurers, die ja aus den Mercers und anderen Londoner Zünften hervorgingen, die einheimischen Tuchexporte über London überdurchschnittlich ansteigen würden. Gerade das Gegenteil ist jedoch der Fall. London setzte sich zwar im späten 15. Jahrhundert als Zentrum des Tuchexports durch und konnte seinen Anteil von ca. 50% der Ausfuhren i.J. 1461/2 auf mehr als 70% i.J. 1493/4¹⁰⁶ erhöhen, aber die Aufschlüsselung der Londoner Tuchexporte in Graphik 10 zeigt, daß nur die Summe der Ausfuhren aller drei Gruppen über London genau der Gesamtentwicklung entspricht. Die einheimischen Exporte über die Hauptstadt, also ausgerechnet diejenigen, die die Kaufleute der werdenden Merchant Adventurers tätigten, koppelten sich von der Gesamtentwicklung ab.

und fallende Tendenzen in Politik und Wirtschaftsleben der Hanse im 16. Jahrhundert, in: HGBll 102, 1984, S. 64-73. Es ist bezeichnend, daß seit 1900 keine Doktorarbeit über die Merchant Adventurers in England angefertigt worden ist.

¹⁰⁶ Die Graphiken 10 und 11 enden mit dem Jahre 1493/4, weil es danach eine Lücke in der Überlieferung der Londoner Abrechnungen in den Enrolled Customs Accounts gibt.

Graphik 11: Einheimische Tuchexporte, 1481/2–1493/4

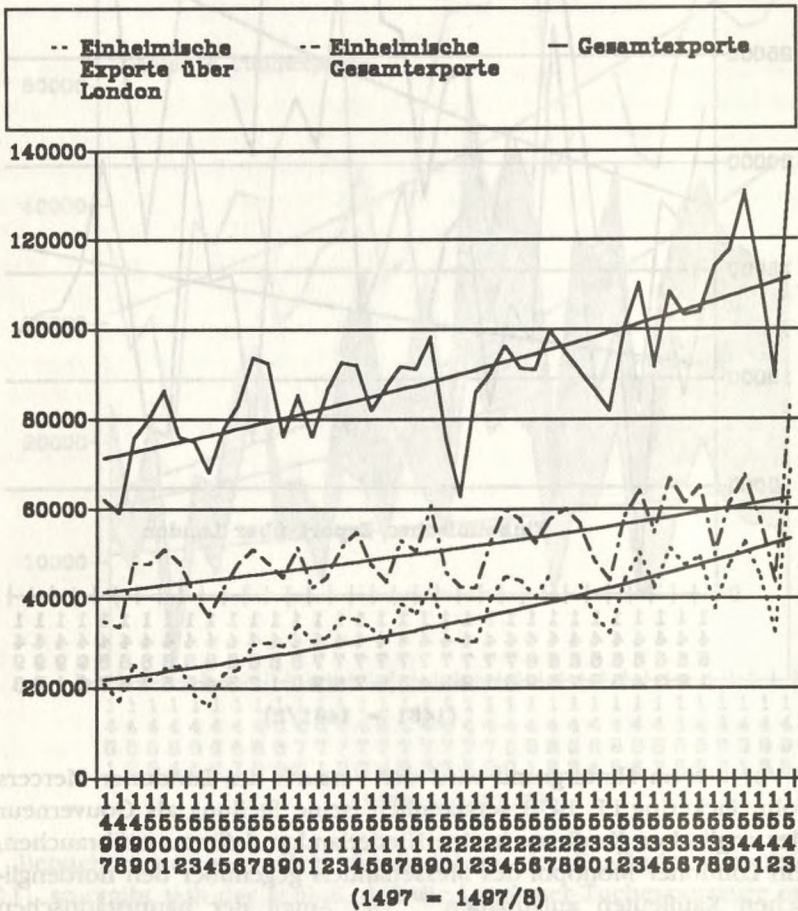


Vor diesem Hintergrund wird der Versuch des Londoner Mercers John Pickering i.J. 1478 verständlich, seine Stellung als Gouverneur der englischen Kaufleute in den Niederlanden dafür zu mißbrauchen, ein Londoner Monopol des Messehandels gegenüber den nordenglischen Kaufleuten aufzubauen.¹⁰⁷ Der Anteil der hauptstädtischen

¹⁰⁷ SELLERS, York Mercers, S. XXXV-XXXVII und 75-9.

Fernhändler am einheimischen Tuchexport war nämlich i.J. 1477/8 mit 34,65% so niedrig wie schon lange nicht mehr. Die Schere, die sich zwischen den einheimischen Exporten über London und dem Gesamttrend im späten 15. Jahrhundert geöffnet hatte, schloß sich erst wieder, nachdem die Krone die Bildung eines Kartells, dem alle englischen Kaufleute, die Tuch auf die Brabanter Messen exportierten, beitreten mußten, i.J. 1497 stillschweigend gebilligt hatte (Graphik 12).¹⁰⁸

Graphik 12: Tuchexport, 1497/8–1543/4



¹⁰⁸ 12 Hen. VII, St. 1, c. 6: SR 2, S. 638f.

Man muß also bei der Entstehung der Merchant Adventurers zwei Phasen unterscheiden. In der ersten, organisatorischen Phase im Spätmittelalter waren die Gewichte im Messehandel gleichmäßig verteilt. Erst nach der Errichtung des Zwangskartells (1497) konnten die Kaufleute der Hauptstadt ihre wirtschaftliche Macht durchsetzen. Mit der ersten Phase wollen wir uns nun befassen, denn sie ist eng mit den anglo-hansischen Beziehungen verwoben. In dieser Phase erkannten die fernhändlerisch tätigen Mitglieder mehrerer Londoner Zünfte, daß sie gemeinsame Anliegen hatten. Allmählich entstand aus diesen informellen Diskussionen eine formelle Organisation. Da es bei der Verfolgung der Entwicklung der Merchant Adventurers gilt, Bewußtseinsprozesse zu verfolgen, ist es ratsam, die Belege für das Zusammentreten von Londoner Fernkaufleuten, besonders wenn sie aus mehreren Zünften stammen, zur Erörterung gemeinsamer Probleme zu sichten. Diese Quellen sind zwar spätestens seit der Arbeit von Carus-Wilson bekannt, jedoch hat man ihre Signifikanz bislang nicht erkannt.

Am 16.8.1464 trat zum ersten Mal ein *Courte of Aveneterers* zusammen, um einen schriftlichen Protest gegen die mangelnde Einhaltung der üblichen Tuchmaße durch die burgundischen Tuchhersteller zu formulieren und an Edward IV. sowie den Gouverneur der englischen Kaufleute in den Niederlanden zu schicken. Es ist aber nicht zu erkennen, ob außer den Mercers auch andere Zünfte an dieser Versammlung teilnahmen.¹⁰⁹ Etwa ein Jahr später richtete Edward IV. eine Anfrage an den Londoner Bürgermeister, ob Vertreter der Stadt bzw. der Zünfte Interesse daran hätten, an Verhandlungen zur Verlängerung des anglo-burgundischen Handelsvertrags, der am 1.11.1465 auslief, teilzunehmen. Obwohl die Kaufleute das königliche Vorhaben grundsätzlich begrüßten, setzten sich Vertreter der Mercers mit dem Bürgermeister und den *Wardens of divers felysbippes aventerers* zusammen, um eine höfliche Ablehnung zu formulieren, zumal sie der Ansicht waren, *that it is not oure parte here in the Citie to*

¹⁰⁹ LYELL und WATNEY, *Acts of Court*, S. 277. Es ist zu betonen, daß das Wort *aventerers* hier lediglich 'Fernhändler' bedeutet. Dieser *Courte of aventerers* bestand ausschließlich aus Mercers. Gleichzeitig waren aber auch in anderen Londoner Zünften lockere Vereinigungen der im Fernhandel tätigen Mitglieder entstanden. Dies zeigen die Konsultation zwischen dem Londoner Bürgermeister und den Meistern von *divers felysbippes aventerers* über die Verlängerung des anglo-burgundischen Handelsvertrags im Oktober 1465: ebenda, S. 279. *felysbippes* muß man im Kontext als Genitiv verstehen.

take uppou us a mater of so grete weyght.¹¹⁰ Schließlich trat ein *Courte of Aventerers* am 3.6.1467, also kurz vor dem Tode Philipps des Guten, zusammen, um auf einen Brief des Gouverneurs der englischen Kaufleute in den Niederlanden, William Caxton, zu antworten, der den Wunsch des Earl of Warwick übermitteln hatte, das Verbot der Einfuhr burgundischer Waren¹¹¹ solange einzuhalten, bis der Herzog sein Tuchverbot widerrief. Die Versammelten erklärten sich dazu bereit.¹¹²

Bis 1467 hatten die Londoner *Aventerers* also noch keine Eigeninitiative entwickelt, um die königliche Politik zu beeinflussen, und hatten sogar das Angebot der Teilnahme an Verhandlungen mit Burgund abgelehnt. Gegenüber fremden Herrschern, wie z.B. dem Herzog von Burgund, ließen sie sich grundsätzlich von dem vom König ernannten Gouverneur der englischen Kaufleute vertreten.

Diese Haltung sollte sich jedoch bald ändern. Ein auf den ersten Blick unscheinbarer Vorfall gibt uns einen Hinweis auf den Anlaß, der diesen Wandel bewirkte. Am 10.8.1468 hielten die Londoner Mercers eine Generalversammlung ab, um sich mit einem Streit zwischen John und Thomas Shelley und William Pratt zu befassen. In der *Halle at sent Thomas*, wo die Mercers gewöhnlich ihre Generalversammlungen abhielten,¹¹³ hatte John Shelley kurz zuvor in Anwesenheit von *divers .. Aventerers, aswell of the Mercery as of other occupacions* William Pratt beschuldigt, das Geld veruntreut zu haben, das er ihm *for the recovery of divers goods taken into Fraunce* gegeben hatte. Die Kontrahenten beschimpften sich, bis schließlich Shelley den Gegner mit einem Dolch am Kopf verletzte. Sein Bruder Thomas wurde auch zur Rechenschaft gezogen, weil er William Pratt tätlich angreifen wollte. Die Generalversammlung ernannte einen zwölköpfigen Ausschluß, der die Beteiligten am 5.9.1468 maßregelte.¹¹⁴

¹¹⁰ Ebenda, S. 279f.

¹¹¹ 4 Edw. IV, St. 1, c. 5: SR 2, S. 411-3. Hintergrund zu Warwicks Bitte: CALMETTE und PERINELLE, Louis XI et l'Angleterre, S. 83ff.

¹¹² LYELL und WATNEY, Acts of Court, S. 284. Zu erwähnen ist jedoch, daß die Mercers bereits am 21.3.1465 einen ähnlichen Beschluß gefaßt hatten, ohne die Einberufung eines *Courte of Aventerers* für erforderlich zu halten: ebenda, S. 280.

¹¹³ LYELL und WATNEY, Acts of Court, S. 85.

¹¹⁴ Ebenda, S. 60f. Man könnte die Datierung dieser Generalversammlung anzweifeln, zumal der Ausschuß *before the vijth daye of September, the vijth yere of Kyng Edwarde the iiijth*, also vor dem 6.9.1467 die Beschuldigten zu richten hatte. Darüber hinaus wurden die Namen der vier amtierenden Wardens der Mercers vor jeder Eintragung in den Acts of Court vermerkt. Einer davon, Hugh Wyche, war vor dem 12.5.1468 gestor-

Nun betont die Literatur¹¹⁵ mit Recht, wie wichtig dieser Vorfall für die Entstehung der Merchant Adventurers ist, zumal er den ersten Beleg für eine Zusammenkunft von Fernhändlern aus mehreren Londoner Zünften darstellt. Allerdings hat man bisher die Signifikanz dieses Vorfalls verkannt, weil die wirtschaftlichen Hintergründe außer acht gelassen wurden. Hier muß man zwei Fragen klären: 1) Was war die Ursache des Streites zwischen Shelley und Pratt? 2) Warum trafen sich überhaupt Fernhändler aus mehreren Londoner Zünften kurz vor dem 10.8.1468?

Die Beschuldigung, die Shelley gegen Pratt erhob, steht höchstwahrscheinlich im Zusammenhang mit der Kaperung der Schiffe von Antonius Petri bzw. Pierson (Middelburg) und Peter Ketman (Seeland) durch französische Auslieger. Diese seeländischen Schiffe, mit denen auch Kölner und Dinanter Kaufleute ihre Waren von der Antwerpener Pfingstmesse i.J. 1465 nach England transportieren wollten, wurden am 14.10.1465 nach Honfleur (Normandie) gebracht.¹¹⁶ Ludwig XI. setzte eine Kommission zur Untersuchung des Vorfalls ein, zu der die Geschädigten aus Dinant und Köln Bevollmächtigte nachweislich entsandten.¹¹⁷ Ich vermute, daß auch John Shelley Güter an Bord der gekaperten Schiffe hatte, zumal Petri und Ketman wiederholt als Auftragschiffer der Mercers fungierten,¹¹⁸ und daß William Pratt sein Vertreter bei der französischen Untersuchungskommission war.¹¹⁹ Die

ben: BEAVEN, Aldermen, Bd. 2, S. 11. Allerdings hat sich der Clerk der Mercers, der die Handschrift der Acts of Court aufgrund von *sondry bokes belongyng to the felyship* im frühen 16. Jahrhundert erstellte, sowohl hinsichtlich der antierenden Wardens geirrt als auch bei der Angabe des Regierungsjahrs verschrieben. Die Versammlung hatte nämlich beschlossen, daß zwei Mercers dem Ausschuß angehören sollten, die gleichzeitig Mitglieder des Stadtrats waren. Nur zwei Personen kommen hierfür in Frage: John Stockton und John Warde. Letzterer wurde erst am 23.7.1468 als Alderman vereidigt: ebenda. Die Versammlung muß also am 10.8.1468 abgehalten worden sein.

¹¹⁵ CARUS-WILSON, Merchant Adventurers' Organization, S. 152.

¹¹⁶ HUB 9.222-6, S. 132-5. Hintergrund: HR 2.5.712 § 17 (7), S. 487; 722, S. 519; 775, S. 559-62.

¹¹⁷ Dinanter: Stanislas BORMANS, Hg., Cartulaire de la commune de Dinant = Documents inédits relatifs à l'histoire de la province de Namur, 8 Bde., Namur 1880-1908, Bd. 2, S. 189 Anm. 2; vgl. HUB 9.226, S. 134f. Kölner: HUB 9.224, S. 134; vgl. HUB 9.222-3, S. 132-4; 225, S. 134.

¹¹⁸ PRO, E122/194/11 m 8 und 10d; E122/194/16 m 5; E122/194/15 m 8; E122/194/19 m 4d und 7.

¹¹⁹ Dieser Verdacht wird durch die Tatsache erhärtet, daß Pratt als *factor et serviens* des Londoner Weinkaufmanns (*vintner*) John Treguran im Sommer 1464 52 Tonnen

Angelegenheit wurde jedoch nicht bereinigt,¹²⁰ denn diese Kaperung und andere Überfälle waren Anlaß dafür, daß das Brügger Kontor im Herbst 1469 den Kaperkrieg auch gegen Frankreich ausrief.¹²¹

Der Streit zwischen den Shelley Brüdern und William Pratt hing also mit großer Wahrscheinlichkeit mit dem Messehandel zusammen, denn die gekaperten seeländischen Schiffe kamen von der Antwerpener Messe. Nun fällt auf, daß John und Thomas Shelley nach Ausweis der Londoner Schuldenverzeichnisse zu den bedeutendsten Lieferanten der hansischen Tuchexporteure zählten, und zumindest John Shelley führte beachtliche Mengen Tuch aus.¹²² William Pratt hingegen ist weder eine wirtschaftliche Verbindung zu den Hansen noch der Tuchexport nachzuweisen, obwohl er unzweifelhaft genug Kapital besaß, um sich am Tuchexport beteiligen zu können. Die verfügbaren Belege lassen vielmehr vermuten, daß Pratt zu den Mercers gehörte, die die Konkurrenz der hansischen, insbesondere der Kölner Londonfahrer befürchten mußten, sehr im Gegensatz zu John und Thomas Shelley, die vom Verkauf von Tuch an die Hansen profitierten.¹²³ Diese unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen berücksichtigte die Generalversammlung der Mercers bei der Ernennung des Ausschusses, der die Beteiligten maßregeln sollte. Genau vier der acht Mitglieder, die dabei neben dem Zunftvorstand, der der Kommission ex officio angehörte, ernannt wurden, sind als Tuchexporteure nachweisbar. Von diesen vier waren wiederum zwei (John Stockton und John Middleton) Lieferanten und Gläubiger der Kölner London-

Wein in Aquitanien kaufte und nach England transportierte: PRO, C76/148 m 5 (21.11.1464).

¹²⁰ Dies geht aus folgenden Briefen hervor: Dinant an Ludwig XI. vom 20.2.1466 (BORMANS, Cartulaire, S. 189 Anm. 2), Köln an den Brügger Kaufmann vom 8.1.1466 (HUB 9.236, S. 140f.) und an Kampen vom 22.1.1466 (HUB 9.239, S. 143f.) sowie Brügger Kontor an Lübeck und Hamburg vom 21.3.1466 (HR 2.5.775, S. 559-62). Nach Frühjahr 1466 verliert sich die Spur des Vorfalls, hauptsächlich weil die Überlieferung der Dinanter Missivbücher abbricht.

¹²¹ OTTO HELD, Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII., in: HGBll Jg. 1912, S. 121-237, 379-427, hier S. 196-210.

¹²² Zwischen dem 8.3. und dem 20.9.1458 liehen die Brüder insgesamt £461 18s 8d an neun Konsortien Kölner Kaufleute. Alle Darlehen waren auf den Brabanter Messen zurückzuzahlen: PRO, E101/697/50; Druck: JENKS, Hanseakten. Über John Shelleys Tuchexport: PRO, E122/161/31.

¹²³ Dem Vermögen nach gehörte Pratt schon i.J. 1461/2 zum obersten Fünftel der Mercers: LYELL und WATSON, Acts of Court, S. 54-8. Zu seiner Einstellung gegenüber der Hanse s. ebenda, S. 92.

fahrer.¹²⁴ Mit anderen Worten: Die Mercers haben versucht, die Interessen der fahrenden und der seßhaften, der hansefreundlichen und der hansefeindlichen Zunftmitglieder durch eine paritätische Besetzung des Ausschusses zu berücksichtigen.

Der Streit zwischen den Shelley Brüdern und Pratt gibt uns auch einen Hinweis auf den Beratungsgegenstand der Versammlung von *divers .. Aventerers, aswell of the Mercery as of oiber occupacions*, die kurz vor dem 10.8.1468 in der St. Thomas-Halle in London zusammengesessen waren. Was wäre natürlicher, als daß dieser private Konflikt, bei dem es letztendlich um den Messehandel ging, auf einer Versammlung von verschiedenen Londoner Fernkaufleuten ausbrach, die sich ebenfalls mit dem Messehandel befaßte? Da die Versammlung in der St. Thomas-Halle unmittelbar nach der Festnahme der hansischen Londonfahrer geschah,¹²⁵ muß man einen Zusammenhang vermuten. Offensichtlich erforderte die neue Lage eine Aussprache der hauptstädtischen Fernkaufleute, die nun große Chancen im Messehandel witterten, um sich über künftige Strategien zu einigen. Schließlich waren die Güter aller hansischen Englandfahrer zu diesem Zeitpunkt immer noch sequestriert, und die Antwerpener Bavomesse stand unmittelbar bevor (28.8.1468). Bei den Diskussionen in der *Halle at sent Thomas* ging es sicherlich um die Frage, ob und ggf. wie man Nutzen aus der augenblicklichen Ausschaltung der Kölner Messebesucher ziehen sollte. Dies ließ die Gegensätze zwischen den Mercers, die die Konkurrenz der Kölner befürchten mußten, und ihren Zunftgenossen, die vom Verkauf des Tuches an die Hansen profitierten, erneut¹²⁶ aufbrechen.

Offensichtlich konnten sich diejenigen durchsetzen, die entschlossen waren, die sich ihnen bietenden Chancen in vollem Umfang wahrzunehmen. Als der König einen Monat später anfragte, ob die Mercers

¹²⁴ Zwischen dem 14.3.1458 und dem 16.2.1459 lieh Stockton insgesamt £607 5s an neun hansische Konsortien: PRO, E101/697/50 (Druck: JENKS, Hanseakten). Über Middletons Darlehen an hansische Londonfahrer s. SMIT 2.1461, S. 932f.

¹²⁵ Die Auseinandersetzung zwischen Shelley und Pratt muß zwischen dem 13.7.1468, dem Datum der letzten Generalversammlung, und dem 10.8.1468 stattgefunden haben. Da die Mercers in der Regel einmal im Quartal zusammentraten, ist zu vermuten, daß die Sitzung am 10.8. eine außerordentliche Generalversammlung war, die aus aktuellem Anlaß einberufen wurde.

¹²⁶ Die in I.1 zitierte parlamentarische Petition zeigt, daß zumindest die Kaufleute, die sich auf die Einfuhr von Messewaren spezialisiert hatten, ihre Handelsinteressen spätestens zu Beginn der 1460er Jahre mit allem Nachdruck verfolgten und deshalb den Hansen feindlich gesonnen waren.

an einer Gesandtschaft teilnehmen wollten, die mit Karl dem Kühnen über die Erleichterung des Tuchexports nach Burgund verhandeln sollte, sagten die Mercers – anders als noch drei Jahre zuvor – unverzüglich zu. Neben dem Gouverneur der englischen Kaufleute, William Caxton, schlug die Zunft zwei ihrer prominentesten Tuchexporteure, William Redknap und John Pykering, vor und bewilligte £10 für ihre Auslagen.¹²⁷ Zudem ernannte die Generalversammlung einen Ausschuß, der auf der Grundlage der in der St. Thomas-Halle archivierten *billes & Rolles* Vorschläge zur Verbesserung der Rechtslage der englischen Tuchexporteure erarbeiten sollte. Diese zehnköpfige Kommission bestand aus sechs Tuchexporteuren und vier Personen, darunter William Pratt, die der Gruppe zuzurechnen sind, die die Konkurrenz der hansischen Messebesucher zu befürchten hatte. Obwohl die Gesandtschaft nicht zustande kam, ist die Bereitschaft der Mercers, daran teilzunehmen und eigene Vorschläge zu erarbeiten, signifikant. Man hielt offensichtlich ein aktiveres und selbständigeres Eintreten für die eigenen Interessen angesichts der neuen Lage für erforderlich.

In den folgenden Jahren sahen die Londoner Fernkaufleute jedoch offenbar keine Veranlassung, zur Beratung gemeinsamer Anliegen zusammenzutreten. Dank der Zusammenarbeit mit den Kölnern, die bis 1476 Zwangsmaßnahmen des Brügger Kontors auf den Brabanter Messen befürchten mußten und deshalb auf ihre Londoner Geschäftsfreunde angewiesen waren (II.8.1.2), erübrigte es sich, die eigenen Interessen gegenüber Krone und fremdländischer Konkurrenz zu vertreten. So trat der *Courte of Aventerers* bis 1479 nur dreimal zusammen und befaßte sich lediglich mit Kleinigkeiten.¹²⁸

¹²⁷ LYELL und WATNEY, *Acts of Court*, S. 61 (9.9.1468). Spesen: ebenda, S. 62 (28.9.1468).

¹²⁸ Das Parlament hatte es bei der Ergänzung zur Bewilligung von Tunnage und Poundage an Edward IV. auf Lebenszeit im Herbst 1472 (RP 6, S. 154f.) versäumt, die Pflicht der einheimischen Kaufleute zu erwähnen, ihre Waren in englischen Schiffen zu transportieren (RP 5, S. 509). Trotz des noch geltenden, einschlägigen Statuts (3 Edw. IV., St. 1, c. 1: SR 2, S. 394f.) transportierten Londoner Fernkaufleute ihre auf den Messen erworbenen Handelsgüter in *too Galoyes & in other duche Sbippys* nach England. Die *Aventerers* sahen sich deshalb am 15.1.1473 gezwungen, zur Einhaltung des Statuts zu mahnen: LYELL und WATNEY, *Acts of Court*, S. 65f. Die Kaperung einer florentinischen Galeere, mit der nicht nur Thomas Portinari Memlings "Jüngstes Gericht" (DOLLINGER, S. 398), sondern auch englische Kaufleute Waren von Seeland nach London transportieren wollten, durch hansische Auslieger im April 1473 machte eine weitere Sitzung des *Courte of the Aventerers baynyng goodes in the Galoye* am

Erst nach dem Frieden von Utrecht (28.2.1474) änderte sich die Lage. In Ausführung des Vertrags erlaubte Edward IV. den hansischen Englandfahrern am 14.12.1474, sämtliche Zölle und Subsidien für ihre Güter einzubehalten, weil diese Gelder mit der in Utrecht vereinbarten Entschädigung (£10.000) verrechnet werden sollten.¹²⁹ Diejenigen Mercers, die in Konkurrenz zu den hansischen Messebesuchern standen, protestierten dagegen. Am 13.12.1475 ernannte die Generalversammlung der Mercers einen Ausschuß, dem William Pratt wiederum angehörte und der klären sollte, ob die Hansen aufgrund ihrer Privilegien befugt seien, Messewaren im Detailhandel (*mercery ware by the pece*) zu verkaufen.¹³⁰ Die Antwort fiel zweifelsohne für einige enttäuschend aus, da bereits die *Carta mercatoria* den Hansen dieses Recht zuerkannt hatte.¹³¹ Infolge der Wiederezulassung Kölns zu den hansischen Privilegien verschlechterte sich die Lage einiger Mercers zusätzlich, weil ab 13.9.1476 auch die Kölner in den Genuß des abgabenfreien Handels kamen.¹³² Da die rechtliche Stellung der Hansen unerschütterlich im Frieden von Utrecht verankert war, blieb den englischen Messebesuchern nichts anderes übrig, als zu massiver Zollhinterziehung zu greifen, um die Wettbewerbsvorteile der Hansen auszugleichen.¹³³ Verständlicherweise wies der König die Zöllner an, besonders streng zu kontrollieren und die Kaufleute in jedem Fall zu eidesstattlichen Zolldeklarationen zu zwingen. Diese Vorschrift löste einen Sturm der Entrüstung bei den betroffenen Fernhändlern aus: Seit dem 6.8.1479 traten *Courtes of Aventerers* deshalb häufig zusammen. Zunächst wehrte man sich gegen die strengen Kontrollen, aber es zeigte sich rasch, daß dies zwecklos war: Der König saß am längeren Hebel und war fest entschlossen, die ihm zustehenden Abgaben

15.5.1473 erforderlich: LYELL und WATNEY, Acts of Court, S. 68f. Freilich hatte sich die Generalversammlung der Mercers seit dem 1.5. bereits mehrfach mit dieser Angelegenheit befaßt: ebenda, S. 68-72. Schließlich trat der *Courte of Aventerers* am 19.7.1474 zusammen, um zu betonen, daß die bestehenden Satzungen in Kraft bleiben und durch Bußgelder durchgesetzt würden: ebenda, S. 77.

¹²⁹ HUB 10.361, S. 225.

¹³⁰ LYELL und WATNEY, Acts of Court, S. 92.

¹³¹ HUB 2.31 § 1, S. 15. Edward IV. hatte die *Carta mercatoria* gerade am 28.7.1474 bestätigt: HR 2.7.145, S. 353.

¹³² HUB 10.438 § 23, 31, 34, S. 278f.

¹³³ Edward IV. verlangte am 27.11.1479 eine *fine* von £2000 für die Amnestierung bisheriger Zollvergehen: LYELL und WATNEY, Acts of Court, S. 121f. Er hatte die *Aventerers* also in Verdacht, Güter im Wert von £40.000 ohne Entrichtung vom Poundage ein- und ausgeführt zu haben.

einziehen.¹³⁴ Aus Angst vor kostspieligen Prozessen vor dem Exchequer erließen die *Aventerers* Vorschriften für korrekte Zollerklärungen und bemühten sich gleichzeitig um eine Amnestie für alle bisherigen Zollvergehen.¹³⁵ In diesem Zusammenhang faßten sie am 10.11.1479 eine bedeutende Entscheidung. Der *Court of Aventerers* beschloß, sich nur gemeinsam um eine Generalamnestie zu bemühen, und bevollmächtigte zwei Vertreter, mit Edward IV. hierüber zu verhandeln.¹³⁶ Ihnen eröffnete der König jedoch am 27.11.1479, daß er sich nicht mit weniger als £2000 zufrieden geben würde.¹³⁷ Obwohl die *Aventerers* bei jeder Person vorstellig wurden, die auch nur in geringstem Maße den König beeinflussen konnte, gelang es ihnen lediglich, die königliche Forderung um ein Drittel auf 2000 Mark (£1333 6s 8d) zu reduzieren.¹³⁸ Neben der Vereinbarung über die Verteilung der hierdurch entstehenden Kosten verdoppelten die *Aventerers* ihre Bemühungen um eine Poundage-Entlastung.¹³⁹ Sobald das vorrangige Ziel, die Amnestierung, erreicht wurde, erneuerten die *Aventerers* folgerichtig ihren Protest gegen die hansischen Wettbewerbsvorteile.¹⁴⁰ Wenig später mußten sie sich aber verpflichten, Hansekaufleute nicht mehr als Strohmänner einzusetzen, um die Entrichtung von Poundage zu vermeiden.¹⁴¹ Bezüglich der Hansen lagen Kooperation und Konkurrenz nach wie vor eng beieinander.

Nach dem Tode Edwards IV. (9.4.1483) flammten die Proteste der *Aventerers* erneut auf, weil die Zöllner die Poundage-Erhebung fortsetzten, obwohl die Subsidie dem verstorbenen König nur auf Lebenszeit bewilligt worden war und somit nicht mehr erhoben werden durfte. Die *Aventerers* aller Zünfte wurden angewiesen, die Poundage-Zahlung zu verweigern, und es wurde eine gemeinsame Kasse geschaffen, um die Prozeßkosten zu tragen. Der Protest hatte am 2.6.1483 Erfolg, und dies spornte die *Aventerers* an, ihre Agitation

¹³⁴ Ebenda, S. 116f. (24.7. und 6.8.1479).

¹³⁵ Ebenda, S. 118f. (4.9., 19.10. und 4.11.1479).

¹³⁶ Ebenda, S. 120f.

¹³⁷ Ebenda, S. 121f.

¹³⁸ Ebenda, S. 122-7.

¹³⁹ Verteilung der Kosten: Ebenda, S. 127 (11.1.1479/80). Poundage-Entlastung: Ebenda, S. 129 (19.2.1479/80).

¹⁴⁰ Ebenda, S. 136f. (6.4.1480).

¹⁴¹ Ebenda, S. 137 (16.5.1480). Am 25.11.1480 beschloß der *Courte of Aventerers*, eigene Bußgelder für falsche Zollerklärungen zu verhängen: Ebenda, S. 139f.

fortzusetzen, um eine erneute Poundage-Bewilligung im ersten Parlament des neuen Königs zu verhindern.¹⁴²

An dieser Stelle kann man die Darstellung abbrechen, denn die Gründung der gemeinsamen Kasse war der entscheidende Schritt auf dem Wege zu einer zunftübergreifenden, verfaßten Kaufmannsorganisation. Die Proteste gegen die Subsidien führten zum Erfolg und darüber hinaus auch direkt zur Anerkennung der Merchant Adventurers durch die Stadt London im April 1486.¹⁴³ Für unsere Fragestellung steht jedoch das Wesentliche bereits fest: Die Entstehung dieser Kaufmannsorganisation war eng mit den anglo-hansischen Beziehungen verwoben. Stets waren es Veränderungen dieser Beziehungen, die den Anlaß zu Zusammenkünften von Fernhändlern aus mehreren Londoner Zünften bildeten. 1468 trafen sich *divers .. Aventerers aswell of the Mercery as of other occupacions* unmittelbar nach der Festnahme der hansischen Englandfahrer, um die neue Lage zu erörtern. Nach dem Frieden von Utrecht trat der *Court of Aventerers* häufig zusammen, um gegen die im Friedensvertrag verankerten Wettbewerbsvorteile der Hansen zu protestieren. Diese Proteste führten auf geradem Wege zur Gründung einer gemeinsamen Kasse und – wenig später – zur Anerkennung der Merchant Adventurers durch die Stadt London.

II.8.3.3: ENGLISCHE TUCHEXPORTE NACH SÜDWESTEUYROPA IN PHASE VI

Die einheimischen Tuchexporte nach Aquitanien und auf die iberische Halbinsel fielen um 37,00% (V: Ø 11.268; VI: Ø 7099). Dies ist mit Sicherheit auf den Verlust der Gascogne zurückzuführen.¹⁴⁴ Die Kapitulation von Bordeaux und die Besetzung des gesamten Herzogtums durch französische Truppen am 5.10.1453 erschütterten die seit drei Jahrhunderten bestehende Symbiose beider Länder, die gerade in jüngster Zeit immer engere Wirtschaftsbeziehungen geknüpft hatten. Daß die englischen Kaufleute nunmehr Untertanen ei-

¹⁴² Protest: ebenda, S. 149 (15.5.1483). Erfolg: ebenda, S. 152f. (2.6.1483). Fortsetzung der Agitation: ebenda, S. 153 (3.6.1483)

¹⁴³ CARUS-WILSON, Merchant Adventurers' Organization, S. 158f.

¹⁴⁴ Militärische Entwicklungen: RENOARD, S. 511-21. Wirtschaftliche Auswirkungen: Eleanora M. CARUS-WILSON, The Effects of the Acquisition and of the Loss of Gascony on the English Wine Trade, in: BIHR 21, 1946/8, S. 145-54; Yves RENOARD, Les conséquences de la conquête de la Guienne par le Roi de France pour le commerce des vins de Gascogne, in: Annales du Midi 61, 1948, S. 15-31.

nes feindlichen Königs waren, reduzierte den Handelsumsatz erheblich.

Tabelle 24: Englische Tuchexporte nach Südwesteuropa in Phase VI

Jahr	Btl*	ExDm	MeP	PmFy	Sw	Sh	Summe
27H6 1448/9	3254	1721	953	401	871	1971	9171
28H6 1449/0	2338	410	919	742	228	1947	6584
29H6 1450/1	4584	1279	725	444	525	963	8520
30H6 1451/2	3952	1083	971	311	778	1715	8810
31H6 1452/3	3089	1904	959	418	839	555	7764
32H6 1453/4	5124	748	709	546	547	1309	8983
33H6 1454/5	1864	1252	381	396	571	612	5076
34H6 1455/6	3689	1345	1094	375	1058	1713	9274
35H6 1456/7	2753	1094	734	379	324	1471	6755
36H6 1457/8	3426	1142	1139	290	117	1565	7679
37H6 1458/9	1827	1075	1089	289	466	4212	8958
38H6 1459/0	2732	1536	./.	306	64	944	5582
39H6 1460/1	1173	944	622	137	140	1002	4018
1E4 1461/2	2628	987	452	325	231	2089	6712
2E4 1462/3	2012	1328	194	33	1736	1695	6998
3E4 1463/4	1604	1126	1065	29	20	3621	7465
4E4 1464/5	2476	575	466	81	1017	319	4934
5E4 1465/6	3711	843	794	106	2468	1314	9236
6E4 1466/7	539	732	1761	204	264	17071	15571
7E4 1467/8	329	805	274	200	209	3060	4877
8E4 1468/9	3640	783	1037	310	180	1914	7864
9E4 1469/0	1529	756	1326	277	2085	777	6750
10E4 1470/1	2074	717	501	225	6	4251	7774
11E4 1471/2	./.	462	916	352	35	2018	3783
12E4 1472/3	162	660	436	141	155	887	2441
13E4 1473/4	./.	796	963	90	128	1182	3159
Ø (V)	5421	1666	1211	959	362	1649	11268
Ø (VI)	2624	1004	819	285	579	2212	7099

* Abkürzungen: Btl: Bristol; ExDm: Exeter-Dartmouth; MeP: Melcombe-Poole; Pm: Plymouth-Fowey; Sw: Sandwich; Sh: Southampton

Die Ausmaße des wirtschaftlichen Schadens gehen deutlich aus der Tabelle hervor. Im letzten Friedensjahr (27 Heinrich VI.: 1448/9), wurden 16.658 Tonnen Wein über Bordeaux¹⁴⁵ und 9171 Tücher über die südinglischen Zollbezirke verschifft. Nach dem französischen Angriff auf das englische Herzogtum gerade zur Zeit der Weinlese (Juli

¹⁴⁵ PRO, E101/195/19. Der Wein wurde vor dem 1.5.1449 exportiert, also noch vor dem französischen Angriff. Weinimporte nach England in diesem Jahr: 13.606 Tonnen.

1449) sanken die Weinimporte nach England auf 5629 Tonnen und die englischen Tuchlieferungen nach Südwesteuropa auf 6584 Stück. Im Herbst 1450 fielen französische Truppen in die Garonne- und Dordognetäler ein, die zu den bedeutendsten Weingebieten des englischen Herrschaftsgebiets zählten. Nachdem sie etliche Ortschaften südlich und östlich von Bordeaux im Oktober 1450 eingenommen hatten, drohten die französischen Streitkräfte, Bordeaux einzukreisen. Um dies zu verhindern, wagten die Bordelaiser einen Ausfall, der mit einer vernichtenden Niederlage am 1.11.1450 endete. Der Winter zwang die Franzosen, den Vorstoß abubrechen, aber die wirtschaftlichen Auswirkungen der Kriegshandlungen waren verheerend. Sie wurden noch dadurch potenziert, daß die englische Regierung Schiffe für den Transport von Truppen nach Aquitanien beschlagnahmte und dann monatelang vor Plymouth vor Anker liegen ließ,¹⁴⁶ was selbstverständlich eine Verwendung dieser Schiffe für den Handel ausschloß. Die unerläßliche Seeverbindung nach England wurde im Mai 1451 unterbrochen, als die Franzosen die Festungen auf dem östlichen Girondeufer einnahmen. Unverzüglich vereinbarten die Bordelaiser die Kapitulationsbedingungen mit Karl VII. (12.6.1451). Drei Tage nach der Ratifizierung dieses Abkommens durch den französischen König am 20.6.1451 ergab sich die Stadt.

Der Verlust des Herzogtums hatte kaum wirtschaftliche Auswirkungen. Karl VII. gab nämlich den in der Gascogne ansässigen Engländern sowie allen anderen, die nicht unter seiner Herrschaft leben wollten, sechs Monate zum Verlassen des Landes. Außerdem gewährte er sämtlichen Kaufleuten das Recht, Bordeaux zu Handelszwecken aufzusuchen. Er versprach ihnen Geleit und schloß eine Erhöhung der gewohnten Abgaben aus.¹⁴⁷ So konnten englische Kaufleute zu den alten Bedingungen Handel treiben. Es erwies sich zudem als günstig, daß der französische Feldzug schon vor Ankunft der englischen Weinflotte abgeschlossen und die Frist für den Abzug aller Englandtreuen so generös bemessen war, daß der Weinexport ungehindert abgewickelt werden konnte.

Etliche Engländer hielten es dennoch offensichtlich für ratsam, sich gegen unliebsame Überraschungen abzusichern. Zur Zeit der

¹⁴⁶ CARUS-WILSON, Gascony, S. 150.

¹⁴⁷ Marcel GOURON, Hg., Recueil des privilèges accordés à la ville de Bordeaux par Charles VII et Louis XI = Publications des Archives Municipales de Bordeaux, Tome complémentaire, Bordeaux 1938, Nr. 1, S. 17-29 § 10f., 18f. Dazu: RENOARD, Bordeaux, S. 514; CARUS-WILSON, Gascony, S. 150.

Kapitulation von Bordeaux erwarben englische Kaufleute Geleitbriefe von Karl VII. für mindestens zehn Schiffe. Einen Monat später gewährte die englische Krone Lizenzen für den Bordeauxhandel an 20 Schiffer,¹⁴⁸ und im Januar 1452 lagen nicht weniger als 26 englische Schiffe in der Gironde vor Anker. Somit wird verständlich, daß sich der einheimische Tuchexport nach Südwesteuropa in den Jahren 29 und 30 Heinrich VI. (1450/1; 1451/2) in nahezu vollem Umfang aufrechterhalten ließ.

Die französische Herrschaft über Bordeaux währte nicht lange. Im Oktober 1451 konnten die Engländer die französischen Garnisonen aus Bordeaux und etlichen anderen Ortschaften in der unmittelbaren Umgebung der Stadt vertreiben, aber das Hinterland hielt zu Frankreich. Die Engländer mußten feststellen, daß sie – weit davon entfernt, Besitz vom ganzen Herzogtum zu ergreifen – selbst von den Franzosen belagert waren. Immerhin konnten englische Kaufleute jetzt ohne Geleitbriefe und Lizenzen Handel in Bordeaux treiben, und der Weinexport stieg leicht an. Bevor die Weinflotte England verlassen hatte, brach der Krieg im Frühjahr erneut aus. Der erste Zusammenstoß im Mai 1453 zeigte die Schwäche der Engländer gnadenlos auf, die sich hinter die Mauern von Bordeaux zurückziehen mußten. Ein Ausfallversuch führte zu einer vernichtenden Niederlage am 17.7.1453 bei Castillon. Dies besiegelte das Schicksal der englischen Herrschaft. Rasch fielen die noch englandtreuen Städte, und Bordeaux wurde von den Franzosen eingekreist. Die Lebensader der Stadt, die Seeverbindung nach England, wurde abgeschnitten, als französische Schiffe die Gironde sperrten. Schließlich kapitulierte Bordeaux zum zweiten Male am 9.10.1453.

Obwohl Karl VII. diesmal härtere Bedingungen stellte und am 11.4.1454 eine neue Weinabgabe sowie einen neuen Zoll für andere Handelswaren einführte,¹⁴⁹ brach der Weinexport keineswegs zusammen. Unmittelbar vor der Kapitulation der Stadt hatte der französische Admiral allen englischen Schiffen drei Monate eingeräumt, Wein und

¹⁴⁸ Darunter prominente Bordeauxfahrer: CARUS-WILSON, Gascony, S. 151.

¹⁴⁹ Bedingungen: GOURON, Recueil, Nr. 2, S. 30-3; RENOARD, Bordeaux, S. 521. Die Weinabgabe betrug 25s tournois je Tonne. Der neue Zoll (5% *ad valorem*) bezog sich auf alle Handelswaren außer Lebensmitteln, die von und nach Bordeaux geführt wurden: GOURON, Recueil, Nr. 3 § 1-2, S. 37f.; und RENOARD, Conséquences, S. 21. Vor 1453 betrug die höchste Weinabgabe 30s/Tonne und galt ohnehin nur für Ausländer: PRO, E101/189/12 f 13^r.

andere Handelswaren an Bord zu nehmen und wegzusegeln.¹⁵⁰ Heinrich VI. vergab nach wie vor Lizenzen für den Handel mit Bordeaux und der Gascogne.¹⁵¹ Trotz der höheren Zölle lohnte sich der Warenaustausch offenbar noch. Ein Rückgang der Tuchexport nach Südwesteuropa oder der Weinimporte nach England ist jedenfalls nicht zu erkennen.

Die wirtschaftliche Symbiose zwischen England und der Gascogne wurde erst dann ernsthaft bedroht, als Karl VII. am 27.10.1465 völlig überraschend die Erteilung von Geleitbriefen an Engländer untersagte.¹⁵² Die umgehend erhobenen, lebhaften Proteste der Gascogneser veranlaßten ihn jedoch, diese Ordonnanz Stück für Stück zurückzunehmen. Zunächst erlaubte er die Ausstellung von 80 Geleitbriefen jährlich für die Engländer, wenn auch nur durch ihn oder seinen Admiral. Dann entschied der *Grand Conseil* am 24.12.1455, daß auch der Gouverneur von Guienne Geleitbriefe vor Ort ausstellen durfte.¹⁵³ Damit wurde die Ordonnanz hinfällig.

Der Versuch, den Handel zwischen England und der Guienne zu unterbinden, war also am Widerstand der Gascogneser gescheitert, die mit Recht katastrophale Verluste befürchteten. Obwohl sich die Wirtschaftsbeziehungen zwischen England und Bordeaux in den nächsten Jahren aufrechterhalten ließen, wurde der Handel durch Hindernisse erschwert.¹⁵⁴ Zunächst mußten die englischen Tuchexporteure erhebliche Kosten und Mühen aufwenden, um die erforderlichen Lizenzen und Geleitbriefe zu erwerben.¹⁵⁵ Auch dann blieb das Risiko, auf hoher See überfallen zu werden, nicht unbeachtlich, bis eine anglo-französische Waffenruhe im April 1464 vereinbart wurde.¹⁵⁶ Außerdem verteuerten die im April 1454 eingeführten neuen Abgaben sowohl die Exporte (Wein) als auch die Importe (Tuch).

¹⁵⁰ GOURON, Recueil, Nr. 61, S. 183-5 (5.10.1453).

¹⁵¹ I.J. 1454 wurden 58 Lizenzen ausgestellt, und i.J. 1455 waren es 32: DKR 48, S. 398ff. Vgl. CARUS-WILSON, Gascony, S. 152.

¹⁵² Ebenda, S. 152 mit Anm. 6.

¹⁵³ Ebenda, S. 152; und RENOARD, Conséquences, S. 22.

¹⁵⁴ Im folgenden fasse ich CARUS-WILSON, Gascony, S. 153f., zusammen.

¹⁵⁵ Über die Kosten s. CHILDS, Anglo-Castilian Trade, S. 67 Anm. 60 (£12 pro Geleitbrief) und CARUS-WILSON, Gascony, S. 153 (40 Mark sterling oder £26 13s 4d).

¹⁵⁶ Der Waffenstillstand von Hesdin vom 8.10.1463 (Foedera (H) 5/2, S. 117; CALMETTE und PERINELLE, Louis XI et l'Angleterre, S. 45) galt nur auf dem Lande. Die Einstellung der Kampfhandlungen auf hoher See wurde erst am 12.4.1464 vereinbart: Foedera (H) 5/2, S. 122f.; CALMETTE und PERINELLE, S. 48.

Die Lage verschlechterte sich weiter, als Ludwig XI., der zu Beginn seiner Regierungszeit (1461-83) englandfreundlich war, wirtschaftliche Maßnahmen gegen die Engländer ergriff. Im März 1462 lockte er hansische, spanische, holländische und flämische Kaufleute nach Bordeaux, u.a. durch die Schaffung von zwei freien Jahrmärkten und die Senkung der Weinzölle.¹⁵⁷ Gleichzeitig verbot er den Engländern den Zugang zu der Stadt, auch wenn sie Geleitbriefe vorweisen konnten.¹⁵⁸ Dieses Verbot lockerte der König am 28.6.1462, als er den englischen Kaufleuten, die eine Bescheinigung des Hauses Lancaster vorweisen konnten, die Fahrt nach der Guienne und (mit Sondergenehmigung des französischen Hofes) auch den Aufenthalt dort zugestand.¹⁵⁹ Es ist ein Indiz für die Gewinnspannen im Bordeauxhandel sowie für die Beliebtheit des Gascogner Weins, daß etliche Engländer von diesem Angebot Gebrauch machten.

Ludwig XI. öffnete den Bordelaiser Markt später wieder für alle Engländer. In der Ordonnanz von Amboise (12.7.1463) bestätigte er die bereits gewährten Zollnachlässe für Wein und erlaubte den Engländern die Handelsfahrt nach Bordeaux, wenn sie von ihm oder seinem Admiral einen Geleitbrief erwarben. Allerdings mußten die Engländer verschiedene Handelsabgaben entrichten.¹⁶⁰

Die Ordonnanz von Amboise, die bis zum 1.4.1474 in Kraft blieb,¹⁶¹ war das erste Zeichen einer Umorientierung der französischen Englandpolitik. Ludwig XI. wandte sich nun vom Hause Lancaster ab und akzeptierte Edward IV. als Herrscher Englands. Am 8.10.1463 vereinbarten die Unterhändler beider Könige in Hesdin einen Waffenstillstand, der mit wenigen kurzfristigen Unterbrechungen bis zum Ende von Phase VI Bestand hatte.¹⁶² Dies ermöglichte eine

¹⁵⁷ RENOARD, *Conséquences*, S. 24f.

¹⁵⁸ CALMETTE und PERINELLE, *Louis XI et l'Angleterre*, S. 15.

¹⁵⁹ RENOARD, *Conséquences*, S. 25. Dieses Vorgehen des Königs stand im Zusammenhang mit seinen Bestrebungen, dem Hause Lancaster zum englischen Thron zu verhelfen. Im Gegenzug verbot Edward IV. den Import des Gascogner Weins, auch wenn das Schiff und der Eigentümer des Weins aus England stammten: CPR 1461-7, S. 234 (20.10.1462).

¹⁶⁰ Damit waren sie den anderen Gästen gleichgestellt: GOURON, *Recueil*, Nr. 38, S. 122-6.

¹⁶¹ Bestätigung (6.7.1465): ebenda, Nr. 39, S. 127f. Dazu: RENOARD, *Conséquences*, S. 26.

¹⁶² Der Waffenstillstand von Hesdin (*Foedera* (H) 5/2, S. 117) galt ab 20.10.1463 in Calais und ab 15.11.1463 auf dem gesamten Kontinent, war aber bis zum 1.10.1464 befristet. Am 12.4.1464 konnte die Einstellung der Kampfhandlungen auf hoher See

Intensivierung der englischen Beziehungen zu Kastilien, die in einen Friedens- und Freundschaftsvertrag am 6.8.1466 mündete, der u.a. die rechtliche Gleichstellung der Kaufleute beider Königreiche vorsah.¹⁶³ Das aktive Eintreten der kastilischen Krone für englische Belange und der Friedenszustand werden die Gefahr des Seeraubs vermindert und insofern den Handel gefördert haben. Die kommerziellen Klauseln des Vertrags blieben auch in Kraft, nachdem Heinrich IV. von Kastilien das traditionelle Bündnis mit Frankreich i.J. 1469 erneuert hatte. Das gute Einvernehmen zwischen England und Kastilien überstand ebenfalls unbeschadet die Restauration Heinrichs VI. und den Gegenputsch Edwards IV.¹⁶⁴

Der Tuchexport nach Südwesteuropa konnte sich also recht frei entwickeln, obwohl der *Guerre du Bien Publique* nach Aussage Ludwigs XI. die Kaufleute vom Besuch von Bordeaux i.J. 1464/5 abhielt.¹⁶⁵ Verglichen mit den ersten zehn Jahren der französischen Herrschaft über das ehemals englische Herzogtum (1453/4-1462/3), nahmen die englischen Weinimporte und Tuchexporte in den Jahren nach dem Waffenstillstand von Hesdin fast gleichmäßig um 15,39% bzw. 15,06% zu.¹⁶⁶ Strukturell änderte sich nichts: Das Gros der ein-

bis zum 1.10.1464 vereinbart werden: ebenda, S. 122. Verlängerungen: am 20.9.1464 bis zum 1.9.1465 (CALMETTE und PERINELLE, Louis XI et l'Angleterre, S. 54 u. 70); am 24.5.1466 ab 15.6.1466 (auf Land) und 15.7.1466 (auf See) bis zum 1.3.1467/8 (Foedera (H) 5/2, S. 140); am 16.2.1470 für zehn Jahre (mit Heinrich VI. vereinbart: ebenda, S. 185); am 1.9.1471 bis zum 1.5.1472 (Foedera (H) 5/3, S. 8); und schließlich am 22.3.1473 bis zum 1.4.1474 (CALMETTE und PERINELLE, Louis XI et l'Angleterre, S. 152).

¹⁶³ Foedera (H) 5/2, S. 140f. Ratifizierung durch Edward IV. am 1.7.1467 und Heinrich IV. von Kastilien am 10.9.1467: ebenda, S. 146-8. Dazu: CHILDS, Anglo-Castilian Trade, S. 53f.

¹⁶⁴ Heinrich VI. übernahm am 9.10.1470 wieder die Macht und regierte bis zum 14.4.1471. Seine Kastilienpolitik: Foedera (H) 5/2, S. 180 (20.12.1470). Am 29.8.1471 versprach Edward IV. den kastilischen Kaufleuten Schutz und Geleit: Foedera (H) 5/3, S. 7. Am 20.10.1468 erneuerte Aragon, traditionell Kastiliens Rivalin, die alten Verträge mit England: Foedera (H) 5/2, S. 160 u. 165.

¹⁶⁵ GOURON, Recueil, Nr. 39, S. 127 (6.7.1465). Der Krieg dauerte, bis Ludwig XI. die Verträge von Conflans (5.10.1465) und St. Maur-des-Fossés (29.10.1465) mit seinen burgundischen und bretonischen Gegnern abschloß.

¹⁶⁶ Wein (1453/4-1462/3): Ø 5114 Tonnen; 1463/4-1470/1: Ø 5901; Tuch (1453/4-1462/3): Ø 7004; 1463/4-1470/1: Ø 8059. Diese Angaben beziehen sich auf die Jahre 1463/4 bis 1470/1. Die drei Jahre danach bleiben außer Betracht, weil keine Bristoler Zollabrechnung in den Enrolled Customs Accounts erfaßt ist. Bristol war sowohl für den Tuchexport als auch für die Weineinfuhr ein überaus wichtiger Zollbezirk.

heimischen Tuchexporte nach Südwesteuropa kam nach Bordeaux, wo Wein als Rückfracht geladen wurde.¹⁶⁷

II.8.4: ZUSAMMENFASSUNG

Die sechste Phase stellt eine säkulare Wende in der Geschichte des Exports des englischen Tuches dar. Die Hansen konnten die sonstigen Ausländer auf dem Tuchexportsektor einholen und belegten fast 100 Jahre lang den zweiten Platz hinter den Einheimischen. Diese Position war beachtlich, denn der Tuchexport expandierte bis Mitte des 16. Jahrhunderts in zwei mächtigen Schüben.

Die Hansen konnten diesen Platz erobern, weil ihre Ausfuhren nicht so stark abfielen wie die der italienischen Englandfahrer. Im Durchschnitt hatten die venezianischen Englandfahrer, deren Exporte um 65,98% zurückgingen, die größten Verluste zu beklagen. Bei näherem Hinschauen erweist sich dies allerdings als eine Fortsetzung der niedrigen Ausfuhrfähigkeit der zweiten Hälfte der fünften Phase. Es hatte sich nichts an den ungünstigen Bedingungen für venezianische Tuchexporteure geändert: Nach wie vor bestand das Einfuhrverbot für *panni bastardi*, und die finanziellen Schwierigkeiten der Londoner Faktorei zwangen den Senat immer wieder, Zusatzabgaben auf die Waren im Englandhandel zu erheben. Der Krieg der Mailändischen Sukzession (1451-4), der den Orienthandel und die Galeerenfahrten in die nördlichen Meere behinderte, tat ein Übriges. Kaum war die *santissima lega* (1454/5) zustande gekommen, brachen die ausländerfeindlichen Unruhen in London aus (1456-7), die letzten Endes zum Rückzug der Venezianer aus dem Englandhandel bis in die 1460er Jahre führten. Schließlich erschwerten die Spannungen zwischen der Serenissima und dem Mamelukensultan den Absatz englischer Tücher in der Levante.

Auch die Tuchexporte der Genuesen sanken, und zwar um 44,00%. Der Krieg der Mailändischen Sukzession wirkte sich negativ aus. Die ohnehin ungünstigen Exportbedingungen verschlechterten sich zusätzlich infolge des aragonesisch-kastilischen Seekriegs (1456-61), der Affäre Robert Sturmy (1457/8), deren finanzielle Folgen erst um 1470

¹⁶⁷ Im Spitzenjahr der einheimischen Tuchexporte nach Südwesteuropa, 1466/7, befürchtete Ludwig XI., daß die auffallend große Weinflotte, die Bordeaux im August 1467 anließ, die Vorhut einer englischen Invasion darstellte: CALMETTE und PERINELLE, Louis XI et l'Angleterre, S. 91f. Zwei Jahre später, als die einheimischen Tuchexporte nach Südwesteuropa 7864 Laken betrug, wurde berichtet, daß 30 englische Schiffe im Mai 1469 vor Bayonne und Bordeaux vor Anker gingen; Wieder befürchteten die Franzosen eine englische Invasion: ebenda, S. 106; RENOARD, Conséquences, S. 29.

ausgestanden waren, und der Verfolgung der Italiener durch John Payne in Southampton (1460-3). Langfristig am schädlichsten war jedoch die Eroberung der Alaunbergwerke von Phokaia durch die Türken i.J. 1455. Danach mußte die *Maona di Scio* von ihren Lagerbeständen leben. Die Entdeckung der Alaunvorkommen in Tolfa und die Festigung des Monopols der Medici drohten die Grundpfeiler des genuesischen Englandhandels zum Einsturz zu bringen. Erst nach 1470 konnten die Genuesen wieder in England Fuß fassen.

Der Handelsraum der Engländer wurde in Phase VI immer enger. Die französische Eroberung von Aquitanien (1453) erschütterte die wirtschaftliche Symbiose mit der Gascogne. Obwohl der Bordeauxhandel nie ganz zusammenbrach, blieb er nach 1453 Spielball der französischen Englandpolitik, was sich auf die Tuchexporte nach Südwesteuropa auswirkte. Ebenfalls rückläufig waren die einheimischen Lakenausfuhren in die Ostseeregion. Die Vorherrschaft der Lübecker ließ den einheimischen Tuchexport nach Bergen zur Bedeutungslosigkeit verkümmern. Als Folge der anglo-preußischen Spannungen nach der Kaperung der Baienflotte (1449), der wenig handelsfördernden Auswirkungen des Dreizehnjährigen Kriegs (1454-66) und des Sund-Zwischenfalls (1468) sowie des hansischen Importverbots für englische Waren (1470-4) ging den Engländern der preußische Markt für immer verloren. Sie waren gezwungen, entweder auf den Tuchexport zu verzichten (Boston, Lynn) oder sich den Brabanter Messen zuzuwenden (Hull). Trotz zweier burgundischer Tuchverbote (1447-52, 1464-7), trotz des Streits mit dem Antwerpener Magistrat (1456/7) und trotz der Störung der Schifffahrt durch den Thronstreit zwischen den Häusern Lancaster und York (1459/60) vermochten die englischen Messebesucher ihre Tuchexporte um 5,87% zu erhöhen. Allerdings ist es sehr wahrscheinlich, daß der zu dieser Zeit entstehenden Organisation der Merchant Adventurers, die maßgeblich an der Expansion des englischen Tuchexports im späten 15. und frühen 16. Jahrhundert beteiligt waren, der entscheidende Durchbruch im Messehandel nur mit Hilfe der Kölner Englandfahrer gelang, die zwischen 1468/9 und 1475/6 ihre alten Lieferanten baten, englisches Tuch auf fremde Rechnung auf den Brabanter Messen zu verkaufen.

Die hansischen Englandfahrer konnten trotz abfallender Ausfuhren ihren Anteil am gesamten Tuchexport halten (V: 20,72%; VI: 20,67%). Sie vermochten die sonstigen Ausländer als zweitstärkste Gruppe zu ersetzen und sich bis Mitte des 16. Jahrhunderts ca. 21% der Ausfuhren des englischen Tuches zu sichern. Allerdings verlief die

Entwicklung der Exporte der zwei hansischen Gruppen unterschiedlich. Die Ausfuhren in die Ostseeregion büßten ihre frühere Bedeutung vollständig ein, während die messeorientierten Kölner Tuchexporte im Vergleich zur Gesamtexportentwicklung recht stabil blieben. Somit liefen 94,10% aller hansischen Tuchexporte in Phase VI über die drei südostenglischen Zollbezirke London, Ipswich und Sandwich. Diese Gewichtsverteilung erwies sich als endgültig: Bis zum Versiegen der Überlieferung der Enrolled Customs Accounts (1543/4) wurden die hansischen Tuchexporte mit wenigen Ausnahmen fast ausschließlich (über 90%) über London abgewickelt.

In Phase VI verloren alle in weiter Entfernung liegenden Absatzmärkte an Attraktivität (Tabelle 25). Der Rückgang der Ausfuhren in die Ostseeregion war am stärksten (-4577 Tücher/Jahr), gefolgt von denen in die Levante (-4559), nach Südwesteuropa (-4169), Nordafrika (-3518) und auf die Brabanter Messen (-2337). Bei den Prozentsätzen sieht die Reihenfolge anders aus. Überdurchschnittlich rückläufig waren die Ausfuhren der Venezianer in die Levante (-65,98%), gefolgt von denen der Engländer und Hansen in die Ostsee (-63,29%), der Genuesen nach Nordafrika und Kleinasien (-44,00%) und der Engländer nach Südwesteuropa (-37,00%). Die geringsten Exporteinbußen hatten die englischen und die Kölner Messebesucher zu beklagen (-11,61%).

Tabelle 25: Entwicklung des Tuchexports in Phase VI

Tuchexporte nach	Hansen	Engländer	Ausländer	Saldo
Preußen	-322	-3233	-	-3555
Bergen/Norwegen	-713	-64	-	-777
Hamburg	-26	-219	-	-245
Zwischensumme	-1061	-3516	-	-4577
Brabanter Messen	-2948	+611	-	-2337
Südwesteuropa	-	-4169	-	-4169
Levante	-	-	-4559	-4559
Nordafrika/Kleinasien	-	-	-3518	-3518
Summe	-4009	-7074	-8077	-19.160

Der Messehandel war also, wenn nicht der Motor der Entwicklung, so zumindest der sicherste Rückhalt des englischen Tuchexports. Deshalb ist es nicht überraschend, daß sowohl bei den Engländern als auch bei den Hansen die Messeorientierung gegenüber Phase V stieg (V: 37,91% bzw. 86,69%; VI: 54,12% bzw. 94,10%). Die relative Stabilität des Messehandels und die sinkende Aufnahmekapazität entfernt liegender Absatzgebiete erklären die Verschiebungen der Anteile

unter den drei Gruppen. Der Gesamttextilexport ging im Vergleich zu Phase V um 35,82% zurück, ähnlich wie der der holländischen Englandfahrer (-35,83%). Die Ausfuhren der sonstigen Ausländer fielen überdurchschnittlich (-54,19%) stark ab, während sich die Exporteinbußen der Engländer in Grenzen hielten (-25,84%).

II.9: RÜCKBLICK UND AUSBLICK

An dieser Stelle ist es angebracht, die Entwicklungen, die wir für die Phasen I bis VI im einzelnen erörtert haben, aus der längeren Perspektive zu betrachten. Was waren nun die gestaltenden Kräfte des Textilexports und insbesondere der Anteilsverschiebungen?

Festzuhalten ist zunächst, daß das englische Tuch – gemessen an seiner Qualität ein preisgünstiger Artikel – in aller Welt begehrt war. Die Krise der flämischen Textilindustrie (1379-85) verhalf den englischen Geweben zum Durchbruch, und spätestens seit Beginn des 15. Jahrhunderts wurden englische Laken in Nord- und Mitteleuropa sowie im gesamten Mittelmeerraum vertrieben.

Angesichts der schmalen Gewinnspannen spielte die Belastung durch Zölle und Subsidien eine überaus wichtige Rolle bei der Entwicklung der Textilexporte aus England. Die Bruttoerträge im Englandhandel lagen zwar über 20%, aber nach Abzug von Transportkosten und Handelsabgaben betrugen sie lediglich 5%.¹⁶⁸ Eine Poundage-Erhöhung von 12d/£ auf 18d/£, also von 5% auf 7,5% *ad valorem*, wie sie das Parlament in den Jahren 1431 bis 1434 bewilligte, zwang den Kaufmann, genau zu kalkulieren, um Verluste zu vermeiden. Umgekehrt müßte eine Kostensenkung durch einen Zollnachlaß bei gleichbleibend elastischer Nachfrage eine Verbesserung der Absatzchancen im Ausland und somit eine Steigerung der Ausfuhren mit sich bringen. Gleichwohl kann dies nicht die einzige Ursache der Verschiebung der Exportanteile gewesen sein. In der Regel waren die einzelnen Absatzmärkte gut abgeschottet. Die meisten Textilexporteure belieferten ziemlich konkurrenzlos ihre eigenen Kunden. Es war also nicht der Fall, daß Preisvorteile für eine Gruppe zwangsläufig zu Absatzsteigerungen und zur Erhöhung des eigenen Exportanteiles führen mußten.

Die geographische Spezialisierung der Englandfahrer hatte zur Folge, daß der Textilexport besonders rasch und empfindlich auf Regierungsmaßnahmen und Entwicklungen in der internationalen Politik reagierte. Die in den Enrolled Customs Accounts überlieferten

¹⁶⁸ Hierzu vgl. PRO, E159/215 RT m 4 und 62.

Tuchausfuhrziffern lassen erkennen, daß Zölle, Kriege und Regierungsmaßnahmen Auswirkungen auf die große Masse der Tuchexporteure hatten. Dies ist verständlich. Der Handel in Kriegsgebieten, der Schmuggel und das Unterlaufen von Einfuhrverboten verursachten beachtliche Kosten für die Ausrüstung der Schiffe, für Bestechungsgelder beim Schmuggel und für Ausnahmegenehmigungen. Diese Hindernisse machten das Aufrechterhalten des Handels im bisherigen Umfang für die meisten Fernhändler einfach zu teuer.

Betrachtet man nun die Wirtschaftsleistung der hansischen Englandfahrer, so fällt zunächst auf, wie konstant der hansische Anteil am Tuchexport war. Seit Beginn von Phase III am Anfang des 15. Jahrhunderts machten die Lakenausfuhren der Hansekaufleute ca. 21% des gesamten Tuchexports aus, eine Position, die bis Mitte des 16. Jahrhunderts gehalten werden konnte. Die einzige Ausnahme bildet die vierte Phase (12,65%), in der die Vertreibung der Hamburger Yarmouthfahrer durch Peter Savage und die unheilvollen Auswirkungen des dänisch-wendischen Kriegs (1426-35) die hansischen Ausfuhren beeinträchtigten. Der dadurch verursachte Rückgang der hansischen Tuchexporte in die Ostseeregion konnte durch den Kölner Messehandel nicht ausgeglichen werden.

Allerdings verdeckt der recht konstante hansische Anteil zwei gegenläufige Entwicklungen. Der Tuchexport in die Ostseeregion verlor ständig an Bedeutung, während sich die Kölner Lieferungen auf die Brabanter und Frankfurter Messen sowie nach Mitteldeutschland immer mehr erhöhten. Der hansische Tuchexport konzentrierte sich in zunehmendem Maße auf London: Hier wickelten die Hansen zwischen ca. 1450 und 1543/4 in der Regel über 90% ihrer Tuchexporte ab. Die gegenläufigen Tendenzen im Ostsee- bzw. Messehandel hoben sich mit Ausnahme der vierten Phase auf.

Im folgenden Kapitel soll die Frage gestellt werden, ob die Ergebnisse der Analyse des hansischen Tuchexports verallgemeinerungsfähig sind.

KAPITEL III DER HANSISCHE HANDEL MIT ENGLAND

Im Kapitel II wurde festgestellt, daß die hansischen Englandfahrer ein Sechstel bis ein Fünftel der gesamten Tuchiausfuhren für sich beanspruchen konnten. Zwischen dem Beginn des 15. und der Mitte des 16. Jahrhunderts erreichten sie sogar (mit Ausnahme der vierten Phase: 1421/2-1435/6) ca. 21% des gesamten Tuchexports. Nun stellt sich die Frage, ob dieses Ergebnis verallgemeinerungsfähig ist. Kann man sagen, daß der hansische Anteil am gesamten englischen Außenhandel zwischen einem Sechstel und einem Fünftel lag?

III.1.1: DIE ZOLLABRECHNUNGEN (PARTICULARS OF ACCOUNT)

Für die Beantwortung dieser Frage müssen wir uns in erster Linie auf die Particulars of Account (PRO, E122) stützen. Sofern sie gut erhalten sind, geben sie präzise Auskunft über den Gesamtwert des hansischen Handels über einen Zollbezirk innerhalb einer Abrechnungsperiode. Allerdings ist der Erhaltungszustand einiger Zollabrechnungen infolge wenig sachgerechter Lagerung im 19. Jahrhundert sehr schlecht: Sie sind von öligem Kohlenstaub verschmutzt und von Nässe und Moder angegriffen. Die Form der Eintragungen in den Particulars of Account hat zur Folge, daß selbst bei leichter Beschädigung der Erkenntnisverlust hoch ist. Wie die meisten mittelalterlichen Exchequer-Dokumente, bestehen auch die Zollakten aus der hier untersuchten Zeit aus beidseitig beschriebenen Pergamentblättern (ca. 30 x 125 cm), die am Kopfbende zu Heften zusammengenäht wurden.¹ Diese in der Regel wenig umfangreichen Hefte rollte man auf und steckte sie in eigens dafür angefertigte, beschriftete Lederbeutel. In dieser Form wurden die Zollabrechnungen bei der Rechnungslegung dem Exche-

¹ Selbstverständlich gibt es Ausnahmen. Im 15. Jahrhundert verteilte der Exchequer Zollhefte aus Pergament an die Zöllner für die Reinschrift der Abrechnung: JENKS, Effizienz, S. 383 mit Anm. 123. Darüber hinaus wurden die Issue und Receipt Rolls des Exchequers (PRO, E403 und E401) als Rollen im Kanzleistil erstellt. Das heißt, daß das Kopfbende des jeweiligen Pergamentblatts am Fußbende der vorigen Membrane angenäht wurde.

quer vorgelegt und später auch archiviert. Wurden nun diese Akten durch Moder und Feuchtigkeit angegriffen oder durch Kohlenstaub verschmutzt, so gingen die Informationen am Fußende der einzelnen Membranen verloren. Es gibt Zollakten, bei denen die letzten 20 bis 30 cm der Eintragungen nicht mehr zu lesen sind, oder (in ganz schlimmen Fällen, wie z.B. bei den Huller Zollabrechnungen) völlig fehlen. Da die Zöllner außerdem bei der Reinschrift ihrer Abrechnung den Namen des Eigentümers der Fracht links, die Waren selbst etwa in der Mitte und den Wert der Handelswaren rechts auf der Zeile eintrugen, kann man auch bei nur geringfügiger Beschädigung die Namen der Kaufleute und die Warenpreise nicht mehr entziffern.

Doch selbst bei gut erhaltenen Zollakten gibt es Schwierigkeiten. Die Zöllner wiesen die hansischen Englandfahrer nämlich nur im Rahmen der Tuchzollerhebung (Petty Customs) als solche aus. Bei allen anderen Eintragungen – auch in derselben Akte – entfiel eine besondere Bezeichnung, weil die Hansezugehörigkeit eines Kaufmanns für die Zoll- und Subsidienerhebung irrelevant war. Um den Umfang des hansischen Handels in einer bestimmten Zollakte herauszuarbeiten, muß man also zunächst eine Liste der hansischen Tuchexporteure aufstellen, mit deren Hilfe die Hansen von den Nichthansen bei den anderen Eintragungen getrennt werden können. Hierdurch entstehen natürlich die üblichen Probleme der Personenidentifizierung. Allerdings erleichtern die regional geprägten und seltenen Namen die Aufgabe. Auch die Handelsgewohnheiten der Kaufleute, wie z.B. ihre Neigung, Waren mit demselben Kapitän zu verschiffen, bieten vielfach einen Anhaltspunkt. Schließlich gibt uns die Spezialisierung einzelner Fernhändler auf gewisse Produkte wertvolle Hinweise. Dinanter sind z.B. anhand ihrer Metallwarenimporte und Danziger an ihren 'gewrackten' Bogenstäben² zu erkennen.

Auch wenn man alle Möglichkeiten ausschöpft, kann man nicht jeden Englandfahrer einordnen. Anhang 1 listet sämtliche sicher als Hansekaufleute identifizierbaren Personen auf, die zwischen 1377 und 1474 nachweislich im Englandhandel aktiv waren. Etwa 1000 weitere Englandfahrer, von denen nur vermutet, nicht jedoch eindeutig belegt werden konnte, daß sie zur Hanse gehörten, wurden nicht in die Liste aufgenommen. Ihr Handel blieb auch bei der Aufstellung aller Statistiken über den hansischen Warenverkehr unberücksichtigt.

² Zur Danziger Brake/Wrake: Theodor HIRSCH, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens = Fürstlich Jablonowskische Gesellschaft, Preisschriften 6, Stuttgart 1858, ND Wiesbaden 1969, S. 215-8.

Das größte Problem bei den Particulars of Account bleibt jedoch ihre lückenhafte Überlieferung. Selbst in London decken die erhaltenen Zollabrechnungen weniger als 19% unseres Untersuchungszeitraums ab. Obwohl man die Lücken z.T. mit den amtlichen Mitteilungen der Zöllner über den Umfang des hansischen Handels in gewissen Abrechnungsperioden schließen kann (I.5.1-3), vermag dies lediglich das Problem zu lindern. Wie soll man Aussagen über den hansischen Englandhandel treffen, wenn über große Zeiträume Anhaltspunkte fehlen?

III.1.2: DIE QUELLEN: DIE ENROLLED CUSTOMS ACCOUNTS (PRO, E356)

Die Enrolled Customs Accounts bieten uns eine weitere Möglichkeit, die Bedeutung des hansischen Englandhandels zu schätzen. Mit ihrer Hilfe kann man zumindest für die Zeit nach der Befreiung der Hansen vom Poundage (22.3.1437) die Differenz zwischen dem hansischen und englischen Warenverkehr errechnen. Zwar ist es nicht möglich, die absolute Höhe des hansischen Englandhandels zu bestimmen, aber man kann zumindest sagen, um wieviel die hansischen Umsätze in einem bestimmten Zollbezirk höher oder niedriger waren als die der Engländer.

Bevor die methodische Vorgehensweise erörtert wird, muß man die räumlichen und zeitlichen Grenzen der Analyse der Enrolled Customs Accounts festlegen. Ein Vergleich zwischen dem hansischen und dem englischen Warenverkehr ist selbstverständlich zwecklos, wenn er für einen Zollbezirk durchgeführt wird, in dem der hansische Handel gering war und die Einheimischen den Außenhandel dominierten (z.B. Bristol). Wir müssen uns vielmehr auf die hansischen Hochburgen konzentrieren, um zu brauchbaren Ergebnissen zu kommen. Nun steht außer Zweifel, daß London eine solche Hochburg war. Schließlich befand sich dort der Sitz der gesamten hansischen Englandfahrerschaft, und über die englische Hauptstadt wickelten die Hansen das Gros ihrer Tuchexporte ab. Es ist sinnvoll, die Merkmale Londons als Kriterium für die Identifizierung der anderen hansischen Hochburgen in England anzuwenden. Bekanntlich gab es hansische Kontore in Lynn, Boston und Hull. Diese Zollbezirke waren zudem – zusammen mit Ipswich – die bedeutendsten Zentren des hansischen Tuchexports. Im folgenden wird deshalb die Untersuchung auf London, Ipswich, Lynn, Boston und Hull beschränkt sein.

Welche zeitlichen Grenzen sind zu setzen? Wie bereits erwähnt, kann die Differenz zwischen dem hansischen und dem einheimischen Warenverkehr erst nach der Befreiung der hansischen Handelswaren

vom Poundage im Rahmen des Vertrags von London (22.3.1437) errechnet werden. Daher muß die Untersuchung mit dem Jahr 15 Heinrich VI. (1436/7) beginnen. Den Endpunkt bildet das Jahr 7 Edward IV. (1467/8), in dem alle Hansestädte, mit Ausnahme von Köln, den Englandhandel nach dem Sund-Zwischenfall einstellten. Es wäre zwar möglich, die Differenz zwischen dem rein Kölner Warenverkehr und dem einheimischen Handel in den Jahren des hansischen Englandhandelsboykotts zu errechnen, aber dies würde zu keinem brauchbaren Ergebnis führen, zumal vermutet werden muß, daß gerade in dieser Zeit nicht alle Kölner Handelswaren als solche verzollt wurden (II.8.2.4). Die folgende Untersuchung wird sich also auf die Jahre von 1436/7 bis 1467/8 beschränken.

III.2: METHODISCHE ÜBERLEGUNGEN

Wie bereits dargelegt (I.3), wurden unter der Rubrik 'Petty Customs' alle Zolleinnahmen der Krone mit Ausnahme der Wollzölle zusammengezogen. Abgesehen vom Tuchzoll, den auch die Engländer entrichten mußten, waren nur Ausländer verpflichtet, Petty Customs zu zahlen, wobei ihre Waren mengen- (Tuch, Wachs) bzw. wertmäßig (3d/£) verzollt wurden. Für unsere Untersuchung ist wichtig festzuhalten, daß – abgesehen von Wein und Wolle – alle Handelsgüter der ausländischen Englandfahrer Petty-Customs-pflichtig waren. Von ebenso großer Bedeutung ist die Tatsache, daß genau diese Waren auch Poundage-pflichtig waren. Der wesentliche Unterschied zwischen beiden Handelsabgaben bestand darin, daß Poundage von allen Englandfahrern, einheimischen wie ausländischen, entrichtet werden mußte, Petty Customs jedoch nur von den Ausländern.³ Die Summe der Poundage-pflichtigen Güter stellt also den Gesamtwert des Englandhandels (ohne Wein und Wolle), die Summe der Petty-Customs-pflichtigen Waren den Gesamtwert des ausländischen Englandhandels (ebenfalls ohne Wein und Wolle) dar. Vor dem Abschluß des Vertrags von London (22.3.1437) entspricht die Differenz dem Umfang des einheimischen Englandhandels.

Nach dem Vertrag von London änderte sich jedoch die Basis der Datenerhebung bei den Poundage-Abrechnungen. Hansische Handelsgüter waren nicht länger Poundage-pflichtig und verschwanden daher aus diesen Unterlagen. Der Wert der Poundage-pflichtigen Waren stellt

³ Selbstverständlich waren die Tarife unterschiedlich, und gewisse Waren (Tuch und Wachs) wurden bei der Poundage-Erhebung wertmäßig, bei der Petty-Customs-Erhebung mengenmäßig verzollt.

somit nach dem 22.3.1437 nicht mehr den Umfang des gesamten, sondern nur noch den des nichthansischen Englandhandels dar. Zieht man also für die Zeit nach dem Vertrag von London die Summe der Poundage-pflichtigen Waren von der Summe der Petty-Customs-pflichtigen Handelsgüter ab, so stellt das Ergebnis die Differenz zwischen dem hansischen und dem einheimischen Englandhandel dar. Ist das Resultat positiv, so übertraf der hansische Handel den einheimischen.

Bevor man diese Differenzberechnungsmethode anwenden kann, sind die Angaben in den Enrolled Customs Accounts auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Die Schwierigkeit besteht darin, daß die ausländischen Tuchexporte und Wachseinfuhren bei der Erhebung von Petty Customs mengen-, bei der Poundage-Erhebung jedoch wertmäßig verzollt wurden. Dieses Problem kann man nur mit Hilfe von Durchschnittswerten lösen. Um verlässliche Werte herauszuarbeiten, habe ich sämtliche Belege für Tuch und Wachs in den Poundage-Particulars of Account zwischen 4 Heinrich IV. (1402/3) und 7 Edward IV. (1467/8) gesammelt und Durchschnitts- sowie Mittelpreise für jedes Jahr errechnet.⁴ Für einige Jahre konnten keine Preise ermittelt werden, obwohl es Warenbewegungen gab.⁵ In diesen Fällen enthält die Spalte 'Preisangaben' in den Tabellen 26 und 27 die Anzahl der Warenbewegungen, gefolgt von der in Klammern gesetzten Anzahl der Preisangaben.

⁴ J.E. Thorold ROGERS, *A History of Agriculture and Prices in England, 1259-1793*, 7 Bde., Oxford 1866-1902, und ders., *Six Centuries of Work and Wages: The History of English Labour*, 2 Bde., London 1884, gibt zahllose Preise an, die ich jedoch nicht beachtet habe, da es sich hierbei um den Verkaufswert der Waren im Detailhandel und nicht um den Einkaufspreis en Gros handelt.

⁵ Gelegentlich verwendeten die Zöllner Maßeinheiten, die keine präzisen Mengenangaben waren. Man notierte z.B. lediglich, daß ein Kaufmann ein *straw* Wachs importierte. Vergleicht man die wenigen Angaben in den Zollabrechnungen, die die Anzahl von *straws* von Wachs mit dem Gewicht korrelieren (z.B. *2 straw cere continente 2 quintallos et dimidium*), so kommt man zu widersprüchlichen Resultaten. Gelegentlich verzichteten sie ganz auf Mengenangaben. Da es beim Poundage auf den Preis der Güter ankam, haben die Zöllner hin und wieder lediglich den Wert der Handelsgüter notiert. Oftmals wurde auch nur ein pauschaler Wert angegeben, besonders wenn es um viele verschiedene Waren ging.

Tabelle 26: Durchschnitts- und Mittelpreise von Wachs pro *quintall* (100 lb bzw. 45,36kg)

Jahr	Ø	Mittelpreis	Preisangaben	Akte (PRO)
1402/3	–	–	2 (0)	E122/134/7
1405/6	–	–	2 (0)	E122/8/11
1406/7	34s 7½d	40s	21	E122/149/36
1407/8	–	–	12 (0)	E122/234/17
1408/9	29s	30s	11 (8)	E122/8/17 E122/150/7
1409/10	39s 7½d	40s	9 (7)	E122/150/8 E122/150/9
1412/3	33s 3d	33s 4d	7	E122/150/2
1413/4	23s 9½d	26s 8d	4	E122/51/40
1424/5	33s 4d	33s 4d	5 (2)	E122/151/38 E122/76/11
1428/9	31s 10d	33s 4d	110 (21)	E122/74/11
1429/30	33s 4d	33s 4d	1	E122/151/26A
1430/1	27s 6½d	30s	40 (33)	E368/204 E122/161/30
1431/2	29s 6¼d	30s	67 (26)	E122/77/1
1432/3	27s 4,75d	26s 8d	27 (26)	E122/73/6
1433/4	29s 11¼d	30s	2	E122/141/22
1437/8	30s 9¼d	35s	14	E122/209/1
1438/9	29s 10d	30s	2	E122/141/23B
1442/3	36s 6d	40s	82 (30)	E122/77/4
1445/6	33s 8½d	33s 4d	18 (10)	E122/203/3
1446/7	33s 4d	33s 4d	7	E122/74/27
1448/9	20s 4d	20s	3	E122/194/9
1449/50	33s 3½d	33s 4d	37 (20)	E122/73/23 E122/76/43 E122/73/25
1452/3	40s	40s	11 (1)	E122/61/71
1454/5	22s 10½d	26s 8d	7 (6)	E122/151/73 E122/107/48
1455/6	26s 8d	26s 8d	2	E122/172/17
1456/7	31s 11½d	33s 4d	33 (12)	E122/203/4
1458/9	29s 11½d	26s 8d	11 (10)	E122/52/42 E122/151/77 E122/96/40
1459/60	33s 4d	33s 4d	5	E122/9/68 E122/151/79 E122/96/41

Die Tabelle zeigt eine Häufung der Werte bei 33s 4d pro *quintall* Wachs (100 lb oder 45,36kg), und zwar besonders in den Jahren, die

uns hier interessieren. Ich werde deshalb im folgenden diesen Wert (£1 13s 4d pro *quintall*) für alle ausländischen Wachseinfuhren verwenden.

Tabelle 27: Durchschnitts- und Mittelpreise eines exportierten Normtuchs

Jahr	Ø	Mittelpreis	Preisangaben	Akte (PRO)
1403/4	32s	31s 8d	4	E122/8/8
1408/9	35s 9d	38s 1d	7	E122/8/17
1409/10	22s 5¼d	22s 4d	36	E122/159/10 E122/150/8
1410/1	26s 4d	26s 8d	8	E122/51/27
1412/3	26s 8d	26s 8d	67	E122/150/2 E122/127/1
1413/4	26s 8d	26s 8d	17	E122/51/40
1424/5	42s 7½d	26s 8d	3	E122/141/4
1428/9	34s 2¼d	34s 3½d	40	E122/74/11
1430/1	27s 4½d	26s 8d	16	E368/204 E122/61/32
1431/2	31s 7½d	32s	42	E368/204 E368/205 E122/77/1
1433/4	26s 5¼d	26s 8d	9	E368/207 E122/141/22
1438/9	40s	40s	2	E122/141/23A
1448/9	54s 11½d	71s 8d	10 (6)	E122/73/23
1459/60	-	-	1 (0)	E122/9/68
1460/1	16s	-	2	E122/62/1 E122/142/1
1461/2	20s	20s	1	E122/97/3
1462/3	40s 9¼d	46s 8d	11	E122/176/6 E122/52/46 E122/128/1
1464/5	31s 4d	39s 6,75d	95	E122/62/5 E122/62/7 E122/128/6 E122/128/8
1465/6	27s 6½d	26s 8d	17	E122/52/48 E122/52/49
1466/7	25s 5¼d	26s 8d	18	E122/10/8 E122/97/8 E122/62/9
1468/9	32s 2½d	40s	71	E122/128/10
1469/70	17s 6d	40s	11	E122/52/52 E122/128/11 E122/128/12

1471/2	20s	20s	1	E122/62/17
1472/3	20s	20s	3	E122/62/19

Die Durchschnitts- und Mittelpreise für Tuch teilen sich in zwei Gruppen. Fast die Hälfte der Belege weisen einen Preis von 26s 8d pro Tuch aus, ein weiteres Drittel 33s 4d. Da die teureren Laken größtenteils über London exportiert wurden, ist es angebracht, im Rahmen der folgenden Untersuchung alle über die englische Hauptstadt exportierten Tücher mit 33s 4d anzusetzen und einen Durchschnittswert von 26s 8d für alle Laken zu verwenden, die über die anderen Zollbezirke ausgeführt wurden.

Allerdings ist nicht zu bestreiten, daß es zahlreiche Belege für erheblich höhere Lakenpreise gibt. Die Alien Hosing Returns (PRO, E101) weisen z.B. italienische Einkäufe von Tüchern nach, die weit über 26s 8d kosteten. Wenn man jedoch den durchschnittlichen Preis aller Laken errechnet, die z.B. die Venezianer i.J. 19 Heinrich VI. (1440/1) erwarben, kommt man auf ein Resultat (26s 7d), das dem hier verwendeten Wert (26s 8d) fast exakt entspricht. Jedoch nicht nur im Falle der Venezianer erweisen sich die hier verwendeten Durchschnittswerte als zutreffend. Bei der Überprüfung der Ipswicher Zollabrechnung für die Zeit vom 20.12.1447 bis zum 16.10.1448 stellte der Rechnungsprüfer des Exchequers fest, daß die Zöllner kein Poundage auf die hansischen Tuchausfuhren erhoben hatten, und belastete sie nachträglich mit £266 19s 10d. Wie der *auditor* selbst angab, entsprach dies der geschuldeten Subsidie in Höhe von 12d/£ (5% *ad valorem*) auf die 1609 Tücher, die die Hansen innerhalb der Abrechnungsperiode exportiert hatten. Den Gesamtwert der Laken bezifferte er mit £2145 6s 8d oder 26s 8d/Tuch.⁶ Schließlich kann man für die Zeiten (z.B. 1.9.1422-1.8.1425), in denen die Engländer kein Poundage entrichten mußten, den Durchschnittspreis der von ausländischen Kaufleuten ausgeführten Tücher errechnen, vorausgesetzt daß die Ausländer kein oder allenfalls sehr wenig Wachs importierten. Ist diese Bedingung erfüllt, dann entspricht die Differenz zwischen dem in den Enrolled Customs Accounts angegebenen Umfang des Poundage-pflichtigen Handels und dem der Petty-Customs-pflichtigen Waren exakt dem Wert des ausgeführten Tuches. Weil die Poundagepflicht für einheimische Kaufleute am 1.8.1425, also recht spät i.J. 3 Heinrich VI. (1424/5), wieder eingeführt wurde, zogen es die Ipswicher Zöllner vor, den einheimischen Handel zwischen dem 1.8. und

⁶ PRO, E356/19 m 29.

dem 29.9.1425 aus der Poundage-Abrechnung für das gesamte Jahr herauszutrennen und eine zweite, nur auf den einheimischen Handel bezogene Poundage-Abrechnung zu erstellen. Nach ihren Angaben betrug der Gesamtwert der Poundage-pflichtigen Ein- und Ausfuhren der ausländischen Ipswichfahrer i.J. 3 Heinrich VI. £2536 10s 2d, der der Petty-Customs-pflichtigen Waren dagegen £908 11s 6d. Da kein Ausländer Wachs importierte, unterscheiden sich beide Summen nur darin, daß der Wert der ausländischen Tuchexporte beim Gesamtwert der Petty-Customs-pflichtigen Waren nicht berücksichtigt wurde, weil sie mengenmäßig verzollt wurden. Aus derselben Abrechnung geht hervor, daß die Ausländer 1204 Tücher exportierten, deren Wert £1627 18s 8d oder 27s ½d pro Tuch betragen haben muß. Die Ipswicher Zöllner waren jedoch nicht die einzigen, die i.J. 3 Heinrich VI. zwei getrennte Poundage-Abrechnungen einreichten. Hieraus ergibt sich die Möglichkeit, viele derartige Untersuchungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, daß die hier verwendeten Durchschnittspreise von 33s 4d für Tücher, die über London exportiert wurden, und von 26s 8d für alle anderen Laken recht zutreffend sind.

Allgemein stellt sich jedoch die Frage, ob man sich auf die Ergebnisse der Differenzberechnungsmethode verlassen kann. Sofern eine Zollabrechnung überliefert ist, lassen sich die Gesamtwerte des einheimischen, hansischen und sonstigen ausländischen Handels genau bestimmen und die Differenz zwischen den einheimischen und den hansischen Umsätzen präzise errechnen. Dieses Ergebnis, die Ist-Differenz, kann man mit der Soll-Differenz vergleichen, die sich aus der Analyse der Angaben in den Enrolled Customs Accounts ergibt. Ich habe dies für sämtliche überlieferten Zollabrechnungen aus der Zeit zwischen 1436/7 und 1467/8 getan. Dabei zeigte sich, daß die Differenzberechnungsmethode von beachtlicher Genauigkeit ist. Bei den Londoner Zollabrechnungen ergab sich nur in einem Fall eine Fehlerquote von 5% (Verhältnis Ist-Differenz/Soll-Differenz = 95%). Ansonsten lag sie bei 1% bis 2%. Bei allen anderen, nicht aus London stammenden Zollabrechnungen stimmten Ist- und Soll-Differenzen auf den Pfennig genau überein. Auf die Differenzberechnungsmethode kann man sich also verlassen.

Doch die so erzielten Ergebnisse sind wenig signifikant, wenn sie nicht zu einer – wenn auch noch so groben – Schätzung des hansischen Englandhandels führen. Hierfür bietet die Differenzberechnungsmethode nur einen, wenn auch einen sehr wichtigen Anhaltspunkt. Zumindest wissen wir, wie groß die Differenz zwischen dem einheimischen und dem hansischen Handel war. Der Umfang des ein-

heimischen Handels bleibt aber noch unbekannt. Erst aus der Summe beider Größen ergibt sich die Höhe des hansischen Englandhandels.

Allerdings läßt sich der Umfang des einheimischen Handels nur für die Zeit vor 15 Heinrich VI. (1436/7) präzis bestimmen. Für die folgenden Jahre (1436/7 bis 1467/8) müssen wir uns behelfen. Als ersten Anhaltspunkt habe ich den durchschnittlichen Wert des einheimischen Handels über die jeweiligen Zollbezirke in den 15 Jahren vor dem Vertrag von London (1421/2 bis 1435/6) verwendet. Dabei ließ ich die Jahre außer Betracht, in denen der einheimische Handel infolge einer Poundage-Befreiung nicht zu bestimmen war (1-3, 6 und 7 Heinrich VI.). Aus der Summe dieser Durchschnittswerte einerseits und der Differenz zwischen den einheimischen und den hansischen Umsätzen andererseits ergibt sich eine Schätzung des hansischen Englandhandels über den jeweiligen Zollbezirk für die Jahre von 1436/7 bis 1467/8 (Kurve "A" in den folgenden Graphiken).⁷ Es ist jedoch unbestreitbar, daß eine solche Vorgehensweise die Trends im einheimischen Handel außer Betracht läßt, was das Ergebnis in einigen Fällen verfälscht. Wir wissen nämlich, daß der einheimische Warenverkehr in etlichen Zollbezirken (z.B. Boston) im zweiten Drittel des 15. Jahrhunderts stark zurückging. Daher habe ich den Umfang des Poundage-pflichtigen Handels während der Jahre 1436/7 bis 1467/8 (abzüglich des Wertes der Tuchexporte der sonstigen Ausländer) zur Kontrolle herangezogen. Aus der Summe dieser Zahlen einerseits und der Differenz zwischen den einheimischen und den hansischen Umsätzen andererseits ergibt sich eine zweite Schätzung des hansischen Englandhandels über den jeweiligen Zollbezirk für die Jahre von 1436/7 bis 1467/8 (Kurve "B" in den folgenden Graphiken). Allerdings enthalten die Poundage-Ziffern auch den Handel der sonstigen Ausländer, der aber nur in London von größerem Umfang war. In den anderen Zollbezirken kommt Kurve "B" dem wirklichen Umfang des hansischen Handels ziemlich nahe.

An dieser Stelle muß ich auf die unvermeidliche Ungenauigkeit dieser Schätzungen deutlich hinweisen. Beide Versuche, den einheimischen Handel zwischen 1436/7 und 1467/8 zu bestimmen, führen zu Resultaten, die das Bild verfälschen. Die erste Verfahrensweise be-

⁷ Sofern eine Abrechnung aus der Zeit nach 1436/7 nicht exakt ein Jahr abdeckt, habe ich den Durchschnitt des einheimischen Handels (1421/2-1435/6) auf *per diem*-Basis umgerechnet. Wenn der hansische Rückstand größer war als der Durchschnitt des einheimischen Handels in der Zeit von 1421/2 bis 1435/6 und die Summe beider daher eine Minuszahl ist, wurde dies als Nullwert in der Graphik angezeigt.

handelt den einheimischen Handel als statisch und läßt Konjunkturschwankungen und Trends völlig außer Betracht. Da jedoch zumindest der Tuchexport nach 1436/7 rapide expandierte, muß man vermuten, daß die einheimischen Außenhandelsumsätze um einiges unterschätzt werden. Die zweite, auf die Poundage-Ziffern für die Jahre 1436/7 bis 1467/8 basierende Methode unterscheidet nicht zwischen dem einheimischen und dem sonstigen ausländischen Handel und führt deshalb zu Ergebnissen, die zu hoch sind. Der wahre Umfang des hansischen Englandhandels liegt demnach zwischen den Kurven "A" und "B". Ich warne deshalb mit allem Nachdruck davor, die hier vorgelegten Schätzungen für genaue und verlässliche Angaben über die hansischen Englandhandelsumsätze zu halten. Diese Zahlen sind nur im Rahmen meiner recht bescheidenen Ambitionen, eine ungefähre Vorstellung des Umfangs des hansischen Handels über die Zollbezirke der englischen Ostküste zu vermitteln, methodisch zu rechtfertigen.

Präzise Erkenntnisse hinsichtlich des hansischen Englandhandels sind nur aus den überlieferten Zollakten und den amtlichen Mitteilungen der Zöllner zu gewinnen. Es empfiehlt sich daher, in den folgenden Abschnitten zunächst die Ergebnisse der Differenzberechnungsmethode vorzulegen und dann die Resultate der Untersuchung der erhaltenen Zollabrechnungen und amtlichen Mitteilungen als Kontrolle heranzuziehen.

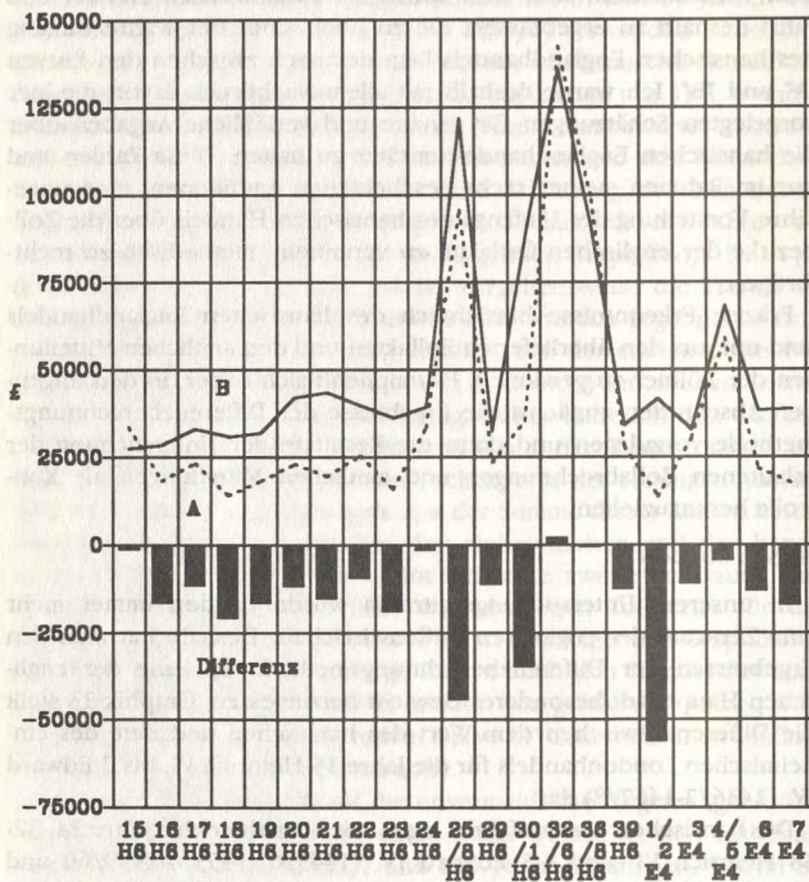
III.3.1: LONDON

In unserem Untersuchungszeitraum wurde London immer mehr zum Zentrum der englischen Außenwirtschaft. Deshalb hat man den Ergebnissen der Differenzberechnungsmethode im Falle der englischen Hauptstadt besonderes Gewicht beizumessen. Graphik 13 stellt die Differenz zwischen dem Wert des hansischen und dem des einheimischen Londonhandels für die Jahre 15 Heinrich VI. bis 7 Edward IV. (1436/7-1467/8) dar.

Die hansischen Londonfahrer lagen mit Ausnahme der Jahre 24, 32-38 Heinrich VI. und 4-5 Edward IV. (1445/6, 1453/4-1459/60 und 1464/5-1465/6) deutlich hinter ihren englischen Konkurrenten. Dennoch war ihre Wirtschaftsleistung beachtlich. Bei einem durchschnittlichen einheimischen Londonhandel von £35.000 zwischen 1421/2 und 1435/6 und einem hansischen Rückstand von £10.330 (1436/7-1467/8) betrug der hansische Londonhandel mindestens £24.670 jährlich. Zieht man £10.330 vom Durchschnittswert der nichthansischen Warenbewegungen (ohne ausländisches Tuch) in den Jahren

1436/7 bis 1467/8 (£43.878) ab, so stellt man fest, daß der hansische Londonhandel im Schnitt bis ca. £33.548 jährlich betragen haben könnte. Wir sind daher gut beraten, den hansischen Londonhandel mit ca. £25.000 bis £35.000 pro Jahr zu veranschlagen.

Graphik 13: Der hansische Londonhandel, 1436/7--1467/8, nach der Differenzberechnungsmethode



Die Amplitüden der Kurve in Graphik 13 lassen sich mit Entwicklungen im Zollwesen und im politisch-diplomatischen Bereich erklären. Die günstigen Auswirkungen des Vertrags von London (22.3.1437: 15 Heinrich VI.) werden ebenso deutlich wie der Schaden, den der holländisch-wendische Krieg (1438-41: 16-19 Heinrich VI.) anrichtete. Die Folgen der Aberkennung der hansischen Privilegien am 29.9.1447

(26 Heinrich VI.) sind jedoch nicht so leicht zu erkennen, da der Zeitpunkt der Suspendierung der hansischen Vorrechte im Pauschalergebnis für die Jahre 25-28 Heinrich VI. eingebettet ist. Dennoch ist ein deutlicher Abfall vom günstigen Ergebnis d.J. 24 Heinrich VI. (1445/6) ersichtlich. Schließlich läßt sich der hansische Vorsprung vor den einheimischen Londonfahrern (25-28 Heinrich VI.) zumindest zum Teil durch die Beilegung der anglo-hansischen Streitigkeiten erklären, die aus der Kaperung der Baienflotte (23.5.1449) entstanden waren und durch die Lübecker Annahme des achtjährigen Waffenstillstands am 7.1.1456 (34 Heinrich VI.) beendet wurden.

Der anhand der überlieferten Zollakten nachweisbare hansische Londonhandel blieb 13/14 Richard II. (1390) und 8 Heinrich V. (1420/1) recht stabil auf einem Niveau von ca. £13.000 bis £14.000 jährlich. Allerdings fiel der hansische Anteil am gesamten, zu dieser Zeit stark expandierenden Poundage-pflichtigen Warenverkehr der englischen Hauptstadt von 25,52% (1390) auf 19,54% (1420/1). In der Folgezeit ging der hansische Londonhandel sowohl absolut als auch relativ zurück. I.J. 10 Heinrich VI. (1431/2) betrug er £9006 13s 1d, was 16,04% aller Poundage-pflichtigen Warenbewegungen über den Zollbezirk entsprach, vier Jahre später nur noch £4599 10s 4d (12,06%). Erst nach Abschluß des Vertrags von London (22.3.1437) setzte eine Phase der Erholung ein. Auch in den Handelsstatistiken, die man aus den überlieferten Zollakten gewinnt, läßt sich die explosionsartige Expansion des hansischen Handels i.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) nachweisen, die in den Tuchexportziffern (Tabelle 5) deutlich wird und die aufgrund der Differenzberechnungsmethode zu erwarten war. Zwischen 14 und 16 Heinrich VI. (1435/6; 1437/8) hat sich der hansische Londonhandel von £4599 10s 4d auf £15.880 11s 10d mindestens verdreifacht und der hansische Anteil am Poundage-pflichtigen Handel von 12,06% auf zumindest 23,15% verdoppelt. Der Petty-Customs-Kontrollrolle für das Jahr 16 Heinrich VI. fehlt allerdings die letzte Membrane, auf der die Einfuhren vom 28.7. bis zum 29.9.1438 aufgezeichnet waren. Da der hansische Warenverkehr während dieser Monate sicherlich nicht ruhte, muß man davon ausgehen, daß der hansische Londonhandel in den Ziffern für das Jahr 16 Heinrich VI. um einiges unterrepräsentiert ist und daß die Expansion des Warenverkehrs noch deutlicher ausfiel, als aufgrund des vorhandenen Aktenmaterials nachzuweisen ist.

Trotz des holländisch-wendischen Kriegs (1438-41) blieb der hansische Londonhandel in den Jahren 17 und 18 Heinrich VI. (1438/9; 1439/40) mit ca. £15.000 bis £20.000 jährlich und einem Anteil von

über 20% stabil. Nach Kriegsende setzte der hansische Londonhandel zum Höhenflug an. I.J. 21 Heinrich VI. (1442/3) betrug er mindestens £28.268 (£13.333 an Petty-Customs-pflichtigen Waren und £14.935 an Tuch), was einem Drittel der Poundage-pflichtigen Warenbewegungen über London entsprach. Drei Jahre später lassen sich hansische Ein- und Ausfuhren zwischen dem 26.1. und dem 29.9.1446 in Höhe von £25.401 nachweisen. Wenn die Hansen während dieser Zeit denselben Anteil am Petty-Customs-pflichtigen Warenverkehr behauptet haben, der in den folgenden acht Monaten zu belegen ist (71,73%), dann hätte der hansische Londonhandel i.J. 24 Heinrich VI. insgesamt mehr als £34.000 betragen. Da die Monate Oktober bis Januar zu den handelsintensivsten Zeiten der hansischen Londonfahrer gehörten – schließlich wurden dann die auf der Frankfurter Herbstmesse, dem Antwerpener Bavomarkt und dem Koudemarkt von Bergen op Zoom erworbenen Waren nach England gebracht (IV.2-3) –, ist diese Annahme durchaus vertretbar.

Alle Zeichen deuten darauf hin, daß sich der Höhenflug bis zum Ausbruch akuter anglo-hansischer Spannungen im Sommer 1468 fortsetzte. Trotz der Kürze der Petty-Customs-Abrechnungsperiode (2.9.-20.10.1458) lassen sich i.J. 37 Heinrich VI. (1458/9) hansische Warenbewegungen im Gesamtwert von £19.000 (£3900 an Petty-Customs-pflichtigen Waren und £15.055 an Lakenausfuhren) nachweisen. Zwischen dem 29.9.1461 und dem 16.10.1462 betrug der hansische Londonhandel mindestens £19.312 14s 2½d, wobei nach dem 20.5.1462 die Einfuhren gar nicht und die Ausfuhren (infolge der Beschädigung der Akte) nur unvollständig erfaßt werden können. Im folgenden Jahr (16.10.1462-29.9.1463) sind hansische Warenbewegungen in Höhe von £9984 5s 3¼d belegt. Allerdings sind die Membranen, auf denen die Exporte vom 14.4. bis zum 15.7.1463 verzeichnet waren, verschollen. Nur die Tuchiausfuhren und Wachsimporte zwischen dem 15.7. und dem 29.9.1463 sind anhand der Enrolled Customs Accounts erfaßbar. Weiter kann man der gut erhaltenen Abrechnung für die Zeit vom 29.9.1463 bis zum 27.1.1464 hansische Ein- und Ausfuhren in Höhe von £7446 ¼d entnehmen. Schließlich zeigt eine kontorsinterne Abschrift des Ausfuhrteils der Londoner Petty-Customs-Abrechnung zwischen dem 29.9.1467 und dem folgenden Ostern (17.4.),⁸ daß die hansischen Exporte in diesem Halbjahr £7386 1s 1¼d betragen haben.

Erst die anglo-hansischen Spannungen, die infolge der Kaperung von sechs englischen Schiffen im Sund in der Pfingstwoche 1468 ent-

⁸ StA Köln, Hanse III.K.75, Bl. 2-8.

standen waren (II.8.1.1), vermochten den hansischen Londonhandel zu beeinträchtigen. Der im Herbst 1469 vom Brügge Kontor – zunächst auf eigene Faust – begonnene Kaperkrieg führte zu einem Rückgang des hansischen Londonhandels, der zwischen dem 8.11.1469 und dem 24.10.1470 lediglich £9219 18s 7¼d betrug. In dieser Summe fehlen allerdings die Petty-Customs-pflichtigen Ausfuhren seit dem 9.2.1470 und die Einfuhren vom 19.2. bis zum 29.9.1470. Nachdem die östlichen Hansestädte die Englandhandelssperre ausgerufen und die englandfreundliche Stadt Köln, die die Handelsbeziehungen zu England aufrechterhielt, verhanst hatten, ging der hansische Londonhandel – nunmehr allein von den Kölnern getragen – weiter zurück. Zwischen dem 29.9.1471 und dem 4.8.1472 betrug er lediglich £7247 3s 11½d und im folgenden Jahr (4.8.1472-29.9.1473) £11.491 4d. Schließlich beliefen sich die hansischen Exporte über London vom 29.9.1473 bis zum 26.5.1474 auf nur £3467 19s 10d.

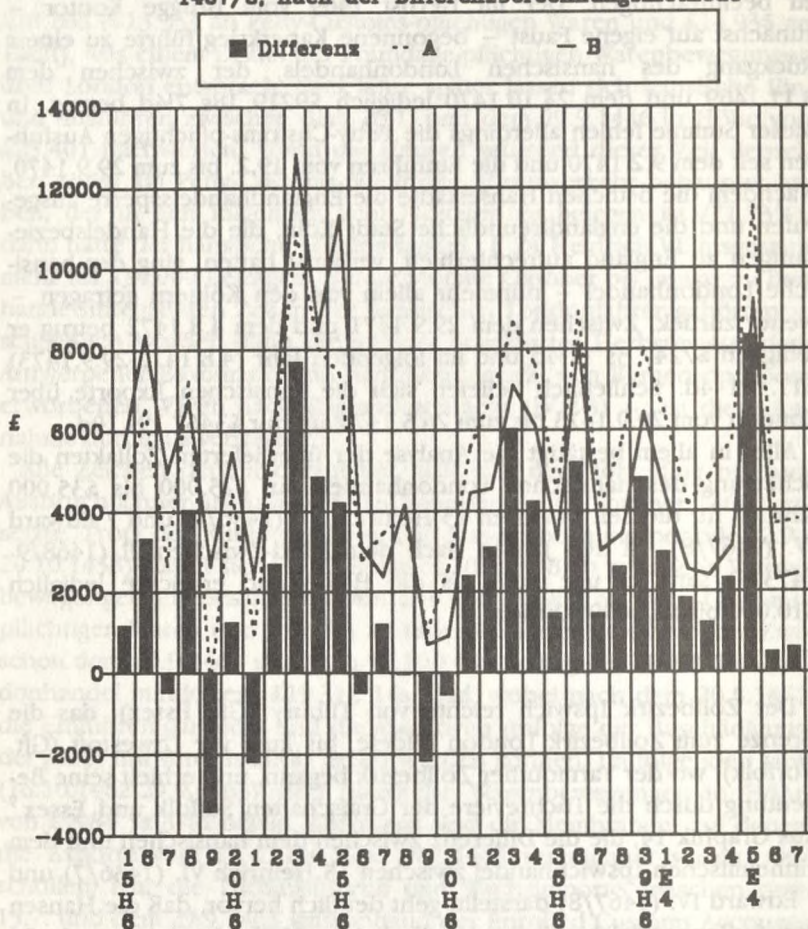
Alles in allem bestätigt die Analyse der überlieferten Zollakten die Schätzung des hansischen Londonhandels auf £25.000 bis £35.000 jährlich für die Zeit zwischen 15 Heinrich VI. (1436/7) und 7 Edward IV. (1467/8). In den Jahren nach dem Sund-Zwischenfall (1468/9-1473/4) sank er um mehr als die Hälfte und erreichte lediglich £10.000 bis £12.000 jährlich.

III.3.2: IPSWICH

Der Zollbezirk Ipswich reichte von Tilbury (Gft. Essex), das die Grenze zum Zollbezirk London bildete, bis kurz vor Lowestoft (Gft. Norfolk), wo der Yarmouth Zollbezirk begann, und erhielt seine Bedeutung durch die Tuchreviere der Grafschaften Suffolk und Essex.⁹ Aus Graphik 14, die die Differenz zwischen dem hansischen und dem einheimischen Ipswichhandel zwischen 15 Heinrich VI. (1436/7) und 7 Edward IV. (1467/8) darstellt, geht deutlich hervor, daß die Hansen den Außenhandel hier in ungewöhnlichem Maße dominierten. In 24 der 32 Jahre zwischen 1436/7 und 1467/8 übertraf ihr Handel den der Einheimischen, und in den restlichen Jahren war der Rückstand in der Regel unerheblich. Bei einem durchschnittlichen einheimischen Handel zwischen 1421/2 und 1435/6 in Höhe von £3160 und einem hansischen Vorsprung von £2213 muß der hansische Ipswichhandel £5373 jährlich betragen haben.

⁹ Dazu s. R.H. BRITNELL, *Growth and Decline in Colchester, 1300-1525*, Cambridge 1986, S. 187-93 *et passim* mit Literaturhinweisen.

Graphik 14: Der hansische Ipswichhandel, 1436/7-1467/8, nach der Differenzberechnungsmethode



Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommt man, wenn man den Durchschnitt der einheimischen und sonstigen ausländischen Warenbewegungen (ohne ausländisches Tuch) zwischen 1436/7 und 1467/8 zur Basis der Hochrechnung macht. In diesen Jahren betrug er £2773. Demnach muß sich der hansische Ipswichhandel im Schnitt auf £4986 belaufen haben.

Die Graphik zeigt, daß der hansische Ipswichhandel viele Parallelen zum hansischen Londonhandel aufweist. Der Vertrag von London (22.3.1437) und die darin vereinbarte Poundage-Befreiung waren

auch in Ipswich von überragender Bedeutung für den hansischen Handel. Ebenso wie in London warf der holländisch-wendische Krieg (1438-41) den hansischen Warenverkehr über Ipswich zurück, und auch hier erholte er sich unmittelbar nach Kriegsende. Schließlich kann man in diesem Zollbezirk ebenfalls einen Sturz des hansischen Handels im Jahr nach der Aufhebung der hansischen Privilegien zum 29.9.1447 (Beginn d.J. 26 Heinrich VI.) erkennen, wobei die Hansen von einem Vorsprung von £4242 (25 Heinrich VI.: 1446/7) auf einen Rückstand von £511 zurückfielen. Allerdings spielten noch andere Faktoren bei dieser rückläufigen Entwicklung eine bedeutende Rolle. Im April 1447 waren einige Hansekaufleute in Colchester (Zollbezirk Ipswich) tätlich angegriffen worden. Dies war mehr als eine rein zufällige Schlägerei, denn ein preußischer Städtetag stellte am 10.7.1447 fest, daß man den Hansen *ere slotell van der zyden genomen und, dar se keyner borgen geneten muchten, sie in gefencknisse gesettet* habe. Darüber hinaus habe man *breve van mercke, boven dat se de berre koningk to Engelant geleydet hadde, up se geven*.¹⁰ Diese Ausführungen geben einen Hinweis auf die Ursache des Angriffs auf die hansischen Colchesterfahrer, der auf einen Zwischenfall während des holländisch-wendischen Krieges zurückzuführen ist. Im Sommer 1441 hatte der englische Kaufmann Henry Spicer aus Derby (Gft. Derbyshire) Salz im Wert von £400, das von Sluis nach Schonen transportiert werden sollte, beim Sluiser Kapitän Johann Lambertson aufgegeben. Im Osloer Hafen wurde Lambertsons Schiff von den Matrosen und Kaufleuten eines Lübecker Schiffs, das gerade von Lübeck nach Bergen (Norwegen) unterwegs war, aufgebracht und nach Bergen verschleppt, wo die Kaper und die Kontorsinsassen die Beute unter sich aufteilten. Zu einem nicht genau feststellbaren Zeitpunkt schaltete sich Heinrich VI. ein und bat den Lübecker Rat um Schadenersatz für Spicer.¹¹ Die Sache ruhte, bis der König am 12.7.1446 Kaperbriefe zu Spicers Gunsten ausstellte, die er allerdings am 20.3.1447 widerrief.¹² Trotzdem mußte das Londoner Kontor dem Kölner Rat am 30.4.1447 mitteilen, daß Spicer kraft der Kaperbriefe die Kölner Rüdiger Rinck, Cort Ross und Gerd van Herle in Colchester habe festnehmen lassen. Von ihnen habe er eine Bürgschaft in Höhe seiner Verlu-

¹⁰ HR 2.3.316 § 6, S. 225.

¹¹ BL, Royal 17.B.XLVII, f. 48^v. Druck: JENKS, Hanseakten.

¹² Kaperbriefe vom 12.7.1446: GStA OBA 9436, f. 3^v-4^r; Schutzbrief vom 20.3.1447: Appendix A to Rymer's Foedera, S. 155f. und LUB 8.411, S.455-7. Vgl. dazu auch den Schutzbrief für die hansischen Bostonfahrer: StA Lübeck, Anglicana 130a.

ste (£600) erzwungen und ihre Häuser und Handelswaren beschlagnahmen lassen. Bei alledem habe er sich der Hilfe des Duke of Buckingham und dessen Gefolgschaft bedient.¹³ Dies geschah nicht rein zufällig. Humphrey Stafford, Duke of Buckingham, war nicht nur einer der reichsten Untertanen Heinrichs VI., sondern auch Mitglied des Kronrats und Oberbefehlshaber von Calais. Zudem besaßen die Staffords ausgedehnte Landgüter nicht nur in der Nähe von Spicers Heimatstadt Derby, sondern auch von Colchester.¹⁴

Spicers Opfer waren allesamt bevollmächtigte Vertreter bedeutender Kölner Handelshäuser und hatten oft Prozesse vor dem Stadtgericht von Colchester geführt.¹⁵ Ein Blick auf die Prozeßgegner erweckt den Eindruck, daß sich die drei Kölner stark im Tuchhandel in und um Colchester engagiert hatten.¹⁶ Spicer hatte zudem einen günstigen Zeitpunkt für seinen Angriff gewählt. I.J. 25 Heinrich VI. (1446/7) beliefen sich die hansischen Tuchexporte über den Zollbezirk Ipswich auf 36,70% aller hansischen Lakenausfuhren in jenem Jahr. Sie wurden nur noch von den Londoner Exporten übertroffen. Nun wäre es

¹³ KUSKE 1.1155, S. 404 und HR 2.3.286, S. 170f. Vgl. HR 2.4.287, S. 171 (12.5.1447).

¹⁴ WOLFFE, Henry VI, S. 99. Zur Familie grundlegend: Carole RAWCLIFFE, The Staffords, Earls of Stafford and Dukes of Buckingham, 1394-1512, Cambridge 1978. Grundbesitz der Staffords: JACOB, The Fifteenth Century, Karte 5. Buckingham als Mitglied des Kronrats: WOLFFE, Henry VI, S. 93 Anm. 39, S. 166 Anm. 71 *et passim*. Stafford wurde am 4.9.1442 zum Oberbefehlshaber von Calais ernannt: PRO, C76/125 m 19. Er war noch am 20.8.1448 im Amt: C 76/130 m 9. Calais liegt ca. 100 km von Sluis entfernt.

¹⁵ Herle wird am 22.9.1445 als *diener ind legerman* von Bertram Questenbergh, Johann und Robert Blitterswijk in England belegt: KUSKE 1.1083, S. 376. Rüdiger Rinck ist im Dezember 1447 als Faktor von Johann Swart nachzuweisen (PRO, E159/224 RP m 11) und am 21.11.1436 als *famulus* von Johann Rinck: Foedera (H) 5/1, S. 36. Cort Ross wird am 27.5.1442 als Faktor von Johann Dasse d.Ä. (SMIT 2.1244, S. 771f.) und am 21.11.1436 als Faktor von Johann Dasse (wohl auch d.Ä.) bezeichnet: Foedera (H) 5/1, S. 36.

¹⁶ Rüdiger Rinck ging gegen den Colchesterer Walker Robert Sayer am 29.8.1457 wegen einer Schuld von 50s gerichtlich vor. Sayer mußte ein Wolltuch als Sicherheit hinterlegen: CcTrRO CR 68 m 27. Am 18.11.1448 verklagten Johann und Rüdiger Rinck den Colchesterer Draper John Prymerole wegen einer Schuld von £11 13s 4d. Am selben Tag klagte Rüdiger Rinck gegen John Wylmot, einen Färber aus Colchester, auf Rückzahlung von £212: CcTrRO CR 64 m 6. Cort Ross klagte am 13.10.1439 gegen Gilbert Kent auf Bezahlung des Waids, das Kent auf Kredit verkauft worden war: CcTrRO CR 58 m 4. Am 22.9.1439 mußte sich der Colchesterer Färber John Davy aufgrund einer Anklage von Ross dem Gericht stellen. Es ging um eine Schuld in Höhe von 57s: CcTrRO CR 58 m 9. Am 20.4.1453 klagte van Herle gegen Robert Lalleford auf Rückzahlung von 54s 2d. Der Angeklagte mußte sieben *panni stricti* als Sicherheit hinterlegen: CcTrRO CR 66 m 17.

Spicer sicherlich möglich gewesen, gegen die Hansen in London vorzugehen. Dies wäre aber angesichts der Macht des Stadtrats und der Nähe des Königshofes wenig ratsam. In Colchester jedoch waren die Hansen wie nirgends sonst in England verwundbar.

Insgesamt kann man davon ausgehen, daß Spicers Angriff auf die drei Kölner den hansischen Handel mit Colchester für eine gewisse Zeit lähmte. Wielange dies der Fall war, kann man aus einigen Zwischenfällen in den folgenden Jahren schließen. I.J. 1448 wurden die Kölner Johann Rinck, Christian van Blecken und Arnold Stakelhusen *in aqua vocata le Colewater prope Colcestria* beraubt. Wieder reichten die Verästelungen bis in die Schicht des politisch aktiven Adels hinein.¹⁷ Als Nachspiel zur Affäre Spicer sind vielleicht auch drei Fälle zu betrachten, die vor dem Colchesterer Stadtgericht verhandelt wurden. Am 15.5.1449 bat William Smallwode um die Erlaubnis, sich mit Rüdiger Rinck hinsichtlich einer vom Kölner Kaufmann erhobenen *trespass*-Klage gütlich zu einigen.¹⁸ Kurz darauf, am 13.6.1449, mußte John Bacon dem Gericht ein Bußgeld zahlen, weil er sich mit Gerd van Herle eine *affray* (Schlägerei) geliefert hatte. Zehn Tage später erhob van Herle gegen Bacon Anklage wegen *trespass*.¹⁹

Obwohl die knappen Aufzeichnungen des Gerichtsschreibers keinen Hinweis auf eine Verbindung der Angeklagten mit Henry Spicer oder gar dem Duke of Buckingham enthalten, müssen die zwischen 1447 und 1449 erfolgten Angriffe auf die Kölner den hansischen Handel beeinträchtigt haben. Dies zählt sicherlich zu den Ursachen für die Verringerung des hansischen Vorsprungs im Ipswichhandel in den Jahren 1446/7 und 1447/8. Hinzu kamen die negativen Auswirkungen der anglo-hansischen Spannungen (1449-1452). Erst mit der Aufhebung des Lübecker Tuchverbots (II.8.1.1) konnte die Hanse wieder zur führenden Kraft im Ipswichhandel werden, eine Position, die sie bis zum Sund-Zwischenfall (1468) innehatte.

Wenn wir uns nun den überlieferten Zollakten zuwenden, stellen wir fest, daß der hansische Ipswichhandel in fünf Phasen einteilt läßt.

¹⁷ Dazu s. HR 2.7, S.436 Anm. 1 und Franz IRSIGLER, Hansekaufleute: Die Lübecker Veckinchusen und die Kölner Rinck, in: Hanse in Europa: Brücke zwischen den Märkten, 12. bis 17. Jahrhundert (Ausstellungskatalog, Köln, 9.6.-9.9.1973) S. 315. Eines der angreifenden Schiffe wird als die *navis vocata le barge domini de Scales* bezeichnet, was auf die Beteiligung von Thomas, Lord Scales, an diesem Überfall (wenn auch nur mittelbar) hindeutet.

¹⁸ CCtrRO CR 64 m 16d. Über *trespass*: BAKER, S. 56-9, 413f. und die dort zitierte Literatur.

¹⁹ CCtrRO CR 64 m 17-17d.

Bis 6 Heinrich IV. (1404/5) war er kaum signifikant und überstieg selten £150 jährlich. Die Zollabrechnungen aus den Jahren 12 Heinrich IV. (1410/1) und 1 Heinrich V. (1413/4) zeigen eine Zunahme der hansischen Umsätze auf ca. £500 jährlich. Die amtlichen Mitteilungen der Ipswicher Zöllner für die Jahre 9 bis 12 Heinrich VI. (1430/1-1433/4) lassen vermuten, daß der hansische Ipswichhandel wieder gewachsen war, und zwar auf ca. £1000 bis £1300 jährlich. Ferner zeigt die Untersuchung der Zollakten und der amtlichen Mitteilungen aus den Jahren zwischen 16 Heinrich VI. und 7 Edward IV. (1436/7-1467/8), daß der Warenaustausch der Hansen mit dem Ipswicher Zollbezirk ca. £5000 pro Jahr betragen hat. Nach dem Sund-Zwischenfall fiel er auf ca. £700 bis £1000 zurück (1468/9-1473/4). Alles in allem erweist sich die Schätzung des hansischen Ipswichhandels zwischen 1436/7 und 1467/8 auf £5000 als zutreffend.

III.3.2: LYNN

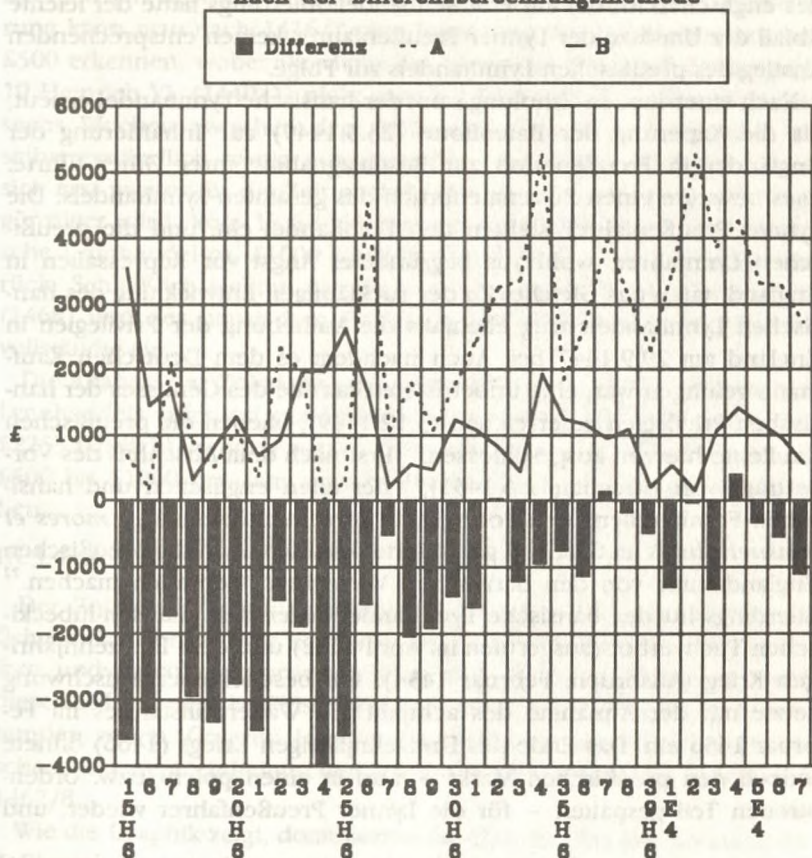
Der Lynner Zollbezirk deckte einen relativ schmalen Küstenstreifen von Wisbech, das die Grenze zum Zollbezirk Boston bildete, bis kurz vor Blakeney ab, wo der Yarmouthier Zollbezirk begann. Über Lynn lief z.B. der Außenhandel von Bedford, Northampton, Cambridge, Ely und Thetford. Graphik 15 stellt die Differenz zwischen dem hansischen und dem einheimischen Lynnhandel zwischen 1436/7 und 1467/8 dar.

Bis auf drei von insgesamt 32 Jahren zwischen 1436/7 und 1467/8 blieb die hansische Außenwirtschaft hinter der einheimischen zurück. Bei einem englischen Lynnhandel zwischen 1421/2 und 1435/6 in Höhe von £3850 pro Jahr und einem hansischen Rückstand von durchschnittlich £1597 kann der hansische Handel über Lynn nicht mehr als ca. £2253 jährlich betragen haben. Allerdings gehört Lynn zu den Zollbezirken, deren Außenhandel im Laufe des 15. Jahrhunderts an Bedeutung verlor. Der durchschnittliche Wert des Poundage-pflichtigen Handels (ohne ausländisches Tuch) betrug lediglich £2748 in den Jahren von 1436/7 bis 1467/8. Legt man diese Ziffer der Schätzung des hansischen Handels zugrunde, so ergibt sich, daß er bei £1151 jährlich lag.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Differenzberechnungsmethode muß man die Orientierung und die Aufteilung des Lynnhandels berücksichtigen. So wie sich die preußischen Englandfahrer auf die Zollbezirke Lynn und Hull spezialisiert hatten, beschränkten sich die Lynner Fernhändler auf den Preußenhandel. Der Kampf um die Vorherrschaft fiel eindeutig zugunsten der Engländer aus, woraus sich

zwei Konsequenzen ergaben. Zum einen reagierte der einheimische Lynnhandel empfindlich auf Ereignisse in Preußen. Zum anderen war die Dominanz der Lynner Preußenfahrer derart erdrückend, daß der hansische Lynnhandel nur schwach auf die politischen Entwicklungen reagierte. In der Regel profitierten allein die Engländer von Handelserleichterungen.

Graphik 15: Der hansische Lynnhandel, 1436/7-1487/8, nach der Differenzberechnungsmethode



Dies zeigte sich unmittelbar nach Abschluß des Vertrags von London (22.3.1437), als die Zöllner in Lynn, Boston und Hull preußische Schiffe bis nach der offiziellen Freigabe des Handels zurückhielten, damit die einheimischen Kaufleute zuerst nach Preußen segeln konn-

ten, wo die Nachfrage nach englischen Produkten (vor allem Tuch) infolge der dreijährigen Handelssperre besonders groß war (V.5.3). Der Lynner Außenhandel wuchs von ca. £2100 i.J. 1435/6 auf über £7000 im folgenden Jahr. Davon profitierten aber in erster Linie die Einheimischen, deren Umsätze i.J. 1436/7 die der Hansen um £3608 übertrafen. In den Jahren danach litt der Lynner Preußenhandel jedoch unter dem holländisch-wendischen Krieg (1438-41) und den Maßnahmen des Deutschordensstaats sowie des Danziger Rats zur Reduzierung des englischen Anteils am Preußenhandel. Allerdings hatte der leichte Abfall der Umsätze der Lynner Preußenfahrer keinen entsprechenden Anstieg des preußischen Lynnhandels zur Folge.

Nach einer kurzen Erholung sank der hansische Lynnhandel erneut, als die Kaperung der Baienflotte (23.5.1449) zur Inhaftierung der Engländer in Preußen und zur Beschlagnahme ihrer Güter führte. Dies bewirkte einen Zusammenbruch des gesamten Lynnhandels: Die Lynner Preußenfahrer stellten den Fernhandel ein, und die preußischen Lynnfahrer, wohl aus begründeter Angst vor Repressalien in England, taten das Gleiche. Zu der rückläufigen Entwicklung des hansischen Lynnhandels trug ebenfalls die Aufhebung der Privilegien in England am 29.9.1447 bei. Auch nachdem es dem Deutschen Kaufmann gelungen war, eine unbefristete Garantie des Genusses der hansischen Privilegien zu erreichen (3.12.1449), blieben die preußischen Kaufleute hiervon ausgeschlossen.²⁰ Erst nach dem Abschluß des Vorvertrags von Utrecht (12.6.1451),²¹ der allen englischen und hansischen Fernhändlern den Fortbestand ihrer herkömmlichen *mores et consuetudines* im Gastland garantierte, konnten auch die preußischen Englandfahrer von den hansischen Vorrechten Gebrauch machen.²² Allerdings litt der hansische Lynnhandel unter dem dänisch-lübeckischen Tuchverbot (ausgerufen im April 1452) und dem Dreizehnjährigen Krieg (Ausbruch: Februar 1454). Ein bescheidener Aufschwung setzte mit der Annahme des achtjährigen Waffenstillstandes im Februar 1456 ein. Das Ende des Dreizehnjährigen Kriegs (1466) öffnete jedoch den preußischen Markt – nun in einen polen- bzw. ordensstreuen Teil gespalten – für die Lynner Preußenfahrer wieder, und

²⁰ HR 2.3.570, S. 434.

²¹ HR 2.3.712 § 9, S. 565.

²² Vorerst nur bis zum 29.9.1452. Die Frist wurde aber immer wieder verlängert: am 22.6.1452 bis zum 29.9.1453: Foedera (H) 5/2, S. 41; Regest: HR 2.4.102, S. 75; am 28.8.1453 bis zum 29.9.1456: HUB 8.280-1, S. 196f.; Regest: HR 2.4.177, S. 117.

der hansische Lynnhandel, der zu keiner Zeit der englischen Konkurrenz gewachsen war, ging zurück.

Die überlieferten Lynner Zollakten, denen wir uns nun zuwenden, sind in der Regel entweder stark beschädigt, geben lediglich über die Ein- oder die Ausfuhr Aufschluß oder decken nur eine sehr kurze Zeit ab. Dennoch läßt sich der hansische Lynnhandel in vier Phasen gliedern. Bis etwa zur Jahrhundertwende betrug er £600 bis £1000 pro Jahr und ging nach Ausbruch der anglo-preußischen Feindschaft i.J. 1398 auf £250 jährlich zurück. Trotz der lückenhaften Überlieferung kann man nach 1436/7 eine Besserung des Jahresumsatzes auf £500 erkennen, wobei allerdings die hansische Wirtschaftsleistung i.J. 19 Heinrich VI. (1440/1) nicht ganz ins Bild paßt. Der Umsatz in den sechs Wochen zwischen dem 29.9. und dem 11.11.1443 (£24) ist selbstverständlich wenig aussagekräftig. Verlässliche Schlüsse lassen sich erst wieder für die Zeit nach 1455 ziehen, wenn die Quellenlage günstiger wird. Vom 13.6.1455 bis zum 2.11.1466 betrug der hansische Lynnhandel ca. £1000 jährlich. Danach fiel er auf die Hälfte zurück. Schließlich stellten die Hansen infolge des Sund-Zwischenfalls (1468) und des hansischen Englandhandelsverbots den Lynnhandel vollständig ein.

Die Analyse der Zollakten zeigt, daß die Schätzung des hansischen Lynnhandels aufgrund der Differenzberechnungsmethode (£1151 bis £2253 jährlich) zu hoch ausfiel. In Wirklichkeit wird er nicht mehr als £500 bis £1000 pro Jahr zwischen 1436/7 und 1467/8 betragen haben.

III.3.4: BOSTON

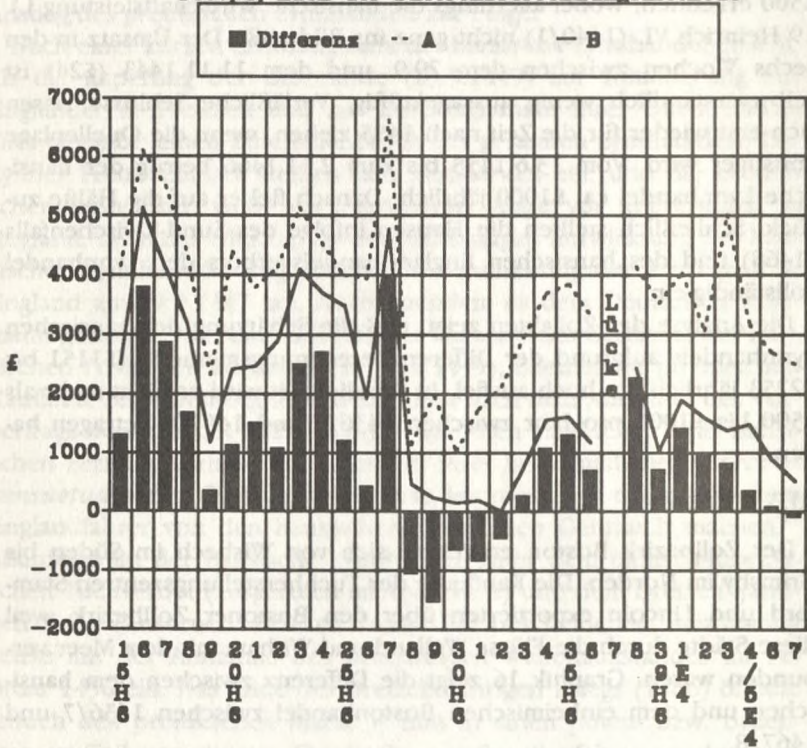
Der Zollbezirk Boston erstreckte sich von Wisbech im Süden bis Grimsby im Norden. Die Kaufleute der Tuchherstellungszentren Stamford und Lincoln exportierten über den Bostoner Zollbezirk, weil diese Städte durch die Flüsse Welland und Witham mit dem Meer verbunden waren. Graphik 16 zeigt die Differenz zwischen dem hansischen und dem einheimischen Bostonhandel zwischen 1436/7 und 1467/8.

Wie die Graphik zeigt, dominierten die Hansen den Außenhandel im Zollbezirk Boston ebenso wie in Ipswich. In 24 der knapp 31 Jahre²³ von 1436/7 bis 1467/8 übertrafen ihre Umsätze die der Engländer. Bei einem einheimischen Handel zwischen 1421/2 und 1435/6 von

²³ Für die Abrechnungsperiode, die vom 29.9.37H6/1458 bis zum 15.12.38H6/1459 lief, gibt es keine Aufzeichnungen in den Enrolled Customs Accounts.

durchschnittlich £2600 und einem hansischen Vorsprung von £981 kann der hansische Bostonhandel bis zu £3581 pro Jahr betragen haben. Allerdings war auch in diesem Zollbezirk der Außenhandel im 15. Jahrhundert rückläufig. Der durchschnittliche Wert der Poundagepflichtigen Waren (ohne ausländisches Tuch) belief sich lediglich auf £939 jährlich zwischen 1436/7 und 1467/8. Nimmt man diesen Betrag als Basis für die Schätzung des hansischen Bostonhandels, so kommt man auf einen durchschnittlichen Jahresumsatz von £1920.

Graphik 16: Der hansische Bostonhandel, 1436/7–1487/8, nach der Differenzberechnungsmethode



Wie im Falle von Lynn liegt auch in Boston der Schlüssel zum Verständnis des hansischen Handels in seiner Ausrichtung und in der Herkunft der hansischen Besucher. Hansische Bostonfahrer orientierten sich in hohem Maße nach dem hansischen Kontor in Bergen (Norwegen), wo die Lübecker und ihre wendischen Kollegen seit dem Vertrag von Wordingborg (1435) Monopolhandelsrechte genossen. Daher überrascht es nicht, daß die meisten Hansen, die Bostonhandel

trieben, Lübecker Bergenfahrer waren. Vergleicht man z.B. die Namen der Insassen des Bergener Kontors, die im Schreiben Heinrichs VI. im August 1441 genannt werden,²⁴ mit denen in der Bostoner Zollabrechnung für die Zeit vom 12.10.1444 bis zum 24.6.1445,²⁵ so stellt man fest, daß zwölf von 15 Kontorsmitgliedern (80%) in der Zollakte nachzuweisen sind. Von den 35 Hansekaufleuten, deren Namen in der schlecht erhaltenen Zollabrechnung noch zu entziffern sind, waren 16 nachweislich Lübecker Bergenfahrer (45,71%). Sechs weitere stammten aus der Travestadt (17,14%). Insgesamt kamen 62,86% der hansischen Bostonfahrer i.J. 1444/5 aus Lübeck, was den Eindruck erweckt, daß die Kaufleute dieser Stadt, und besonders die Bergenfahrer eng mit Boston verbunden waren. Ein Blick auf ihre Testamente bestätigt dies. Sofern Lübecker Bergenfahrer überhaupt englische Kirchen in ihren Vermächtnissen bedachten, was freilich nicht oft geschah, dann handelte es sich um Bostoner Kirchen.²⁶

Der einheimische Bostonhandel war das genaue Spiegelbild des hansischen. Ebenso wie die Lübecker Bergenfahrer hatten sich die Bostoner Kaufleute auf den Handel zwischen Bergen und Boston spezialisiert. Infolge des wendischen Monopols waren sie jedoch so gut wie vollständig vom Bergenhandel ausgeschlossen. Umsatzsteigerungen waren den Bostoner Fernhändlern nur in Zeiten der Spannung zwischen Lübeck und Dänemark möglich. Daher profitierten die Hansen am meisten vom explosionsartigen Wachstum des Handels nach Abschluß des Vertrags von London (22.3.1437), obwohl die Bostoner Zöllner ebenso wie ihre Lynner und Huller Amtskollegen die hansischen Schiffe für einige Zeit zurückhielten, um ihren Landsleuten einen Wettbewerbsvorteil nach Freigabe des Handels zu verschaffen. I.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) verdoppelte sich der Bostonhandel im Vergleich zum Vorjahr, aber die Steigerungsraten fielen unterschiedlich aus. Die einheimischen Umsätze erhöhten sich um knapp 70%, die der Hansen jedoch sogar um 120%. Allerdings machten sich bald die unheilvollen Auswirkungen des holländisch-wendischen Kriegs (1438-1441) bemerkbar (1439/40-1440/1). Die Aberkennung der hansischen Privilegien am 29.9.1447 führte dann zu einer weiteren, wenn auch kurzfristigen Verringerung des hansischen Vorsprungs (1447/8). Die hansischen Bostonfahrer dominierten jedoch bereits wieder im dar-

²⁴ BL Royal 17.B.XLVII, f. 48^v. Druck: JENKS, Hanseakten.

²⁵ PRO, E122/220/41 und E122/234/22.

²⁶ BRUNS, Lübecker Bergenfahrer, S. 17, 25f., 42f., 45-8.

auffolgenden Jahr (1448/9), und zwar so deutlich wie nie zuvor seit dem Vertrag von London.

Nach der Kaperung der Baienflotte (23.5.1449) stiegen die Lübecker fast vollständig aus dem Englandhandel aus. Ihr Ausschluß vom Genuß der hansischen Privilegien am 3.12.1449 und die verschiedenen, eigenmächtigen englandfeindlichen Maßnahmen des Rates, deren Höhepunkt das Verbot der Ein- bzw. Durchfuhr englischer Tücher sowie des Englandhandels generell bildete (April 1452), haben den Verzicht der Lübecker auf den Englandhandel nicht verursacht, sondern allenfalls gefestigt. Erst die formale Rücknahme des Tuchverbots durch den Lübecker Rat im Dezember 1454 verhalf den hansischen Bostonfahrern zu respektablen Ergebnissen. Allerdings gelang es ihnen nicht, das alte Niveau wieder zu erreichen. Hatten ihre Umsätze zwischen 1436/7 und 1448/9 im Jahresdurchschnitt £3216 betragen, so sanken sie in den Jahren zwischen 1454/5 und 1467/8 auf £1208.

Die Analyse der überlieferten Zollakten sowie der amtlichen Mitteilungen der Zöllner zeigt, daß sich der hansische Bostonhandel hier in fünf Phasen gliedern läßt. Bis 1413 betrug er in der Regel zwischen £7000 und £12.000 jährlich. Dieses Niveau ließ sich jedoch während des dänisch-wendischen Krieges (1428-35) nicht halten, da der hansische Bostonhandel maßgeblich von den Lübecker Bergenfahrern getragen wurde. Der Krieg zwischen ihrer Heimatstadt und dem dänischen Herrscher über Bergen mußte für sie, die ja zwischen Bergen und Boston Handel trieben, äußerst gefährlich sein. Die amtliche Mitteilung der Bostoner Zöllner für die Zeit vom 24.3. bis zum 29.9.1432 zeigt die Ausmaße des wirtschaftlichen Schadens. In diesem Halbjahr kamen die hansischen Bostonfahrer lediglich auf einen Umsatz von £163 10s 4d. Von diesem Tiefpunkt erholten sie sich erst nach dem Frieden von Wordingborg (1435) und dem Vertrag von London (1437). Da jedoch die Überlieferung der Zollakten erst wieder i.J. 1445/6 einsetzt, kann die Verbesserung der Jahresumsätze in dieser dritten Phase erst dann nachgewiesen werden. Allerdings lag der hansische Handel mit £4000 bis £5000 pro Jahr immer noch deutlich unter dem Niveau der Jahrhundertwende. Die Kaperung der Baienflotte (23.5.1449) führte dann zu einem vollständigen Verzicht der Lübecker auf den Englandhandel, was sich in den Bostoner Außenhandelsziffern niederschlug. In den fast fünf Jahren zwischen dem 21.11.1449 und dem 29.9.1454 exportierten hansische Bostonfahrer weniger als 20 Tücher pro Jahr, und ihr durchschnittlicher Jahresumsatz kann £177 9s 5d nicht überstiegen haben. Nach der Wiederaufnahme der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Lübeck und England im Dezember

1454 erholte sich der hansische Bostonhandel nur mühsam. Der Jahresumsatz lag mit ca. £750 bis £1500 deutlich unterhalb des Niveaus der Zeit vor 1449. Dann sank der hansische Warenverkehr allmählich ab, bevor er infolge des Sund-Zwischenfalls (1468) und der hansischen Englandhandelsperre (1470) eingestellt wurde.

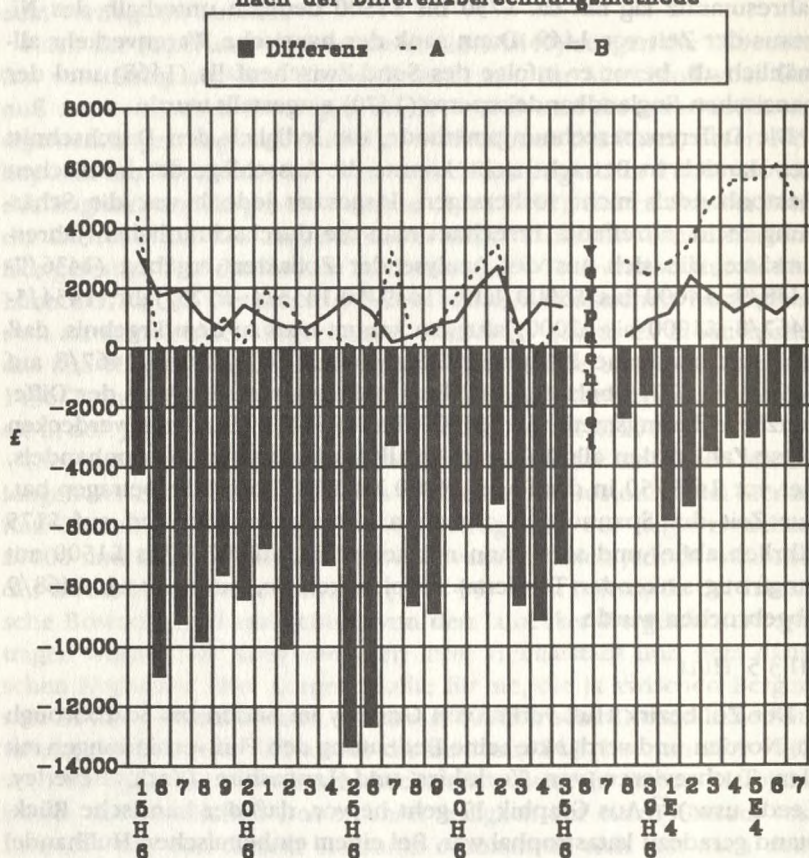
Die Differenzberechnungsmethode, die lediglich den Durchschnitt des Handels in Betracht zieht, konnte die Ausschläge des hansischen Bostonhandels nicht vorhersagen. Insgesamt jedoch war die Schätzung recht zutreffend. Errechnet man die durchschnittlichen Jahresumsätze, die sich aus der Analyse der Zollakten ergeben (1436/7-1448/9: £4000 bis £5000/Jahr; 1449/50-1453/4: £175/Jahr; 1454/5-1467/8: £1000 bis £2000/Jahr), so kommt man zu dem Ergebnis, daß sich der hansische Bostonhandel zwischen 1436/7 und 1467/8 auf £1981 bis £2715 belaufen hat. Dies paßt gut zum Ergebnis der Differenzberechnungsmethode (£1920 bis £3581). Allerdings verdecken diese Zahlen den allmählichen Abfall des hansischen Bostonhandels, der vor 1449/50 in der Regel £4000 bis £5000 pro Jahr betragen hat, zur Zeit der Spannungen zwischen Lübeck und England auf £175 jährlich abfiel und sich dann nur teilweise (auf £750 bis £1500 mit langfristig sinkender Tendenz) erholen konnte, bevor er i.J. 1468/9 abgebrochen wurde.

III.3.5: HULL

Der Zollbezirk Hull verlief von Grimsby im Süden bis Scarborough im Norden und verdankte seine Bedeutung den Flußverbindungen mit den Tuchrevieren von Yorkshire und Lancashire (York, Beverley, Leeds usw.).²⁷ Aus Graphik 17 geht hervor, daß der hansische Rückstand geradezu katastrophal war. Bei einem einheimischen Hullhandel zwischen 1421/2 und 1435/6 von durchschnittlich £8624 jährlich und einem hansischen Rückstand von £7003 kann der hansische Hullhandel nicht viel mehr als £1621 pro Jahr betragen haben. Legt man den Durchschnitt der Poundage-pflichtigen Waren (ohne ausländisches Tuch) zwischen 1436/7 und 1467/8 (£8323) der Schätzung des hansischen Handels zugrunde, so kommt man auf £1320 pro Jahr.

²⁷ Alan BAKER, Changes in the Later Middle Ages, in: H.C. DARBY, Hg., A New Historical Geography of England before 1600, Cambridge 1973, S. 224 (Figure 49). Dazu auch grundlegend: VCH Yorkshire, Bd. 3: Ecclesiastical-Religious History; Social, Economic and Political History, London 1913. Vgl. auch Edward GILLET und Kenneth A. MACMAHON, A History of Hull = University of Hull Publications o.N., Oxford 1980.

Graphik 17: Der hansische Hullhandel, 1436/7-1467/8,
nach der Differenzberechnungsmethode



Neben Lynn bildete Hull einen der beiden Schwerpunkte des preussischen Englandhandels, und die englischen Kaufleute aus Hull und den anderen Städten des Zollbezirks (York, Beverley usw.) spezialisierten sich geographisch auf Preußen. Auch in Hull war die Dominanz der Engländer im bilateralen Handel erdrückend. Die Konsequenzen dieser Ausrichtung und Aufteilung des Warenverkehrs waren dieselben wie in Lynn. Der einheimische Hullhandel reagierte rasch und empfindlich auf Ereignisse in Preußen, der hansische dagegen nur schwach, und in der Regel profitierten allein die Engländer von Handelserleichterungen.

Nach Abschluß des Vertrags von London (22.3.1437) entwickelte sich der anglo-preussische Handel über Hull zunächst günstig für die

Hanse. Insgesamt verdreifachte sich der Warenverkehr i.J. 1436/7 im Vergleich zum Vorjahr. Während sich die Umsätze der einheimischen Kaufleute verdoppelten, konnten die Hansen ihre sogar verzehnfachen. I.J. 1437/8 fiel der hansische Handel allerdings um ein Drittel ab, obwohl sich der gesamte Hullhandel verdoppelte. Bis zur Kaperung der Baienflotte (23.5.1449) ging der hansische Handel dann immer mehr zurück. Die Inhaftierung der englischen Preußenfahrer und die Beschlagnahme ihrer Güter, was eine Repressalie für die preußischen Verluste bei der Kaperung der Baienflotte war, warfen den gesamten Hullhandel von £13.931 (1447/8) auf £3498 (1448/9) zurück.²⁸ Der hansische Warenverkehr, der ohnehin unter der Aberkennung der Privilegien litt, wurde in Mitleidenschaft gezogen, nicht zuletzt weil die Hansen nun ihrerseits englische Repressalien befürchten mußten. Als diese aber ausblieben und die Spannungen allmählich nachließen, konnte sich der Handel i.J. 1449/50 erholen, wobei die Engländer ihre Umsätze kräftig steigern, die Hansen dagegen nur minimale Zugewinne erzielen konnten. Diese Entwicklung ist wohl z.T. auf das dänische Geleit,²⁹ maßgeblich jedoch auf die Kapitalkraft der englischen Preußenfahrer zurückzuführen. Wir wissen, daß der Londoner Stephen Berry den Hochmeister zweimal während dieser Zeit um Geleit ersuchte, das ihm schließlich am 16.10.1450 gewährt wurde.³⁰ Es ist anzunehmen, daß Berry dafür eine Gegenleistung, wohl finanzieller Art, zu erbringen hatte.³¹ Londoner Kaufleute waren jedoch nicht die einzigen, die am Preußenhandel interessiert waren und über beträchtliche Bargeldreserven verfügten. Die Analyse der Finanzierung des englischen Getreideexports in dieser Zeit zeigt, daß die Londoner in der Regel die hohen Bürgschaften für die Kornausfuhren aus Ostanglien und den Grafschaften um die Hauptstadt übernahmen, daß aber bei Exporten aus Yorkshire und Lincolnshire diese Summen durchweg von Finanziers aus dem Norden aufgebracht wur-

²⁸ In diesen Zahlen sind die ausländischen Tuchexporte berücksichtigt.

²⁹ PRO, C76/132 m 2. Druck: Foedera (H) 5/2, S. 26f. Regest: DRK 48, S. 384.

³⁰ Die Anträge (GStA OBA 11024; Regest: JOACHIM-HUBATSCH Bd. 1, Nr. 11024) nennen ihn falsch *Brury*. Sie können durch die Wasserzeichen datiert werden (BRICQUET 12982 und 3638; PICARD, Hand, Nr. 11099). Geleitbrief: GStA OF 17, S. 564.

³¹ Vgl. den ähnlichen Fall von Raulin Hottot aus London, der zusammen mit drei anderen Engländern den Hochmeister mit 3000 RhFl (ca. £400) bestochen hatte, um während einer Handelssperre mit sechs Schiffen Danzig anzulaufen und dort Handel zu treiben: HUB 7.1.174, S. 86. Den Zugang zum Hochmeister verschafften sie sich, indem sie den Schreiber des Hochmeisters mit 100 PrMk bestachen: GStA HA XX Urkk. Schbl. 83,27.

den.³² Wenn kapitalkräftige Kaufleute aus Yorkshire £200 bis £400 als Bürgschaft für eine Getreideausfuhrlizenz bereitstellen konnten, dann waren sie auch in der Lage, dem Hochmeister vergleichbare Beträge für Geleitbriefe und Handelslizenzen zu zahlen.

Jedenfalls blieb der einheimische Hullhandel auf verhältnismäßig hohem Niveau (£9000 jährlich), bis das dänische Geleit am 29.9.1451 auslief und das dänisch-lübeckische Verbot des Transports englischer Erzeugnisse durch den Sund in Kraft trat (April 1452). Zur gleichen Zeit untersagte Lübeck die Ein- und Durchfuhr englischer Tücher (V.7.3). Die Folge war, daß der einheimische Hullhandel i.J. 1451/2 zurückging, während die hansischen Umsätze stiegen, was auf die Bemühungen des Hochmeisters und des Danziger Rats zurückzuführen ist, Lübeck und den Dänenkönig zur Lockerung der Englandhandelsverbote für die preußischen Kaufleute zu bewegen.³³ Nachdem jedoch die dänisch-lübeckischen Maßnahmen im Dezember 1454 widerrufen worden waren, konnten die Engländer ihre Vorherrschaft im Preußenhandel erneut durchsetzen. Allerdings wirkte sich der Dreizehnjährige Krieg (1454-66) negativ aus. Während der gesamte Hullhandel in den Jahren zwischen dem Vertrag von London und dem Ausbruch der anglo-preußischen Spannungen (1449) bei £11.511 im Jahresdurchschnitt gelegen hatte, kam er zur Zeit des Kriegs zwischen dem Orden und seinen Städten lediglich auf £8278. Wie bereits gezeigt (II.8.3.1), mußten sich die einheimischen Fernkaufleute angesichts der zunehmenden Schwierigkeiten im Preußenhandel in diesen Jahren umorientieren. In dem Maße, wie ihre englischen Konkurrenten dem preußischen Markt den Rücken kehrten und sich Island, der Gascogne und den Niederlanden zuwandten, konnten sich die preußischen Englandfahrer im Hullhandel behaupten.

Schaut man sich nun die überlieferten Zollabrechnungen an, so läßt sich trotz ihres schlechten Erhaltungszustands erkennen, daß der hansische Handel bis 1436/7 in der Regel £750 bis £1000 jährlich betrug, wobei allerdings der Umsatz in besonders guten Jahren (1383/4) bis auf £2000 oder £2500 steigen konnte. Die genauen Auswirkungen des Vertrags von London (22.3.1437) auf den hansischen Hullhandel entziehen sich unserer Kenntnis, weil keine Zollabrechnung zwischen 1430/1 und 1450/1 überliefert ist. Die Aktenlage erlaubt nur die Fest-

³² JENKS, *English Grain Trade*, S. 521.

³³ HUB 8.159, S. 119 (22.7.1452); HUB 8.171, S. 130 (5.8.1452); HUB 8, S. 130 Anm. 1 (Februar/März 1453); HUB 8.305, S. 209 (11.12.1453). Vgl. auch HR 2.4.82, S. 58; HUB 8.146, S. 108; und HUB 8.257, S. 187f.

stellung, daß die hansischen Umsätze zur Zeit der anglo-preußischen Spannungen (1448/9-1453/4) zunächst sehr gering waren, dann aber infolge der Lockerung der Sundsperrre für englische Waren leicht zunahmen (1453) und nach der Aufhebung des Lübecker Tuchverbots im Dezember 1454 kräftig stiegen (1455/6). Im großen und ganzen konnten die hansischen Hullfahrer während des Dreizehnjährigen Krieges (1454-66) Umsätze von £650 bis £1100 erreichen. Danach hatten sie ein gutes Jahr (1467/8), bevor sie den Englandhandel infolge des Sund-Zwischenfalls einstellten. Nachdem die letzte Privilegienverlängerung am 31.8.1469 ausgelaufen war und allein die Kölner Anspruch auf die hansischen Vorrechte in England hatten, läßt sich nur noch ein einziger Danziger (1469/70) als Hullfahrer nachweisen. Sieht man vom einmaligen Besuch eines Kölners (1471) ab, schloß der hansische Hullhandel dann bis zum Frieden von Utrecht (1474) ein.

III.3.6: DIE ANDEREN ZOLLBEZIRKE

Yarmouth blieb bei der Anwendung der Differenzberechnungsmethode unberücksichtigt, weil es dort kein Kontor gab und nur ein unbedeutender Teil der hansischen Tuchexporte über diesen Zollbezirk lief. Die Analyse der überlieferten Yarmouthener Zollabrechnungen ergibt, daß zwischen 1436/7 und 1473/4 der hansische Handel mit Ausnahme einer einzigen Abrechnungsperiode (1447/9) recht bescheiden war. Dies gilt allerdings nicht für das späte 14. und frühe 15. Jahrhundert. Die nähere Betrachtung der Yarmouthener Zollakten für diese Zeit zeigt, daß der hansische Handel in drei Abschnitte einzuteilen ist. Bis 1396/7 betrug er £2500 bis £3000 jährlich, fiel dann (1397/8-1413) leicht auf £1000 bis £2000 ab, und brach nach 1418 völlig zusammen. In der Zeit danach erzielten hansische Yarmouthfahrer selten Jahresumsätze von mehr als £50 bis £100.

Newcastle blieb aus denselben Gründen wie Yarmouth bei der Anwendung der Differenzberechnungsmethode unberücksichtigt. Die überlieferten Zollakten aus diesem nördlichsten Zollbezirk zeigen, daß der hansische Handel mit Umsätzen von £150 bis £250 jährlich recht bescheiden blieb, auch wenn er in Ausnahmejahren (1385/6) auf £800 steigen konnte. Kurz nach Beginn der 1450er Jahre hörten die hansischen Englandfahrer generell auf, Newcastle aufzusuchen.

Ebenfalls bei Sandwich wurde die Differenzberechnungsmethode nicht angewandt. Die überlieferten Zollabrechnungen aus diesem Zollbezirk zeigen jedoch, daß zumindest nach der Wende zum 15. Jahrhundert der hansische Handel hier recht umfangreich war. Obwohl die Hansen wenig Tuch über Sandwich exportierten, spielte der

Zollbezirk für sie eine bedeutende Rolle als verkehrstechnisch günstiger Vorhafen von London, wo man Waren bequem löschen konnte, um sie dann auf dem Landweg oder in Lichter nach London zu befördern. Die Zollakten zeigen, daß die Hansen Dover als Landeplatz für ihre Einfuhrgüter bevorzugten und kaum die Stadt Sandwich oder die anderen Häfen des Zollbezirks aufsuchten. Die verkehrstechnischen Vorzüge des Hafens von Dover scheinen den hansischen Londonfahrern erst i.J. 1403/4 bewußt geworden zu sein. Vor diesem Jahr war der hansische Warenverkehr nämlich unbedeutend; danach belief er sich aber auf £250 bis £600 jährlich mit steigender Tendenz. Der Vertrag von London (22.3.1437) führte auch in Sandwich eine massive Expansion des hansischen Handels herbei. Mit Ausnahme der Jahre, in denen der Kaperkrieg des Brügger Kontors und der osthansischen Städte den Handel massiv störte (Herbst 1469 bis Sommer 1472), blieben die hansischen Umsätze mit £2500 bis £4000 beträchtlich.

Southampton gehört als letzter zu den Zollbezirken, in denen die hansische Präsenz als einigermaßen kontinuierlich bezeichnet werden kann. Allerdings zeigen die überlieferten Zollakten, daß der hansische Handel, der mit Ausnahme weniger Jahre (1437/8, 1453/4, 1464/5) £50 bis £100 jährlich betrug, sehr bescheiden blieb.

In den übrigen Zollbezirken Englands (Chichester, Melcombe-Poole, Exeter-Dartmouth, Plymouth-Fowey, Bridgwater und Bristol) wurden Hansekaufleute kaum gesehen. Man gewinnt den Eindruck, daß hansische Handelsbeziehungen zu diesen südlichen und westlichen Häfen dem Zufall zu verdanken waren. Allenfalls ist in Plymouth-Fowey ein gewisses hansisches Interesse für Blei und Zinn aus den Grafschaften Devon und Cornwall zu erkennen. Jedoch ist die Überlieferung von Zollakten aus diesem Bezirk extrem lückenhaft. Hinzu kommt, daß Fowey, der Haupthafen für den Unterzollbezirk Cornwall, sehr oft verpachtet war, so daß selbst die erhaltenen Zollakten keinen Aufschluß über hansische Buntmetallexporte geben. Verstreute – und recht späte – Nachrichten lassen schließlich vermuten, daß die Dinanter, die die Hauptinteressenten waren, lieber selbst in den englischen Südwesten fuhren, um vor Ort Buntmetall und Buntmetallerzeugnisse aufzukaufen, die sie dann über London exportierten.³⁴

³⁴ Der hansische Diplomat Franko Kedeken, der eine Exportlizenz für 200 *pecias* Zinn erhalten hatte, führte nur 62 *pecias* (31%) im Wert von £120 über Plymouth-Fowey, die anderen 138 jedoch über London aus: PRO, E356/19 m 47d. Zu dieser Problematik vgl. folgende Fälle, die vor dem zentralen Zivilgericht verhandelt wurden: Johann Salmer und Johann Loye aus Dinant vs. Roger York, *brasyer*, aus Kirton (Devon): PRO,

Alles in allem ist es durchaus vertretbar, die hansischen Umsätze in diesen übrigen Zollbezirken zwischen £150 und £200 pro Jahr zu veranschlagen.

III. 4: ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUßFOLGERUNG

Die Differenzberechnungsmethode ging von den Unterschieden bei der Erhebung von Petty Customs einerseits und Poundage andererseits aus, die der Vertrag von London vorschrieb. Nach dem 22.3.1437 waren hansische Handelsgüter nicht mehr Poundage-pflichtig, wohl aber mußten für sie noch Petty Customs entrichtet werden. Dies ermöglichte die Errechnung der Differenz zwischen dem hansischen und dem einheimischen Handel über die einzelnen Zollbezirke nach dem Jahr 15 Heinrich VI. (1436/7). Die Differenzberechnungsmethode wurde für die Zollbezirke mit signifikantem hansischen Handel (London, Ipswich, Lynn, Boston und Hull) für die Jahre zwischen 15 Heinrich VI. (1436/7) und 7 Edward IV. (1467/8) angewandt.

Allerdings ist die bloße Differenz zwischen dem hansischen und dem einheimischen Handel an sich wenig aussagekräftig. Der Sinn der angewandten Methode bestand darin, den Umfang des hansischen Englandhandels festzustellen, auch wenn solche Schätzungen recht grob sein mußten. Hierzu bot die Differenzberechnungsmethode einen Anhaltspunkt, weil zumindest der Abstand zwischen den hansischen und den einheimischen Umsätzen berechnet werden konnte. Problematisch blieb jedoch, daß die absolute Höhe des einheimischen Handels infolge der Änderungen der Zollerhebungsvorschriften nach dem 22.3. bzw. 1.4.1437 nicht mehr festzustellen war. So mußten Behelfsziffern benutzt werden, die wir auf zweierlei Art herausarbeiteten. Zum einen wurde der Schätzung des hansischen Handels der Durchschnitt der einheimischen Umsätze im jeweiligen Zollbezirk zwischen 1421/2 und 1435/6 zugrundegelegt. Zum anderen wurde der Durchschnitt des Poundage-pflichtigen Handels (abzüglich des Wertes der Tuchexporte der sonstigen Ausländer) zwischen 1436/7 und

CP40/862 m 24 (1477); Franciscus Savage, Jakob Abbrebys und Laurence Abbrebys aus Dinant vs. Thomas Wodward, *peautrer*, aus Walsall (Staffs.): CP40/862 m 102d (1477); Johann Salmer, Johann Loye, Godfred de Foye und Simon Dyve aus Dinant vs. Joan Ball, Witwe des Simon Ball, *brasier* aus Northampton (Northants.): CP40/862 m 184 (1477); Johann Haloye [Loye] aus Dinant vs. Agnes Burgh und John Burgh aus Bridport (Dorset), Testamentsvollstrecker des Richard Burgh, *brasier*: CP40/862 m 184 (1477); Nikolaus Salmer und Godfred de Foye aus Dinant vs. Matheus Edward, *ffounder*, aus Abingdon (Berks): CP40/882 m 483 (1482); Nikolaus Salmer aus Dinant vs. Robert Russell, *belmaker*, aus Exeter (Devon): CP40/882 m 483 (1482).

1467/8 verwendet. So kam man zu dem Ergebnis, daß der hansische Londonhandel von 1436/7 bis 1467/8 zwischen £24.670 und £33.458, der Ipswichhandel zwischen £4986 und £5373, der Lynnhandel zwischen £1151 und £2253, der Bostonhandel zwischen £1920 und £3581 und der Hullhandel zwischen £1320 und £1621 im Jahresdurchschnitt betragen. Insgesamt belief sich der hansische Handel über diese fünf Zollbezirke auf £34.047 bis £46.286.

Allerdings waren diese Schätzungen mit erheblichen methodischen Bedenken belastet. Um überhaupt Behelfsziffern vorlegen zu können, ist man gezwungen, entweder die Trends im einheimischen Handel zwischen 1436/7 und 1467/8 außer Betracht zu lassen oder die Waren der sonstigen Ausländer (außer Tuch) als einheimisch zu behandeln. Die Resultate der Differenzberechnungsmethode mußten deshalb durch die präzisen und verlässlichen Ergebnisse der Analyse der überlieferten Zollakten und amtlichen Mitteilungen kontrolliert werden. Dadurch konnten nicht nur Zollbezirke einbezogen werden, die bei der Differenzberechnungsmethode unberücksichtigt geblieben waren, sondern auch Schätzungen des hansischen Englandhandels für den gesamten Untersuchungszeitraum (1377-1474) vorgenommen werden.

Tabelle 28: Der hansische Englandhandel

Abschnitt	U m s a t z	
Differenzberechnungsmethode		
15 Heinrich VI.-7 Edward IV. 1436/7-1467/8	£34.047	£46.286
Analyse der Zollakten		
1-20 Richard II. 1377/8-1396/7	£24.000	£32.000
21 Richard II.-8 Heinrich V. 1397/8-1420/1	£23.000	£30.000
9 Heinrich V.-14 Heinrich VI. 1421/2-1435/6	£8000	£14.500
15-27 Heinrich VI. 1436/7-1448/9	£38.000	£51.000
28 Heinrich VI.-7 Edward IV. 1449/50-1467/8	£34.000	£47.000
8-13 Edward IV. 1468/9-1473/4	£13.500	£17.500

Die grobe Schätzung des hansischen Englandhandels auf £34.047 bis £46.286 zwischen 1436/7 und 1467/8 aufgrund der Differenzberechnungsmethode erwies sich als zutreffend. Die Analyse der überliefer-

ten Zollakten ergab, daß der hansische Handel in dieser Zeit £35.625 bis £48.625 betragen hatte.

Nun gilt es, diese Ergebnisse im weiteren Kontext zu sehen. Greifen wir die eingangs gestellte Frage in leicht veränderter Form wieder auf: Welche Bedeutung kommt dem hansischen Englandhandel im Rahmen der gesamten Außenwirtschaft Englands zu? Hier wird die Erkenntnisgewinnung gerade durch den Umstand erschwert, daß der Vertrag von London (22.3.1437) die Hansen vom Poundage befreite. Dies ermöglicht zwar die Schätzung des hansischen Englandhandels nach 1436/7, macht es aber unmöglich, den Umfang des gesamten Außenhandels in dieser Zeit zu bestimmen, gerade weil der hansische Handel nicht mehr in die gemäß den Vorschriften für die Poundage-Erhebung aufgestellten Außenhandelsstatistiken einging. Wir müssen daher auf andere Methoden zurückgreifen. Wendet man die Differenzberechnungsmethode auf die Handelsstatistiken für sämtliche englischen Zollbezirke für die Zeit zwischen 1436/7 und 1467/8 an, so ergibt sich, daß der Vorsprung der einheimischen Kaufleute vor den Hansen während dieser 32 Jahre insgesamt £1.294.123 betragen hat. Allerdings bezieht sich diese Ziffer allein auf die Poundage-pflichtigen Waren. Um zu einer Schätzung des gesamten englischen Außenhandels zu gelangen, muß man den Wert der Wollexporte und der Weinimporte kennen.

Die Bestimmung des Gesamtwertes der Wollexporte ist einfach, weil die Mengen bekannt sind und Lloyd die Wollpreise systematisch gesammelt hat.³⁵ Errechnet man den Wert der einheimischen und ausländischen Wollausfuhren (220.293 bzw. 30.266 Sack à 364 lb bzw. 165,11kg) aufgrund des Durchschnittspreises für diese Jahre (£3,896/Sack), so ergibt sich, daß die einheimischen Wollexporte £858.262 und die ausländischen £117.916 wert waren.

Mit der Bestimmung des Gesamtwertes der Weineinfuhren tut man sich vergleichsweise schwer, obwohl die Mengen bekannt sind.³⁶ Man kann nämlich weder den Zollakten noch den Enrolled Customs Accounts Informationen über die Aufteilung des Weinimports oder über

³⁵ Wollexporte: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 60-4. Wollpreise: LLOYD, Movement of Wool Prices, Table I. S. 43. Ein *stone* wiegt 14 lb, ein Sack Wolle 364 lb. Daher kommen 26 *stone* auf einen Sack. Der Durchschnittspreis dieser Jahre betrug 2,997s/*stone* oder £3,896/Sack.

³⁶ Diese habe ich den Enrolled Customs Accounts entnommen, weil die von Howard L. GRAY, Tables of Enrolled Customs and Subsidy Accounts, in: POWER und POSTAN, Hgg., English Trade, S. 330-60, vorgelegten Ziffern fehlerhaft sind.

die Preise entnehmen, weil dies für die Tunnage-Erhebung irrelevant war. Grundsätzlich richtete sich die Höhe dieser Abgabe nicht nach der Nationalität des Eigentümers, sondern nach der Weinsorte. Für Einfuhren des nichtsüßen Weins aus dem heutigen Frankreich, Deutschland und Spanien waren allgemein 3s/Tonne (252 gallons bzw. 1145,59 l) zu entrichten. Nach dem 11.11.1436 unterlagen ausländische Importe der süßen Mittelmeerweine (*Romsey*, *Malmsey* usw.) einer zusätzlichen Tunnage-Abgabe von 3s/Tonne, also insgesamt 6s/Tonne. Daher enthalten die Zollabrechnungen ebenso wie die Enrolled Customs Accounts in der Regel lediglich Aufzeichnungen über die Anzahl von Tonnen *vini dulcis* und *vini vasconiensis*, worunter nicht nur die Weine aus der Gascogne selbst, sondern alle sonstigen nichtsüßen Weine verstanden wurden. Aussagen über die Aufteilung des Weinimports zwischen Engländern und Ausländern wären völlig unmöglich, wenn nicht einige Zöllner genauere Angaben gemacht hätten, als es die Vorschriften erforderten. In Southampton – mit ca. 10% der Einfuhren einer der wichtigsten Weinimporthäfen Englands –, gaben die Zöllner regelmäßig die Nationalität der Importeure des Gascogneser Weins an. Ähnlich, wenn auch nicht ganz so konsequent, verfahren die Zöllner in Bridgwater, Lynn, Newcastle und Bristol. Insgesamt kann man für 15,32% des zwischen 1436/7 und 1467/8 importierten *vini vasconiensis* präzise Angaben über die Nationalität des Eigentümers machen: 11,17% dieser Einfuhren wurden von Ausländern und 88,83% von Engländern getätigt. Wenn man diese Verteilung – 12% von Ausländern, 88% von Engländern – für die restlichen Weinimporte, bei denen die Nationalität des Eigentümers nicht festzustellen ist, annimmt, dann kann man zumindest sicher sein, den ausländischen Anteil nicht überschätzt zu haben.

Wenn wir uns nun der Frage der Weinpreise zuwenden, stehen wir vor gravierenden Problemen.³⁷ Weil der Wein in Bordeaux sowie in England mengenmäßig verzollt wurde, enthalten die Zollabrechnungen keine Preise. Die wenigen Preise, über die wir verfügen,³⁸ stellen nicht den Wert des Weins beim Erwerb im Ausland, son-

³⁷ Zum Gascogneser Weinhandel: CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers*, S. 265-78; CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, S. 126-36; Yves RENOARD, *Le grand commerce des vins de Gascogne au moyen âge*, in: *Revue historique* 221, 1959, S. 261-304; F. SARGENT, *The Wine Trade with Gascony*, in: George UNWIN, Hg., *Finance and Trade under Edward III* = University of Manchester Publications, *Historical Series* 32, Manchester 1918, S. 257-311; André L. SIMON, *The History of the Wine Trade in England*, 3 Bde., London 1906-9; und grundlegend JAMES, *Wine Trade*.

³⁸ Ebenda, S. 64ff.

dem den Engrosverkaufspreis in England dar. Somit sind die verfügbaren Weinpreise nicht mit den anderen Preisangaben in den Zollabrechnungen, die ja Gestehungskosten im Ausland sind, vergleichbar. Es ist jedoch nicht nur deshalb methodisch nicht vertretbar, aufgrund dieser punktuellen Preisangaben einen durchschnittlichen Weinpreis zu errechnen, sondern auch, weil diese Preisangaben schwer auszulegen sind. Da über 90% des Weins mit der Weinflotte aus der Gascogne importiert wurde, die im Herbst in Bordeaux ablegte und im Winter England erreichte, waren die Weinpreise starken saisonalen Schwankungen unterworfen. Der Wein war preiswert im Frühjahr und wurde im Herbst teurer. Unsere Preisangaben sind jedoch in der Regel nicht präzise datiert. Man kann also überhaupt nicht wissen, ob es sich um niedrige Frühjahrspreise oder hohe Herbstpreise handelt. Darüber hinaus war auch im Spätmittelalter die Qualität der Weinsorten unterschiedlich.³⁹ Da sich unsere Quellen bei der Beschreibung des Weins mit der Angabe der Farbe (Rot/Weiß) oder des Anbaugebiets (z.B. Aquitanien) begnügen, kann man nicht wissen, ob sich die punktuelle Preisangabe auf einen guten oder einen minderwertigen Wein bezieht. Da man Wein zudem in Fässern transportierte und lagerte, die luftdurchlässig waren, wurde auch der im Frühjahr importierte Wein gegen Ende des Jahres ungenießbar, selbst wenn man den Geschmack mit Honig und Gewürzen aufbesserte. Weil die verfügbaren Preisbelege nicht genau datiert werden können, weiß man nicht, ob es sich im Einzelfall um einen alten, ursprünglich hochwertigen, jedoch mittlerweile verdorbenen Wein oder lediglich um eine junge, billige Sorte handelt. Somit geht uns die Kenntnis der Gestehungskosten für den Importeur, die bei allen anderen Zollarten ausschlaggebend waren, verloren.

Die Bestimmung eines Durchschnittspreises für den Wein aufgrund der wenigen verfügbaren Preisangaben wäre schwierig genug, wenn man nur mit den Unabwägbarkeiten der Preisbildung durch Qualität und Alter des Weins sowie durch die augenblickliche Lage des Weinmarktes in England zu kämpfen hätte. Das Problem wird jedoch zusätzlich kompliziert, weil die königliche Regierung immer wieder verbindliche Höchstpreise für den Detailkauf vorschrieb.⁴⁰ Auch wenn

³⁹ Das Parlament unterschied z.B. i.J. 1382 zwischen vier Qualitätsstufen der Weine aus der Gascogne, La Rochelle und Spanien: CCR 1381-5, S. 235-7. Vgl. RP 3, S. 294 und SR 2, S. 18.

⁴⁰ CCR 1381-5, S. 235-7. Vgl. RP 3, S. 294 und SR 2, S. 18. Dazu s. auch PRO, E159/163 DT m 1d. Vgl. auch CLRO, London Journal 5, f. 96^v und 133^v für den Anstieg des

sich diese Vorschriften nicht immer durchsetzen ließen, verzerrten sie die Preisstruktur.

Anstatt bei der Hochrechnung des Gesamtwertes der Weineinfuhren von den Großhandelspreisen auf dem englischen Markt auszugehen, scheint es besser, die Schätzungen zu Hilfe zu nehmen, die ausgebildete und erfahrene Weinkaufleute (in der Regel Londoner Vintners) auf Anweisung der Zentralregierung oder eines Gerichts vornahmen.⁴¹ Bei diesen Ziffern ist zu vermuten, daß sie die Beschaffungskosten des Weins im Ausland darstellen. Sie sind also mit den Preisen für die anderen Handelsgüter zu vergleichen, die nach den Gestehungskosten geschätzt und verzollt wurden. Verwendet man den Mittelwert dieser Schätzungen (66s 8d/Tonne), so kommt man zu dem Ergebnis, daß die Weineinfuhren der Engländer (192.849 Tonnen) £642.830 und die der Ausländer (48.063 Tonnen) £160.209 wert waren.

Da wir nun über grobe Schätzungen des Gesamtwertes der einheimischen Wollexporte und Weinimporte verfügen, können wir den Umfang des einheimischen Warenverkehrs errechnen.

Tabelle 29: Der einheimische Handel, 1436/7-1467/8

Bei hansischem Englandhandel von:	£35.625/Jahr	£48.625/Jahr
Summe des hansischen Englandhandels	£1.140.000	£1.556.000
Einheimischer Poundage-Vorsprung	£1.294.123	£1.294.123
Einheimische Wollexporte	£858.262	£858.262
Einheimische Weinimporte	£642.830	£642.830
Summe	£3.935.215	£4.351.215

Aufgrund dieser Ziffern läßt sich der Gesamtumfang der englischen Außenwirtschaft zwischen 1436/7 und 1467/8 schätzen.

Tabelle 30: Der englische Außenhandel, 1436/7-1467/8

Hansischer Englandhandel	£1.140.000	£1.556.000
Nichthansischer Englandhandel		
1) Poundage-pflichtige Waren	£2.498.501	£2.498.501
2) Einheimischer Tuchexport	£998.902	£998.902
3) Gesamter Wollexport	£976.178	£976.178
4) Gesamter Weinimport	£803.040	£803.040
Summe	£6.416.621	£6.832.621

Rheinweinpreises nach dem Fall der Gascogne an Frankreich. Es ist darauf hinzuweisen, daß die verordneten Höchstpreise Richtlinien für den Detailverkauf, und nicht etwa Ausschankpreise sind.

⁴¹ JAMES, Wine Trade, S. 64ff. Vgl. auch CPM, 5, S. 138f.

Jetzt kann man die prozentualen Anteile der drei Gruppen von Englandfahrern am gesamten Englandhandel errechnen.⁴²

Tabelle 31: Anteile der englischen, hansischen und sonstigen ausländischen Kaufleute am englischen Außenhandel, 1436/7-1467/8

Bei hansischem Englandhandel von:	£35.625/Jahr	£48.625/Jahr
Engländer	61,33%	63,68%
Hansen	17,77%	22,77%
Sonstige Ausländer	20,90%	13,55%

Die Hanse hatte also in der Tat etwa ein Sechstel bis ein Fünftel des gesamten englischen Außenhandels zwischen 1436/7 und 1467/8 in der Hand. Tabelle 31 bestätigt außerdem das Ergebnis der Analyse des Tuchexports, daß nämlich die Engländer ca. 60% der Ausfuhren getätigt haben, wobei die Hansen mit den sonstigen Ausländern um den zweiten Platz stritten. Sowohl beim Tuchexport als auch im weiteren Kontext des gesamten englischen Außenhandels waren die hansischen Englandfahrer nicht nur der Konkurrenz der Italiener durchaus gewachsen, sondern sie haben diese möglicherweise sogar in den Jahren von 1436/7 bis 1467/8 überflügeln können.

Will man nun auch für die Jahre 1377/8 bis 1435/6 und 1468/9 bis 1473/4 den hansischen Anteil am gesamten Außenhandel Englands errechnen, so steht man vor unlösbaren Problemen. Vor dem Einsetzen der Überlieferung der Enrolled Customs Accounts für Tunnage und Poundage (3.4.1403) kann man den Gesamtumfang des Englandhandels nicht feststellen. Zudem erschweren die vielen Poundage-Befreiungen, die in den Jahren von 1422/3 bis 1435/6 für die einheimischen Kaufleute bzw. für verschiedene Handelsgüter gewährt wurden, die Hochrechnung. Feststellen läßt sich lediglich, daß der hansische Englandhandel zwischen 1402/3 und 1421/2 9,18% bis 12,05% des gesamten Englandhandels (16,33% bis 21,45% des Poundage-pflichtigen Warenverkehrs) betragen hat. Während der folgenden 14 Jahre (1422/3-1435/6) war der hansische Anteil gewiß um einiges niedriger,

⁴² Selbst wenn wir die Preisangaben von JAMES (Wine Trade, S. 64ff.) – also die Großhandelspreise in England – verwenden, ändert sich wenig an den Prozentsätzen, die für die drei Gruppen errechnet wurden. Aus JAMES sind 69 Belege für die Zeit zwischen 1436/7 und 1467/8 zu entnehmen. Mittelwert (120s/Tonne) und Durchschnitt (119s 9½d/Tonne) dieser Preise stimmen miteinander überein. Nimmt man einen Tonnenpreis von 120s an, so ergibt sich, daß der einheimische Handel zwischen 63,03% und 65,09%, der hansische Handel zwischen 16,15% und 20,82% und der Handel der sonstigen Ausländer zwischen 20,82% und 14,09% der Gesamtaußenwirtschaft betragen hat.

aber ist es methodisch nicht vertretbar, genauere Aussagen zu wagen. Jedenfalls wird deutlich, daß die Erholung des hansischen Englandhandels in den Jahren 1436/7 bis 1467/8 auf 17,77% bis 22,77% der Gesamtumsätze (24,58% bis 30,79% des Poundage-pflichtigen Warenverkehrs) einen durchschlagenden Erfolg darstellte. Dieser Anteil ließ sich jedoch nicht halten, nachdem der Kaperkrieg ausgebrochen und die Englandhandelsperre der östlichen Hansestädte ausgerufen worden war. Der zwischen 1468/9 und 1473/4 allein von den Kölnern getragene 'hansische' Englandhandel belief sich lediglich auf 7,33% bis 9,30% der gesamten englischen Außenwirtschaft (9,46% bis 11,93% des Poundage-pflichtigen Warenverkehrs).

Die hansischen Englandfahrer haben also eine beachtliche Rolle im englischen Außenhandel gespielt, auch wenn sie weit davon entfernt waren, ihn in dem Maße zu beherrschen wie etwa in Norwegen.⁴³ Allerdings spielte die Frage, ob der hansische Anteil an der gesamten englischen Außenwirtschaft bei 15%, 20% oder wo auch immer lag, bei der Formulierung der hansischen Englandpolitik, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle. Schließlich konnten weder die Engländer noch die Hansen wissen, wie hoch der hansische Anteil am englischen Außenhandel war, zumal die Unterlagen des Exchequers hierfür gänzlich ungeeignet waren. Besonders in Preußen gab man sich deshalb der Illusion hin, den englischen Gegner durch einen Boykott in die Knie zu zwingen. Allerdings konnten die hansischen Stadträte aufgrund der Pfundzollbücher verhältnismäßig leicht feststellen, welchen Stellenwert der Englandhandel in der Außenwirtschaft der eigenen Stadt besaß. Nach allem, was wir wissen, war dies auch für die Formulierung der hansischen Englandpolitik ausschlaggebend. Die Stadträte und Hansetage wogen nämlich bei Entscheidungen die kurzfristig anfallenden Kosten (also die Umsätze, auf die man infolge einer Handelsperre verzichten mußte) und die langfristigen Gewinne (also die gesteigerten Umsätze und Profite infolge einer verbesserten Rechtslage im Ausland) gegeneinander ab. Für das Verständnis der anglo-hansischen Beziehungen ist es deshalb unerlässlich, festzustellen, welchen Stellenwert der hansische Englandhandel im Rahmen der hansischen Außenwirtschaft besaß. Unsere Frage sollte daher nicht, wie bislang üblich, lauten, "Welche Bedeutung hatte die Hanse für England?", sondern vielmehr, "Welche Bedeutung hatte England für die Hanse?"

⁴³ HELLE, Neueste norwegische Forschungen, S. 35.

Der Umfang des gesamten hansischen Außenhandels entzieht sich völlig unserer Kenntnis, weil die Überlieferung von Pfundzollbüchern viel zu lückenhaft ist, um eine noch so grobe Schätzung zuzulassen. Da jedoch die meisten Hansestädte im 15. Jahrhundert auf einen eigenständigen Englandhandel verzichteten und sich mit der Rolle eines Zulieferers für Danzig, Lübeck, Hamburg und Köln zufriedengaben, konzentrierte sich der hansische Englandhandel immer mehr auf diese vier Städte. Will man also nach der Bedeutung des Englandhandels für die Hanse fragen, ist es nicht nur unausweichlich, sondern auch sinnvoll, sich auf die Pfundzollbücher zu beziehen, die aus diesen Hansestädten überliefert sind.

Beginnen wir mit den Lübecker Pfundzollbüchern. I.J. 1379 betrug der reine Warenverkehr der Travestadt 273.200 LüMk 15s oder £72.853 11s 8d.⁴⁴ Der hansische Englandhandel, den wir zu dieser Zeit auf £24.000 bis £32.000 geschätzt haben, machte also 32,94% bis 43,92% des Lübecker Außenhandels aus. Zieht man das Pfundzollbuch von 1381 heran, so kommt man zu einem ähnlichen Ergebnis. Der Lübecker Außenhandel belief sich auf 249.506 LüMk 6s. Der hansische Englandhandel betrug 36,07% bis 48,10% der Lübecker Umsätze. Für das Jahr 1383/4 verzeichnet das Lübecker Pfundzollbuch Ein- und Ausfuhren von Handelsgütern im Gesamtwert von 264.175 LüMk 5s (£70.446 15s), was 34,07% bis 45,42% des hansischen Englandhandels entspricht. Nur Bruchstücke des Pfundzollbuchs für 1385 sind erhalten, aber zumindest sind die Gesamteinnahmen überliefert (871 LüMk 12s 2½d).⁴⁵ Rechnet man diese nach dem Pfundzollsatz (1/320 des Warenwerts) um, so ergibt sich, daß der Lübecker Außenhandel in jenem Jahr 278.964 LüMk 2s 8d erreichte, wobei der Wert der Schiffe mit inbegriffen ist. Der hansische Englandhandel machte 32,26% bis 43,02% dieser Summe aus. Es ist also insgesamt festzustellen, daß der

⁴⁴ StA Lübeck, Pfundzollbuch 1379. Wechselkurs: Wilhelm JESSE, Der wendische Münzverein = QFhG NF 6, Lübeck 1928, S. 215. Um Handelstatistiken für Lübeck zu errechnen, die mit den Ergebnissen der Analyse der englischen Zollakten vergleichbar sind, mußte ich den Wert der Schiffe, der bei der Erhebung vom Pfundzoll (nicht jedoch von Poundage oder Petty Customs) berücksichtigt wurde, außer Betracht lassen. Allerdings gaben die Lübecker Zöllner in einigen wenigen Fällen lediglich einen Pauschalwert *pro navi atque bonis* an. Dieser Betrag mußte so, wie er im Pfundzollbuch steht, übernommen werden. Es ist jedoch zu betonen, daß es sich hierbei mit ganz seltenen Ausnahmen um sehr kleine Beträge (in der Regel unter 30 LüMk) handelt, so daß die Einbeziehung der Schiffswerte in diesen Fällen das Ergebnis nicht nennenswert verfälscht.

⁴⁵ StA Lübeck, Pfundzollbuch 1380, f. 62^v.

hansische Englandhandel um 1380 einem Drittel bis fast der Hälfte des reinen Warenverkehrs über Lübeck entsprach.

Das von Sprandel herausgegebene Hamburger Pfundzollbuch deckt die Zeit vom 1.1.1418 bis zum ersten Quartal des Jahres 1419, also insgesamt einviertel Jahr, ab. Der hamburgische Handel in dieser Zeit ist auf 181.600 LmMk zu schätzen, wobei allerdings der wichtige Westhandel mit Flandern und den Zuiderzeestädten fehlt.⁴⁶ Wie hoch die Dunkelziffer ist, die sich hieraus ergibt, vermag Sprandel nicht zu bestimmen. Trotzdem kann man zwei Schlüsse ziehen. Zum einen war der Hamburger Außenhandel real kleiner geworden. I.J. 1369 hatte er £73.434 16s 4d betragen,⁴⁷ aber zwischen dem 1.1.1418 und März 1419 belief er sich nur auf £23.622 15s 3d.⁴⁸ Zum anderen wurde der hamburgische Handel in diesem einviertel Jahr vom hansischen Englandhandel, der zu dieser Zeit £23.000 bis £30.000 im Jahresdurchschnitt betrug, überflügelt.

Bis Mitte des 15. Jahrhunderts war der Stellenwert des hansischen Englandhandels erneut gestiegen. Samsonowicz⁴⁹ schätzt den Danziger Außenhandel i.J. 1460 auf 243.000 PrMk. Im selben Jahr betrug der hansische Englandhandel £35.335 10s oder 436.000 PrMk⁵⁰ (I.6) und lag somit um 80% höher als der Danziger Außenhandel. Obwohl man einwenden kann, daß der Dreizehnjährige Krieg den Danziger Handel störte, muß man dennoch konstatieren, daß der relative Wert des hansischen Englandhandels – gemessen an den Außenhandelsumsätzen der wichtigsten Hansestädte – im Laufe der Jahre deutlich gestiegen war. Noch im späten 14. Jahrhundert betrug der Warenaus-

⁴⁶ Rolf SPRANDEL, Hg., Das Hamburger Pfundzollbuch von 1418 = QFhG NF 18, Köln/Wien 1972, S. 45, 54f. und 57.

⁴⁷ Nach Hans NIRRNHEIM, Hg., Das hamburgische Pfundzollbuch von 1369 = Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 1, Hamburg 1910, S. XVIII betrug der hamburgische Handel i.J. 1369 235.368 LmMk oder £62.764 16s. Wechselkurs: Georg LECHNER, Hg., Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368 (18. März 1368 bis 10. März 1369) = QFhG NF 10, Lübeck 1935, S. 64. Bei dem o.a. Betrag (£73.343 16s 4d) ist die 17%ige Abwertung der englischen Währung i.J. 1411 berücksichtigt.

⁴⁸ Wechselkurs: JESSE, Der wendische Münzverein, S. 216.

⁴⁹ Henryk SAMSONOWICZ, Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts = Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 8, Weimar 1969, S. 33 (aufgrund der Danziger Pfahlgeldbücher).

⁵⁰ Wechselkurs: Emil WASCHINSKI, Die Münz- und Währungspolitik des Deutschen Ordens in Preussen, ihre historischen Probleme und seltene Gepräge, Göttingen 1952, S. 248.

tausch mit England ein Drittel bis knapp die Hälfte der Lübecker Umsätze. Bereits i.J. 1418/9 lagen der hansische Englandhandel und der Hamburger Außenhandel zumindest gleichauf. I.J. 1460 überflügelte der hansische Englandhandel den Danziger Außenhandel. Das wirtschaftliche Gewicht des hansischen Englandhandels hat also zwischen dem Ende des 14. Jahrhunderts und der Mitte des 15. Jahrhunderts erheblich zugenommen.

Allerdings war der Gesamtumfang des hansischen Englandhandels, der selbstverständlich nicht allein über Lübeck oder Hamburg oder Danzig abgewickelt wurde, für die Formulierung der Englandpolitik der einzelnen Stadträte nicht ausschlaggebend. Viel wichtiger war hier das relative Gewicht des jeweiligen städtischen Englandhandels im Rahmen der städtischen Außenwirtschaft. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu betonen, daß das relative Gewicht des Warenverkehrs mit den verschiedenen Zielmärkten stets eine politische Dimension hatte, und zwar sowohl in den einzelnen Hansestädten als auch in der Gesamthanse. Die Herausbildung eines Handelsschwerpunktes ging einher mit der Entstehung einer Interessengemeinschaft (z.B. der Schonen- oder Bergenfahrer), die ihre Anliegen bei den einzelnen Stadträten sowie auf den Hansetagen zur Sprache brachte. Über kurz oder lang verlieh das wirtschaftliche Gewicht eines Handelszweigs seinen Trägern ein entsprechendes politisches Gewicht: Wo der Bergenhandel von überragender Bedeutung war, hörte der Stadtrat auf die Wünsche der Bergenfahrer. Der Rat wird sogar wohl in den meisten Fällen diese Anliegen antizipiert und von vornherein in seine politischen Erwägungen einbezogen haben. Um also die Kräfte richtig einzuordnen, die auf die hansischen Stadträte bei der Formulierung und Ausführung der Englandpolitik einwirkten, müssen wir die Bedeutung des Englandhandels in Beziehung zu den anderen Handelszweigen setzen. Erst wenn man die Rangfolge der Umsätze herausgearbeitet hat, kann man die politischen Sensibilitäten des Rates richtig einschätzen.

Auch hier ist es notwendig und sinnvoll, sich allein mit Lübeck zu befassen, zumal die Lübecker Pfundzollbücher im Gegensatz zu allen anderen überlieferten hansischen Zollakten den Außenhandel nach Zielhäfen aufschlüsseln.⁵¹ Nur die Lübecker Quellen geben uns also

⁵¹ Die veröffentlichten Hamburger Pfundzollbücher geben keine Fahrtziele an. Gleiches gilt für die unveröffentlichten Hamburger Zollbücher: Jürgen BOLLAND, Die Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg während des 15. Jahrhunderts, in: Zs. des Vereins für Hamburgische Geschichte 41, 1951, S. 163 sowie für das Danziger Pfund-

die Handhabe, die Reihenfolge der Umsätze festzustellen. Die Ergebnisse sind zudem aussagekräftig. Lübeck war sicherlich nur ein Teil der Hanse, aber es war ein ganz besonders wichtiger Teil. Schließlich begriff sich die Travestadt als Haupt der Hanse. Dem Lübecker Rat oblag nicht nur die Führung des tagtäglichen diplomatischen Schriftverkehrs der Hanse, sondern er spielte auch eine manchmal entscheidende Vorreiterrolle bei der Formulierung der hansischen Politik. Das relative Gewicht des Englandhandels in Lübeck allein konnte also u.U. die gesamthansische Englandpolitik maßgeblich beeinflussen.

Befaßt man sich allerdings genauer mit den Lübecker Pfundzollbüchern, so erheben sich schwerwiegende methodische Bedenken. Schließlich gab es so gut wie keinen Direkthandel zwischen Lübeck und England.⁵² Ist es also vertretbar, die Umsätze beispielsweise im hansischen Londonhandel, der ja von Kaufleuten aus vielen Hansestädten getragen wurde, in Beziehung zu den Umsätzen der Lübecker im Bergenhandel zu setzen? Ich bin mit gutem Grunde der Überzeugung, daß der Vergleich zulässig ist, denn der Lübecker Rat konnte sich sehr wohl ein Bild von der Bedeutung des Englandhandels gerade für den eigenen Fernhandel machen. Schließlich waren die Lübecker Bergenfahrer maßgeblich am hansischen Bostonhandel beteiligt. Die Gewinne aus dem Verkauf von Waren, die von Lübeck nach Bergen transportiert wurden, investierten diese Kaufleute in Stockfisch, Tran und andere norwegische Erzeugnisse, die sie in Boston verkauften. Die Lübecker Bergenfahrer werden ohne Zweifel jederzeit in der Lage gewesen sein, die Umsätze im Boston- und Bergenhandel in Beziehung zueinander zu setzen. Darüber hinaus standen sowohl der Lübecker Rat als auch das Bostoner Kontor in Verbindung mit dem Stalhof in London. Weil die Schoßbeträge von jeder hansischen Niederlassung in England dort abgeliefert werden mußten (I.6.), war das Londoner Kontor zweifelsohne imstande, den Lübecker Rat darüber aufzuklären, in welchen Zollbezirken die hansischen Englandfahrer die höchsten Umsätze erwirtschafteten.⁵³ Deren Rangfolge wird

zollbuch d.J. 1409 (GStA OF 159), das ich z.Z. ediere. Im Gegensatz dazu verzeichnen die Danziger Pfahlkammerbücher, die aus unserem Untersuchungszeitraum überliefert sind, zwar gelegentlich die Fahrtziele (z.B. i.J. 1471: StA Danzig, Bereich Pfahlkammer, 300.19.3, Bl. 125ff.), aber sie enthalten keine Warenwerte.

⁵² Die Ausnahme bildet ein Schiff, das i.J. 1380 *versus Angliam* mit Waren im Wert von 398 LümK segelte: StA Lübeck, Pfundzollbuch 1380, f. 68^r. Von den Namen der Befrachter her zu urteilen, handelt es sich bei allen Kaufleuten um Engländer.

⁵³ Dies beweisen die kontorseigenen Auszüge aus den Londoner Zollabrechnungen: StA Köln, Hanse III.K.75, Bl. 2-8; Hanse III.K.15, Bl. 31-3. Der Vergleich zeigt, daß diese

sowohl dem Vorstand des Londoner Stalhofs als auch dem Lübecker Rat bekannt gewesen sein. Eine Stadt wie Lübeck, die vom eigenen Selbstverständnis her im gesamthansischen Auftrag handelte, mußte diese Tatsachen in Betracht ziehen. Es ist daher sinnvoll, die Lübecker Umsätze im Warenaustausch mit Bergen, Danzig usw. in Beziehung zum Umfang des hansischen Handels mit London, Boston, Yarmouth, Lynn und Hull zu setzen, auch wenn Lübecker Kaufleute – außer in Boston – kaum am Englandhandel beteiligt waren.

In Tabelle 32 wird der reine Warenverkehr (d.h. ohne die Schiffswerte) über Lübeck in den Jahren 1379, 1381 und 1383/4 nach den im jeweiligen Pfundzollbuch angegebenen Fahrtzielen bzw. Herkunftshäfen aufgeschlüsselt.⁵⁴ Die Häfen sind in der Reihenfolge der Umsätze unter Angabe des kumulativen Anteils am Gesamtwarenverkehr im jeweiligen Jahr aufgelistet. Die Tabelle zeigt, wie bedeutend der Englandhandel für die Hanse war. Der hansische Londonhandel, der zu dieser Zeit im Jahresdurchschnitt £13.000 bis £14.000 (48.750 bis 52.500 LümK) betrug, ragt – verglichen mit allen unmittelbar von Lübeck aus anvisierten Fahrtzielen – deutlich heraus. Der hansische Bostonhandel – mit Umsätzen zwischen £7000 und £12.000 (26.250 bis 45.000 LümK) – war mindestens so wichtig wie der Warenverkehr mit den bedeutendsten Lübecker Handelspartnern. Der hansische Yarmouthhandel (£2500 bis £3500 bzw. 9375 bis 13.125 LümK) überflügelte immerhin noch Zielmärkte wie Holstein, Rostock, Wismar und Stralsund. Der hansische Warenaustausch mit Hull (£750-£1000 bzw. 2812,5-3750 LümK) und Lynn (£600-£1000 bzw. 2250-3750 LümK) war nur mit dem Handel über die unbedeutendsten Fahrtziele der Lübecker zu vergleichen.⁵⁵

Auszüge unzweifelhaft eine der Grundlagen für die Abrechnung des Kontors über Einnahmen und Auslagen zwischen dem 11.7.1466 und dem 24.3.1468 bildeten: HUB 9.439, S. 295-300.

⁵⁴ Die Pfundzollbücher für die Jahre 1380 und 1385 wurden nicht berücksichtigt, weil die Akten nicht vollständig überliefert sind. Bis auf die Pauschalbeträge *pro navi et bonis* wurden auch hier die Schiffswerte außer Betracht gelassen.

⁵⁵ Aus preußischer Sicht sah die relative Bedeutung des Hull- und Lynnhandels allerdings anders aus. Der Handel des Brügger Liegers des Königsberger Großschäffers betrug im Durchschnitt £3174 12s 6d gr oder £3396 3s 7d jährlich zwischen 1390 und 1405: Fritz RENKEN, Der Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens mit Flandern um 1400 = Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte 5, Weimar 1937, S. 138. Wechselkurs: Raymond de ROOVER, The Bruges Money Market around 1400, with a statistical supplement by Hyman SARDY = Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van

Aufgrund ihrer Umsätze konnten die Lübecker Bergen- und Bostonfahrer im späten 14. Jahrhundert mit einiger Berechtigung erwarten, daß der Lübecker Rat ihre Anliegen berücksichtigen würde. Sofern der Rat im gesamthansischen Rahmen dachte und handelte, galt das Gleiche für die hansischen London- und Yarmouthfahrer. Wie man die Verallgemeinerungsfähigkeit dieses Ergebnisses – besonders in bezug auf das 15. Jahrhundert – beurteilt, hängt von der Einschätzung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung seit 1400 ab. Fest steht, daß nach Überwindung eines Umsatzrückgangs (1420/1-1435/6) der hansische Englandhandel mächtig expandierte, so daß sein Volumen im zweiten Drittel des 15. Jahrhunderts um 60% größer war als noch im ausgehenden 14. Jahrhundert. Ist man der Ansicht, daß die hansische Wirtschaft im 15. Jahrhundert bedeutenden Kontraktionsprozessen ausgesetzt war, so wird man die hansische Leistung im Englandhandel und folglich das politische Gewicht der hansischen Englandfahrer recht hoch einschätzen. Steht man der Theorie der spätmittelalterlichen Wirtschaftsdepression skeptisch gegenüber, so wird man doch zumindest der Behauptung zustimmen können, daß der hansische Englandhandel und somit der politische Einfluß der hansischen Englandfahrer signifikant war. Wie man auch immer die wirtschaftliche Entwicklung im 15. Jahrhundert beurteilen mag, kommt man auf jeden Fall zu dem Schluß, daß England nicht nur einen besonderen Stellenwert in den kommerziellen Überlegungen der Hansekaufleute, sondern auch in den politischen Erwägungen der Stadträte und Hansetage gehabt haben muß.

België, Klasse der Letteren, Jg. 30, Nr. 63, Brüssel 1968, S. 106-34. Der preußische Englandhandel, der schwerpunktmäßig über Hull und Lynn abgewickelt wurde, belief sich auf £1175 bis £1625 pro Jahr und entsprach somit 34,60% bis 47,85% der Umsätze des Brügger Liegers.

Tabelle 32: Der Lübecker Außenhandel, 1379, 1381 und 1383/4, Umsätze in LüMk (Quelle: StA Lübeck, Pfundzollbücher)

Fahrt von/nach	Umsatz 1379	%	Fahrt von/nach	Umsatz 1381	%	Fahrt von/nach	Umsatz 1383/4	%
Pernau	48714	17,83%	Bergen	28294	11,34%	Schonen	50471	19,11%
Bergen	25869	27,30%	Pernau	27150	22,22%	Danzig	30216	30,54%
Dänemark	25666	36,69%	Reval	19705	30,12%	Stockholm	24011	39,63%
Danzig	24999	45,85%	Gotland	19677	38,01%	Pernau	23640	48,58%
Schonen	23704	54,52%	(f. 96 ^v)	19339	45,76%	Bergen	23107	57,33%
Stockholm	17181	60,61%	Danzig	18717	53,26%	Reval	22406	65,81%
Stettin	15244	66,39%	Stockholm	17996	60,47%	Riga	13575	70,95%
Riga	14776	71,80%	Dänemark	15881	66,84%	(f. 162 ^r)	13356	76,00%
Reval	11279	75,93%	Falsterbö	13658	72,31%	Stettin	12305	80,66%
Flandern	10239	79,67%	Stettin	11454	76,90%	Stralsund	9371	84,21%
Gotland	8806	82,90%	Stralsund	10394	81,07%	Gotland	9347	87,75%
Kalmar	7677	85,71%	Riga	9871	85,02%	Kalmar	7161	90,46%
Stralsund	7605	88,49%	Flandern	5747	83,32%	Wismar	5689	92,61%
Elbing	7017	91,01%	Malmö	5720	89,62%	Rostock	4286	94,23%
Söderköping	6988	93,62%	Söderköping	5372	91,77%	Söderköping	3811	95,68%
Holstein	6472	95,99%	Kalmar	5328	93,91%	Holstein	2738	96,71%
Rostock	6333	98,31%	Holstein	4788	95,82%	Dänemark	2330	97,59%
Wismar	4623	100,00%	Schonen	4161	97,49%	Lödöse	2027	98,36%
			Rostock	3841	99,03%	Gollnow	1935	99,09%
			Lödöse	1360	99,58%	Flandern	1457	99,64%
			Elbing	1057	100,00%	Königsberg	771	99,94%
						Rügenwalde	168	100,00%

KAPITEL IV DIE PERIODIZITÄT DES HANSISCHEN ENGLAND- HANDELS

Selbst die flüchtigste Lektüre der überlieferten Zollabrechnungen aus England genügt, um den Eindruck zu gewinnen, daß die Intensität des hansischen Englandhandels im Laufe eines beliebigen Jahres während der hier untersuchten Zeit höchst unterschiedlich war. Typisch ist, daß auf Tage hektischer Handelstätigkeit Wochen folgten, in denen der hansische Handel über den Zollbezirk nahezu vollständig ruhte. Nehmen wir als Beispiel die hansischen Einfuhren nach London vom 26.1. bis zum 29.9.1446.¹ Am 27./28.1.1446 verzollten Hansekaufleute Importe im Wert von mehr als £4000, was 33,87% ihres gesamten Einfuhrhandels während der Abrechnungsperiode entsprach. Zwischen dem 29.1. und dem 31.5.1446 importierten sie Waren für knapp £250 (1,92%), am 1.6. für £1546 (12,91%), am 8.6. für £1728 (14,43%), am 17.6. für £116 (0,97%) und am 21.6. für £1689 (14,10%). Danach ruhte der hansische Importhandel nach London vollständig bis zum 28.7. An diesem Tag beliefen sich die hansischen Einfuhren auf £2199 (18,37%) und in den folgenden zwei Monaten auf ca. £325 (3,42%). Dieses Ebbe-und-Flut-Muster des hansischen Importhandels i.J. 1446 läßt sich auch in allen anderen Londoner Zollakten des 15. Jahrhunderts (bis 1474) klar erkennen: Es gibt darunter nur eine, in der die hansischen Einfuhren an den vier handelsintensivsten Tagen der Abrechnungsperiode nicht über 50% ihres Gesamteinfuhrhandels lagen.² Im großen und ganzen gilt das Gleiche für die hansischen Exporte über London zwischen 1400 und 1474. Die Periodizität des hansischen Handels läßt sich bei den anderen Zollbezirken ebenfalls nachweisen.

In diesem Kapitel soll die Periodizität des hansischen Englandhandels problematisiert werden. Zwei Erklärungen bieten sich an: die Lenkung der Schifffahrt und die Anziehungskraft der kontinentalen Messen. Lassen sich die handelsintensiven Tage eher mit der Freigabe

¹ PRO, E122/73/20A.

² Die Ausnahme bildet die schlecht erhaltene Tonnage-und-Poundage-Abrechnung für das Jahr 7 Heinrich VI. (1428/9).

der Schifffahrt besonders durch die preußischen Städtetage korrelieren, oder ist das Phänomen doch maßgeblich durch die zeitliche Abfolge der kontinentalen Messen bestimmt, die Handelswaren zu Messebeginn ansogen und am Ende in alle Windrichtungen verstreuten?

IV.1: DIE LENKUNG DER SCHIFFAHRT

Die nächstliegende Erklärung für ein gehäuftes Auftreten hansischer Waren in englischen Häfen ist wohl in der schon am 24./25.11.1392 von einem preußischen Städtetag angeordneten Praxis der Konvoifahrt³ zu suchen. Die Preußen durften wegen der Gefahr von Piratenüberfällen nur im Konvoi von mindestens zehn Schiffen durch den Sund segeln.⁴ Anderthalb Jahre später übernahm ein gut besuchter Hansetag in Lübeck diese Bestimmung⁵ und sperrte sogar die gesamte hansische Schifffahrt zwischen dem Termin des Hansetags (3.3.1394) und dem folgenden Pfingstsonntag (7.6.1394). An diesem Tag sollten Friedeschiffe die Flotte begleiten. Am 21.3.1397 ordneten die preußischen Städte an, daß – zumindest im laufenden Jahr – die nach Flandern segelnden Handelsschiffe an Ostern (22.4.), die nach England an Pfingsten (10.6.) und schließlich die nach Holland an Mariä Himmelfahrt (15.8.) auslaufen sollten.⁶ Am Ende der durch den Kampf gegen die Vitalienbrüder gekennzeichneten 1390er Jahre hatte sich die Praxis in den preußischen Städten gefestigt. Man segelte im Konvoi. Die Schiffe unterstanden dem Befehl eines Hauptmanns (gelegentlich mehrerer Hauptleute), der in der Regel aus den Reihen der preußischen Ratsherren gewählt wurde. Der preußische Städtetag nannte fast jedes Jahr einen Tag, an dem die Schifffahrt aus den preußischen Häfen freigegeben wurde.⁷ Dieses Beispiel fand Nachahmer. So sorgte z.B. Lübeck verschiedentlich im Laufe der 1390er Jahre dafür, daß sich nicht nur die aus den wendischen Häfen, sondern auch die von Brügge aus ostwärts segelnden Schiffe an die Konvoi- und Auslaufterminbestimmungen hielten.⁸ Aus diesen Verordnungen, die im Laufe

³ Allgemein dazu s. DOLLINGER, S. 193-5.

⁴ HR 1.4.124 § 1, S. 98 und HR 1.8.953 § 2, S. 623.

⁵ HR 1.4.192 § 20-1, S. 172. Die Anzahl der Schiffe im Konvoi wurde allerdings nicht bestimmt. Für die preußische Bestätigung s. HR 1.4.205, S. 185 (25.4.1394).

⁶ HR 1.4.397 § 11, S. 377f.

⁷ Konvoivorschriften und Ernennungen von Hauptleuten: Tabelle 33. Termine der Freigabe: Tabelle 34.

⁸ Für die wendischen Städte s. HR 1.4.192 § 20-1, S. 172 (3.3.1394). Für Brügge vgl. ebenda und HR 1.4.453, S. 431f. (4.5.1398).

der Jahre bis 1474 vielfach erneuert wurden, zog Dollinger den Schluß, daß die hansische Schifffahrt seit den 1390er Jahren durch die Bildung von Geschwadern sowie durch die behördliche Freigabe der Segelatio gekennzeichnet war, auch wenn sich einzelne Schiffer nicht an die Bestimmungen hielten.⁹ Trifft seine Ansicht zu, dann bietet die Lenkung der Schifffahrt eine Erklärung für die Periodizität des hansischen Englandhandels. Es wäre dann zu erwarten, daß die Schiffe im Konvoi, die an einem bestimmten Tag ablegten und deren Kapitäne eidlich zum Verbleib im Flottenverband verpflichtet waren, auch ungefähr gleichzeitig in England ankommen würden. Folglich wären eine Häufung der hansischen Einfuhren bei der Ankunft und ein erhebliches Ansteigen der hansischen Ausfuhren beim Auslaufen der Handelsflotte zu erwarten.

Während der ersten Jahre des 15. Jahrhunderts verabschiedeten die Hansetage eine Reihe von Bestimmungen, wodurch ein zweites Element der Schifffahrtslenkung gesetzlich verankert wurde, und zwar die Winterlage, d.h. das Ruhen aller hansischen Schiffs- und Warenbewegungen zwischen Anfang November und Ende Februar. Am 2.7.1401 bestimmte ein Lübecker Hansetag, daß zwischen dem 11.11. und dem 2.2. kein hansisches Schiff segeln und kein Hansekaufmann Waren verladen durfte. Falls aber ein Schiff vor diesem Tag vollständig beladen und segelbereit war, durfte es während der nächsten Woche auslaufen. Schiffe von weniger als 20 Lasten fielen nicht unter die Winterlagenbestimmungen, sondern durften *binnen landes* (also innerhalb der Ostsee) segeln. Die Frage der Strafen für Mißachtung dieser Bestimmungen stellte man zurück.¹⁰ Im Laufe der nächsten Monate kam es offensichtlich zu weiteren Diskussionen, denn am 2.4.1402 lehnten es die preußischen Städte ab, die vom Lübecker Städtetag gewünschte Winterlage zwischen dem 11.11. und Ostern einzuhalten.¹¹

⁹ DOLLINGER, S. 195.

¹⁰ HR 1.5.23 § 5, S. 16.

¹¹ HR 1.5.74 § 3, S. 53. Der Lübecker Tag, von dem der Vorschlag einer Winterlage zwischen Martini und Ostern stammte, kann nicht der vom 2.7.1401 gewesen sein, denn damals wurde Lichtmeß, und nicht Ostern, als Abschlußtermin der Winterlage genannt. Daher muß es sich um den Lübecker Tag vom 23.10.1401 gehandelt haben, auf dem die preußischen Städte vertreten waren. Ein Rezeß ist jedoch leider nicht überliefert (vgl. HR 1.5, S. 29-32). Die Festsetzung der Winterlagenfristen auf Martini und Ostern kann sich nicht auf das Jahr 1401/2 bezogen haben, denn die preußischen Städte beschlossen am 2.4.1402 – also eine Woche nach Ostern (26.3.1402) –, den vorgeschlagenen Ostertermin abzulehnen: HR 1.5.74 § 3, S. 53. Die vorgesehene Winterlage muß sich folglich vom 11.11.1402 bis Ostern (15.4.) 1403 erstreckt haben.

Schließlich einigten sich wendische und preußische Ratssendeboten am 22.4.1403 auf folgende Vorschriften, die – wie sich herausstellte – die Grundelemente der Winterlagengesetzgebung waren. Zwischen dem 11.11. und dem 2.2. waren Bewegungen hansischer Schiffe und Waren einzustellen. Kleine Schiffe und solche, die vor dem 11.11. segelbereit waren, nahm man hiervon aus. Zudem gestatteten die Ratssendeboten den Schiffen, ihre Fahrt bis zum Zielhafen fortzusetzen, auch wenn sie nach dem 11.11. z.B. in Norwegen Halt gemacht hatten. Schließlich legte man Strafen für die Mißachtung der Winterlage fest: Dem hansischen Schiffer nahm man sein Schiff, und Hansekaufleute verloren ihre Güter. Gehörten weder Schiffer noch Befrachter zur Hanse, so erteilte den ersten Hansen, der das Schiff oder die Waren kaufte, das gleiche Schicksal. Schließlich ordnete man an, daß Hansekaufleute diejenigen ausländischen Schiffer, die die Winterlage mißachteten, sechs Monate lang zu boykottieren hatten. Die Ratssendeboten stellten diese Vorschläge den einzelnen Stadträten der Hanse zur Diskussion, und zwar mit der Feststellung, daß die Preußen eine längere Winterlage (bis zum 22.2.) favorisierten.¹² Wenig später griff man dieses Thema erneut auf. In Kalmar¹³ vereinbarte man – wohl auf preußischen Wunsch hin – zusätzlich zu den Lübecker Bestimmungen, daß Schiffer, die nach dem 11.11. unterwegs waren, eine Bescheinigung vom Auslaufhafen mit sich führen mußten, woraus hervorging, wann das Schiff voll beladen und segelfertig gewesen war. Man wünschte sich offensichtlich eine Kontrollmöglichkeit für den Fall, daß hansische Schiffe nach dem 11.11. hansische Häfen anliefen. Am 26.9.1403 genehmigte ein preußischer Städtetag die Lübecker Winterlagenbestimmungen, betonte allerdings ausdrücklich, daß die Preußen auf alle Fälle auf die längere Winterlage (bis zum 22.2.) sowie auf eine Bescheinigung, wann das Schiff segelbereit war, bestehen würden.¹⁴ Schließlich erhielten die Winterlagenbestimmungen am 6.12.1403 auf dem Lübecker Tag ihre endgültige Form. Die Ratssendeboten gingen dabei auf die preußischen Forderungen ein. So wurde die Winterlage bis zum 22.2. verlängert und die Bescheinigungspflicht für Schiffer eingeführt, die nach dem 11.11. einen hansischen Hafen anliefen. Auf Wunsch Wismars erlaubte man auch die Verschiffung von Bier und Hering bis zum 6.12. sowie nach dem 2.2. und hob die zulässige Größe der kleinen Schiffe, denen die Winter-

¹² HR 1.5.128 § 1-2, S. 87.

¹³ HR 1.5.139 § 2, S. 98. Verhandlungen mit Königin Margareta: HR 1.5.144-8, S. 100-2.

¹⁴ HR 1.5.140 § 2, S. 98 und § 6, S. 99; vgl. auch HR 1.5.143, S. 100.

fahrt auf der Ostsee erlaubt war, von 20 auf 24 Last an.¹⁵ Am selben Tag schrieben die Ratssendeboten an das Brügger Kontor, um auch dort für die Beachtung der Winterlage sorgen zu lassen.¹⁶

Kaum war die Winterlage gesetzlich verankert, begann man, sich Aufklärung über die genaue Tragweite der Bestimmungen zu erbitten. Das Brügger Kontor fragte am 8.4.1404, ob sie bei Fahrten aus Flandern oder England nach Westen eingehalten werden mußte. Ein Lübecker Hansetag erwiderte, daß die Winterfahrt frei sei, sofern man von Brügge oder England aus westwärts segele, daß aber die Gebiete östlich davon vom 11.11. bis zum 22.2. gesperrt seien.¹⁷ Am 12.3.1405 erschienen Vertreter des Brügger Kontors erneut auf einem Lübecker Hansetag und erbaten eine weitere Auskunft.¹⁸ Müsse man ein Schiff bis zum 22.2. zurückhalten, obwohl es vor Martini seeklar gewesen und lediglich aufgrund des Wetters bis nach dem 11.11. im Hafen geblieben sei? Ja, antworteten die Ratssendeboten, aber der einzelne Kaufmann dürfe seine Güter aus dem festgehaltenen Schiff nehmen und (vermutlich nach dem 22.2.) mit einem anderen Schiffer versenden, sofern er dem ersten Schiffer die Hälfte des Frachtgeldes gebe.¹⁹ Was sollte aber, wollte man ferner wissen, mit einem Schiff geschehen, das von Westen kommend nach dem 11.11. in den Swin kam: festhalten bis zum 22.2. oder weiter ostwärts segeln lassen? Die Ratssendeboten antworteten, daß das Schiff weiter segeln dürfe. Doch was war zu tun, wenn das Schiff zwar den Swin vor dem 11.11. verlassen hatte, die Fahrt aber aufgrund des Wetters nach dem 11.11. unterbrechen und einen Hafen anlaufen mußte? Dieses Schiff dürfe die Reise fortsetzen, wenn es Zuflucht in der Maasmündung oder östlich davon gesucht habe. Sollte es jedoch einen Hafen westlich der Maasmündung anlaufen, so müsse es bis zum 22.2. festgehalten werden.

In den folgenden Jahren bestätigte man wiederholt die Winterlagengesetzgebung, ohne die Bestimmungen grundlegend abzuwandeln.²⁰

¹⁵ HR 1.5.158 § 2, S. 106f.

¹⁶ HR 1.5.164, S. 110.

¹⁷ HR 1.5.185 § 9, S. 125.

¹⁸ HR 1.5.225 § 7, S. 156.

¹⁹ Hier ging es um den Frachtvertrag, der während der Winterlage gültig bleiben sollte. Es war üblich, die Hälfte der Frachtgebühren beim Einschiffen der Waren und die andere Hälfte beim Löschen zu entrichten.

²⁰ Am 10.4.1412 bestätigte ein gut besuchter Hansetag in Lüneburg alle Bestimmungen: HR 1.6.68 § 40, S. 63. Der Lübecker-Rostocker Hansetag d.J. 1417 bestätigte die Winterlagengesetze erneut und übernahm sie wörtlich in die hansischen Statuten: HR

Am 12.1.1426 schlug das Brügger Kontor geringfügige Änderungen vor: Entweder wollte die Niederlassung die Strafen gemildert wissen, so daß zu früh ankommende Waren nicht mehr konfisziert, sondern nur bis zum 22.2. einem Verkaufsverbot unterworfen würden, oder eine Ausnahme für *ventegudere* schaffen.²¹ Bei der nächsten Bestätigung der Winterlagengesetze (5.6.1434) übernahm der gut besuchte Lübecker Hansetag den ersten Vorschlag.²² Die befristete Warenbeschlagnahme wurde bei den Bestätigungen am 20./30.5.1442 und am 15.7.1442 als Strafe für die Mißachtung der Winterlage unverändert übernommen,²³ jedoch kehrte man am 18.5.1447 zur Verwirkungsstrafe zurück,²⁴ wobei die Sperrfrist für ausländische Schiffe, die die Winterlage nicht beachteten, von einem halben auf ein ganzes Jahr verlängert wurde. Bis 1474 blieb dann die Rechtslage unverändert.²⁵

Bevor wir uns der Problematik der Lenkung der hansischen Schifffahrt als Erklärung für die Periodizität des hansischen Englandhandels zuwenden, ist es angebracht zu fragen, warum man eine Winterlage überhaupt für nötig hielt. Dollinger ist der Meinung, daß die Sorge um die Sicherheit des Seeverkehrs "wahrscheinlich als Folge von Unfällen" ausschlaggebend war, zumal die Häfen ohnehin im Winter "häufig zugefroren waren" und es sich daher eingebürgert hatte, den Seeverkehr im Winter einzustellen.²⁶ Wenn aber auch in dieser Beziehung dem Kaufmann bzw. Schiffer alles verboten werden sollte, was ihm schaden könnte, dann ist unerfindlich, warum man gleich zu Beginn die kleinen Schiffe von dieser Regelung ausnahm. Schließlich war die Winterfahrt auf der Ostsee auch für sie nicht risikofrei. Anstatt mit Dollinger über mögliche Unfälle zu spekulieren, ist es m.E. besser, die von den zeitgenössischen Hansekaufleuten angeführten Gründe heranzuziehen. Innerhalb der hier untersuchten Zeit gibt es m.W. zwei Aussagen über die Notwendigkeit der Einhaltung der Segelatio-

1.6.397 § 33-5, S. 374; HR 1.6.398 § 21-3, S. 391. Eine weitere Bestätigung folgte am 24.6.1418: HR 1.6.557 § 26-8, S. 558f.

²¹ HR 1.8.17, S. 12; vgl. auch HR 1.7.576, S. 383.

²² HR 2.1.321 § 13, S. 204f.

²³ HR 2.2.608 § 14, S. 510; HR 2.2.641 § 2, S. 532.

²⁴ HR 2.3.288 § 35-7, S. 184f.

²⁵ Auf Betreiben des Brügger Kontors wurde die Winterlagengesetzgebung von Lübecker Hansetagen am 15.6.1461 (HR 2.5.121 § 5, S. 65) und am 24.8.1470 (HR 2.6.356 § 37-9, S. 331f.) bestätigt.

²⁶ DOLLINGER, S. 193, mit fehlerhafter Wiedergabe der Vorschriften.

verordnungen und der Winterlage, und beide stammen vom Brügger Kontor.

Gegen Ende der Winterlage des Jahres 1405 hielt sich eine preußische Flotte unter dem Befehl des Elbinger Ratsherrn Tideman van der Wyden auf dem Swin auf. Die Schiffe hatten bereits vor Martini des Vorjahres versucht, nach Preußen zurückzukehren, mußten aber nach dem 11.11.1404 wegen des Wetters Zuflucht im Brügger Vorhafen suchen, wo sie aufgrund der Winterlagenbestimmungen festgehalten wurden.²⁷ Wie das Brügger Kontor im Frühjahr feststellte, wäre es gern bereit gewesen, den Schiffen am 22.2.1405 das Auslaufen zu gestatten, aber die Handelswaren, die nach Preußen verfrachtet werden sollten, konnten nicht rechtzeitig nach Sluis gebracht werden, und die Schiffe waren außerdem nicht segelfertig. Deshalb kam das Kontor mit dem Hauptmann und allen Schiffen überein, erst am 27.2. zu segeln. Van der Wyden gebot aufgrund der Autorität des Hochmeisters und der preußischen Städte, daß kein Schiffer vor dem 27.2. auslaufen und selbst danach keine Vorbereitungen zum Wegsegeln treffen sollte, bevor sein Schiff nicht mitsegelte. Der Deutsche Kaufmann schärfte seinerseits den Schiffen bei Strafe einer Mark Goldes ein, dieses Gebot zu befolgen und dem Hauptmann zu gehorchen. Um den 27.2. beriet man die Lage, wobei die wichtigsten Schiffer van der Wydens Ansicht teilten, daß das Wetter ein Auslaufen nicht erlaubte. Daraufhin wurden einige Schiffer ungeduldig und segelten entgegen den Geboten des Hauptmanns sowie des Kontors weg. Das Wetter trieb die Schiffe jedoch wieder in den Swin zurück.

Der Ungehorsam der Schiffer versetzte das Brügger Kontor in helle Aufregung. Der Deutsche Kaufmann befürchtete 'unwiderbringlichen Schaden' für die Städte und den Gemeinen Kaufmann für den Fall, *dat schipbern nicht en bolden, wo boge dat me se vorbint und sik tosamne loven; also se komen in de zee, so segelt elk na synem willen*. Um diese Gefahr abzuwenden, sei eine exemplarische Bestrafung der Schiffer erforderlich, damit das Gebot der Städte und die Übereinkünfte zwischen Kaufmann und Schiffer in Zukunft besser eingehalten würden.

Die Klage des Kontors wirft ein Licht auf die Gründe, warum es die Einhaltung der Segelatioverordnungen für unbedingt erforderlich hielt. Das Brügger Kontor war entsetzt und zugleich verwundert darüber, daß der Hauptmann, den der Hochmeister und die preußischen Städte beauftragt hatten und der deren Befehlsgewalt verkörperte,

²⁷ HR 1.5.222, S. 152f. (2.12.1404); 244, S. 174-6 (24.3.1405).

von einigen Schiffen öffentlich beschimpft worden war, insbesondere weil *ber Tydeman in allen dingen des besten geramet beft by rade des kopmans, alse de kopman sik des vorsinnen mochte na juwer begberte, alse gy uns screven in juwem breve, sprekende up de eendracht van der segelacio, den uns ber Tydeman sulven brochte.*²⁸

Schließlich hatten die preußischen Städte eine einhellige Entscheidung in der Frage der Segelatio getroffen, und das Kontor hatte sich redlich um die Ausführung dieser Bestimmungen in ihrem Sinne bemüht. Darüber hinaus hatte der Hauptmann nichts getan, ohne das Kontor und die Schiffer vorher zu konsultieren. Deswegen war es dem Deutschen Kaufmann unverständlich, daß die Segelatiobestimmungen nicht eingehalten worden waren. Jedoch nicht nur die Tatsache, daß sich die Schiffer einer gemeinsam und für das gemeine Wohl getroffenen Verordnung widersetzt und die Autorität des Hauptmanns – und somit auch die der preußischen Städte sowie des Hochmeisters – in Frage gestellt hatten, versetzte das Kontor in Aufregung, sondern vor allem, daß sich die Schiffer in große Gefahren begeben hatten. Das Kontor stellte fest, *dat God vorboet beft, hadden de Engelschen an se gekomen, de schepe unde gude hadden in groter sorghe stan.*²⁹ Es war also die konkrete Bedrohung durch die hansefeindlichen Engländer, die die Segelatioverordnung und insbesondere den Gehorsam gegenüber dem Hauptmann erforderlich machte.

Die Worte des Brügger Kontors entkräfteten Dollingers Argumente hinsichtlich der Gründe für die Winterlage. Er meint, wie oben erwähnt, daß sie hauptsächlich aus Sorge um die Sicherheit der Schifffahrt nach einer Reihe von Unfällen eingeführt wurde. Jedoch kaum ein Jahr nach der Verabschiedung der Winterlagengesetze hatten sich etliche Schiffer nicht nur der Gefahr feindlicher Angriffe ausgesetzt, sondern auch dem stürmischen Wetter, vor dem die allermeisten ja Zuflucht im Brügger Vorhafen suchen mußten. Dennoch erwähnte der Deutsche Kaufmann eine Gefährdung dieser Schiffe durch Sturm und Eis mit keinem Wort. Das Kontor sah trotz des Wetters offenbar nicht die geringste Gefahr durch Schiffbruch, sondern nur durch englische Auslieger.

Die zweite Aussage des Brügger Kontors über die Notwendigkeit der Winterlage stammt aus dem Jahre 1426. Am 12.1. berichtete der Deutsche Kaufmann dem Lübecker Rat, daß Johann Petersson und andere Flamen ein Schiff beladen hätten, das am folgenden Tag nach Ham-

²⁸ HR 1.5.244, S. 175.

²⁹ Ebenda.

burg segeln sollte. Außerdem ständen zwei Schiffe aus Amsterdam unmittelbar vor der Fahrt nach Osten. Schließlich habe das Kontor Grund zu der Befürchtung, daß diesen Schiffen bald zahlreiche andere nichthansische Schiffe folgen würden. Daher forderte man Lübeck auf, die Mißachtung der Winterlage seitens der Niederländer zu unterbinden oder ihnen zumindest den Verkauf ihrer Waren zu untersagen, bis die Hansen, die verordnungsgemäß am 22.2. segeln würden, ebenfalls angekommen waren. Die Niederländer sollten dazu anhalten werden,

*nicht to vorkopende bet tor tiid unde wile, dat de coeplude van der bensze na sunte Peters dage [dem 22.2.] mit erme gude ok mogen vorkomen, unde dat ze ere gude so wol mogen voruteren unde vorkopen to ereme schonesten, also de anderen. Weret dat gi dat wolden liden, dat ze ere kopenscop des winters unde zomers in den steden don mochten, so duchte uns wol gud wesen upp juwe verbeternt, dat gi den van der bense wolden gbnunen, mit ventegude, wanner en dat bequemelikest were, to zegelnde, upp dat ze under eyns nicht nereloes en werden.*³⁰

Ob Lübeck tatsächlich gegen die Mißachtung der Winterlage einschritt, ist unbekannt. Fest steht jedoch, daß die Hanse die Angelegenheit verfolgte. Am 24.6.1426 schrieb der Lübecker Hansetag an die Städte Flanderns, Hollands und Seelands *van der seghelactie wynterdages*.³¹ Schließlich nahm der Hansetag bei der Bestätigung der Schifffahrtsgesetze am 5.6.1434 die befristete Beschlagnahme zu früh ankommender Waren in die Winterlagenbestimmungen auf.³²

Das Kontor erwähnte auch i.J. 1426 mit keinem Wort die Gefahren der Winterfahrt auf den nördlichen Meeren. Der Brügger Kaufmann war vielmehr durchaus bereit, diese Risiken auf sich zu nehmen, wenn die Städte es dulden wollten, daß die niederländischen Konkurrenten *ere kopenscop des winters unde zomers in den steden don mochten*.³³ Der Einwand des Kontors bestand darin, daß eine Duldung der Winterfahrt der Niederländer nach hansischen Häfen den Konkurrenten einen Vorteil gegenüber den Angehörigen des Brügger Kontors geben würde. Der Deutsche Kaufmann forderte Chancengleichheit zwischen Hansen und Nichthansen, damit die Hansekaufleute *ere gude so wol mogen voruteren unde vorkopen to ereme schonesten*,

³⁰ HR 1.8.17, S. 12f. Für einen ähnlichen Vorfall i.J. 1423 s. HR 1.7.576, S. 383.

³¹ HR 1.8.59 § 17, S. 45.

³² HR 2.1.321 § 13, S. 204f. Vgl. auch HR 1.8.126 § 7, S. 84.

³³ HR 1.8.17, S. 12f.

*also de anderen.*³⁴ Das Kontor befürchtete andernfalls, daß seine Angehörigen erwerbslos (*nereloes*) werden würden.

Mit diesem Einwand drückte das Brügger Kontor den eigentlichen Grund für die Einrichtung einer Schifffahrtssperre in den Wintermonaten aus: Jedem sollte die gleiche Möglichkeit zum vorteilhaften Verkauf seiner Waren gegeben oder zumindest den Nichthansen die Möglichkeit genommen werden, die Hansekaufleute zu übervorteilen. Die Scheu vor den Risiken der Winterfahrt spielte dagegen keine Rolle.

Befassen wir uns nun mit der Problematik der Schifffahrtsgesetzgebung als Erklärung für die Periodizität des hansischen Englandhandels. Dollingers Ansicht, hansische Schiffe seien stets im Konvoi gesegelt, nachdem die Behörde die Segelatio freigegeben hatte, würde das gehäufte Auftreten hansischer Kaufleute und Waren in englischen Häfen an den handelsintensiven Tagen erklären. Betrachtet man allerdings die Quellen näher, so kommen Zweifel über die Gültigkeit seiner These auf. Kaum hatte man nämlich die Hansekaufleute i.J. 1392 zur Konvoifahrt angehalten, gestattete man die ersten Ausnahmen. Am 18.1.1394 sperrte zwar ein preußischer Städtetag die Schifffahrt bis auf weiteres, erlaubte jedoch schon geladenen und segelfertigen Schiffen, *uff ires selbis ebintuyr* [Risiko] zu segeln. Sollte einem Schiff etwas geschehen, so sei dies weder eine Angelegenheit der preußischen Herrschaft noch der Städte.³⁵ Zwei Monate später wiederholten die Städte, daß die Schifffahrt zwar bis auf weiteres eingestellt bleibe, *wil dor noch ymand segelen uf dy teydinge unde steen sin ebentuerer, der mag is tun.*³⁶ Die Erlaubnis, trotz einer Schifffahrtssperre auf eigenes Risiko zu segeln, taucht im Laufe der folgenden Jahre so oft auf, daß man mit einiger Berechtigung fragen kann, wie ernst man es mit der Schifffahrtssperre überhaupt meinte.³⁷ Allerdings bestrafte die preußischen Städte diejenigen Schiffer schwer, die i.J. 1399 ohne Erlaubnis durch den Sund gesegelt waren.³⁸

Eine zweite Ausnahme schuf man zumindest in Preußen für die ausländischen Schiffer. Am 1.8.1427 sperrte z.B. der preußische Städtetag die Schifffahrt bis zum 15.8.1427, stellte aber gleichzeitig fest, daß sich dies nur auf preußische Schiffe und Güter beziehe, denn der Hochmeister habe den Engländern, Holländern und Seeländern die

³⁴ Ebenda.

³⁵ HR 1.4.183 § 4, S. 150.

³⁶ HR 1.4.212, S. 192f.

³⁷ HR 1.8.546 § 1, S. 356 (15.12.1428); HR 1.8.727, S. 471 (12.3.1430).

³⁸ HR 1.4.539 § 3, S. 494; HR 1.4.608 § 4, S. 555.

Ausfahrt aus Preußen durch den Sund gestattet. Preußische Matrosen durften sogar mitsegeln, sofern sie persönlich keine Handelswaren mit sich führten. Hatte ein Preuße Fracht bei einem ausländischen Schiffer aufgegeben oder war er Teilhaber eines ausländischen Schiffes, so durfte er die Güter bzw. die Schiffsanteile an die Ausländer verkaufen.³⁹ Der Danziger Rat stellte am 18.8.1428 in einem Brief an Amsterdam fest,

*dat unses bern gnade mit stenen steden und undersaten also eyns wurden is, dat be syne undersaten und lude, hiir int land to hus behorende, noch tor tiid ... nicht will laten zegelen; sunder juwen luden von Holland und Zeeland befft unse bere frii orloff gegeven, to segelende mit eren gude, wen en dat gelevet, also sy ok lange vor disser tiid synen friien orloff gebat hebben to segelen.*⁴⁰

Ausnahmen für ausländische Schiffer wurden so oft wiederholt,⁴¹ daß man mit einiger Berechtigung nach der Effektivität der Schifffahrtssperren fragen kann, zumal es schwer gewesen sein dürfte, preußische und ausländische Handelswaren auseinanderzuhalten. Allerdings machten die preußischen Städtetage von Zeit zu Zeit klar, daß sich eine bestimmte Sperre ausnahmslos auf die eigenen und die ausländischen Schiffe erstreckte.⁴² Am 21.6.1428 beschwerten sich z.B. die Älterleute der englischen Handelsniederlassung in Danzig, daß ihnen seit zwei Jahren die Schifffahrt verboten sei.⁴³

Die größte Schwierigkeit bei der Erklärung der Periodizität des hansischen Englandhandels durch die Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte besteht jedoch darin, daß man nicht beweisen kann, daß die hansischen Schiffe immer im Konvoi segelten. Vielmehr scheint die Aufforderung, Geschwader zu bilden (Tabelle 33), eine befristete, kriegsbedingte Maßnahme gewesen zu sein.

Tabelle 33: Hansische Konvoibildungsvorschriften

Datum	Beleg	Hauptmann?	Bezug
24.11.1392	1.4.124 § 1, S. 98	./.	Preußen

³⁹ HR 1.8.237 § 1-3, S. 170.

⁴⁰ HR 1.8.499a, S. 321.

⁴¹ HR 1.4.453, S. 431f. (4.5.1398); HR 1.7.527 § 1, S. 327f. (22.7.1422); HR 1.8.444-5, S. 294f. (11. u. 14.6.1428); HR 1.8.507 § 6, S. 326 (10.9.1428); HR 2.1.4 § 2, S. 4 (12.3.1431); HR 2.2.104, S. 101 (14.6.1437).

⁴² HR 1.8.218, S. 157 (10.7.1427); HR 1.8.238 § 4, S. 173f. (3.8.1427); HR 2.1.108 § 2, S. 73f. (9.4.1432).

⁴³ HR 1.8.451, S. 298f.

Datum	Beleg	Hauptmann?	Bezug
25.11.1392	1.8.953 § 2, S. 623	./.	Preußen
3.3.1394	1.4.192 § 20-1, S. 172	./.	gesamte Ost-West-Schiffahrt
14.6.1398	1.4.474 § 1, S. 443	./.	Preußen
6.1.1399	1.4.516 § 18-9, S. 475	ja	Preußen
16.3.1399	1.4.520 § 2, 4, S. 478	ja	Preußen
21.5.1399	1.4.537 § 8, S. 491	ja	Preußen
7.5.1400	1.4.607 § 1-5, S. 553f.	ja	Preußen
8.3.1402	1.5.71 § 5, S. 50	./.	Preußen
2.7.1403	1.5.136 § 2, S. 95	./.	Preußen
21.4.1404	1.5.186 § 3, S. 127	./.	von Flandern nach Preußen
31.5.1404	1.5.198 § 1, S. 134	ja	Preußen
16.7.1404	1.5.200 § 8-14, S. 136	ja	Preußen
9.3.1422	1.7.461 § 8, S. 278	./.	Preußen
14.9.1422	1.7.538, S. 341	ja	Preußen
24.4.1427	1.8.188 § 4, S. 137	ja	Preußen
7.5.1427	1.8.190 § 5, S. 139	ja	Preußen
13.6.1427	1.8.199 § 1, S. 148	./.	Preußen
14.6.1427	1.8.201 § 1, S. 150	ja	Ostseestädte
21.6.1427	1.8.215 § 1, S. 155f.	ja	Preußen
10.7.1427	1.8.218, S. 157	./.	Schiffsverkehr zwischen Preußen und den Niederlanden bzw. England
26.5.1428	1.8.433 § 7, S. 291	ja	Preußen
17.9.1428	1.8.511, S. 328f.	./.	Preußen
14.2.1429	1.8.578 § 1-2, S. 374	./.	Preußen
23.2.1429	1.8.606-7, S. 393f.	./.	Preußen
12.3.1431	2.1.4 § 2, S. 4	./.	Preußen
17.4.1437	2.2.97, S. 98	./.	Preußen

Gleiches gilt für die offizielle Freigabe der Segelatio (Tabelle 34).

Tabelle 34: Die hansische Segelatio

Datum	Beleg (HR)	Bezug	Schiffahrtsfreigabe am:
3.3.1394	1.4.192 § 20, S. 172	Hansegebiet	7.6.1394
25.4.1394	1.4.205, S. 185	Preußen	7.6.1394
Juni 1394	1.4.212, S. 192f.	Preußen	24.6.1394
17.5.1395	1.4.257 § 1, S. 245	Preußen	6.6.1395
12.4.1398	1.4.442, S. 425	Preußen	gesperrt bis auf weiteres
4.5.1398	1.4.453, S. 431f.	Brügge	gesperrt bis auf weiteres
16.5.1398	1.4.469 § 1, S. 439f.	Preußen	13.7.1398

Datum	Beleg (HR)	Bezug	Schiffahrtspflicht am:
15.6.1398	1.4.473 § 2, S. 442	Preußen	6.7.1398
31.10.1398	1.4.503 § 3, S. 464	Preußen	nicht nach dem 11.11.1398
6.1.1399	1.4.516 § 18, S. 475	Preußen	23.3.1399
16.3.1399	1.4.520 § 2, S. 478	Preußen	13.4.1399
21.5.1399	1.4.537 § 8, S. 491	Preußen	1.6.1399
7.5.1400	1.4.607 § 2, S. 553	Preußen	9.5.1400
27.2.1401	1.5.7 § 11, S. 6	Preußen	27.3.1402
30.1.1402	1.5.59 § 3, S. 36	Preußen	5.3.1402
31.1.1404	1.5.75 § 9, S. 117	Preußen	18.5.1404
21.4.1404	1.5.186 § 3, S. 127	von Flandern nach Preußen	18.5.1404
31.5.1404	1.5.198 § 1, S. 134	Preußen	24.6./1.7.1404
16.7.1404	1.5.200 § 8, S. 13	Preußen	25.7.1404
31.3.1424	1.7.646 § 4, S. 438	Preußen	9.4.1424
24.4.1427	1.8.188 § 4, S. 137	Ostseestädte	24.6.1427
14.6.1427	1.8.201 § 1, S. 150	Ostseestädte	28.6.1427
10.7.1427	1.8.218, S. 157	Preußen	hoffentlich vor dem 17.7.1427
1.8.1427	1.8.237 § 1-6, S. 170f.	Preußen	15.8.1427 (nur für hansische Schiffe)
8.11.1427	1.8.295 § 6, S. 204	Preußen	gesperrt bis Winter
29.2.1428	1.8.378, S. 247f.	Preußen	24.6.1428
12.6.1428	1.8.453 § 1, S. 301	Preußen	Drängen der Städte auf baldige Frei- gabe
21.6.1428	1.8.451, S. 298f.	Preußen	Drängen der Eng- länder auf baldige Freigabe
18.8.1428	1.8.499a, S. 321	Preußen	gesperrt bis auf wei- teres
10.9.1428	1.8.507 § 1-6, S. 325f.	Preußen	für Hansen weiter- hin gesperrt; Aus- länder segeln bald
16.10.1428	1.8.508, S. 327f.	Preußen	Ausländer schon fort
17.9.1428	1.8.511, S. 328f.	Ostseestädte	gesperrt bis auf wei- teres
15.12.1428	1.8.546 § 1, S. 356f.	Preußen	15.12.1428, aber jeder uff seyn eben- tur
14.2.1429	1.8.578 § 2, S. 374	Preußen	13.3.1429
22.4.1429	1.8.585, S. 377f.	Preußen	Flotte schon fort
1.1.1430	1.8.712 § 16, S. 461	Hansestädte	gesperrt bis auf wei- teres

Datum	Beleg (HR)	Bezug	Schiffahrtsfreigabe am:
12.3.1430	1.8.727, S. 471	Livland	12.3.1430, aber jeder <i>up sin eventur</i>
12.3.1431	2.1.4 § 2, S. 4	Preußen	1./8.4.1431
9.4.1431	2.1.108 § 2, S. 73	Preußen	bis dänisches Geleit eintrifft
9.5.1431	2.1.115, S. 77	Preußen	Geleit ausgestellt
4.1.1434	2.1.226 § 13, S. 152	Livland	nicht nach Flandern nach dem 29.9.1434
25.3.1435	2.1.423 § 6, S. 368	Preußen	10.4.1435
25.8.1436	2.2.8, S. 8	Preußen Livland	Lübecker Hanse tag sperrt die Fahrt in die Niederlande; bittet Preußen und Livland um Verkündung des Verbots
14.9.1436	2.2.11, S. 9f.	Preußen	Bitte verweigert; Fahrt freigehalten
17.4.1437	2.2.97, S. 98	Preußen	12.5.1437, aber England gesperrt
14.6.1437	2.2.104, S. 101	Preußen	Alles segelfertig, England frei
26.4.1438	2.2.214 § 4-5, S. 172	Preußen	26.4.1438 für die Fahrt in die Niederlande; 15.5.1438 für die Englandfahrt
13.3.1440	2.2.348, S. 282	Preußen	bis nach dem 27.3.1440 gesperrt
5.5.1440	2.2.375 § 2, S. 299	Preußen	5.6.1440
15.8.1440	2.2.388, S. 312f.	Ostseestädte	Dänen verbieten Sundfahrt
15.1.1441	2.2.421 § 1, S. 33	Preußen	16.4.14418
15.3.1448	2.3.402 § 4, S. 329	Preußen	31.3.1448
III.1449	2.3.503 § 7, S. 375	Ostseestädte	gesperrt nach dem 23.4.1449

Oft begründeten die Verordnungen diese Bestimmungen mit einer konkreten Gefahr für die Schifffahrt. Von 1392 bis 1401 waren es die Vitalienbrüder, und die preußischen Schifffahrtssperren d.J. 1404 wurden explizit mit dem Gotlandfeldzug begründet.⁴⁴ Die Konvoivorschrif-

⁴⁴ Belege: Tabelle 34. Über den Gotlandfeldzug s. Friedrich BENNINGHOVEN, Die Gotlandfeldzüge des Deutschen Ordens, 1398-1408, in: Zs. für Ostforschung 13, 1964, S. 421-77.

ten d.J. 1422 sowie die Verzögerung der Freigabe der Schifffahrt i.J. 1424 wurden durch die Spannungen zwischen der Hanse und Dänemark bzw. den Vitalienbrüdern hervorgerufen.⁴⁵ Derartige Vorschriften wurden erneut zur Zeit des dänisch-wendischen Krieges zwischen 1427 und 1435 erlassen, und von 1438 bis 1441 legte der holländisch-wendische Konflikt den preußischen Städten diesen Schritt nahe.⁴⁶ Schließlich sperrte man die Ostseeschifffahrt i.J. 1449, weil eine dänische Flotte im Sund lag und man befürchtete, westwärts segelnde Schiffe könnten das Schicksal der von den Engländern am 23.5.1449 gekaperten Baienflotte teilen.⁴⁷ Die Verzögerung der Freigabe der Schifffahrt i.J. 1448, im Rezeß nicht eigens begründet, läßt sich wohl mit der Angst vor den Ausliegern König Erichs von Dänemark erklären.⁴⁸ Es gibt also keine einzige Konvoifahrts- oder Segelativvorschrift, die nicht während eines offenen Krieges oder zumindest in Zeiten starker Spannungen erlassen wurde. Es gibt somit keinen Beweis, daß die Hansen auch zu Friedenszeiten angehalten wurden, im Konvoi zu fahren und auf eine behördliche Freigabe der Schifffahrt zu warten.

Nur im Falle der Winterlage machten es die Hansetage klar, daß diese Vorschrift sowohl in Kriegs- als auch in Friedenszeiten galt. Doch auch hier muß man sich fragen, inwieweit diese Verordnung tatsächlich befolgt wurde. In Tabelle 35 werden die Prozentsätze der Gesamtwerte der hansischen Ein- und Ausfuhr über London während der Winterlage (11.11.-22.2.) aufgeführt. Zollakten aus der Zeit vor 1403 wurden nicht berücksichtigt, weil die Winterlage erst in jenem Jahre Vorschrift wurde.

Die bisweilen massive Mißachtung der Winterlagenvorschriften im hansischen Londonhandel gibt Anlaß zur Skepsis darüber, daß die anderen Segelativbestimmungen besser durchgesetzt werden konnten. Jedoch darf man sie nicht generell für völlig wirkungslos halten. Am 14.2.1429 trafen die preußischen Städte Sicherheitsvorkehrungen für den Schutz der Handelsflotte, die am 13.3.1429 die Fahrt durch den Sund aufnehmen sollte.⁴⁹ König Erich von Dänemark gewährte den Schiffen am 23.2.1429 Geleit durch den Sund, wobei er zur Bildung eines Konvois riet.⁵⁰ Wenig später stellte Danzig in einem Brief

⁴⁵ HR 1.7.461 § 8, S. 278; HR 1.7.538, S. 341; HR 1.7.646 § 4, S. 438.

⁴⁶ Belege: Tabelle 33 und 34.

⁴⁷ HR 2.3.503 § 7, S. 375 und HR 2.3.554, S. 419f.

⁴⁸ HR 2.3.402 § 4, S. 329 und HR 2.3.386, S. 322.

⁴⁹ HR 1.8.578 § 1-2, S. 374.

⁵⁰ HR 1.8.606, S. 393. Vgl. auch die Antwort des Hochmeisters: HR 1.8.607, S. 393f.

an Lübeck fest, daß die Sundflotte schon ausgelaufen war,⁵¹ und am 4.5.1429 legten mindestens drei hansische Schiffe in London an. Bei den Kapitänen handelte es sich um die Danziger Clays Prange und Heinrich Whetenbek. Johann Lubek, zweifelsohne auch ein Hanse, ist nicht genau lokalisierbar. Am 6.5.1429 lief das Schiff Johann Pranges ein, der wohl mit Clays Prange verwandt war.⁵² An Bord dieser vier Schiffe befanden sich hansische Güter im Wert von £376 2s 3d, was 17,52% der (noch lesbaren) hansischen Einfuhren nach London im

Tabelle 35: Die Mißachtung der Winterlage durch hansische Londonfahrer

Akte	Abrechnungsperiode	Einfuhren	Ausfuhren
E122/72/17	29.9.1420-29.9.1421	29,08%	24,92%
E122/161/2	31.10.1422-29.9.1423	–	0,0%
E122/76/17	29.9.1426-19.2.1427	94,18%	50,42%
E122/161/4			
E122/74/11	29.9.1428-29.9.1429	17,87%	21,34%
E122/161/11	29.9.1429-29.9.1430	–	27,90%
E122/77/1	29.9.1431-13.3.1432	45,41%	41,26%
E122/76/31			
E122/172/18	29.9.-1.10.1432	37,13%	–
E122/73/6 & 5	30.12.1432-15.5.1433		
E122/203/1	29.9.1432-29.9.1433	–	17,96%
E122/76/34	29.9.1435-29.9.1436	64,40%	51,99%
E122/73/7			
E122/77/3	29.9.1437-28.7.1438	83,48%	–
"	29.9.1437-29.9.1438	–	18,85%
E122/73/10 & 12	29.9.1438-29.9.1439	23,36%	3,80%
E122/103/2	29.9.1439-29.9.1440	–	60,35%
E122/73/20	26.1.1446-29.9.1446	33,88%	2,72%

gesamten Jahr 1428/9 (7 Heinrich VI.) entsprach. Am 9.6.1429 verließen die ersten drei Schiffe die Hauptstadt wieder.⁵³ Einschließlich der Ladung des Danziger Schiffers Johann Greve, dessen Schiff den Londoner Hafen ebenfalls am 9.6.1429 verließ, beliefen sich die mit dieser preußischen Flotte exportierten Handelsgüter auf £242 8s 8d, also

⁵¹ HR 1.8.585, S. 377f. (22.4.1429).

⁵² PRO, E122/74/11 m 19d-21. Für Clays Pranges Herkunft s. HUB 6.484, S. 272, HUB 6.772, S. 436 und HR 1.7.14, S. 9. Zu Heinrich Whetenbek vgl. HUB 6.484, S. 272. Daß Johann Lubek Mitglied der Hanse war, zeigen PRO, E122/161/11 m 8, E122/76/17 m 2 und E122/74/11 m 36d. Für Johann Pranges Hansezugehörigkeit s. E122/161/1 f. 11^r und E122/161/1 m 8.

⁵³ PRO, E122/74/11 m 36d-37.

9,90% aller noch zu entziffernden hansischen Ausfuhren über London während dieses Jahres.⁵⁴

Fassen wir zusammen. Die Städtetage im Hansegebiet, allen voran die preußischen, haben seit 1392 eine Reihe von Bestimmungen erlassen, die darauf zielten, die hansische Schifffahrt zu lenken. Man legte verschiedentlich die Termine der Freigabe der Ostseeschifffahrt fest, ordnete die Bildung von Geschwadern unter Befehl eines Hauptmanns an und verbot nennenswerte Schiffsbewegungen während der Wintermonate. Wären diese Vorschriften tatsächlich befolgt worden, so würden sie die Periodizität des hansischen Englandhandels erklären. Wir haben jedoch gezeigt, wie fragwürdig es ist, in der Konvoibildung sowie in der behördlichen Freigabe bzw. Sperrung der Schifffahrt mehr als eine befristete, kriegsbedingte Maßnahme zum Schutz der Handelsflotten vor akuter Bedrohung zu sehen. Darüber hinaus ist an der Durchsetzung der Verordnungen zu zweifeln, denn die Ausnahmen waren zahlreich. Schließlich haben wir gezeigt, daß die Winterlage, die einzig unter den Schifffahrtsgesetzen nachweislich als permanenter Bestandteil des hansischen Seerechtes intendiert war, keineswegs immer beachtet wurde. Dennoch läßt sich zumindest in einem Falle nachweisen, daß die Segelatio- und Konvoiverordnungen der preußischen Städte tatsächlich eingehalten wurden und daß dies eine Erklärung für die Bewegungen einiger hansischer Schiffe bietet. Mit anderen Worten: Die behördliche Lenkung der hansischen Schifffahrt ist als Erklärung für die Periodizität des hansischen Englandhandels weder ungeprüft hinzunehmen noch von vornherein abzulehnen. Man muß vielmehr anhand der überlieferten englischen Zollakten untersuchen, inwieweit die Bewegungen hansischer Handelswaren damit korreliert werden können.

IV.2: DIE KONTINENTALEN MESSEN

Die zweite Möglichkeit, Ebbe und Flut des hansischen Englandhandels zu erklären, liegt in der zeitlichen Abfolge der niederländischen und deutschen Messen. Wenn der hansische Englandhandel maßgeblich am kontinentalen Messegeschehen orientiert war, dann wären sowohl ein Ansteigen der hansischen Ausfuhren aus England vor Messebeginn als auch eine Hausse der hansischen Importe nach England nach Abschluß der Messen zu erwarten.

⁵⁴ Für Johann Greve s. HR 2.2.101, S. 100.

Es ist kaum zu bezweifeln, daß Hansekaufleute von England aus die kontinentalen Messen aufsuchten.⁵⁵ Unsere Aufgabe ist es festzustellen, ob diese Besuche einen statistisch nachweisbaren Einfluß auf den hansischen Englandhandel hatten. In Tabelle 36 werden die Termine der wichtigsten kontinentalen Messen aufgeführt, die die hansischen Englandfahrer frequentierten.⁵⁶

Tabelle 36: Die Termine der kontinentalen Messen

Messe	Anfang	Schluß
Bergen op Zoom: Koudemarkt ⁵⁷	Donnerstag vor Martini (11.11.)	4-6 Wochen später
Frankfurt a.M.: Fastenmesse ⁵⁸	Sonntag <i>Oculi</i>	Sonntag <i>Palmarum</i>
Bergen op Zoom: Ostermesse ⁵⁷	<i>Cena Domini</i>	4-6 Wochen später
Brügge ⁵⁹	Montag nach <i>Quasimodo geniti</i>	Dienstag vor Christi Himmelfahrt
Antwerpen: Pfingstmesse ⁶⁰	14 Tage vor Pfingstsonntag	14 Tage nach Pfingstsonntag
Frankfurt a.M.: Herbstmesse ⁶¹	15.8.	15.9.
Antwerpen: Bavomesse ⁶⁰	2. Sonntag nach dem 15.8. bzw. letzter Montag im August	4 Wochen später

⁵⁵ Dazu vgl. DOLLINGER, S. 323ff. und 405ff. sowie Franz IRSIGLER, Kölner Wirtschaft im Spätmittelalter, in: Hermann KELLENBENZ, Hg., Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft, 2. Bde., Köln 1975, Bd. 1, S. 273 *et passim*.

⁵⁶ Die Kölner Messen wurden nicht berücksichtigt, weil sie "nicht über den Rang eines kleineren Regionalmarktes" hinaus kamen: IRSIGLER, Wirtschaftliche Stellung, S. 52.

⁵⁷ J. CORNELLISSSEN, Uit de geschiedenis van Bergen op Zoom in de 15^{de} eeuw, Den Haag 1923, S. 66. Für die spätere Zeit s. C. SLOOTMANS, De Bergen op Zoom'sche jaarmarkten en de bezoekers uit Zuid Nederland, in: Sinte Geertruydsbronnen 11, 1934, S. 99-115, 186-97 und 12, 1935, S. 8-18 mit Tafeln A-H.

⁵⁸ DIETZ, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. 1, S. 37.

⁵⁹ Michail P. LESNIKOV, Hg., Die Handelsbücher des hansischen Kaufmannes Veckinchusen = Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte 19, Berlin (Ost) 1973, S. XXXI.

⁶⁰ Jan A. VAN HOUTTE, Les foires dans la Belgique ancienne, in: Recueils de la Société Jean Bodin 5: La Foire, Brüssel 1953, S. 189. Vgl. auch LESNIKOW, Handelsbücher, S. XXXII.

⁶¹ Wie Anm. 58. Die Frankfurter Herbstmesse wurde i.J. 1394 um eine Woche vom 8.9. bis zum 15.9. verlängert.

Die kontinentalen Messen dauerten gewöhnlich vier Wochen⁶² und begannen mit den Geleitstagen (*jours d'entrée*).⁶³ Während dieser Tage legten die Kaufleute ihre Waren aus, eröffneten ihre Läden und schlossen gelegentlich Engrosengeschäfte ab.⁶⁴ Es folgten die Geschäftstage, an denen die meisten Käufe und Verkäufe getätigt wurden. Bei den niederländischen Messen unterteilte man die Geschäftstage in Schau- und Ausgabestage (*jours de montre* und *jours d'issue*).⁶⁵ Es folgten die Zahlstage (*jours de payement*), an denen man abrechnete, Schulden von früheren Messen beglich, Wechselbriefe präsentierte und notfalls Zahlungsverweigerungen anzeigte.⁶⁶ Danach war die Messe vorbei, und die Besucher reisten ab.

Die Kaufleute mußten also mindestens vom ersten Geleit- bis zum letzten Zahltag am Messeort anwesend sein. Vor Messebeginn hatten sie darüber hinaus für Wohnraum zu sorgen, Verkaufsbuden zu mieten oder aufzustellen und die Waren auszulegen.⁶⁷ Nach der Messe mußten sie für den Transport der erworbenen Handelsgüter sorgen. Deshalb fing die Marktfreiheit z.B. der Messen Bergen op Zooms zwei Wochen vor dem ersten Geleitstag an und endete zwei Wochen nach dem letzten Zahltag. Während dieser Zeit gewährte der Landesherr den Messebesuchern Schutz vor Festnahme sowie vor Beschlagnahme ihrer Handelswaren.⁶⁸ Die Geleitstage deckten jedoch nur den Teil der Reise ab, den die Kaufleute auf burgundischem Boden zurücklegten. Insgesamt – so meine Annahme – dauerte die Fahrt von England zur Messe bzw. von der Messe nach England sechs bis acht Wochen. Han-

⁶² Über die Möglichkeit einer Verlängerung der Bergener Messen s. SLOOTMANS, Bergen op Zoomsche jaarmarkten, S. 108ff. und CORNELLISSSEN, Bergen op Zoom, S. 66.

⁶³ In den Niederlanden betrug sie zwei Wochen (LESNIKOW, Handelsbücher, S. XXXIf.; VAN HOUTTE, Les foires, S. 183), in Frankfurt etwas weniger: Alexander DIETZ, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. 1, Frankfurt a.M. 1910, S. 40.

⁶⁴ Ebenda.

⁶⁵ VAN HOUTTE, Les foires, S. 183. Kürzere Dauer der Frankfurter Geleitstage: DIETZ, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. 1, S. 40.

⁶⁶ Ebenda.

⁶⁷ Auch die hansischen Messebesucher aus England verweilten für die Dauer einer Messe am Ort. Dies geht aus einem Brief der Kölner Englandfahrer aus Frankfurt am 17.9.1451 hervor. Dort waren sie zwei Tage nach Ende der Herbstmesse offensichtlich in Frankfurt immer noch so zahlreich vertreten, um beschlußfähig zu sein: HUB 8.92-3, S. 68f.

⁶⁸ CORNELLISSSEN, Bergen op Zoom, S. 65; SLOOTMANS, Bergen op Zoomsche jaarmarkten, S. 100-8. Dies galt jedoch nicht, wenn ein Kaufmann ein schweres Vergehen begangen hatte.

sische Importe von Messewaren müßten sich demnach in einem markanten Anstieg der in den englischen Zollakten verzeichneten hansischen Einfuhren etwa sechs bis acht Wochen nach dem letzten Zahltag niederschlagen. Ähnlich war es mit der Belieferung einer Messe mit hansischen Waren aus England. Man mußte die Güter sechs bis acht Wochen vor Messebeginn verschiffen, damit sie rechtzeitig ankamen. Hansische Exporte aus England, die zum Verkauf auf einer Messe bestimmt waren, müßten sich somit in einem Anstieg der in den englischen Zollakten verzeichneten hansischen Ausfuhren einige Wochen vor dem ersten Geleitstag niederschlagen.

Ein Vorfall aus dem Jahre 1436 zeigt, daß zwischen den handelsintensiven Tagen und den Messeterminen auf dem Festland eine Zeitspanne von sechs bis acht Wochen lag. Aufgrund einer Exportlizenz hatten verschiedene Hansen Tuch und andere Handelswaren in Adrian Bayssons Schiff *Marieknuybt de Selande* in London geladen, *pur passer en Selande vers la prochein marke, qe la serra tenuz a Frankford, pur y estre discharge et recharge dautres marchandises pur retourner et revenir en iceste roialme dEngleterre*.⁶⁹ Sie mußten allerdings feststellen, daß der Kronrat den Schiffsverkehr ins Ausland generell gesperrt hatte, weil Schiffsarreste bevorstanden. Die hansischen Messebesucher beantragten folglich bei König und Kronrat, die Londoner Zöllner und Zollfahnder anzuweisen, das Schiff trotz der allgemeinen Schifffahrtssperre auslaufen zu lassen. Am 9.3.1436 genehmigte der Kronrat diese *Petition at thinstance of the merchantz of Coloyne* und wies den Kanzler an, *writts of passaye undre the kynges greet seel* auszustellen.⁷⁰ Am 29.3.1436 fertigte die Kanzlei dann auch einen Geleitbrief für Schiff und Kaufleute aus, und am 10.4.1436 lief Bayssons Schiff endlich aus.⁷¹

Dieser Vorfall bietet einen wertvollen Einblick in die Terminplanung dieser hansischen Messebesucher, da sie in ihrer *Petition* ausdrücklich feststellten, daß Bayssons Schiff zum Zeitpunkt der Antragstellung voll beladen und segelfertig war und daß sie die nächste Frankfurter Messe erreichen wollten. Hierbei kann es sich nur um die Fastenmesse gehandelt haben, die am 11.3.1436 begann. Man geht gewiß nicht zu weit in der Annahme, daß der Zeitpunkt der Antragstellung auch der Zeitpunkt war, zu dem man aus London aufbrechen mußte,

⁶⁹ PRO, SC8/217/10815; Druck: SMIT 2.1076, S. 668f.

⁷⁰ SC8/217/10815, Dorsalvermerk; Druck: SMIT.2, S. 668, Anm. 1.

⁷¹ Geleitbrief: PRO, C76/118 m 11; Regest: DKR 48, S. 311. Auslaufen des Schiffes: PRO, E122/76/34 m 5.

um die Frankfurter Fastenmesse rechtzeitig zu erreichen. Freilich ist der Antrag der Hansen – eben wie die meisten Ancient Petitions (PRO, SC8) – nicht datiert. Der Terminus post quem ergibt sich aus der Ankunft der *Marieknuyght de Selande* in London am 23.12.1435. Aus der Genehmigung der Petition am 9.3.1436 kann man rein theoretisch auf einen Terminus ante quem schließen. Es ist aber offensichtlich, daß die Hansekaufleute lange vor dem 9.3.1436 ihren Antrag gestellt hatten, weil sie an der Frankfurter Fastenmesse ab dem 11.3.1436 teilnehmen wollten. Eine weitere Bitte der Messebesucher hilft uns, den Antrag präziser zu datieren:

*et pluys outre please a voz tres sages discreciouns monstrier et donner voz tres sages avys as ditz suppliauntz touchant la passage des ambassatours diceste roialme es parties de pardela par ensy qils sur vostre tres graciouse response en ceo cas puissent ent certifier et faire relacion en lour parties.*⁷²

Diesen Worten ist zu entnehmen, daß englische Gesandte in die Niederlande zu Verhandlungen mit der Hanse geschickt werden sollten, aber noch nicht abgereist waren. Bei diesen Botschaftern kann es sich nur um Richard Wodevyle, John Stokes, Richard Bokeland und Thomas Borowe gehandelt haben, die am 17.12.1435 bevollmächtigt wurden, in Brügge mit den Botschaftern der Hanse über den gegenseitigen Schadenersatz zu verhandeln.⁷³ Am 23.12.1435 waren sie noch in London, brachen aber bald darauf nach Calais auf, um dort die Ankunft der hansischen Gesandten abzuwarten.⁷⁴ Anfang Februar wurde das Brügger Kontor unruhig, weil die englischen Gesandten schon lange vergeblich auf die hansischen Unterhändler warteten.⁷⁵ Am 18.2.1436 stellten die Botschafter selbst in einem Schreiben an das Brügger Kontor fest, daß sie schon fünf Wochen der hansischen Gesandten geharrt hätten.⁷⁶ Hieraus geht hervor, daß die englischen Unterhändler spätestens gegen Ende der zweiten Januarwoche in Calais eingetroffen, also um den 10.1. aus London aufgebrochen waren. Daher kann der hansische Antrag an den Kronrat kaum nach Mitte der zweiten Januarwoche gestellt worden sein. Die Krone wird aber das Londoner Kontor von der bevorstehenden Botschaft in Kenntnis gesetzt haben, sobald die Gesandten ihre Vollmachten entgegengenom-

⁷² PRO, SC8/217/10815; Druck: SMT 2.1076, S. 668f.

⁷³ PRO, C76/118 m 18; Foedera (O) 10, S. 627; HR 2.1.558, S. 491.

⁷⁴ Vgl. PRO, E404/52/191.

⁷⁵ HR 2.1.523, S. 461f. Vgl. auch HR 2.1.522, S. 460f.

⁷⁶ HR 2.1.524, S. 462f.

men hatten, denn am 1.1.1436 wußte die Brügger Niederlassung dem Lübecker Rat Einzelheiten über die Gesandten aus einem Brief des Londoner Kontors zu berichten.⁷⁷ Zieht man in Betracht, daß etwas Zeit zum Löschen und Beladen des Schiffes von Adrian Baysson nach der Ankunft am 23.12.1435 benötigt wurde, so scheint eine Datierung der hansischen Petition auf die erste Januarwoche des Jahres 1436 am wahrscheinlichsten. Die Hansen, die zur Frankfurter Fastenmesse am 11.3.1436 wollten, hatten also die Absicht, ungefähr acht Wochen vor dem ersten Geleitetag aus London nach Frankfurt aufzubrechen.

Nun stellt sich die Frage, ob man diesen Fall verallgemeinern darf. Selbstverständlich könnte man einwenden, daß eine Reise im Winter wohl etwas länger dauerte als im Sommer und daß die Überfahrt nach Frankfurt mehr Zeit beanspruchte als die nach Antwerpen, Brügge oder Bergen op Zoom. Dennoch erweist sich in der Praxis die Faustregel, daß zwischen den handelsintensiven Tagen im hansischen Englandhandel und den Messeterminen auf dem Kontinent eine Zeitspanne von sechs bis acht Wochen lag, als recht nützlich. Allerdings darf man sich bei der Beurteilung der Messeorientierung nicht auf diese Frist versteifen, sondern man muß sich stets vergegenwärtigen, daß der Prüfstein der Messeorientierung die rechtzeitige Ankunft der Waren ist. Im Falle der hansischen Einfuhren nach England muß man zudem im einzelnen prüfen, ob die Handelsgüter aller Wahrscheinlichkeit nach von einer bestimmten Messe stammten. In der Tat erleichtert die ausgeprägte Periodizität des hansischen Englandhandels die Identifizierung messeorientierter Warenbewegungen.

Zwei weitere Kriterien ermöglichen eine recht sichere Differenzierung zwischen messeorientierten und -unabhängigen Warenbewegungen, und zwar zum einen die Herkunft der Schiffe, die die hansischen Waren transportierten, und zum anderen die Herkunft der Kaufleute sowie der Produkte im jeweiligen Schiff. Zur Verdeutlichung greife ich das Beispiel der hansischen Importe nach London zwischen dem 26.1. und dem 29.9.1446 heraus.⁷⁸ Am Anfang dieses Kapitels wurde gezeigt, daß die hansischen Einfuhren nach London während dieser acht Monate an sieben Tagen (27.1.; 28.1.; 1.6.; 8.6.; 17.6.; 21.6. und 28.7.) insgesamt 94,66% aller hansischen Importe während der Abrechnungsperiode ausmachten. Die Einfuhren der Hansen im Januar würden allein aufgrund des Ankunftsdatums in Verdacht stehen, vom Koudemarkt in Bergen op Zoom (4.11.-2./16.12.) zu stammen. Dieser

⁷⁷ HR 2.1.525, S. 463f.

⁷⁸ PRO, E122/73/20A.

Verdacht erhärtet sich, wenn man die Herkunft der Schiffe, die die hansischen Güter transportierten, etwas näher anschaut. Je zwei waren aus Middelburg (Prov. Zeeland, Niederlande) und Antwerpen, drei aus Arnemuiden (Prov. Zeeland) und jeweils eins aus Bergen op Zoom (Prov. Noordbrabant), Köln, Sluis (damals Gft. Flandern, jetzt Prov. Zeeland) und Holland. Ein Danziger Schiff lief auch am 28.1. London an, kam aber mit Sicherheit nicht aus der Ostsee. Schließlich waren die Befrachter ausschließlich Kölner und Dinanter, und die Produkte im Schiff (seeländischer Krapp, Kölner Garn und holländisches Leintuch sowie Salz aus Biervliet (Prov. Zeeland)) können nur von einer kontinentalen Messe stammen.

Wendet man die Kriterien der Herkunft der Schiffe, der Kaufleute und der Produkte auf die hansischen Einfuhren nach London an den anderen handelsintensiven Tagen an, so führt dies ebenfalls zu eindeutigen Resultaten. Die hansischen Importe am 1.6., 17.6., 21.6. und am 28.7. kamen in niederländischen Schiffen, bestanden aus Waren Kölner oder niederländischer Herkunft und waren größtenteils das Eigentum Kölner oder Dinanter Kaufleute. Jedoch stammten die acht Schiffe, die am 8.6.1446 hansische Importe nach London brachten, aus Danzig bzw. Königsberg/OPr. Diese Schiffe hatten östliche Erzeugnisse an Bord,⁷⁹ deren Eigentümer größtenteils als preußische Kaufleute nachzuweisen sind. Es liegt auf der Hand, daß diese Handelsflotte keine Güter von den niederländischen Messen importierten, obwohl man aufgrund des Einlaufdatums sehr wohl zu diesem Schluß hätte kommen können. Die hansischen Einfuhren am 1.6.1446 sind wahrscheinlich auf hansische Warenerwerbungen auf der Ostermesse von Bergen op Zoom (14.4.-12./26.5.) zurückzuführen. Die hansischen Importe am 17.6. und am 21.6. kamen entweder noch von der Bergener Ostermesse oder schon von der Brügger Messe (24.4.-23.5.). Man kann schließlich davon ausgehen, daß die hansischen Einfuhren am 28.7. von der Antwerpener Pfingstmesse (22.5.-19.6.) stammten. Der hansische Importhandel nach London zwischen dem 26.1. und dem 29.9.1446 war also in hohem Maße messeorientiert.

Die erfolgreiche Anwendung dieser Kriterien hängt weitgehend von der Vollständigkeit der Angaben der englischen Zöllner ab. Führen sie durchgehend die Namen der Schiffer sowie der Schiffe auf (*De navi Clays Rodeman vocata Marienknyght de Cuonysberghe*), so steht man auf festem Boden. Es ist unwahrscheinlich, daß Hansekaufleute in Danzig, die nach Transportmöglichkeiten nach England suchten,

⁷⁹ Z.B. Pelzwerk, Pech, Teer, Holz, preußisches Garn usw.

nur auf niederländische Schiffe gestoßen wären oder daß hansische Besucher der niederländischen Messen ausschließlich preußische oder wendische Schiffe für die kurze Überfahrt nach England gewählt hätten. Daher kann man bei einer Ballung hansischer Importe in niederländischen Schiffen und in verdächtiger Nähe eines Messetermins den Schluß ziehen, daß diese Importe von der Messe stammten. Dagegen bietet weder die Analyse der Herkunft der Kaufleute noch die Untersuchung der Ursprungsländer der Handelswaren die gleiche Sicherheit. Man kann nicht immer sagen, woher ein Hansekaufmann stammte. Im Falle der Produkte vervielfachen sich die Probleme, denn Handelswaren konnten bekanntlich überall umgeschlagen werden. Man weiß auch, daß die preußischen und livländischen Städte sowie der Deutsche Orden einen beträchtlichen Flandernhandel hatten, und es wäre verwunderlich, wenn nicht einige der osthansischen Erzeugnisse erst über Brügge oder Antwerpen nach England gekommen wären. Es ist außerdem keineswegs auszuschließen, daß der Besitz solcher Waren in Brügge wechselte und daß infolgedessen eine Londoner Zollabrechnung einen Kölner als Importeur von Wachs oder Pelzwerk verzeichnet. In der Tat riet ein Handelsagent des Hochmeisters am 15.11.1450 zur Entsendung einer Handelsflotte nach England trotz der anglo-preußischen Spannungen, weil die Nachfrage nach *Pruschir war* (er nannte Wachs, Flachs, Pech, Teer, Asche, Wagenschoß, Faß- und Bogenholz) groß war. Dabei stellte er fest: *Kumpt is [d.h. die preußischen Waren] in Flandirn, so koffen is Colner und di aus Westvalen und ouch die Engelischen.*⁸⁰

Wieviel Verwirrung entstehen kann, möchte ich am Beispiel der hansischen Importe nach London am 18.7.1410 aufzeigen. An diesem Tag führten sieben Hansekaufleute Kochtöpfe und Eßgeschir⁸¹ sowie fast eine halbe Million Felle ein. Allein aufgrund der Pelzwerkeinfuhren hätte man vermutet, daß das Schiff aus Preußen oder der Ostsee gekommen war. Jedoch stammten zwei der sieben Hansen aus Dinant und ein dritter aus Köln (die anderen vier sind nicht zu lokalisieren). Hieraus hätte man wohl den Schluß gezogen, daß das Schiff von einer niederländischen Messe kam, zumal es siebeneinhalb Wochen nach dem letzten Zahltag der Antwerpener Pfingstmesse in London eintraf. Freilich war der Kapitän Giovanni Morosini, Sprößling einer der ältesten und prominentesten Familien Venedigs, der eine der veneziani-

⁸⁰ HR 2.3.670, S. 510-2.

⁸¹ *Cacabe* (Kochtöpfe), *patelle* (Pfannen) und *papellotte* (Suppennäpfe): PRO, E122/76/32 m 3d.

schen Staatsgaleeren für die Fahrt in die nördlichen Meere gepachtet hatte.⁸² Es wäre aber verfehlt, eine Theorie der venezianischen Galeerenfahrten nach Preußen aufzustellen, denn abgesehen von den sieben Hansen hatten nur italienische und einige niederländische Kaufleute Güter an Bord, darunter größere Mengen Kanevas,⁸³ der in flämischen Ellen gemessen wurde. Offensichtlich hat die Galeere, von Venedig kommend, zunächst Sluis angelaufen, was den Vorschriften für die *patroni* der 'flämischen' Galeeren entsprach.⁸⁴ Dort löschte Morosini einen Teil der Fracht aus dem Mittelmeerraum, lud dafür einige Produkte aus Flandern und segelte nach London. Dabei nahm er auch die sieben Hansen mit ihren Ostseewaren für die kurze Überfahrt mit. So löst sich das Rätsel der preußischen Produkte in den Händen niederrheinischer Hansekaufleute in einer venezianischen Galeere. Die Hansen waren auf der Suche nach einer Transportmöglichkeit von Brügge bzw. Sluis nach London und stießen dabei auf einen *patronus* aus Venedig, der ebenfalls nach London wollte und Frachtraum in seiner Galeere frei hatte. Dieser Vorfall zeigt, daß man allein aus der mutmaßlichen Herkunft der hansischen Waren an Bord eines Schiffes nicht immer einen verlässlichen Schluß auf den Frachtweg der Handelsgüter oder auf die Messebedingtheit der Warenbewegungen ziehen kann. Die Analyse der Herkunft der Kaufleute sowie ihrer Waren ist als Bestätigung und Kontrolle nützlich, doch bleibt die Herkunft der Schiffe das sicherste Kriterium.

Freilich sind verwirrende Fälle selten. In der ganz überwiegenden Mehrheit der Fälle weisen Schiffs- und Schiffernamen, Ursprungsland der Handelsgüter und Herkunft der Kaufleute eindeutig auf die hansischen Ostseegebiete oder auf die kontinentalen Messen hin, und man kann eine klare Entscheidung für oder gegen die Messeorientierung treffen. Allerdings taucht ein Problem bei den frühen Londoner Zollabrechnungen auf. Aus unbekanntem Gründen haben die Londoner Zöllner vor 1436 den Namen des Schiffes (*In navi Jobannis Petersson*) oder gar auch den Namen des Schiffers (*In navi generali*) weg-

⁸² Die Bezeichnung des Schiffes als *galea* (Galeere) in der Londoner Akte räumt jeden Zweifel aus. Über die Morosini s. LANE, Venice, S. 89, 114 und 196.

⁸³ Ich bezeichne mit dem Wort 'Kanevas' das gröbere Leintuch (engl. canvas), das nicht nur für Segel, sondern auch für Zelte und insbesondere für die Verpackung von Waren aller Arten, in England aber vorzugsweise von Wolle, verwendet wurde. Ich verwende das Wort 'Leintuch' für die feineren Leinengewebe, die für Servietten, Bettlaken, Kopftücher und Kleidung benutzt wurden.

⁸⁴ Raymond DE ROOVER, *La balance commerciale entre les Pays-Bas et l'Italie au quinzième siècle*, in: RBPH 37, 1959, S. 374-86, bes. S. 377.

gelassen. Solche Fälle sind sehr problematisch, denn das wichtigste Kriterium für die Bestimmung der Messebedingtheit ist nicht anwendbar. Sollte man annehmen, daß Johann Petersson mit dem Wismarer Schiffer Johann Peterson⁸⁵ identisch war, oder aufgrund des Namens allein vermuten, daß es sich um einen Niederländer handelte? Sicherheit ist nur dann möglich, wenn die Zöllner vollständige Angaben machten, wodurch Johann Peterson, Kapitän der *Marienknyght de Wismar*, und Johann Peterson, Kapitän der *Marienknyght de Zerikcee*⁸⁶ (Zierikzee, Prov. Zeeland, Niederlande) auseinanderzuhalten sind.

Doch selbst in solchen Fällen halten sich die Schwierigkeiten in Grenzen. Hansekaufleute zeigten nämlich eine ausgeprägte Tendenz, immer wieder dieselben Schiffer zu engagieren. Außerdem waren Schiffer in der Regel lange tätig. Es ist keine Seltenheit, daß man einen Kapitän in einer Reihe von Zollakten, die sich über 30 Jahre erstreckt, nachweisen kann. Weiß man also aus einer Londoner Zollakte aus der Zeit nach 1436, daß Poppe Johansons Schiff i.J. 1438/9 *La Cbristofore de Dordrecht* hieß, so kann man davon ausgehen, daß dies auch i.J. 1435/6 der Fall war, obwohl die Zöllner lediglich den Namen des Schiffers in der früheren Zollabrechnung anführten. Man kann auch die Schiffsarrestlisten⁸⁷ heranziehen, die die Zentralregierung jedesmal aufstellte, wenn Schiffe für den Transport des Königs nach Calais oder seiner Armeen nach Frankreich beschlagnahmt wurden. Diese Listen führen in der Regel den Namen des Kapitäns sowie des Schiffes auf, und man findet nicht selten unter den Tausenden von Namen einen Kapitän, über dessen Schiff die Londoner Zöllner keine näheren Angaben gemacht hatten.

Selbstverständlich bleiben die Erkenntnismöglichkeiten auch hier begrenzt. Je älter eine Londoner Zollakte ist, um so zahlreicher sind die nur namentlich bekannten Schiffer, die nach 1436 in den Akten nicht mehr auftauchen. Vor 1400 ist die sichere Identifizierung der Herkunft der Schiffe schier unmöglich, und das Problem bleibt bis etwa 1422/3 kritisch, weil hier offenbar ein Generationswechsel stattgefunden hat: Schiffer, die vor 1422/3 in den Londoner Zollakten verzeichnet wurden, kann man selten nach diesem Jahre nachweisen, wohingegen man die ab diesem Jahr auftretenden Schiffer in der Regel bis in die 1430er und 1440er Jahre verfolgen kann. Wird ein Schiff als

⁸⁵ PRO, E122/106/15 m 1d.

⁸⁶ PRO, E122/73/10 f. 23^v.

⁸⁷ PRO, E101/36-54. Vgl. auch PRO, E403/463-820.

navis generalis bezeichnet, wozu die Londoner Petty-Customs-Zöllner in den Jahren 1420/1 und 1422/3 in besonderem Maße neigten, läßt sich selbstverständlich nichts über dessen Herkunft eruieren.

Eine Periodizitätsanalyse der Zollakten lohnt sich nur dann, wenn der hansische Handel über einen bestimmten Zollbezirk erheblich war, wenn hansische Waren an mehreren Tagen ein- und ausgeführt wurden und wenn sich die Akte über mehrere Monate erstreckt. Die Southamptoner Akten z.B. erfüllen diese Bedingungen nicht. Hier war der hansische Handel stockend: In den meisten Jahren ist trotz der verhältnismäßig dichten Überlieferung (Anhang 2) kein oder allenfalls ein sehr bescheidener hansischer Handel festzustellen. Selbst wenn er einen nennenswerten Umfang erreichte, wie z.B. i.J. 16 Heinrich VI.,⁸⁸ kam es zu keiner Ballung der hansischen Warenbewegungen, woran man die Messeorientierung hätte erkennen können. Die hansischen Handelsgüter trafen vielmehr anscheinend rein zufällig an drei weit auseinanderliegenden Tagen an Bord dreier italienischer Schiffe ein. Ob diese Produkte auf einer kontinentalen Messe erworben worden waren, läßt sich nicht feststellen. Deshalb können die Southamptoner Zollabrechnungen hier nicht berücksichtigt werden.

Im Falle der Londoner Zollakten ist die Lage völlig anders. Sie erstrecken sich in den meisten Fällen über ein ganzes Jahr. Der hansische Handel war beträchtlich und wurde, wie für 1446 exemplarisch gezeigt, an mehreren handelsintensiven Tagen abgewickelt. Dies alles macht die Londoner Unterlagen ideal für die Untersuchung der Messeorientierung des hansischen Englandhandels. Daher beginne ich mit der Analyse dieser Akten und gehe dann auf die anderen Zollbezirke ein. Die Auswertung der überlieferten Unterlagen wird ebenfalls Aufschluß darüber geben, inwieweit die Periodizität des hansischen Englandhandels durch die Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte bedingt war.

IV.3: LONDON

Bei der Auswertung der Londoner Zollabrechnungen empfiehlt es sich, mit den jüngsten Akten anzufangen, weil man nach 1436 bessere Kenntnisse der Schiffs- und Schiffennamen sowie der Herkunft der Kaufleute hat. Zudem ist es in der Spätzeit leichter, die messeorientierten Warenbewegungen zu identifizieren, denn der Londonhandel ist in dieser Zeit durch einen hohen Grad der Aufgliederung der Handelswaren nach Schiffen gekennzeichnet: Man findet in der Regel in

⁸⁸ PRO, E122/209/1 (29.9.1437-29.9.1438).

einem Schiff nur niederrheinische Erzeugnisse (Tuch aus Holland, Kölner Garn usw.) und im nächsten ausschließlich Ostseeprodukte (Pelz, Wachs, Holz, Teer usw.). Dahingegen wurden in der Frühzeit Ost- und Westhandelsüter in ein und demselben Schiff transportiert. Freilich ist die Analyse zu keiner Zeit völlig unproblematisch. Dies gilt insbesondere für Zollabrechnungen, von denen nur der Exportteil überliefert ist. Die Schwierigkeit besteht in solchen Fällen darin, daß die hansischen Ausfuhren nach Köln von denen nach Danzig schwer zu unterscheiden sind, weil die Exportartikel (hauptsächlich Tuch) gleich waren. Die Zielrichtung der hansischen Tuchausfuhren läßt sich nur dann bestimmen, wenn die Herkunft der Schiffer, der Schiffe und der Kaufleute bekannt ist, jedoch wird dies immer schwieriger, je weiter man sich zeitlich zurückbewegt. Dennoch gibt es Kriterien, die klare und begründbare Entscheidungen selbst in der Frühzeit ermöglichen. Die Herkunft der Kaufleute ist hierbei von entscheidender Bedeutung. Gibt es zahlreiche Kölner unter den Befrachtern, so kann man davon ausgehen, daß die Textilien in die Niederlande bzw. ins Rheinland und vielleicht sogar weiter nach Nürnberg und Venedig exportiert werden sollten. Sind mehrere Italiener unter den Befrachtern nachzuweisen, so kann man zumindest ausschließen, daß die Schiffladung für das Ostseegebiet bestimmt war, denn dort wurde den Italienern bereits 1397 der Aufenthalt verboten.⁸⁹ Schließlich kann man einige mögliche Zielrichtungen aufgrund des 'Eulen-nach-Athen'-Prinzips eliminieren, sofern außer Tuch gewisse andere Produkte an Bord eines auslaufenden Schiffes sind. Daß man Wagenschoß oder Getreide von England nach Preußen exportierte, scheint ebenso unwahrscheinlich wie der Transport des Gascogner Weins aus London nach Brügge, wo man ohnehin mit Rheinwein reichlich versorgt war. Diese Kriterien bieten in manchem diffizilen Fall eine wertvolle Hilfe bei der Entscheidung, ob gewisse hansische Ausfuhren für eine kontinentale Messe oder für die hansischen Ostseestädte vorgesehen waren. Dennoch ist zu betonen, daß es immer noch Schiffe gibt, die die Zöllner als *naves generales* bezeichneten, deren Fracht ausschließlich aus englischen Textilien bestand, deren Eigentümer allesamt nicht lokalisierbare Hansens waren. In solchen Fällen ist nichts über die Zielrichtung der hansischen Ausfuhren festzustellen.

Im Anhang 3 werden die Ergebnisse der Analyse der Londoner Zollakten im Hinblick auf die Messe- oder Ostseeorientierung der

⁸⁹ Der erste mir bekannte Beleg ist HR 1.4.397 § 14, S. 378 (21.3.1397). Das 'Lombarden'-Verbot wird oft wiederholt.

hansischen Warenbewegungen in tabellarischer Form dargestellt. Die Aufschlüsselung der jeweiligen Tagesumsätze nach einzelnen Schiffen sowie nach deren Herkunftsländern befindet sich im Anhang 4.

IV.3.1: LONDON: 11-13 EDWARD IV. (1471/2-1473/4)

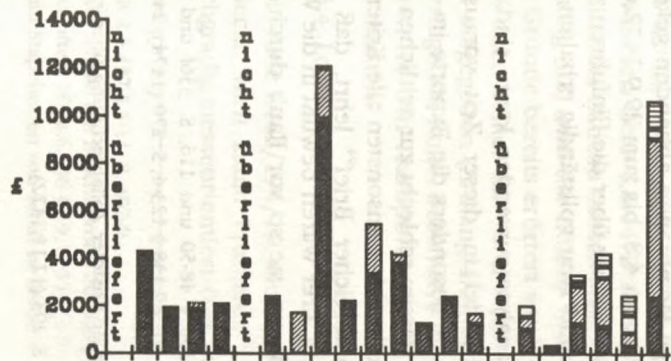
Die Jahre 1471/2 bis 1473/4, die fast lückenlos von Londoner Zollakten abgedeckt werden,⁹⁰ muß man gesondert betrachten, weil sie eine Ausnahmestellung einnehmen. Infolge des Sund-Zwischenfalls (1468) hatte der Hansetag den Deutschen Kaufmann aus England zum 24.6.1469 abberufen (II.8.1.2). Nur Köln widersetzte sich diesem Beschluß und hielt die Handelsbeziehungen zum Königreich aufrecht. Nachdem die letzte Verlängerung der Privilegien für alle Hansen am 31.8.1469 abgelaufen war, genossen allein die Kölner die hansischen Vorrechte in England. Schließlich verbot der Hansetag die Einfuhr von Waren aus England nach dem 11.11.1470. Folglich gab es in den frühen 1470er Jahren keinen Direkthandel zwischen dem Königreich und den östlichen Hansestädten, und Osthansen sind in dieser Zeit in England nicht nachzuweisen.⁹¹ Somit geben die englischen Zollakten der Jahre 1471/2 bis 1473/4 allein über die zeitliche Gestaltung des Kölner Englandhandels Aufschluß.

Allerdings konnte sich der Kölner Handel nicht frei entfalten. Die östlichen Hansestädte schlossen sich i.J. 1470 dem Kaperkrieg gegen England und Frankreich an, den das Brügger Kontor auf eigene Faust im Herbst 1469 begonnen hatte. Wie die Erfahrung zeigte, suchten die hansischen Kaper mit Vorliebe die von den Kölner Englandfahrern bevorzugten seeländischen Schiffe als Ziel ihrer Angriffe aus. Die Kölner Verluste waren beträchtlich. Zudem hatte der Hansetag einen Handelsboykott gegen Köln ausgerufen, der ab 22.2.1471 galt, und die Rheinmetropole am 1.4.1471 verhanst. Bis zu ihrer Wiederezulassung am 13.9.1476 waren die Kölner in keiner Hansestadt zu dulden und insbesondere vom Genuß der hansischen Privilegien in allen Auslandskontoren auszuschließen. Auch wenn dies in London bedeutungslos war, mußten die Kölner Zwangsmaßnahmen des Brügger

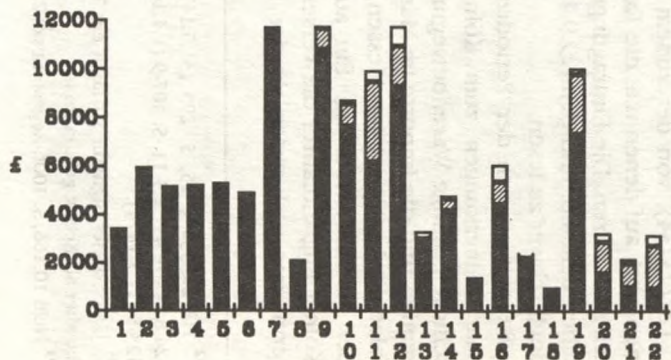
⁹⁰ PRO, E122/194/19: 29.9.1471-4.8.1472; E122/73/34 & E122/194/20: 4.8.1472-29.9.1473; E122/161/31: 29.9.1473-26.5.1474 (nur Ausfuhren).

⁹¹ Die einzige Ausnahme ist der Danziger Schiffer Georg Sternburg, der allerdings keinen Handel trieb. Er ist in London am 9.10.1471 (PRO, E122/194/19 m 1); am 1.6., 3.8. und 2.9.1473 (E122/194/20 m 5, m 10d, m 18d); sowie am 29.3. und 25.5.1474 (E122/161/31 m 6d, m 8d) nachzuweisen. Sternburg beteiligte sich aber – zumindest zeitweilig – in diesen Jahren am hansischen Kaperkrieg: HR 2.6.548, S. 512f. (21.5.1472).

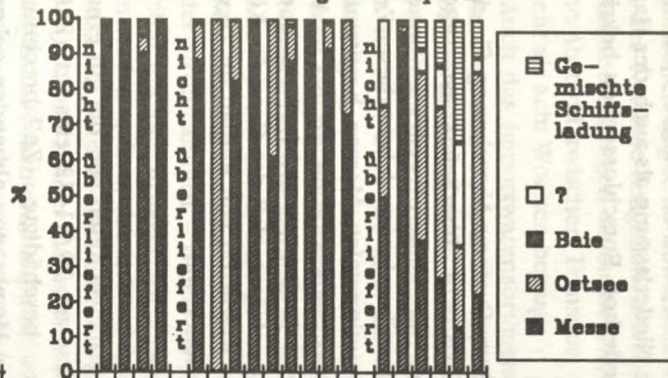
Graphik 18: London: Orientierung der Importe



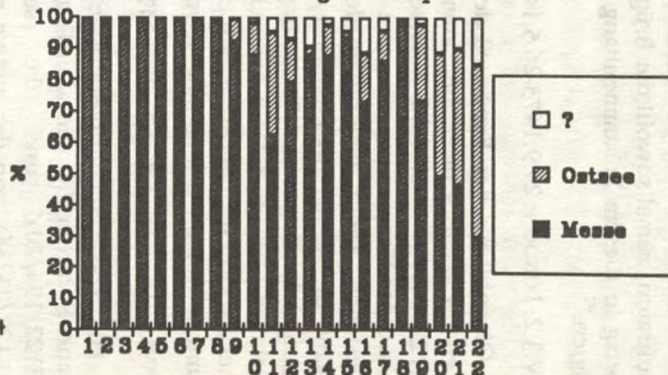
Graphik 18: London: Orientierung der Exporte



London: Orientierung der Importe



London: Orientierung der Exporte



Kontors befürchten, sobald sie in Antwerpen oder Bergen op Zoom auftraten, zumal sowohl die Brügger Niederlassung als auch der Hansetag in diesem Zusammenhang wiederholt Entschlossenheit bekräftigten.⁹²

IV.3.2: LONDON: 29.9.1473-26.5.1474

Obwohl nur der Exportteil der Petty-Customs-Abrechnung für die Zeit vom 29.9.1473 bis zum 26.5.1474 überliefert ist (PRO, E122/161/31),⁹³ läßt die Analyse der Akte keinen Zweifel am hohen Grad der Messeorientierung des Kölner Londonhandels in dieser Zeit bestehen. Allein die Abfolge der kontinentalen Messen bestimmte, wann die Kölner über London exportierten (Graphik 18, Sp. 1; Anhang 3.1). Die starke Benutzung von Brabanter und holländischen Schiffen (Anhang 4.1) ist dadurch zu erklären, daß das Gros der Kölner Exporte für den Absatz auf den Ostermarkt von Bergen op Zoom und der Kölner Estomihimesse vorgesehen war.

IV.3.3: LONDON: 4.8.1472-29.9.1473

Für diese Abrechnungsperiode liegen zwei Akten vor: die gut erhaltene Kontrollrolle, die allerdings erst am 29.9.1472 einsetzt (PRO, E122/194/20), und die stark beschädigte Zollabrechnung (E122/73/34), von der zudem einige Membranen abhanden gekommen sind, auf denen u.a. die Exporte vom 4.8. bis zum 29.9.1472 verzeichnet waren. Die Eintragungen der Zöllner über die Einfuhren zwischen dem 4.8. und dem 29.9.1472 sind zwar vollständig erhalten, jedoch schwer zu lesen.

Bevor man sich der Periodizitätsanalyse zuwenden kann, sind ein paar Bemerkungen zum Kölner Handel in dieser Zeit vorauszuschicken. Einige Warenbewegungen – besonders die Exporte im Dezember und die Importe im März – passen schlecht zur zeitlichen Abfolge der kontinentalen Messen, erfüllen aber ansonsten alle Kriterien der Messeorientierung. Ein aufschlußreicher Brief⁹⁴ lehrt, daß die Kölner Englandfahrer die Versendung ihrer Waren bewußt in die Wintermonate verlagerten, in der Hoffnung, sie so vor Raub durch die

⁹² HR 2.6.330 § 15, S. 295 (31.5.1470); 356 § 48-50 und 116, S. 336f und 349 (24.8.1470); 437 § 5-11, S. 407-9 (1.4.1471); HR 2.7.138 § 123-4, S. 270 (1474); 240, S. 423-5 (17.7.1474).

⁹³ Unter dieser Signatur ist auch ein Teil einer Bristoler Zollabrechnung überliefert, die aber als Kodex gebunden ist.

⁹⁴ HUB 10.166, S. 100f; Regest: KUSKE 2.585, S. 293 (12.11.1472).

hansischen Kaper zu bewahren, die durch Frost und widriges Wetter in der Nordsee festgehalten wurden. Es ist deshalb vertretbar, diese Warenbewegungen als messeorientiert einzustufen, obwohl der zeitliche Abstand zwischen Transport und Beginn bzw. Ende einer Messe mehr als acht Wochen betrug.

Auch das Importwarensortiment der Kölner Londonfahrer muß erörtert werden. Obwohl der Hansetag jegliche Geschäftsverbindung zu Kölnern untersagt hatte, konnten diese Erzeugnisse der Ostseeregion in großer Menge nach London importieren. Nun hatte der Hansetag am 1.4.1471 zwar die Liste der Güter, die dem Brügger Stapelzwang unterlagen, wesentlich erweitert, jedoch auch den Handel mit diesen Waren nicht nur auf dem Brügger Stapel, sondern auch auf den Antwerpener Messen sowie dem Koudemarkt von Bergen op Zoom erlaubt.⁹⁵ Somit stand dem Erwerb von östlichen Erzeugnissen durch Kölner Messebesucher – eventuell unter Einschaltung von Mittels- oder Strohmännern – nichts im Wege. Falls es dennoch zu Schwierigkeiten mit der Brügger Niederlassung kam, konnte man auch nach Amsterdam gehen, das sich zu dieser Zeit zu einem Umschlagplatz für hansische Stapelwaren entwickelte.⁹⁶ Die Londoner Zollakten zeigen aber, daß die Kölner die östlichen Erzeugnisse, die sie in die englische Hauptstadt brachten, hauptsächlich auf den Brabanter Messen erworben hatten, und zwar in erster Linie in Antwerpen.

Zwischen dem 4.8.1472 und dem 29.9.1473 war der Kölner Londonhandel nahezu ausschließlich messeorientiert (Graphik 18, Sp. 2; Anhang 3.2) und die Kölner Vorliebe für die englische Schifffahrt, deren Gründe bereits erörtert worden sind, besonders ausgeprägt. Über 60% aller Kölner Ein- und Ausfuhren wurden bei englischen Kapitänen aufgegeben (Anhang 4.2). Dabei spielten Londoner Schiffer eine überragende Rolle, besonders diejenigen, bei denen die Mercers ihre Waren für den Transport von und nach den Brabanter Messen aufgeben mußten.

IV.3.4: LONDON: 29.9.1471-4.8.1472

Die Akte E122/194/19, die die Zeit vom 29.9.1471 bis zum 4.8.1472 abdeckt, wirft kaum Probleme auf. Der Kölner Londonhandel war hochgradig messeorientiert (Graphik 18, Sp. 3; Anhang 3.3). Sofern er-

⁹⁵ HR 2.6.437 § 5-11, S. 407-9.

⁹⁶ Dies lehren die Beschwerden des Brügger Kontors über die Verletzung der Stapelvorschriften: HR 2.6.596 § 19, S. 551 (4.7.1472). Vgl. auch § 22, S. 552f. über den Handel mit Stapelwaren von Schiff zu Schiff im Swin.

forderlich, wurden englische Schiffe verwendet (Anhang 4.3): Insgesamt wurden 39,66% aller Kölner Waren bei englischen, insbesondere Londoner Kapitänen aufgegeben. Die Kölner Vorliebe für die Londoner Schifffahrt war bei der Ausfuhr (47,61%) stärker ausgeprägt als bei der Einfuhr (18,85%) und zeigte sich besonders beim Transport von Waren auf die Antwerpener Messen.⁹⁷ Dort wurden auch die östlichen Erzeugnisse erworben, die die Kölner nach London importierten.

IV.3.5: LONDON: 29.9.1463-27.1.1464

Obwohl es in der Zeit, die die Akte E122/194/15 abdeckt (29.9.1463-27.1.1464), keine rechtlichen Beschränkungen des Ostseehandels gab, war der hansische Londonhandel nahezu vollständig messeorientiert (Graphik 18, Sp. 4; Anhang 3.4). Es ist zwar nicht zu bestreiten, daß Lübecker und Danziger Kaufleute Ostseerzeugnisse nach London importierten und auch am Export beteiligt waren, aber diese Warenbewegungen müssen als messeorientiert eingestuft werden, weil nämlich die Osthansen ihre Handelsgüter sowohl beim Import als auch beim Export fast ausschließlich bei Schiffen aus Brabant und Seeland aufgaben (Anhang 4.4).⁹⁸ Die Danziger und Lübecker Londonfahrer benutzten in der überwiegenden Mehrheit der Fälle dieselben Schiffe wie ihre Kölner, Dinanter und Nimwegener Kollegen. In nur vier von 35 Schiffen, die die hansischen Londonfahrer zum Transport ihrer Waren im Laufe dieser Abrechnungsperiode benutzten, waren Befrachter aus dem hansischen Osten unter sich. Bei dreien ist sogar nachzuweisen, daß die Schiffe nicht aus der Ostsee

⁹⁷ Dies gilt, obwohl ein Schiffer aus Veere, Mark Symondson, maßgeblich am Transport Kölner Waren nach Antwerpen beteiligt war. Seit Abschluß eines Vertrags zwischen England und Veere am 22.12.1471 (Foedera (H) 5/3, S. 11f.) waren Schiffer aus der seeländischen Stadt den englischen Kapitänen gleichgestellt. Daher war es auch möglich, daß die Londoner Mercers bei Symondson recht viel Tuch zum Transport nach Antwerpen aufgeben konnten: PRO, E122/194/19 m 8d-9.

⁹⁸ Die einzige Ausnahme ist der Danziger Kapitän Reynkyn Kerkhorde, der mit seinem Schiff am 24.10.1463 und am 7.1.1464 London anlieh und am 11.11.1463 bzw. am 27.1.1464 die englische Hauptstadt wieder verließ. Es ist jedoch ausgeschlossen, daß er Waren in die Ostsee zwischen dem 11.11.1463 und dem 7.1.1464 brachte: Dann hätte er nämlich die Winterlagenbestimmungen verletzt. Außerdem passen die Fahrzeiten seines Schiffes ausgezeichnet zu den Messeterminen. Schließlich gaben Kölner, Dinanter und Nimwegener wesentlich mehr Fracht bei Kerkhorde auf als die Osthansen. Kerkhorde hat sich unzweifelhaft am Transport von Waren im Messehandel beteiligt.

kamen.⁹⁹ Man kann daraus nur schließen, daß östliche Erzeugnisse auf den Brabanter Messen umgeschlagen und von dort aus nach London importiert wurden.

IV.3.6: LONDON: 16.10.1462-2.7.1463

Die Akte E122/194/12, die die Zeit zwischen dem 16.10.1462 und dem 2.7.1463 abdeckt, ist durch Wasser und Moder stark angegriffen, so daß die letzten zwei Membranen, die die Aufzeichnungen über den Export nach dem 14.4.1463 enthalten, kaum noch zu lesen sind. Dennoch ist am hohen Grad der Messeorientierung des hansischen Londonhandels während dieser Abrechnungsperiode nicht zu zweifeln (Graphik 18, Sp. 5; Anhang 3.5). Selbst die Danziger Schiffer Reynkyn Kerchorde und Michael Ertman¹⁰⁰ transportierten die Waren hansischer Kaufleute zur Messe (Anhang 4.5).

IV.3.7: LONDON: 20.5.-16.10.1462

Nur der schlecht erhaltene Exportteil der Petty-Customs-Kontrollrolle für die Zeit vom 20.5. bis zum 16.10.1462 ist überliefert (E122/165/14). Dennoch ist eine hochgradige Messeorientierung des hansischen Londonhandels während dieser Abrechnungsperiode zu erkennen (Graphik 18, Sp. 6; Anhang 3.6). Die hansischen Exporte wurden überwiegend in seeländischen und brabantischen Schiffen transportiert (Anhang 4.6), doch auch der Danziger Kapitän Reynkyn Kerchorde beteiligte sich am Messeverkehr.

⁹⁹ Das Schiff des Arnemuidener Kapitäns Hugo Smolt lief London am 24.10.1463 mit einer aus Lachs, Waid und Eisen bestehenden Ladung an. Es ist denkbar, daß er diese Fracht im Ostseeraum an Bord genommen hat, zumal die Befrachter aus Danzig und Lübeck stammten. Da das Schiff jedoch in der englischen Hauptstadt am 17.9.1463 angelegt hatte (PRO, E122/194/16 m 3d), halte ich dies für ausgeschlossen: Das Löschen der Fracht in London, das Laden der Exportgüter und die Hin- und Rückreise hätten wohl mehr als fünf Wochen in Anspruch genommen. Darüber hinaus sind die Maßeinheiten für den Waid (*pipes*) und das Eisen (Pfund) für den südeuropäischen, nicht jedoch für den hansischen Handel typisch. Dasselbe Schiff lief London erneut am 7.1.1464 an. Ein Blick auf die Fracht (Baiensalz) genügt, um die Fahrtroute festzustellen. Gleiches gilt für das Schiff von Thomas Joos, das am 24.10.1463 in London eintraf: An Bord befanden sich Baiensalz und Harz des Danzigers Heinrich Nederhoff. Unbekannt bleibt lediglich die Fahrtroute des Schiffes von Cornelius Wynant, das am 7.1.1464 in London anlegte.

¹⁰⁰ Ertman war später am Sund-Zwischenfall (HR 2.6.95, S. 71f.) und am hansischen Kaperkrieg beteiligt: HR 2.6, S. 485 Anm. 3; 531, S. 489; 534-6, S. 495-7; 538, S. 499; 548-9, S. 512-4; und 557, S. 522.

IV.3.8: LONDON: 29.9.1461-20.5.1462

Auch die Akte E122/194/11, die vom 29.9.1461 bis zum 20.5.1462 läuft, zeigt, daß der hansische Londonhandel in hohem Grade messeorientiert und der Ostseehandel minimal war (Graphik 18, Sp. 7; Anhang 3.7). Da nichts über eine behördliche Lenkung der Schifffahrt während dieser Abrechnungsperiode bekannt ist (Tabelle 34), kann man nicht feststellen, ob die zeitliche Gestaltung des hansischen Handels zwischen der Ostsee und der englischen Hauptstadt von den Segelatio-Bestimmungen der östlichen Hansestädte bestimmt war. Die hansischen Londonfahrer wählten überwiegend Schiffe aus Brabant und Seeland für den Transport ihrer Waren (88,67%).¹⁰¹

IV.3.9: LONDON: 1.9.1458-20.10.1458

Trotz der Kürze der Abrechnungsperiode zeigt die Akte E122/76/42 beide Elemente des hansischen Londonhandels (Messeorientierung und Ostseehandel) auf (Graphik 18, Sp. 8; Anhang 3.8). Alle hansischen Einfuhren kamen in hansischen Schiffen, davon fünf aus Danzig (Anhang 4.8). Die Produkte stammten aus der Ostseeregion und die Kaufleute überwiegend aus Danzig. Es ist offensichtlich, daß am 20.9.1458 eine preußische Handelsflotte in London eintraf, jedoch kann man in diesem Falle nicht feststellen, ob eine behördliche Freigabe der Schifffahrt etwas mit der zeitlichen Gestaltung des hansischen Londonhandels zu tun hatte, denn für das Jahr 1458 sind keine Segelatioverordnungen überliefert (Tabelle 34). Die massiven hansischen Exporte am 4. und 7.9. verließen London an Bord von fünf Antwerpener Schiffen. Die hansischen Befrachter müssen einen Markt im Auge gehabt haben, dessen Aufnahmefähigkeit ihnen eine vernünftige Chance bot, ihre Waren im Wert von über £2100 vorteilhaft abzusetzen. Hierfür kam allein der Koudemarkt in Bergen op Zoom in Frage, der am 9.11.1458 begann. Daß diese Messe Ziel der Reise war, wird klar, wenn man sich die Herkunft der Schiffer und der hansischen Befrachter (größtenteils Kölner) anschaut. Somit bietet die Akte eine klare Gegenüberstellung der zwei Elemente des hansischen Englandhandels: Einfuhren aus dem Ostseegebiet und Ausfuhren zum Absatz auf einer kontinentalen Messe.

¹⁰¹ Es ist auch erwähnenswert, daß der Kölner Hermann Wambylle Normtücher und walisische Schmaltücher an Bord einer venezianischen Galeere am 6.5.1462 exportierte: E122/194/11 m 10d.

IV.3.10: LONDON: 26.1.-29.9.1446

Bevor man die miteinander verknüpften Fragen der geographischen Orientierung und der zeitlichen Gestaltung des hansischen Londonhandels i.J. 24 Heinrich VI. (1445/6: Graphik 18, Sp. 9; Anhang 3.9) erörtert, sind einige Bemerkungen vorzuschicken. Ich habe die hansischen Einfuhren am 8.3. als messebedingt eingeordnet, obwohl die Waren lange nach Abschluß des Bergener Koudemarkts (2./16.12.) in London eintrafen. Dies war trotz des großen Zeitabstandes geschehen, weil die hansischen Befrachter ausschließlich aus Köln stammten und größere Mengen seeländischer Krapps importierten. Die hansischen Ausfuhren am 1. und 4.6. habe ich als messeorientiert eingestuft, weil ein Schiff und alle Kaufleute (bis auf einen Dinanter) aus Köln stammten (Anhang 4.9). Wahrscheinlich waren die an diesen Tagen exportierten Waren zum Verkauf auf der Kölner oder Deventerer Jakobimesse vorgesehen.¹⁰² Die Analyse zeigt deutlich, daß der Löwenanteil des hansischen Londonhandels zwischen dem 26.1. und dem 29.9.1446 messorientiert war. Über eine behördliche Freigabe der Sundschiffahrt i.J. 1446 ist nichts bekannt (Tabelle 34). Daraus kann man nur schließen, daß die zeitliche Abfolge der großen kontinentalen Messen die ausgeprägte Periodizität des hansischen Londonhandels während dieser Monate verursachte.

IV.3.11: LONDON: 29.9.1439-29.9.1440

Für das Jahr 18 Heinrich VI. (1439/40) liegen vollständige Angaben über den Export vor. Über den Import geben die überlieferten Zollabrechnungen nur zwischen dem 10.5. und dem 29.9.1440 Auskunft. Die Ergebnisse der Auswertung der Zollakten aus dem Jahre 18 Heinrich VI. (Graphik 18, Sp. 10; Anhang 3.10; 4.10) bestätigen den Schluß, daß der hansische Londonhandel in hohem Grade messebedingt war. Das Ausbleiben von Einfuhren aus dem Ostseeraum ist wohl durch die preußischen Schifffahrtssperren sowie die dänische Schließung des Sunds (Tabelle 34) zu erklären.

IV.3.12: LONDON: 29.9.1438-29.9.1439

I.J. 17 Heinrich VI. (1438/9) ging der messeorientierte hansische Londonhandel zurück, und der Ostseehandel mit London nahm gleichzeitig zu (Graphik 18, Sp. 11; Anhang 3.11). Hierfür gibt es politische Gründe. Am 1.4.1438 hatten sich die Holländer geweigert, den

¹⁰² Termine: IRSIGLER, Wirtschaftliche Stellung, S. 52 Anm. 239.

Waffenstillstand mit den wendischen Städten zu verlängern. Damit brach der holländisch-wendische Krieg (1438-1441) aus. Am 23.4.1438 verbot ein Lübecker Tag jeglichen Handelsverkehr mit Holland, Seeland oder Flandern. Obwohl Köln und Preußen weder am Krieg beteiligt waren noch von den wendischen Maßnahmen formal getroffen wurden, mußten sie feststellen, daß die Fahrt nach den Niederlanden immer gefährlicher wurde.¹⁰³ Der Seeverkehr wurde durch die seit dem Kongreß von Arras schwelenden anglo-burgundischen Feindseligkeiten zusätzlich bedroht, und i.J. 1439 unterbanden die Engländer den Handelsverkehr mit dem burgundischen Feind. Am 3.4.1439 ordnete die Krone die Beschlagnahme derjenigen Schiffe an, die von der Antwerpener Messe nach England zurückkehrten,¹⁰⁴ und am 28.6.1439 untersagte der König seinen Untertanen jeglichen Handel mit Flandern und Brabant.¹⁰⁵ Obwohl dieses Verbot anscheinend nur die englischen Kaufleute betraf, wurde flämischer Krapp im Besitz eines genuesischen Londonfahrers als der Krone verfallenes Feindgut beschlagnahmt und versteigert.¹⁰⁶ Die zunehmende Gefährdung der Schifffahrt durch die burgundischen Auslieger sowie durch die englischen Maßnahmen konnte nur hemmend auf den hansischen Messehandel wirken. Schließlich lagen die großen Messestädte (Antwerpen, Brügge und Bergen op Zoom) alle auf burgundischem Territorium, und der Herzog kontrollierte die Zufahrten nach Deventer, Frankfurt und Köln. Die Bedrohung der Schifffahrt von und nach den Niederlanden spiegelt sich in einem Einbruch der messeorientierten Warenbewegungen wider, der nach der Verkündung der englischen Maßnahmen am 3.4. bzw. 26.6.1439 besonders augenfällig wird. Das Gewicht des Ostseehandels, obwohl in diesem Jahr stets beträchtlich, nahm besonders in den Monaten nach dem 3.4.1439 zu. Daraus muß man schließen, daß die preußische und wendische Schifffahrt nach England viel weniger durch die dänischen und holländischen Maßnahmen gestört wurde als die hansische Schifffahrt in die Niederlande (Anhang 4.11). Allerdings führte die Verunsicherung der Schifffahrt nur zu einem Rückgang, nicht jedoch zu einem völligen Zu-

¹⁰³ Aus diesem Grunde ersuchten sie den burgundischen Herzog wiederholt um Geleit durch seine Gebiete: HUB 7.1.341, S. 167; 349, S. 170 *et passim*. Speziell für England s. HUB 7.1.473, S. 242.

¹⁰⁴ THIELEMANS, Bourgogne et Angleterre, S. 123.

¹⁰⁵ Ebenda, S. 124 und CCR 1435-41, S. 282.

¹⁰⁶ PRO, E122/76/36. Das Verbot wurde auch gegen englische Messebesucher, die es unwissentlich verletzt hatten, angewandt: E159/215 RT m 62.

sammenbruch des messeorientierten hansischen Londonhandels. Am 3.8. importierten Hansekaufleute Waren im Wert von über £1000, die wohl von der Antwerpener Messe stammten, und sie führten nach Verkündung des Flandern- und Brabanthandelsverbots (26.6.1439) messeorientierte Güter im Wert von über £3300 aus.

Wie es den Hansen gelang, den messeorientierten Handel in beträchtlichem, wenn auch nicht in gewohntem Umfang aufrechtzuerhalten, geht aus der Londoner Zollabrechnung für das Jahr 17 Heinrich VI. hervor. Einige Hansen exportierten nämlich ihr Tuch in Schiffen, die die Zöllner als *batelli* bezeichneten. Ein *batellum* muß ein recht kleines Boot gewesen sein, denn Schiffe dieser Art wurden nur einmal während der hier untersuchten Zeit für den Königsdienst beschlagnahmt.¹⁰⁷ Obwohl Angaben über die Tonnage dieser Boote fehlen, weiß man, daß allgemein sämtliche Schiffe über 20 oder höchstens 30 Tonnen für den Königsdienst beschlagnahmt wurden. Die *batelli* kamen hierfür wohl nicht in Frage, weil sie zu klein waren. Aber gerade für diese Schiffe notierten die Londoner Zöllner die Route, was sonst nicht üblich war. So stellten sie z.B. am 5.8.1439 fest, daß das *batellum* John Hanes vom Londoner Hafen nach Sandwich (Gft. Kent) ausgelaufen war, wo die Fracht auf ein anderes Schiff mit Zielhafen Calais umzuladen war. Es wird also ersichtlich, daß ein *batellum* normalerweise nur im Küstenhandel benutzt wurde, zumal die Londoner Zöllner feststellten, daß, obwohl das *batellum* nur bis Sandwich segelte und somit kein Anlaß zur Erhebung königlicher Zölle gegeben war, die Waren ins Ausland gingen und deshalb als zollpflichtig eingestuft werden mußten. Die Befrachter dieses *batellum*, die Kölner Christian van Blecken und Bertolt Questenbergh, wollten offenbar ihre Ausfahrten in London anstatt in Sandwich verzollen. In diesem Jahr bedienten sich recht viele hansische Londonfahrer solcher Boote, und daher wissen wir über die Zielrichtung mancher hansischen Ausfahrten Bescheid. Fünf von sechs *batelli* in dieser Zollakte hatten hansische Waren im Wert von £728 an Bord, die für Calais bestimmt waren. Calais – bislang nur Wollstapel – scheint mit einem Mal für breitere Kreise interessant geworden zu sein, was durch die Formulierung einer am 20.11.1438 ausgestellten Exportlizenz bestätigt wird. Die Genehmigung, Weizen von England nach Calais zu verfrachten, wurde mit der *magne confluencie mercatorum stapule et aliorum, qui apud villam nostram Cales' pretextu quarundam proclamacionum iam tarde*

¹⁰⁷ PRO, E101/53/24 (Liste der nach dem 25.7.1437 für die Überfahrt des Earl of Dorset nach Frankreich (28.3.-30.4.1438) beschlagnahmten Schiffe).

facturam infra breve convenient, begründet.¹⁰⁸ Es ist signifikant, daß sich diese Kaufleute gerade zur Zeit des Bergener Koudemarks (6.11.-4./18.12.) in Calais einfanden. Die politischen Spannungen zwischen England und Burgund sowie zwischen Holland und den wendischen Städten hatten wohl zu einem Umlenken des messeorientierten Handels von Brabant nach Calais geführt, was sowohl den Einbruch im hansischen Messehandel als auch die Aufrechterhaltung eines beträchtlichen Warenverkehrs zu den Messezeiten erklärt.

IV.3.13: LONDON: 29.9.1437-29.9.1438

Die Akte E122/77/3 ist nicht ganz vollständig überliefert. Es fehlt die letzte Membrane, auf der die Importe nach dem 28.7.1438 verzeichnet waren. Die Preise einiger hansischer Einfuhren zwischen dem 13.1. und dem 22.1. sind nicht mehr lesbar, wohl aber die Namen der Kaufleute sowie die Anzahl und Art ihrer Importe. Man kann davon ausgehen, daß die noch lesbaren Warenwerte (£99 am 13.1.; £103 am 13./21.1.) nur einen recht geringen Teil des Gesamtwertes der hansischen Importe während dieser Woche darstellen. Während dieser Abrechnungsperiode war der messeorientierte hansische Londonhandel erheblich wichtiger als der Ostseehandel (Graphik 18, Sp. 12; Anhang 3.12; 4.12). Der Messeverkehr in diesem Jahr läßt sich eher mit dem den Jahren 24 und 18 Heinrich VI. (IV.3.10-11) als mit 17 Heinrich VI. (IV.3.12) vergleichen. Der Ausbruch des holländisch-wendischen Krieges am 1.4.1438 hatte keine erkennbaren Auswirkungen auf den hansischen Londonhandel i.J. 1437/8. Gleiches gilt für die Freigabe der Schifffahrt durch die preußischen Städte (Tabelle 34).¹⁰⁹

IV.3.14: LONDON: 29.9.1435-29.9.1436

Die Zollabrechnungen aus dem Jahre 14 Heinrich VI. (1435/6) bestätigen, daß der hansische Messehandel über London den in diesem Jahre kaum nennenswerten hansischen Ostseehandel bei weitem übertraf (Graphik 18, Sp. 13; Anhang 3.13; 4.13). Über eine behördliche Freigabe der Schifffahrt i.J. 1436 ist nichts bekannt (Tabelle 34).

¹⁰⁸ PRO, C76/121 m 18. Das Regest (DKR 48, App., S. 325) spricht fälschlicherweise von einer Wollausfuhrlizenz.

¹⁰⁹ Es ist zwar denkbar, daß die preußische Flotte zwischen dem 28.7. und dem 29.9.1438, also gerade in der Zeit, die von der verschollenen Membrane abgedeckt wird, eintraf und die massiven Ausfuhren, die zwischen dem 2.10. und dem 23.11.1438 verzollt wurden, in den Ostseeraum brachte, doch zeigt die Akte PRO, E122/73/10, daß sieben der elf Schiffe, mit denen die hansischen ostseeorientierten Ausfuhren verfrachtet wurden, am 10.10., 16.10. und 6.11.1438 London anliefen.

Die hansischen Ausfuhren am 15., 23.12. und 3.1. waren wohl für den Absatz auf der Kölner Estomihimesse (13.-25.2.1436) vorgesehen.

IV.3.15: LONDON: 29.9.1432-29.9.1433

Die bruchstückhaft überlieferten Londoner Zollakten aus dem Jahre 11 Heinrich VI. (1432/3) enthalten zwar vollständige Informationen über die Ausfuhren, decken aber die Importe lediglich vom 30.9. bis zum 1.10.1432 und von Ende Dezember 1432 bis zum 15.5.1433 ab. Dennoch geht aus der Analyse deutlich hervor, daß die Messeorientierung der wichtigste Faktor im hansischen Londonhandel war, wohingegen sich der Ostseehandel recht bescheiden ausnahm (Graphik 18, Sp. 14; Anhang 3.14). Über eine Freigabe der Ostseeschifffahrt in diesem Jahre ist nichts bekannt (Tabelle 34). Die hansischen Einfuhren zwischen dem 5. und dem 23.3., die wohl von der Kölner Estomihimesse (15.-28.2.) stammten, geben Anlaß zu einer Erörterung des Problems der gemischten Schiffsladungen. Bei den hansischen Importen im März handelte es sich um Kölner Garn, Alaun, Barchent, flämisches Leintuch und Stahl im Gesamtwert von £157, aber auch um typische Ostseeerzeugnisse wie Teer, Wachs, Flachs, Pelzwerk, Kupfer, Eisenvitriol (ein Färbemittel) und Fisch (£89 13s 4d). Nun stellt sich bei einer derartigen Mischung von Einfuhrwaren die Frage, wo sie erworben wurden. Dazu muß man die Herkunft der Schiffe, der Kaufleute und der Waren untersuchen (Anhang 4.14). Von neun Schiffen kamen vier aus Sluis und jeweils eines aus Holland, Arnemuiden und Middelburg. Die Herkunft von zwei Schiffen ist nicht bekannt. Von den hansischen Befrachtern stammten zwei aus Dinant und sieben aus Köln (einer war nicht lokalisierbar). Die Dinanter führten die typischen Erzeugnisse ihrer Heimatstadt (Kochtöpfe, Pfannen, Geschirr usw.) ein, während bei den Kölnern die Produkte überwogen, die im Rheinland (Kölner Garn, Stahl) oder in Oberdeutschland (Barchent) hergestellt wurden oder für Hansekaufleute nur im Gebiet der Niederlande zu erwerben waren (Alaun, flämisches Leintuch). Sie importierten aber auch Teer, Wachs, Flachs, Eisenvitriol, Pelzwerk und Fisch im Gesamtwert von £34 16s 8d, was 18,16% ihrer Einfuhren nach London im März 1433 entsprach. Der nicht lokalisierbare Herman Warendorp führte Kupfer und Pelzwerk (£54 16s 8d) ein. Die Möglichkeit, daß vielleicht ein oder zwei Schiffe aus Preußen und die restlichen aus Köln oder den Niederlanden nach London gesegelt waren, scheidet aus, weil sich in fünf der neun Schiffe Ostseewaren befanden. Klarheit ergibt erst die Analyse der Herkunft der anderen Kaufleute. In vier der fünf Schiffe, mit denen die Osterzeugnisse importiert wurden, haben

auch Südeuropäer (Venezianer, Genuesen und Katalanen) Fracht aufgegeben. Die Dinanter Kaufleute Jehan Salmer und Lambert Joses brachten ihre *baterie* in acht der neun Schiffe nach London. Von den fünf Schiffen mit Ostseewaren gibt es kein einziges, das nicht auch Handelsgüter von Dinantern oder Südeuropäern an Bord hatte. Denkbar wäre, daß die Dinanter oder die Italiener gelegentlich Waren in die Ostseestädte verfrachteten, sie dort jedoch nicht absetzen konnten und deshalb weiter nach England transportierten. Es ist allerdings sehr unwahrscheinlich, daß dies die normale Route war. Führt man sich nur die anfallenden zusätzlichen Fracht- und Zollkosten vor Augen, so wird deutlich, daß der Kaufmann, der seine Waren auf diese Kreuzfahrt schickte, bald vor dem Bankrott stehen würde. Lambert Joses und Jehan Salmer, die Venezianer Giovanni Marconovo, Tomasso Contarini und Vittorio Capelli, der Florentiner Benedetto Borromei und der Katalane Juan de la Torre blieben jedoch lange im Englandhandel aktiv. Die einfachste Erklärung ist, daß die Hansen ihre Ostwaren auf einer Messe erworben hatten und dann nach London transportierten.

Das Problem der gemischten Schiffsladungen ließ sich in diesem Falle verhältnismäßig leicht lösen, weil sieben von neun Schiffen, acht von neun Hansen und die meisten nichthansischen Befrachter genau lokalisiert werden konnten. Je weiter man sich zeitlich zurückbewegt, um so charakteristischer werden die gemischten Schiffsladungen für den hansischen Londonhandel. In gleichem Maße steigen die Erkenntnischwierigkeiten, zumal in der Frühzeit die Kenntnisse über die Herkunft der Schiffe, der Hansekaufleute und der nichthansischen Befrachter im Vergleich zur Mitte des 15. Jahrhunderts äußerst dürftig sind.

IV.3.16: LONDON: 29.9.1431-13.3.1432

Die Zeit vom 29.9.1431 bis zum 13.3.1432 wird von einer Tunnage- und Poundage- (29.9.-10.3.) und einer Petty-Customs-Abrechnung (24.1.-13.3.) abgedeckt. Die Analyse zeigt, daß auch in diesem Halbjahr der messeorientierte Londonhandel der Hansen überwog, obwohl der Ostseehandel beträchtlich war (Graphik 18, Sp. 15; Anhang 3.15; 4.15).

IV.3.17: LONDON 29.9.1429-29.9.1430

Von der Petty-Customs-Abrechnung d.J. 8 Heinrich VI. (1429/30) ist nur der Ausfuhrteil überliefert (E122/161/11). Der verhältnismäßig hohe Anteil der Schiffsladungen, über deren Ziel nichts festzustellen

war, ist durch die Schwierigkeit der Bestimmung der Messeorientierung bzw. -unabhängigkeit von Ausfuhren (IV.3) zu erklären. Trotz der relativ hohen Dunkelziffer ist die Dominanz der messebedingten Warenbewegungen im hansischen Ausfuhrhandel über London in diesem Jahr deutlich zu erkennen (Graphik 18, Sp. 16; Anhang 3.16; 4.16).

IV.3.18: LONDON: 29.9.1428-29.9.1429

Der desolate Zustand der Akte E122/74/11 mahnt zur Vorsicht bei der Interpretation, zumal die Dunkelziffer bei den Einfuhren (Graphik 18, Sp. 17; Anhang 3.17; 4.17) hoch ist. Allerdings passen die Ergebnisse ins allgemeine Bild der Orientierung des hansischen Londonhandels und belegen seine hochgradige Messeorientierung auch i.J. 7 Heinrich VI. (1428/9). Es ist aber nicht auszuschließen, daß durch Moderschäden und Blattverluste rein zufällig zahlreiche Eintragungen über den hansischen Ostseehandel verlorengegangen sind. Wie bereits gezeigt (IV.1), liefern die Einfuhren aus der Ostsee am 4. und 6.5. einen eindeutigen Beleg für den Zusammenhang zwischen der behördlichen Freigabe der Ostseeschifffahrt und der zeitlichen Gestaltung des hansischen Londonhandels. Allerdings sind Waren aus diesem Gebiet auch am 10.11., 3.3., 13.7., 5.8. und 6.9. eingetroffen. So bleibt doch immerhin ein erheblicher Teil (30%) der hansischen Einfuhren aus den preußischen und wendischen Städten, der nicht mit den preußischen Schifffahrtsverordnungen in Zusammenhang steht.

IV.3.19: LONDON: 29.9.1426-19.2.1427

Trotz der kurzen Zeit, die die Petty-Customs-Abrechnungen aus London i.J. 5 Heinrich VI. (1426/7) abdecken, zeigt die Analyse eindeutig, daß eine maßgebliche Orientierung des hansischen Londonhandels am kontinentalen Messegeschehen auch in diesem Jahr charakteristisch war (Graphik 18, Sp. 18; Anhang 3.18; 4.18). Aus diesem Grunde wäre es verwunderlich, wenn die Ausrichtung des hansischen Londonhandels i.J. 7 Heinrich VI. (1428/9) in Wirklichkeit ganz anders gewesen wäre. Daher kann man sich trotz des schlechten Erhaltungszustandes der Akte E122/74/11 auf die im Abschnitt IV.3.18 vorgelegten Resultate verlassen.

IV.3.20: ALLGEMEINE BEMERKUNGEN ZU DEN FRÜHEN LONDONER ZOLLAKTEN

Wie oben erwähnt, ist unser Wissen über die Herkunft der Schiffe und Kaufleute im hansischen Londonhandel in der Zeit vor 1422/3 im Vergleich zu den Jahren danach recht gering. Insbesondere neigten die Londoner Zöllner in der Frühzeit zur Bezeichnung der Schiffe als

naves generales, was die Akte E122/161/1 (31.10.1422-29.9.1423) für die Analyse der Messeorientierung völlig unbrauchbar macht. Wenn ich es dennoch wage, die Frage der Messe- bzw. Ostseeorientierung für diese frühen Jahre anzuschneiden, dann nur deshalb, weil sich entscheidende Veränderungen im hansischen Londonhandel zwischen 1377 und 1421 ereigneten. Sie ermöglichen es, Schlüsse über die Faktoren der zeitlichen Gestaltung des hansischen Londonhandels zu ziehen, obwohl man nicht annähernd so viele Schiffer und Kaufleute lokalisieren kann wie nach 1422/3. Tabelle 37 stellt die Herkunftsgebiete der hansischen Einfuhrprodukte im Londonhandel dar. Es ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, daß der Ort des Warenerwerbs bei dieser Tabelle nicht berücksichtigt wurde. Auch wenn es völlig klar war, daß ein Kölner Kaufmann Pelzwerk in Brügge erworben hatte, wurden die Pelze als Ostseewaren eingeordnet. Brachte ein Kölner Pelzwerk und Kölner Garn nach London, so wurde der Wert der Pelze zu den Ostseewaren und der Wert des Garns zu den niederländischen Waren gezählt. Als 'niederländische' Güter galten sämtliche Erzeugnisse, die entweder im Rheinland selbst, in Oberdeutschland oder in den Niederlanden erzeugt wurden oder von Hansekaufleuten nur dort gekauft werden konnten, wie z.B. Waren aus den Mittelmeergebieten. In keine der beiden Kategorien fiel das Baiensalz.

Die Tabelle läßt drei Phasen im hansischen Londonhandel erkennen. In der ersten Phase (bis 1400) herrschte eindeutig der bekannte Ost-West-Handel vor. Die hansischen Einfuhren waren umfangreich (etwas über £10.000 jährlich) und bestanden zu fast zwei Dritteln aus Ostseewaren, die gegen verhältnismäßig kleine Mengen englischer Textilien getauscht wurden. Die hansische Handelsbilanz war positiv. Dieses Bild vom hansischen Londonhandel als Tausch östlicher Rohgegen westliche Fertigwaren wird durch die Analyse aller anderen überlieferten Londoner Zollabrechnungen bis 1400 bestätigt.¹¹⁰

In der zweiten Phase (1400/1-1420/1) blieben die östlichen und die niederländischen Einfuhren in etwa gleich, während der Umfang des Importhandels im Vergleich zum späten 14. Jahrhundert erheblich schrumpfte. Zwischen 1400 und 1410 waren die hansischen Aus- und Einfuhren gleichmäßig zurückgegangen, so daß die hansische Handelsbilanz positiv blieb. I.J. 8 Heinrich V. (1420/1) stiegen die hansischen

¹¹⁰ PRO, E122/71/8 (1.7.-29.9.1384): Handelsbilanz: + £1151 15s 9½d; E122/71/13 und E122/159/13 (1.3.-30.11.1390): Handelsbilanz: + £5320 13s 11½d; E122/71/17 (6.7.-8.8.1392): Handelsbilanz: + £305 5s 5½d.

schen Exporte über London dann mächtig an, was zu einer massiv negativen Handelsbilanz führte.

Tabelle 37: Hansische Einfuhren nach London aus dem Ostseegebiet und aus den Niederlanden

Datum	Wert	NL	Ostsee	?	Handelsbilanz
14 Richard II. 29.9.1390-29.9.1391	10662	3898 36,56%	6702 62,86%	62 0,58%	+7277
2 Heinrich IV. 24.11.1400-10.4.1401	2495	1232 49,38%	1263 50,66%	0 -	+268
11 Heinrich IV. 23.3.-29.9.1410	4193	1920 44,77%	2273 52,99%	96 2,24%	+1113
8 Heinrich V. 29.9.1420-29.9.1421	3339	1572 46,56%	1767 52,34%	37 1,10%	-6825
5 Heinrich VI. 29.9.1426-19.2.1427	407	387 94,92%	13 3,30%	7 1,78%	-608
7 Heinrich VI. 29.9.1428-29.9.1429	2066	1341 64,91%	725 35,09%	0 -	./.
10 Heinrich VI. 29.9.1431-13.3.1432	1722	1009 58,60%	713 41,40%	0 -	+475
11 Heinrich VI. 30.9.-1.10.1432 30.12.1432-15.5.1433	2354	1961 83,31%	393 16,69%	0 -	./.
14 Heinrich VI. 29.9.1435-29.9.1436	1249	1013 81,10%	236 18,90%	0 -	-2105
16 Heinrich VI. 29.9.1437-28.7.1438	4333	2864 66,10%	1315 30,35%	154 3,55%	-7224
17 Heinrich VI. 29.9.1438-29.9.1439	5538	3164 57,13%	2373 42,85%	1 0,02%	-5242
18 Heinrich VI. 10.5.-29.9.1440	2296	2213 96,39%	76 3,31%	7 0,30%	-2131
24 Heinrich VI. 26.1.-29.9.1446	11862	9623 81,13%	2239 18,87%	0 -	-1321
1 Edward IV. 29.9.1461-20.5.1462	2407	1621 67,35%	786 32,65%	0 -	-9312
2 Edward IV. 16.10.1462-2.7.1463	2109	1813 85,97%	247 11,71%	49 2,32%	./.
3 Edward IV. 29.9.1463-27.1.1464	2177	1407 64,63%	596 27,38%	174 7,99%	-3092
11 Edward IV. 29.9.1471-4.8.1472	1994	1656 83,05%	338 16,95%	0 -	-3260
12 Edward IV. 4.8.1472-29.9.1473	4355	3755 86,22%	597 13,71%	3 0,07%	-2782

Während der dritten Phase herrschten die niederländischen Waren sowohl während der Importflaute (5-14 Heinrich VI.: 1426/7-1435/6) als auch während der mächtigen Expansion der hansischen Einfuhren nach London in den folgenden Jahren vor. Seit Mitte der 1420er Jahre bestanden die hansischen Importe nach London selten zu weniger als 60% aus niederländischen Waren. Die Einfuhren aus dem Ostseegebiet hingegen erholten sich nie vom Tiefstand der Jahrhundertwende und machten nur in Kriegszeiten, in denen burgundische Verordnungen und Auslieger den Zugang zu den kontinentalen Märkten erschwerten, mehr als 20% aller hansischen Importe nach London aus. Da die Ausfuhren der Hansens ebenso rasch wuchsen wie ihre Einfuhren, blieb ihre Handelsbilanz im Warenaustausch mit London nach 1420/1 chronisch negativ.

Allein die Dominanz des Ostseehandels in der ersten Phase (bis 1400) läßt vermuten, daß der Rhythmus des Ostseeverkehrs die maßgebliche Determinante der zeitlichen Gestaltung des hansischen Londonhandels gewesen sein muß. Leider läßt sich jedoch kein Zusammenhang zwischen den Verordnungen zur Regelung des Ostseeschiffsverkehrs und der Periodizität des hansischen Londonhandels vor der dritten Phase nachweisen. Die Londoner Zollabrechnungen aus den Jahren 14 Richard II. (1390/1) und 2 Heinrich IV. (1400/1) stammen aus einer Zeit, in der die Winterlagenbestimmungen noch nicht in Kraft waren, und für die Jahre 14 Richard II. (1390/1), 11 Heinrich IV. (1409/10) und 8 Heinrich V. (1420/1) sind keine Segelatioverordnungen bekannt (Tabelle 34). Ein Zusammenhang zwischen der Freigabe der Ostseeschifffahrt am 27.3.1401 und dem hansischen Londonhandel bis zum 10.4.1401 (2 Heinrich IV.) ist ausgeschlossen, weil die Zeit zu kurz war, als daß die Schiffe London hätten erreichen können.¹¹¹

Zur Verdeutlichung der Dominanz der Ostseewaren in dieser ersten Phase habe ich in Anhang 4 diejenigen Schiffe gekennzeichnet, die überwiegend östliche Waren an Bord hatten. Ich habe außerdem bei gemischten Schiffsloadungen die Warenwerte nach den zwei Ursprungskategorien getrennt summiert und beide Summen in Klammern gesetzt, um deutlich zu machen, daß z.B. in einem Schiff Ostwaren im Wert von £20 und 'niederländische' Waren für £65 nach London importiert wurden. Eindeutig kann man solche Schiffsloadungen weder als messeorientiert noch als messeunabhängig einstufen. Es ist offensichtlich, daß Schiffe mit gemischten Ladungen zuletzt einen Ha-

¹¹¹ Die Akte PRO, E122/72/4 läuft nur bis zum 10.4.1401.

fen in den Niederlanden angelaufen hatten, bevor sie nach London fuhren, zumal auszuschließen ist, daß Westwaren (Kölner Garn oder Dinanter *baterie*) regelmäßig über einen Ostseehafen nach London transportiert wurden. Jedoch lassen sich keine Kriterien entwickeln, die eine systematische Unterscheidung zwischen den Schiffen ermöglichen, die 'eigentlich' aus dem Ostseeraum kamen und rein zufällig ein paar Westwaren in Brügge an Bord nahmen, und denen, die 'eigentlich' Westwaren von einer kontinentalen Messe nach London brachten und rein zufällig einige unverkäufliche Restposten von Ostwaren aus den Lagerbeständen des Brügger Kontors nach London mitnahmen. Dies ist nur dann möglich, wenn man so gut wie alle hansischen Importeure im Schiff lokalisieren kann. Sind die Befrachter überwiegend Kölner oder Danziger, so ist der Fall klar. Kann man aber nur wenige Kaufleute zuordnen, so ist das Problem unlösbar: Es ist ebenso möglich, daß Ost- und Westwaren auf einer Messe erworben worden waren, als daß die Einfuhr dieser Güter überhaupt nichts mit einer Messe zu tun hatte. Folglich habe ich die gemischten Schiffsladungen als weder messebedingt noch messeunabhängig eingestuft.

IV.3.21: LONDON: 29.9.1420-29.9.1421

Durch den schlechten Erhaltungszustand etlicher Membranen der Akte E122/72/17 sind uns die Preise einiger Ostwaren, die am 7.5.1421 importiert wurden, sowie die Preise vieler Westwaren, die am 16.6.1421 nach London eingeführt wurden, verlorengegangen (Anhang 3.19). Die hansischen Ausfuhren am 28.4.1421 waren wohl für den Absatz auf der Deventerer Johannimesse (17.6.-1.7.) vorgesehen. Der Gesamtwert der gemischten Schiffsladungen (£298 oder 8,83% aller hansischen Einfuhren) läßt sich in West- (£138) und Ostwaren (£160) aufteilen, die sich, wie schon dargelegt, weder als messeorientiert noch als messeunabhängig einordnen lassen. Der geringe Umfang der hansischen Einfuhren in diesem Jahr sowie der Gleichstand zwischen Ost- und Westwaren im Importwarensortiment erinnern an die Situation früherer Jahre, jedoch weisen die Messeorientierung der Ausfuhren sowie die massiv negative Handelsbilanz auf die spätere Zeit.

Die Zielrichtung der hansischen Exporte über London in diesem Jahr muß man näher betrachten. Die hansischen Londonfahrer führten Waren im Wert von £7359 nach den kontinentalen Messen aus, während ihre Exporte in die Ostseegebiete lediglich £2467 erreichten (Graphik 18, Sp. 19). Diese Aufteilung ist symptomatisch für den hansischen Londonhandel. Zwischen 1377 und 1474 weist keine Lon-

doner Zollabrechnung ostseeorientierte Ausfuhren der Hansen im Wert von mehr als £2000 bis £3000 auf. Mit diesem Betrag war offensichtlich die Grenze der Aufnahmefähigkeit des Ostens für englische Erzeugnisse erreicht. Die große Expansion der hansischen Ausfuhren wurde dadurch ermöglicht, daß man mit dem herkömmlichen Muster des hansischen Ost-West-Handels brach und sich den kontinentalen Messen mit ihrer erheblich höheren Aufnahmefähigkeit zuwandte.

Man sollte in diesem Zusammenhang auch darauf hinweisen, daß die hansischen Ausfuhren i.J. 8 Heinrich V. (1420/1) zum ersten Mal in der hier untersuchten Zeit durch Kredite finanziert gewesen sein müssen, zumal sie die Importe um £6836 17s 7d überstiegen. Es soll jedoch unterstrichen werden, daß man dies nicht als Beleg für die Einführung des Borgkaufs interpretieren darf, der mit Sicherheit viel älter war.¹¹² Die hansische Handelsbilanz in diesem Jahr ist lediglich der erste unumstößliche Beweis dafür, daß die Kreditfinanzierung des hansischen Londonhandels weit verbreitet war.

Auch die hansischen Einfuhren verdienen eine nähere Betrachtung. Die Differenz zwischen dem Anteil östlicher Erzeugnisse am hansischen Importwarensortiment (52,34%) und dem Anteil der Einfuhren aus dem Ostseegebiet (47,60%) wird noch in diesem Jahr von den gemischten Schiffsladungen (8,83%) gedeckt, aber sie weist auf die Tatsache hin, daß Ostwaren irgendwo auf dem Kontinent umgeschlagen worden sein müssen, bevor sie nach London gebracht wurden. Bei der Suche nach diesem Umschlagplatz stößt man zunächst auf Brügge, wo viele der Ostwaren, die unter den hansischen Einfuhren nach London an vorderster Stelle standen, dem Stapelzwang des Kontors unterlagen.¹¹³ Sicherlich war die Sogkraft Brügges im Vergleich zu London groß. Die Umsätze der Hansen im Brüggehandel lagen zu dieser Zeit um das Zehnfache höher als im Londonhandel.¹¹⁴ Allerdings

¹¹² Stuart JENKS, War die Hanse kreditfeindlich? in: VSWG 69, 1982, Anhang II, Nr. 1, S. 332.

¹¹³ S. Heinrich ROGGE, Der Stapelzwang des hansischen Kontors zu Brügge im 15. Jahrhundert, phil. Diss. Kiel 1903, S. 19f., für eine Liste der stapelpflichtigen Waren. Vgl. auch Jan A. VAN HOUTTE, Bruges et Anvers: marchés "nationaux" ou "internationaux" du 14^e au 16^e siècle, in: Revue du Nord 34, 1952, S. 100. VAN HOUTTE lehnt die Ansicht Rudolf HÄPKES (Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt = Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte 1, Berlin 1908) ab, daß Brügge Umschlagplatz für Waren aus aller Welt war, räumt der Stadt aber die etwas bescheidenere Rolle als Drehscheibe des Englandhandels ein.

¹¹⁴ Nach der Schätzung Hildebrand Veckinchusens betrug der hansische Brüggehandel i.J. 1419 £118.420 gr, was 2517,25 kg Gold gemäß der burgundischen Feingehalts-

wurde der Ostwarenhandel mit Brügge immer problematischer. Als Anlaufhafen verlor die Stadt im Laufe des 15. Jahrhunderts an Attraktivität, weil die Schiffe im Ostseeraum und insbesondere die Danziger Schiffe immer größer wurden, der Swin aber verschlammte und folglich nur noch kleinere Schiffe aufnehmen konnte.¹¹⁵ Bis 1451 war das Problem derart schlimm geworden, daß der Hochmeister Lübeck bat, *das der kouffman geleet werde czu solchir stadt, do es unseren undirsaszen van Prewszen und Leyffland mit iren sweren schiffen und guttirn beqweme und gelegelich seyn moge, als czu Andoerpen adir czum mynsten czu Bergen uff den Zom, denne solde der kouffman den Deventer, ken Utrecht in Holland adir andirswow gelegen werden, das wurde unsern undirsaszen und auch andern nacien gantcz unbeqweme seyn, denne sie dabien mit iren sweren schiffen ane vaer nicht mogen komen.*¹¹⁶

Nicht nur die Bemerkungen des Hochmeisters über die Attraktivität der Städte Bergen op Zoom und Antwerpen vom Standpunkt der preußischen und livländischen Schiffer geben Anlaß zu Zweifeln, daß Brügge der kontinentale Umschlagplatz für Ostwaren gewesen ist. Selbst i.J. 8 Heinrich V. (1420/1) lag der Import der Ostwaren weitgehend in Kölner Händen (57,12% von £1767). Aus der Weigerung der Kölner Besucher der Antwerpener Pfingstmesse i.J. 1423, den Schoß an den Deutschen Kaufmann in Brügge zu entrichten, kann man

vorschriften entsprach: Walther STEIN, Über den Umfang des spätmittelalterlichen Handels der Hanse in Flandern und in den Niederlanden, in: HGBll Jg. 1917, S. 227. Im Vergleich dazu betrug der hansische Londonhandel i.J. 8 Heinrich V. (1420/1) £13.238,65 (277,94 kg Gold). Feingehalt und Traite der englischen und burgundischen Münzen: MUNRO, Wool, S. 198-200. Grammgewicht des Tower Pound sowie der Marc de Troyes: ebenda, S. 14 Anm. 10. Leider ermöglichen die Wechselkurse, die Peter SPUFFORD et al., Bearbb., Handbook of Medieval Exchange = Royal Historical Society Guides and Handbooks 13, London 1986, veröffentlicht haben, keine direkte Inbezugsetzung beider Währungen.

¹¹⁵ Für Schiffsgrößen im Ostseeraum s. Richard W. UNGER, The Ship in the Medieval Economy, 600-1600, London und Montreal 1980, S. 223 *et passim* mit der dort zitierten Literatur. Zur Verschlammung des Swin vgl. Jan A. VAN HOUTTE, An Economic History of the Low Countries, 800-1800, London 1977, S. 98 und die dort zitierte Literatur.

¹¹⁶ HR 2.4.6, S. 6. Freilich war der Hochmeister gar nicht begeistert, daß das Brügger Kontor verlegt werden sollte. Die Praktikabilität des Anlaufens in Brügge durch die *sweren schiffen* aus Preußen und Livland war nicht der wichtigste Grund für sein Zögern, das Brügger Kontor aufzugeben. Der Handel des Deutschen Ordens und das Bernsteineinfuhrmonopol in Brügge waren wohl ausschlaggebend.

schon schließen, daß sie mit Brügge wenig im Sinn hatten.¹¹⁷ Auch später kam es wiederholt zu einem Auseinanderklaffen des Anteils der östlichen Erzeugnisse am hansischen Importwarensortiment im Londonhandel einerseits und des Anteils der ostseeorientierten Warenbewegungen andererseits.¹¹⁸ Stets dominierten die Kölner. Obwohl sie Direkthandel mit Danzig und anderen osthansischen Städten nachweislich trieben,¹¹⁹ erwarben die Kölner mit Sicherheit einen Großteil der östlichen Erzeugnisse, die sie nach London importieren, auf den Brabanter Messen. Es ist denkbar, daß die gemischten Schiffsladungen, die am 26.11., 29.1. und 10.4.8 Heinrich V. (1420/1) in London verzollt wurden (Anhang 4.19), durch Ostwareneinkäufe auf kontinentalen Messen zu erklären sind. Kölner Einfuhren von östlichen Erzeugnissen in den späten 1420er und frühen 1430er Jahren gingen mit Sicherheit auf Erwerbungen auf kontinentalen Messen zurück. Der Ausbruch des holländisch-wendischen Krieges i.J. 16 Heinrich VI. (1437/8) erschwerte die Belieferung der niederländischen Märkte mit östlichen Erzeugnissen und führte zu einem kurzen Aufblühen des preußisch-englischen Direkthandels i.J. 17 Heinrich VI. (1438/9). Dadurch hielten sich die Anteile der östlichen Erzeugnisse im hansischen Importwarensortiment und der ostseeorientierten Warenbewegungen in etwa die Waage. Lagen noch i.J. 16 Heinrich VI. (1437/8) die Ostwaren mit 30,35% weit über dem Ostseehandel (10,23%), so betrug die Differenz im folgenden Jahr lediglich 3,71% (42,85% bzw. 39,14%). Nach dem Ende des holländisch-wendischen Krieges machten sich die Kölner die Schließung des englischen Marktes für niederländische Kaufleute infolge der anglo-burgundischen Feindschaft nach dem Kongreß von Arras zunutze. Sie konnten nun niederländisches Tuch und seeländischen Krapp anstelle der Niederländer nach England importieren. Die Kölner fanden es offensichtlich leichter, ihre Ausfuhren aus England zumindest teilweise durch die Einfuhr niederländischer Erzeugnisse zu finanzieren als durch den Import von Wachs und

¹¹⁷ HR 1.7.607, S. 413f. Zum Schoßstreit: DEETERS, Hanse und Köln, S. 55-67.

¹¹⁸ Die Differenz der Anteile betrugt i.J. 7 Heinrich VI. (1428/29) 8,92%; 10 Heinrich VI. (1431/32) 14,18%; 11 Heinrich VI. (1432/33) 9,52%; 14 Heinrich VI. (1435/36) 18,66%; 16 Heinrich VI. (1437/38) 20,12%.

¹¹⁹ Vgl. die Befrachter des Schiffes von John Bradker, das am 15.7.1450 von Ipswich nach Danzig segelte. An Bord waren die handeltreibenden englischen Diplomaten John Stocker und Thomas Kent, aber auch Kölner (KUSKE 2.36-7, S. 19f.) und Danziger Kaufleute (HUB 8.6., S. 5 und GStA HA XX Urkk. Schbl. 86,9). Vgl. die Abrechnung der englischen Botschafter über Stockers Frachtgüter: PRO, E364/86 m A; E368/223 m 241d.

Pelzwerk aus dem hansischen Osten.¹²⁰ I.J. 24 Heinrich VI. (1446) machten östliche Erzeugnisse nur noch 18,87% aller hansischen Einfuhren nach London aus. Man importierte sie direkt aus dem Ostseeraum: 17,61% des hansischen Importhandels über London war in diesem Jahr ostseeorientiert. Die Kölner hatten lediglich 26,60% der Ostwareneinfuhren in der Hand (im Gegensatz zu 57,12% ein Vierteljahrhundert früher), und sie importierten ihre Pelze und Wachs so gut wie ausschließlich in Danziger Schiffen im Direkthandel mit dem hansischen Osten.¹²¹ Die Zeiten, in denen östliche Erzeugnisse in Brügge oder auf den kontinentalen Messen erst umgeschlagen und dann nach England verfrachtet wurden, waren anscheinend vorbei.

IV.3.22: LONDON: 23.3.-29.9.1410

Die Messeorientierung der hansischen Einfuhren nach London im Frühjahr und Sommer 1410 war recht schwach, und der ostseeorientierte Importhandel dominierte eindeutig (Graphik 18, Sp. 20; Anhang 3.20; 4.20). Die hansischen Ausfuhren am 30.4., 19.5. und 27.5.1410 waren wohl für den Absatz auf der Deventerer Johannismesse (17.6.-1.7.) vorgesehen. Der Anteil der gemischten Schiffsladungen am hansischen Import weist auf den Umschlag östlicher Handelsgüter auf dem Kontinent hin. Diese gemischten Schiffsladungen setzten sich aus £382 an niederländischen Waren und £202 an östlichen Erzeugnissen zusammen.

Ob man berechtigt ist, im Anteil der messebedingten Ausfuhren während dieser Monate ein erstes Anzeichen der Hinwendung der hansischen Londonfahrer zu den kontinentalen Messen zu sehen, was ein Jahrzehnt später (8 Heinrich V.) zur vollen Entfaltung kam, möchte ich bezweifeln. Hat man sich nämlich nur bei der Zuordnung der Ex-

¹²⁰ Der Tausch von Ost- gegen Westwaren scheint ohnehin ein Verlustgeschäft gewesen zu sein: Michail P LESNIKOW, Zur Frage des Profitniveaus im hansischen Handel zu Beginn des 15. Jahrhunderts anhand des Nachlasses von Hildebrand Veckinchusen, in: Konrad FRITZE et al., Hgg., Hansische Studien V: Zins - Profit - Ursprüngliche Akkumulation = Abhh. zur Handels- und Sozialgeschichte 21, Weimar 1981, S. 28-40; und Walter STARK, Die Handelsgesellschaft der Brüder Veckinchusen im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts, ebenda, S. 90-114.

¹²¹ Hier habe ich folgende Kölner Einfuhren nicht berücksichtigt, weil die pauschalen Preisangaben der Londoner Zöllner eine Aufschlüsselung unmöglich machen: am 27.1. Arnold van Pynxten: Pelz, Krapp und Alaun (£48); am 28.1. Clays Swart: Barchent, seeländischer Krapp und Pelzwerk (£84 10s); am 28.1. Arnold van Pynxten: seeländischer Krapp, Alaun und Pelzwerk (£77); am 28.1. Clays Swart: Krapp und Pelzwerk (£20); am 21.6. Heinrich Brewer: Alaun und Osemund (£19).

porte am 30.4., 19.5. und 27.5. zur Deventerer Johannismesse geirrt, dann liegt der Anteil der messeorientierten Ausfuhren lediglich bei 32,04%. Allerdings läßt sich die beachtliche Konsonanz der messe- und ostseeorientierten Anteile am hansischen Export in diesem Jahre und i.J. 1400/1 (IV.3.23) nicht leugnen. Beide Male war die Messeorientierung der hansischen Einfuhren nach London schwach, während die hansischen Ausfuhren zu fast 50% auf die Messen gingen.

IV.3.23: LONDON: 24.11.1400-10.4.1401

Die gemischten Schiffsladungen in der Akte E122/72/4 (Graphik 18, Sp. 21; Anhang 3.21; 4.21) teilen sich in £131 an niederländischen Waren und £583 an östlichen Erzeugnissen. Wie schon erwähnt, kann sich die Freigabe der Ostseeschifffahrt am 27.3.1401 nicht auf die zeitliche Gestaltung des hansischen Londonhandels ausgewirkt haben: Schiffe, die erst am 27.3.1401 den Danziger Hafen verlassen durften (Tabelle 34), konnten nicht bis zum 10.4.1401 in der Hauptstadt eintreffen. Die Analyse zeigt, daß die Messebedingtheit der hansischen Einfuhren sehr gering war, daß sich aber die messe- und ostseeorientierten Ausfuhren die Waage hielten. Der recht hohe Anteil der gemischten Schiffsladungen weist auf einen kontinentalen Umschlagplatz von erheblicher Bedeutung hin.

IV.3.24: LONDON: 29.9.1390-29.9.1391

Die Akte E122/71/16 soll als letzte analysiert werden.¹²² Bevor man damit beginnt, sind einige Bemerkungen vorausszuschicken. Die Frankfurter Herbstmesse dauerte zu dieser Zeit nur drei Wochen (15.8.-8.9.) und wurde erst i.J. 1394 auf vier Wochen ausgedehnt. Die Frankfurter Fastenmesse war schon i.J. 1384 um eine Woche auf insgesamt drei Wochen verlängert worden.¹²³ Ob es in diesem Jahre schon eine Bavomesse in Antwerpen gab, ist nicht sicher, denn sie ist zum ersten Mal i.J. 1404 nachzuweisen.¹²⁴ Schließlich konnte die hansische Schifffahrtsgesetzgebung keinen Einfluß auf die zeitliche Gestal-

¹²² Wegen der Problematik der Datierung der Schiffsbewegungen kommt die Tunnage- und Poundage-Abrechnung über die Zeit zwischen dem 1.3. und dem 30.11.1390 für eine Analyse der Messeorientierung hansischer Warenbewegungen nicht in Betracht (Anhang 2). Die anderen Londoner Zollabrechnungen aus der Zeit vor 1400 (PRO, E122/216/13: 11.4.-2.5.7 Richard II. (1384); E122/72/8: 1.7.-29.9.7 Richard II. (1384); E122/71/17: 6.7.-8.8.15 Richard II. (1392)) decken eine viel zu kurze Zeit ab, um Aussagen über die Messebedingtheit hansischer Warenbewegungen zu ermöglichen.

¹²³ DIETZ, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. 1, S. 37.

¹²⁴ LESNIKOW, Handelsbücher, S. XXX.

tung des hansischen Londonhandels i.J. 14 Richard II. (1390/1) ausüben, weil die ersten Verordnungen i.J. 1392 erlassen wurden. Aus der Analyse (Graphik 18, Sp. 22; Anhang 3.22; 4.22) geht sowohl die schwache Messeorientierung des hansischen Handels als auch die Dominanz des Ostseehandels klar hervor. Die gemischten Schiffsloadungen weisen auf den Umschlag hansischer Ostwaren auf dem Kontinent hin und teilen sich in £464 an niederländischen Erzeugnissen und £727 an östlichen Handelswaren auf.

Die Londoner Zollabrechnung aus diesem Jahr bietet eine Chance, die zeitliche Gestaltung des hansischen Londonhandels in einer Zeit zu erörtern, in der allein Schiffer und Befrachter das Auslaufdatum eines Schiffes bestimmten. I.J. 1390/1 gab es noch keine Verordnungen zur Lenkung der Schifffahrt, und die zentripetalen Kräfte der großen Messen waren verhältnismäßig schwach. Spielte die Angst vor Schiffbruch im Winter eine Rolle bei den Debatten zwischen Befrachtern, die ihre Waren noch vor den Konkurrenten auf ferne Märkte bringen wollten, und Schiffern, die die Sicherheit der Überfahrt erwägen mußten? Ich gehe davon aus, daß in den Monate November bis April die größten Gefahren auf die Schifffahrt lauerten. Summiert man die Werte der Waren, die hansische Londonfahrer als Importe zwischen Dezember und April und als Exporte zwischen November und März bei den Zöllnern angemeldet haben, so kommt man zu dem Schluß, daß sich die Kaufleute gegenüber den Schiffern durchgesetzt haben: Zwischen Dezember und April wurden 38,28% aller hansischen Einfuhren und zwischen November und März 26,49% aller hansischen Ausfuhren verzollt.

IV.3.25: LONDON: ZUSAMMENFASSUNG

Die Analyse der sich für eine Periodizitätsanalyse eignenden Londoner Zollakten zeigt drei Phasen des hansischen Handels. In der ersten Phase (bis 1400) stellt das bekannte Muster des hansischen Handels – Tausch von Rohwaren aus dem Osten gegen Fertigwaren aus dem Westen – ein durchaus adäquates Modell für den hansischen Londonhandel dar. Der hansische Handel war von beträchtlichem Umfang und die Handelsbilanz positiv. In dieser Zeit wäre zu erwarten, daß der Rhythmus des hansischen Londonhandels weitgehend von der Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte bestimmt war. Dies läßt sich jedoch anhand der überlieferten Zollakten nicht belegen, weil sämtliche Zollabrechnungen, die sich für eine Periodizitätsanalyse eignen, aus der Zeit vor der Verabschiedung der ersten Segelations- und Konvoiverordnungen (1392 bzw. 1394) stammen.

Die zweite Phase (1400-1421) ist eine Übergangszeit. Der hansische Londonhandel schrumpfte, doch ist ein Neubeginn zu erkennen. An die Seite des herkömmlichen Ost-West-Handels trat nun ein hansischer Nord-Süd-Handel, der sich sowohl im Hinblick auf die Einfuhren als auch hinsichtlich der Orientierung der Produktenströme erkennbar vom Ost-West-Handel abhob. Das Importwarensortiment dieser hansischen Nord-Süd-Händler bestand weitgehend aus Fertigwaren und Industrieprodukten (Waid, Krapp, Alaun usw.), die entweder aus Oberdeutschland, dem Niederrheingebiet oder den Niederlanden stammten oder von den hansischen Englandfahrern nur in den Niederlanden zu erwerben waren (z.B. Mittelmeerwaren). Der hansische Nord-Süd-Handel orientierte sich überwiegend an den kontinentalen Messen (Frankfurt, Bergen op Zoom, Brügge, Antwerpen, evtl. auch Köln und Deventer). Während dieser zweiten Phase hielten sich die östlichen und die 'niederländischen' Produkte im hansischen Importwarensortiment die Waage, und messe- und ostseeorientierte Güterbewegungen hatten etwa die gleiche Bedeutung. Die hansische Handelsbilanz war ausgeglichen. Am Ende dieser Übergangsphase (1420/1) ist jedoch eine starke Expansion der hansischen Exporte auf die kontinentalen Messen zu erkennen, womit die hansische Londonhandelsbilanz ins Negative umschlug. Hinsichtlich der Periodizität kann man den starken Einfluß der zentripetalen Kräfte der kontinentalen Messen auf den Rhythmus des hansischen Nord-Süd-Handels klar erkennen. Dagegen läßt sich kein Einfluß der hansischen Schifffahrtsgesetzgebung auf die zeitliche Gestaltung des hansischen Ost-West-Handels nachweisen.

In der dritten Phase (1426-1474) überwog dann der Nord-Süd-Handel. Bei den hansischen Importgütern dominierten die aus Oberdeutschland, dem Rheingebiet, den Niederlanden oder dem Mittelmeerraum stammenden Waren. Dagegen blieben die hansischen Einfuhren von östlichen Erzeugnissen auf dem niedrigen Niveau der Jahrhundertwende. Der hansische Londonhandel orientierte sich ganz überwiegend am kontinentalen Messegeschehen: Man findet ganz selten eine Zollakte, in der die hansischen Warenbewegungen zu weniger als 80% bis 90% messeorientiert waren. Die einzige Ausnahme stellt das Jahr 17 Heinrich VI. (1438/9) dar, als der holländisch-wendische Krieg den Hansen den Zugang zu den burgundischen Hoheitsgebieten verwehrte. Da der hansische Ost-West-Handel in der dritten Phase auf einem niedrigen Niveau blieb, kann man die Expansion der hansischen Exporte über London (ab 1420/1) sowie der hansischen Einfuhren nach London (ab 1437/8) nur durch eine Intensivierung

der wirtschaftlichen Beziehungen zu den großen kontinentalen Messen erklären, die eine viel größere Aufnahmekapazität hatten als der hansische Osten. Während dieser dritten Phase blieb die hansische Handelsbilanz mit der Hauptstadt chronisch negativ. Die zeitliche Gestaltung des hansischen Londonhandels war maßgeblich von der Abfolge der großen kontinentalen Messen bestimmt.

IV.3.26: ZUSAMMENSETZUNG DER HANSISCHEN LONDONFAHRERSCHAFT

Versuchen wir nun, diese Resultate zu präzisieren. Tabelle 38¹²⁵ zeigt die Aufteilung der hansischen Ein- und Ausfuhren nach London unter den Kaufleuten der verschiedenen Hansestädte. Die drei Phasen, die anhand der Wandlungen im hansischen Importwarensortiment (Tabelle 37) zu erkennen waren, werden nicht nur in der Orientierung des hansischen Londonhandels, sondern auch in der Zusammensetzung der hansischen Londonfahrerschaft deutlich. Bis 1400 kamen die Kölner selten über 30% der hansischen Ein- bzw. Ausfuhren. Während der letzten Jahre des 14. Jahrhunderts waren die Gesamtwerte des Kölner und des osthansischen Londonhandels in etwa gleich. Hierbei muß man allerdings bedenken, daß die Dunkelziffer recht hoch ist (in der Regel 40%) und daß es mit Hilfe der Kölner Neubürgerlisten leichter ist, einen Kölner – selbst im 14. Jahrhundert – zu identifizieren als einen Danziger oder einen Lübecker. Nichtkölner sind also in Tabelle 38 unterrepräsentiert.

Während der zweiten Phase (1400-1421) sprang der Kölner Anteil auf 30% bis 50%, wobei die Dortmunder gänzlich aus dem Bild verschwanden und die Beteiligung der Osthansen stark zurückging. Die Vorherrschaft der Kölner festigte sich spätestens i.J. 8 Heinrich V. (1420/1), als sie zum ersten Mal über 50% aller hansischen Ein- und Ausfuhren über London in der Hand hatten. Es ist zu unterstreichen, daß die beachtliche Steigerung der hansischen Ausfuhren in diesem Jahr weitgehend auf eine Hausse der Kölner Ausfuhren zurückging. Bis auf die Dinanter und die Dortmunder hatten alle Gruppen i.J. 1420/1 eine negative Londonhandelsbilanz, doch standen die Kölner

¹²⁵ Angezeigt werden die Gesamtwerte der hansischen Ein- und Ausfuhren (in ganze Pfund sterling) sowie der prozentuale Anteil dieser Warenwerte am gesamten hansischen Im- bzw. Exporthandel während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben und Prozentsätze ist das, was sich in der überlieferten Akte noch entziffern läßt, nicht jedoch die *summa recepta* aus den Enrolled Customs Accounts (PRO, E356). Regierungsjahre werden verkürzt angegeben (z.B. 14R2 = 14 Richard II.). Dortmunder Warenbewegungen werden durch ein Sternchen, Einfuhren durch Fettdruck kenntlich gemacht.

viel tiefer in der Kreide als die anderen: In diesem Jahre überstiegen die Kölner Ausfuhren über London ihre Einfuhren um £3298. Dagegen betrug die negative Handelsbilanz der Danziger, Preußen, Livländer und Lübecker zusammen lediglich £327. Schließlich kam während dieser Phase zum ersten Mal ein signifikanter Dinanter Londonhandel auf.

Während der dritten Phase (1422-1474) verstärkten sich diese Tendenzen. Die Dortmunder traten nicht wieder auf, und die Osthansen wurden nahezu bedeutungslos. Dafür stieg der Anteil der Dinanter, die schon in der zweiten Phase einen kräftigen Londonhandel entwickelt hatten. Sie spezialisierten sich auf Importe und führten vergleichsweise wenig aus. Der Grund hierfür liegt wohl darin, daß die großen Dinanter Londonfahrer wie Jehan Salmer, Lambert Joses und die Mitglieder der Abruby-Familie in erster Linie Metallwarenhändler waren, die *baterie* importierten. Trotz der bedeutenden Londoner Zinngefäßhändlerzunft (Pewterers) hatte die Stadt offenbar nicht allzuviel anzubieten, was die Dinanter interessierte. Salmer und Joses führten zwar bedeutende Mengen von Zinngefäßen (*vasi stanni*) und etwas Tuch aus, doch stand der Wert dieser Exporte in keinem Verhältnis zum Gesamtwert ihrer Einfuhren.

Von 1422 bis 1474 dominierten die Kölner unter den hansischen Londonfahrern. Ihr Anteil am hansischen Londonhandel lag in der Regel zwischen 42% und 85%, und die englische Hauptstadt war im 15. Jahrhundert eine Kölner Hochburg. Die Messeorientierung des hansischen Londonhandels war also in Wirklichkeit eine Messeorientierung des Kölner Londonhandels, allerdings mit gelegentlich bedeutsamen Beiträgen der Dinanter und Nimwegener.

Tabelle 38: Zusammensetzung der hansischen Londonfahrerschaft

Angezeigt werden die Gesamtwerte der Ein- und Ausfuhren (in ganze Pfund sterling) sowie der prozentuale Anteil dieser Warenwerte am gesamten Im- bzw. Exporthandel der Hansekaufleute während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben über die hansischen Ein- und Ausfuhren ist das, was sich noch in der überlieferten Zollakte entziffern läßt, nicht jedoch die *summa recepta* aus den Enrolled Customs Accounts (E356). Regierungsjahre werden verkürzt angegebenen (z.B. 14R2 = 14 Richard II.). Dortmunder Warenbewegung werden durch ein Sternchen, Einfuhren durch Fettdruck kenntlich gemacht.

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/216/13	45,74%	74	-	-	-	-	111	286	1
11.4.-2.5.7R2		8,51%	-	-	-	-	12,71%	32,93%	0,04%
E122/71/8	39,81%	1054	*421	-	-	134	707	76	183
1.7.7R2-M		24,63%	9,84%	-	-	3,14%	16,53%	1,78%	4,27%
E122/71/8	41,03%	508	*103	-	-	20	15	-	34
1.7.7R2-M		44,09%	8,91%	-	-	1,71%	1,27%	-	2,99%
E122/71/13	44,24%	2693	*645	-	-	-	1097	136	117
E122/159/13		32,04%	7,67%	-	-	-	13,05%	1,61%	1,39%
1.3.13R2-30.11.14R2									
E122/71/13	42,57%	744	*32	-	-	-	901	79	41
E122/159/13		23,78%	1,03%	-	-	-	28,78%	2,53%	1,31%
1.3.13R2-30.11.14R2									
E122/71/16	37,8%	3262	*808	-	-	332	1452	234	550
M 14R2-M		30,57%	7,57%	-	-	3,11%	13,61%	2,19%	5,15%
E122/71/16	42,97%	1001	*30	-	-	5	757	37	44
M 14R2-M		30,47%	0,9%	-	-	0,16%	23,03%	1,13%	1,34%
E122/71/17	27,28%	567	*719	-	-	-	54	-	76
6.7.-8.8.15R2		29,13%	36,94%	-	-	-	2,75%	-	3,9%
E122/71/17	45,32%	287	*97	-	-	-	514	-	-
6.7.-8.8.15R2		17,46%	5,92%	-	-	-	31,30%	-	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/72/4	21,02%	633	*22	-	-	127	1027	50	94
24.11.-10.4.2H4		25,64%	0,89%	-	-	5,01%	41,61%	2,02%	3,81%
E122/72/4	33,88%	271	*128	-	-	-	868	98	81
24.11.-10.4.2H4		12,41%	5,84%	-	-	-	39,71%	4,48%	3,69%
E122/76/32	35,47%	1603	-	-	-	895	293	39	-
23.3.11H4-M		36,55%	-	-	-	20,41%	6,69%	0,88%	-
E122/76/32	52,2%	1144	-	-	-	95	165	160	-
23.3.11H4-M		34,95%	-	-	-	2,92%	5,04%	4,89%	-
E122/72/17	27,06%	2026	*41	-	-	170	53	51	-
M 8H5-M		63,13%	1,29%	-	-	5,3%	1,64%	1,58%	-
E122/72/17	41,57%	5324	*2	-	-	133	317	114	-
M 8H5-M		52,82%	0,02%	-	-	1,32%	3,14%	1,13%	-
E122/161/1	24,38%	4739	-	-	-	222	27	-	-
31.10.1H6-M		71,84%	-	-	-	3,37%	0,41%	-	-
E122/76/17	6,25%	278	-	-	-	85	11	-	-
E122/161/4		69,84%	-	-	-	21,23%	2,68%	-	-
M 5H6-19.2.									
E122/76/17	24,93%	429	-	-	-	1	327	-	-
E122/161/4		42,62%	-	-	-	0,03%	32,42%	-	-
M 5H6-19.2.									
E122/74/11	11,15%	921	-	3	-	701	282	-	-
M 7H6-M		42,9%	-	0,06%	-	32,65%	13,14%	-	-
E122/74/11	13,33%	1830	-	-	-	60	199	32	-
M 7H6-M		74,76%	-	-	-	2,45%	8,14%	1,32%	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/161/11	7,1%	4615	-	18	-	3	385	-	-
M 8H6-M		85,4%	-	0,33%	-	0,06%	7,11%	-	-
E122/77/1	24,04%	978	-	9	-	274	43	15	1
M 10H6-10.3.		56,32%	-	0,52%	-	15,75%	2,48%	0,85%	0,04%
E122/77/1	9,39%	1151	-	-	-	21	75	21	-
M 10H6-10.3.		82,25%	-	-	-	1,52%	5,34%	1,5%	-
E122/172/18	15,87%	1199	-	-	-	766	9	4	2
E122/73/6 & 5		50,97%	-	-	-	32,54%	0,38%	0,16%	0,08%
M 11H6-16.8.									
E122/203/1	21,51%	3512	-	-	-	101	129	2	21
M 11H6-M		73,23%	-	-	-	2,1%	2,68%	0,05%	0,43%
E122/76/34	25,37%	529	-	-	-	375	5	22	-
M 14H6-M		42,43%	-	-	-	30,05%	0,41%	1,74%	-
E122/76/34	10,89%	2781	-	-	-	82	115	20	-
M 14H6-M		82,67%	-	-	-	2,43%	3,4%	0,61%	-
E122/77/3	21,28%	2347	-	162	-	530	305	58	-
M 16H6-M		54,23%	-	3,73%	-	12,38%	7,04%	1,34%	-
E122/77/3	14,54%	7609	-	495	-	509	1058	198	-
M 16H6-M		65,87%	-	4,29%	-	4,41%	9,17%	1,72%	-
E122/73/10	20,48%	3100	-	218	-	281	768	71	1
M 17H6-M		55,55%	-	3,91%	-	5,04%	13,75%	1,27%	0,005%
E122/73/12	16,34%	6347	-	656	-	283	1720	95	-
M 17H6-M		58,35%	-	6,03%	-	2,6%	15,80%	0,88%	-
E122/76/38	10,36%	1250	-	-	-	813	17	-	-
10.5.18H6-M		54,48%	-	-	-	34,43%	0,73%	-	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/203/2	30,47%	6930	-	59	-	277	160	-	37
M 18H6-M		64,56%	-	0,55%	-	2,58%	1,5%	-	0,34%
E122/73/20	9,22%	8871	-	-	-	1048	1011	-	-
26.1.24H6-M		73,68%	-	-	-	8,7%	8,4%	-	-
E122/73/20	20,2%	9026	-	-	-	662	947	28	-
26.1.24H6-M		67,55%	-	-	-	4,95%	7,09%	0,21%	-
E122/76/42	39,39%	463	-	-	-	-	454	150	2
2.9.-20.10.37H6		26,25%	-	-	-	-	25,75%	8,5%	0,11%
E122/76/42	20,39%	1513	-	-	-	90	-	102	-
2.9.-20.10.37H6		70,63%	-	-	-	4,18%	-	4,8%	-
E122/194/11	11,01%	1494	-	253	17	153	104	122	-
M 1E4-20.5.2E4		62,04%	-	10,51%	0,70%	6,35%	4,32%	5,07%	-
E122/194/11	10,55%	9161	305	769	121	108	11	-	-
M 1E4-20.5.2E4		78,23%	2,61%	6,57%	1,03%	0,92%	0,09%	-	-
E122/165/14	36,66%	2209	134	212	400	1	118	-	-
20.5.-16.10.2E4		45,52%	2,76%	4,37%	8,24%	0,02%	2,43%	-	-
E122/194/12	5,22%	1317	16	363	-	127	6	170	-
16.10.2E4-2.7.3E4		62,45%	0,76%	17,21%	-	6,02%	0,28%	8,06%	-
E122/194/12	5,26%	3723	137	718	132	121	143	-	-
16.10.2E4-2.7.3E4		70,91%	2,61%	13,68%	2,51%	2,31%	2,72%	-	-
E122/194/15	3,81%	988	66	249	-	209	356	225	-
M-27.1.3E4		45,41%	3,03%	11,44%	-	9,61%	16,36%	10,34%	-
E122/194/15	7,76%	3223	106	699	-	223	499	110	-
M-27.1.3E4		61,17%	2,01%	13,27%	-	4,23%	9,47%	2,09%	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
StA Köln	4,99%	5097	318	682	-	22	499	220	179
Hanse III.K.75, Bl. 2-8 M 7E4-17.4.8E4	69,02%	4,31%	9,23%	-	0,30%	6,75%	2,98%	2,42%	
E122/73/33	-	463	-	-	-	-	-	-	-
9.-19.2.9E4	-	100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/194/19	-	1993	-	-	-	-	-	-	-
M 11E4-4.8.12E4	-	100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/194/19	-	5254	-	-	-	-	-	-	-
M 11E4-4.8.12E4	-	100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/73/34	-	4347	-	-	-	-	-	-	-
E122/194/20	-	100%	-	-	-	-	-	-	-
4.8.12E4-M13E4	-		-	-	-	-	-	-	-
E122/73/34	-	6069	-	-	-	-	-	-	-
E122/194/20	-	100%	-	-	-	-	-	-	-
4.8.12E4-M13E4	-		-	-	-	-	-	-	-
E122/161/31	-	3465	-	-	-	-	-	-	-
M13E4-26.5.14E4	-	100%	-	-	-	-	-	-	-

Was ist die allgemeine Signifikanz dieser Ergebnisse? Am Anfang dieser Arbeit habe ich eine bislang unbekannte parlamentarische Petition zitiert, in der die englischen Bittsteller recht tendenziös feststellten, daß die Krone die hansischen Englandfahrer großzügig privilegiert hatte, *for the bryngyng in into this lande of suche merchaundise as were of the growing, making and comyng of and fro the parties of Pruce and Hance*. Die Verfasser der Petition und der Autor der 'Libelle of Englyshe Polycye' waren sich also darin einig, daß den Hansen der Ost-West-Handel durchaus erlaubt sei und daß sie die englische Nation durch die Lieferung von östlichen Erzeugnissen bereicherten. Doch sahen sich die Verfasser der Bittschrift gerade in diesem Zusammenhang zu scharfem Protest veranlaßt, *da now the grete substauce of the merchaundise brought in to this Realme by thayme is of the grouyng and making of diverse parties and countreez, which ben no member of the Hance, that is to sey Holland, Selland, Braband, Fflaundres, Hennawde and the Bay and othe cuntreez adioyng*.¹²⁶ Somit galt die Beschwerde ausgerechnet dem Übergang vom Ost-West- zum Nord-Süd-Handel, zu dem es während der zweiten und dritten Phase des hansischen Londonhandels kam. Vergewenwärtigt man sich, daß die hansischen Londonfahrer um die Mitte des 15. Jahrhunderts ernstzunehmende Konkurrenten der Londoner geworden waren, so wird klar, daß sich die englischen Bittsteller mit Recht darum sorgten, vom kontinentalen Marktgeschehen ausgeschlossen zu werden.

Im folgenden wende ich mich der Periodizitätsanalyse der überlieferten Zollakten aus den Bezirken Sandwich, Ipswich, Yarmouth, Lynn, Boston und Hull zu. Der hansische Handel mit Newcastle, Chichester, Melcombe-Poole, Southampton, Exeter-Dartmouth, Plymouth-Fowey, Bridgwater und Bristol war so unbedeutend, daß eine Periodizitätsanalyse zu keinen brauchbaren Resultaten führen würde. Selbst in den Abrechnungen aus den östlichen Zollbezirken eignet sich nicht jedes Dokument, entweder weil die Abrechnungsperiode zu kurz oder der hansische Warenverkehr zu gering war.

IV.4: DIE LONDONER AUßENHÄFEN: SANDWICH UND IPSWICH

An der Grenze des alten Londoner Zollbezirks bei Gravesend bzw. Tilbury mißt die Themse heutzutage lediglich 600 Meter von Sandbank zu Sandbank. Im Mittelalter war der Fluß zwar breiter, dafür aber seichter und ließ verhältnismäßig wenig Platz für Schiffe, die vor dem

¹²⁶ PRO, C49/52/8/2.

vorherrschenden Westwind beim Einlaufen in den Londoner Hafen kreuzen mußten.¹ Zu der Gefahr des Strandens gesellte sich die Bedrohung durch Piraten, z.B. aus Queenborough oder von der Insel Sheppey. Daher zogen es viele Schiffer vor, einen leichter zugänglichen Hafen anzulaufen, von wo aus das Frachtgut entweder auf dem Landweg oder mit kleineren Booten (*batelli*, 'lighter') nach London gebracht wurde. Die Italiener bevorzugten Southampton, wo die Isle of Wight einen natürlichen Schutz bildet und von wo aus ein Straßennetz den Warentransport von und nach London sowie den Tuchzentren der West Country ermöglichte. Die Hansen bevorzugten Dover (Zollbezirk Sandwich) und Colchester (Zollbezirk Ipswich). Das wirtschaftliche Verhältnis zwischen den Hansekaufleuten und den Städten Ipswich, Colchester und Sandwich entwickelte sich unterschiedlich, wie wir im folgenden sehen werden.

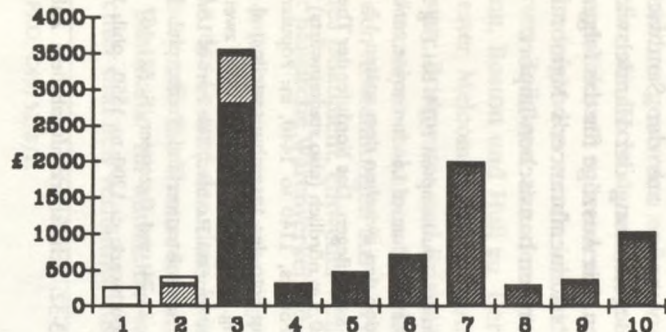
IV.4.1: SANDWICH

Analysefähige Zollabrechnungen aus Sandwich gibt es für die Jahre 1430/1 (Graphik 19, Sp. 1), 1431/2 (2), 1439/40 (3), 1462 (4), 1463/4 (5), 1464/5 (6), 1467/8 (7), 1468/9 (8), 1469/70 (9) und 1473/4 (10).² Erschwert wird eine Untersuchung des hansischen Handels i.J. 1430/1 durch die Gewohnheit des Exchequer-Schreibers, bei der Abschrift der die Hansen betreffenden Auszüge aus der Sandwicher Zollabrechnung statt einer näheren Bezeichnung der Handelswaren lediglich *pro mercandis* zu vermerken. Die Auszüge für das folgende Jahr (1431/2) in der Lord Treasurer's Remembrancer's Memoranda Roll enthalten nur Aufzeichnungen über den hansischen Import.

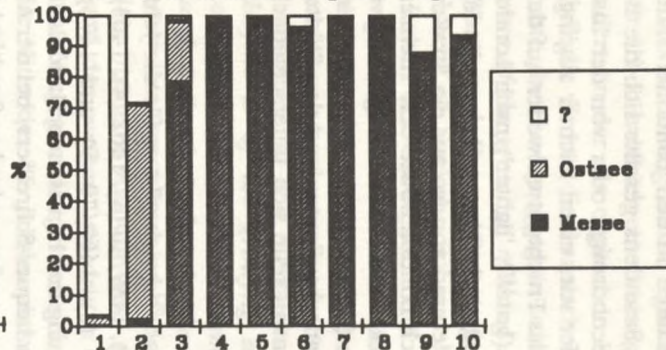
¹ Ordinance Survey, Sheet 178: The Thames Estuary, Southampton 1974. Bei Trig Lane südlich von St. Paul's konnten Archäologen vom Museum of London sowie vom Department of Urban Archaeology der Stadt London den zwischen dem späten 13. und dem 15. Jahrhundert stufenweise ausgebauten Kai freilegen. Das Nordufer der Themse lag in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts 20,5 m nördlich (also stadteinwärts) vom heutigen Ufer. Dazu s. Alan VINCE, London Potters, 1140 to 1440, in: Popular Archaeology 4/1, 1982, S. 19-23, bes. S. 20 für ein Foto der Ausgrabungsstelle und eine schematische Darstellung der Bodengewinnung. Präzisere Information sind zwei unveröffentlichten Doktorarbeiten zu entnehmen: Vanessa HARDING, The Port of London in the Fourteenth Century: Its Topography, Administration and Trade, phil. Diss. masch., St. Andrews University 1983, S. 12-5, 22-74 und Gazetteer, S. 321-567 und Martha CARLIN, The Urban Development of Southwark, c. 1200 to 1550, phil. Diss. masch., Toronto University 1983.

² Einzelergebnisse der Analyse: Anhang 3.23-32. Schiffsherkunftstabellen: Anhang 4.23-32.

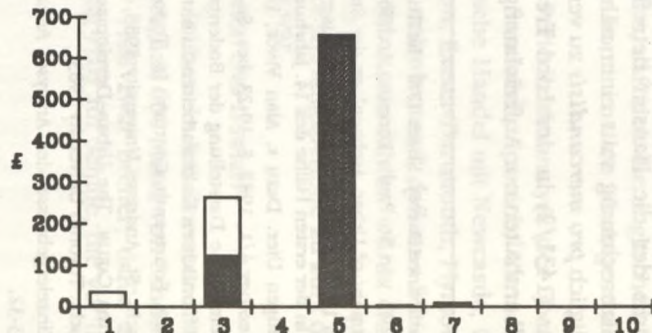
Graphik 19: Sandwich: Orientierung der Importe



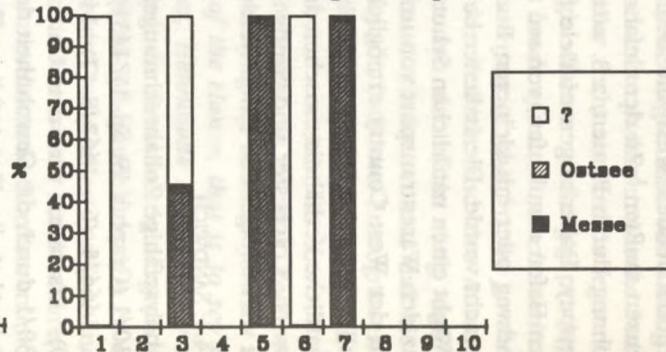
Sandwich: Orientierung der Importe



Graphik 19: Sandwich: Orientierung der Exporte



Sandwich: Orientierung der Exporte



Sandwich fungierte für die Hansen lediglich als verkehrstechnisch günstiger Hafen, wo Frachtgüter bequem gelöscht und nach London transportiert werden konnten. Ein zweites Charakteristikum des hansischen Handels springt bei der Betrachtung der Tabellen im Anhang 4 ins Auge. Hansische Einfuhren wurden hier in hohem Maße in englischen Schiffen aus Dover oder Calais verfrachtet.³ Weil die Zollakten in der Regel zwischen in Dover und in Sandwich verzollten Waren differenzieren, kann man leicht feststellen, daß hansische Handelsgüter meistens in Dover gelöscht wurden. Im übrigen soll darauf hingewiesen werden, daß zwischen dem hansischen Ostseehandel über Sandwich und den Schiffsverkehrsverordnungen kein Zusammenhang besteht. Die Analyse macht die hochgradige Messebedingtheit des hansischen Handels über Sandwich nach 1439/40 deutlich (Graphik 19; Anhang 3.23-32; 4.23-32). Diese kann sich durchaus mit dem ebenfalls hohen Anteil messeorientierter Warenbewegungen über London in dieser Zeit messen.

Weil der Zollbezirk Sandwich den Hansen als verkehrstechnisch günstiger Außenhafen von London diente, überrascht es nicht, daß die Kölner den hansischen Handel dominierten (Tabelle 39). Ebenso wie London war Sandwich eine Kölner Hochburg.

In Sandwich tritt i.J. 1439/40 ein Phänomen auf, das schon bei der Erörterung der Londoner Zollakten angesprochen wurde (IV.3.21): das Auseinanderklaffen des Anteils östlicher Erzeugnisse am hansischen Importwarensortiment auf der einen und des Anteils ostseeorientierter Warenbewegungen auf der anderen Seite. In jenem Jahr bestanden die hansischen Importe nach Sandwich zu 30,30% aus Ostwaren. Der Anteil des ostseeorientierten Handels lag mit 19,87% der hansischen Importe bedeutend tiefer. Schaut man sich die Zollakte an, so wird deutlich, daß viele dieser östlichen Erzeugnisse auf niederländischen Messen erworben worden waren, denn im Frachtraum der Schiffe, mit denen die Hansen ihre Ostwaren nach Sandwich brachten, befanden sich auch niederländische, rheinländische, oberdeutsche und mediterrane Erzeugnisse. Unter den Befrachtern sind nicht nur Hansekaufleute, sondern auch Italiener und Niederländer zu finden. Schließlich traten in diesem Jahr auch viele Kölner als Ostwarenimporteure auf: Sie verzollten 46% aller hansischen Ostwarenein-

³ Es ist jedoch zu erwähnen, daß sich die hansischen Sandwichfahrer in den Jahren 1467/8 und 1468/9 ohne ersichtlichen Grund der seeländischen Schifffahrt zuwandten: Anhang 4.29-30.

Tabelle 39: Zusammensetzung der hansischen Sandwichfahrerschaft (Nur Akten, die ein hansisches Handelsvolumen von mindestens £100 ausweisen, wurden berücksichtigt)

Angezeigt werden die Gesamtwerte der Ein- und Ausfuhren (in ganze £) sowie ihr prozentualer Anteil am gesamten hansischen Im- bzw. Exporthandel während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben ist das, was sich noch in der überlieferten Zollakte entziffern läßt. Regierungsjahre werden verkürzt angegeben (z.B. 14R2 = 14 Richard II.). Dortmunder Waren werden durch ein Sternchen, Einfuhren durch Fettdruck kenntlich gemacht.

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/126/33	34,66%	178	*67	-	-	-	-	-	-
22.10.-29.9.5H4		47,47%	17,87%	-	-	-	-	-	-
E122/126/12	50,00%	133	-	-	-	-	-	-	-
E122/126/36 & 35		50,00%	-	-	-	-	-	-	-
1.10.-29.9.7H4									
E122/126/37	76,61%	-	-	-	-	-	19	-	39
E122/126/11		-	-	-	-	-	7,66%	-	15,73%
29.9.7H4af-11.3.8H4									
E122/126/37	-	-	-	-	-	-	19	-	-
E122/126/11	-	-	-	-	-	-	100%	-	-
29.9.7H4af-11.3.8H4									
E122/126/38-42	65,75%	-	-	-	-	50	-	-	-
11.3.-29.9.8H4		-	-	-	-	34,25%	-	-	-
E122/127/1	-	147	-	-	-	-	-	-	-
13.4.-29.9.1H5		100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/127/1	-	2	-	-	-	-	-	-	-
13.4.-29.9.1H5		100%	-	-	-	-	-	-	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E356/17 m 19	81,85%	45	-	-	-	-	6	-	-
E368/204 VSM m 20		16,01%	-	-	-	-	2,14%	-	-
29.9.9H6-29.9.10H6									
E356/17 m 19	100%	-	-	-	-	-	-	-	-
E368/204 VSM m 20		-	-	-	-	-	-	-	-
29.9.9H6-29.9.10H6									
E368/205	59,28%	180	-	-	-	-	-	-	-
m 119d & m 121		40,72%	-	-	-	-	-	-	-
14.3.10H6-29.9.11H6									
E368/206 m 174	100%	-	-	-	-	-	-	-	-
29.9.-17.8.11H6		-	-	-	-	-	-	-	-
E122/208/1	19,70%	2839	-	3	-	-	31	-	-
E122/127/18		79,35%	-	0,08%	-	-	0,87%	-	-
29.9.18H6-29.9.19H6									
E122/208/1	12,12%	208	-	-	-	-	24	-	-
E122/127/18		78,79%	-	-	-	-	9,09%	-	-
29.9.18H6-29.9.19H6									
E122/127/26	72,91%	185	-	-	-	-	3	-	-
E122/127/24		26,66%	-	-	-	-	0,43%	-	-
E122/161/26									
1.1.38H6-5.3.1E4									
E122/128/2	12,01%	240	-	-	-	-	-	53	-
29.9.-3.11.2E4		72,07%	-	-	-	-	-	15,92%	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/128/5	-	300	40	60	-	-	-	-	-
1.8.-29.9.3E4		75,00%	10,00%	15,00%	-	-	-	-	-
E122/128/5	6,52%	508	28	81	-	-	-	-	-
1.8.-29.9.3E4		76,97%	4,24%	12,27%	-	-	-	-	-
E122/128/4	-	30	60	-	-	-	-	-	-
29.9.3E4-20.3.4E4		33,33%	66,66%	-	-	-	-	-	-
E122/128/8	17,01%	444	*15/135	-	-	-	-	6	-
8.12.4E4-29.9.5E4		61,41%	20,75%	-	-	-	-	0,83%	-
E122/128/8	100%	-	-	-	-	-	-	-	-
8.12.4E4-29.9.5E4		-	-	-	-	-	-	-	-
E122/128/9	1,20%	1448	*252/116	-	-	-	154	6	-
28.8.-3.2.7E4		72,40%	18,40%	-	-	-	7,70%	0,30%	-
E122/128/10	-	316	-	-	-	-	-	-	-
29.9.8E4-6.9.9E4		100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/128/11	-	394	-	-	-	-	-	-	-
E122/128/12	-	100%	-	-	-	-	-	-	-
8.11.9E4-8.11.49H6		-	-	-	-	-	-	-	-
E122/128/14	-	1041	-	-	-	-	-	-	-
29.9.13E4-17.11.14E4		100%	-	-	-	-	-	-	-

fuhren nach Sandwich. Als Beispiel für den Erwerb östlicher Erzeugnisse durch hansische Messebesucher möchte ich das Schiff des Calaisers John Peweyne anführen, das am 15.12.1439 Sandwich anließ.⁴ An Bord waren Güter von zwei Venezianern, zwei Florentinern, drei Hansen (darunter zwei Kölnern) und einem Engländer. Der Kölner Bertolt Questenbergh und der nicht lokalisierbare Hansekaufmann Tideman Skyngkyng⁵ importierten Pelzwerk im Wert von £28 3s 4d. Questenbergh führte zudem auch 10 Ballen Barchent (£100) und der Kölner Johann Dasse Safran (£6) ein. Die Florentiner Giorgio di Lucca und Forese da Rabatta importierten Safran (£175) und die Venezianer Lorenzo Marconovo und Bertuccio Contarini Baldachine mit Goldspangen und Golddrahtverzierungen (£24 19s 5d). Der Londoner Mercer John Reynkyn führte Tuch aus Hennegau, Kanevas, Göttinger Tuch, Nähseide, holländisches Leintuch, Laken aus Cambrai (Dept. du Nord, Frankreich), Stör und verschiedene Leintuchsorten (£22) ein. Selbst bei flüchtiger Betrachtung drängt sich der Schluß auf, daß diese recht gemischte Ansammlung von Handelsgütern und Befrachtern nur auf einer Messe in den Niederlanden anzutreffen war. Dies wird bestätigt, wenn man einen Blick auf die Fahrtroute des Schiffs wirft. Es verließ den Londoner Hafen am 3.11.1439 mit Wolle, die sicherlich für Calais bestimmt war.⁶ Danach lief es wohl Bergen op Zoom an, wo am 3.12. der Koudemarkt zu Ende ging, und nahm die am 15.12.1439 in Sandwich gelöschten Produkte an Bord. In den sechs Wochen wäre es Peweyne nicht möglich gewesen, nach Italien oder in die Ostsee zu segeln.⁷ Daher können die Ostwaren, die bei der Ankunft in Sandwich

⁴ PRO, E122/127/18 f. 6^{rv}.

⁵ In Lübeck ist ein Ratsherr namens Heinrich Schenking (gest. 1436) nachzuweisen: E.F. FEHLING, Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart = Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck Bd. 7/1, Lübeck 1925, ND Lübeck 1978, Nr. 468, S. 62.

⁶ Auslaufen des Schiffes: PRO, E122/76/39 m 1. Da es in der Petty-Customs-Abrechnung für denselben Zeitraum nicht erscheint, muß die Fracht ausschließlich aus Wolle bestanden haben (E122/203/2 f. 2^{rv}). Weil dieses Schiff am 24.2.1440 für den Königsdienst beschlagnahmt wurde, weiß man, daß es *Trinite de Caleys* hieß und eine Tonnage von 80 Tonnen hatte: PRO, E101/53/39 m 6 und E403/745 m 17 (6.7.1441).

⁷ Über die Segelzeit von Preußen nach London (mindestens 1-2 Monate) s. KUSKE 2.36-7, S. 19f. und KUNZE, Nr. 249, S. 167f. (von Schonen nach Preußen in 12 Tagen). Fahrzeiten italienischer Ruderschiffe: WATSON, Florentine Galley Trade. Der Koudemarkt in Bergen op Zoom war die einzige Messe, die in Frage kommt: Die Antwerpener Bavo-messe war schon am 28.9. zu Ende gegangen, und wegen des wendisch-holländischen Krieges waren wohl die Zufahrten nach Deventer (Martinimesse) blockiert.

im Dezember an Bord waren, nur vom Koudemarkt in Bergen op Zoom stammen. Entweder hatten die beiden Hansen selbst diese Pelze nach Bergen op Zoom gebracht, um sie auf der Messe zu verkaufen, oder sie erstanden sie dort. So oder so ist man berechtigt, die am 15.12.1439 in Sandwich verzollten Pelze, als messebedingte Warenbewegungen einzuordnen. Die östlichen Erzeugnisse, die die Hansen i.J. 1439/40 in Sandwich oder Dover verzollten, stammten in beträchtlichem Maße unmittelbar von den kontinentalen Messen.

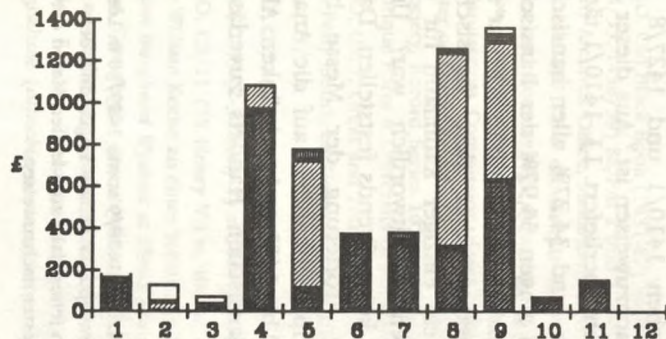
In den 1460er und 1470er Jahren wird das Mißverhältnis zwischen dem Anteil der östlichen Erzeugnisse am hansischen Importwarensortiment und dem Anteil der ostseeorientierten Warenbewegungen noch krasser. Produkte aus dem Ostseeraum machten in der Regel 30% bis 80% der hansischen Einfuhren nach Sandwich aus, was sich erst nach dem Ausbruch des hansischen Kaperkrieges änderte. Der hansische Handel blieb jedoch mit nur einer Ausnahme (1467/8: Graphik 19, Sp. 7: 4,53%) ausschließlich messeorientiert.

IV.4.2: IPSWICH

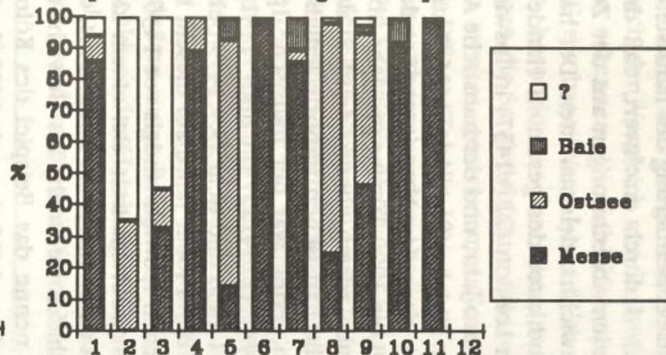
Analysefähige Ipswicher Zollabrechnungen gibt es für die Jahre 1410/1 (Graphik 20, Sp. 1), 1413/4 (2), 1431/2 (3), 1458/9 (4), 1462 (5), 1462/3 (6), 1463 (7), 1465/6 (8), 1466 (9), 1470 (10), 1472 (11) und 1473 (12).⁸ In der ersten Abrechnung (1410/1) ging der Schreiber bei der Auflistung der eingeführten Waren unvermittelt zur Eintragung der Ausfuhren über, ohne dazwischen eine neue Rubrik (etwa: *In navi N.N. exiente*) anzubringen. Daher sind bis auf eine einzige Ausnahme keine Informationen über die Schiffe zu gewinnen, mit denen die hansischen Ipswicherfahrer ihre Waren exportierten. Nicht einmal das Auslaufdatum kann diesen Aufzeichnungen entnommen werden. Bei der Abschrift von Auszügen aus der Zollabrechnung für das Jahr 10 Heinrich VI. sah der Exchequer-Schreiber in der Regel von einer näheren Bezeichnung der hansischen Einfuhrwaren ab und vermerkte stattdessen lediglich *pro mercandisis*. Selbstverständlich verhindern Aufzeichnungen dieser Art jede Differenzierung zwischen Messe- und Ostseeorientierung. Schließlich soll generell darauf hingewiesen werden, daß die Ipswicher Zollabrechnungen, ähnlich wie die Sandwicher, keinen Zusammenhang zwischen der Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte und der zeitlichen Gestaltung des hansischen Ipswichhandels erkennen lassen.

⁸ Einzelergebnisse der Analyse: Anhang 3.33-44. Schiffsherkunftstabellen: Anhang 4.33-44.

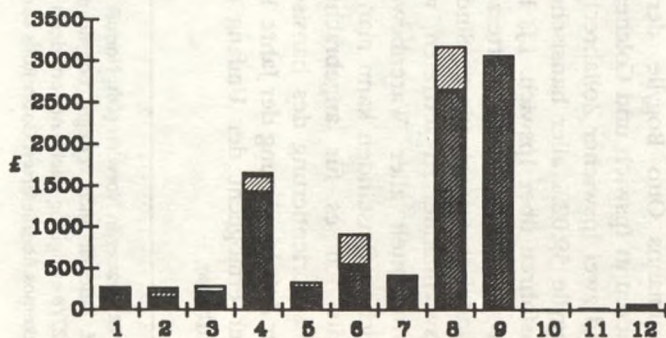
Graphik 20: Ipswich: Orientierung der Importe



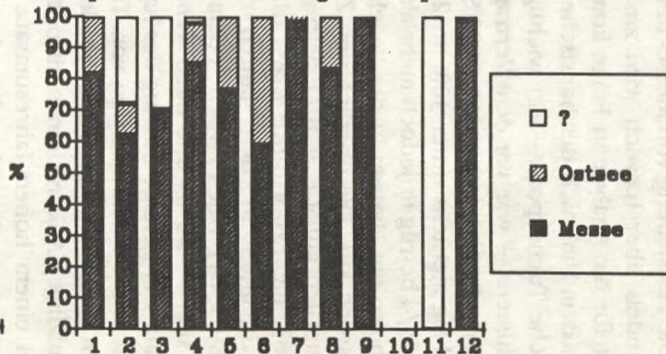
Ipswich: Orientierung der Importe



Graphik 20: Ipswich: Orientierung der Exporte



Ipswich: Orientierung der Exporte



Die Feststellung von Messe- bzw. Ostseeorientierung des hansischen Handels über Ipswich wird zusätzlich dadurch erschwert, daß drei der für die Analyse in Frage kommenden Abrechnungen aus der Zeit vor dem Umbruch des hansischen Ipswichhandels stammen. Der hansische Tuchexport – ein wichtiger Indikator des gesamten Handelsvolumens – war vor dem Vertrag von London (22.3.1437) in Ipswich gering. Er überstieg selten 1000 Stück pro Jahr, und der hansische Anteil lag meistens unter 30%. In 25 der 38 Jahre zwischen 1436/7 und 1473/4 betrug er jedoch mehr als 50%. Nach dem Vertrag von London führten die Hansen in der Regel 2000 bis 3000 Tücher pro Jahr über Ipswich aus. Die überlieferten Zollakten zeigen ebenso deutlich den Umbruch auf. I.J. 1410/1 betrug die hansischen Importe lediglich £183, die Exporte nur £284. Ähnlich gering war der hansische Ipswichhandel in den Jahren 1413/4 (£134/£274) und 1431/2 (£80/£301). Doch zwischen dem 29.11.1458 und dem 29.9.1459 belief er sich auf £2769 und blieb während der 1460er Jahre auf diesem Niveau. Der geringe Umfang des hansischen Ipswichhandels vor 1436/7 macht die Identifizierung von Trends problematisch. Bei einem kleinen Handelsvolumen fällt die Aktivität eines einzelnen Kaufmanns, die (zufällige) Ankunft eines einzigen Schiffes viel mehr ins Gewicht als bei einem hohen Jahresumsatz. Ich nenne das Beispiel des Kölner Kaufmanns Otto Bogylle, der zwischen 1410/1 und 1427/8 des öfteren in Ipswich und Colchester nachzuweisen ist.⁹ Aus dieser Zeit sind zwei Ipswicher Zollabrechnungen überliefert. I.J. 1410/1 tätigte Bogylle 59,02% aller hansischen Ein- und 34,27% aller hansischen Ausfuhren über Ipswich. I.J. 1413/4 gingen 55,97% der hansischen Im- und 16,24% der Exporte auf sein Konto. Grundsätzlich war sein Handel messeorientiert. Sind Aussagen über den 'hansischen' Ipswichhandel zu vertreten, wenn ein einziger Kaufmann für den Löwenanteil aller Warenbewegungen verantwortlich war? Unter solchen Umständen kann man wohl keine Trends feststellen. Daher halte ich es für angebracht, die Erörterung der Messe bzw. Ostseeorientierung des hansischen Ipswichhandels auf die Analyse der Zollabrechnung der Jahre 1458/9 bis 1473 zu beschränken: Allein hier ermöglicht der Umfang des hansischen Handels zuverlässige Schlüsse.

⁹ 1425 trat er in Norwich (Gft. Norfolk) und 1426/7, 1428/9 sowie 1429/30 in London auf. Offensichtlich verlegte Bogylle den Schwerpunkt seines Englandhandels nach 1427/8 endgültig nach London, denn er ist in jenem Jahr zum letzten Mal in den fast lückenlos überlieferten Court Rolls von Colchester nachzuweisen.

Es lassen sich einige Charakteristika des hansischen Ipswichhandels durch den Vergleich mit Sandwich, dem anderen Londoner Außenhafen, erkennen. Die Schiffsherkunftstabellen (Anhang 4.33-44) zeigen, daß die hansischen Ipswichfahrer niederländische Schiffe bevorzugten, besonders in den Jahren intensiverer Messeorientierung, wohingegen die Sandwichfahrer überwiegend englische Fahrzeuge wählten. Ein zweites, gemeinsames Kennzeichen ist die überragende Stellung der Kölner (Tabelle 40).

Im vorhergehenden Abschnitt wurde festgestellt, daß das wirtschaftliche Verhältnis der Hansekaufleute zum Sandwicher Hinterland ganz anders war als zu den Grafschaften Essex und Suffolk, die den Zollbezirk Ipswich bildeten. Weder die Archivalien der Stadt Sandwich noch die Dokumente der Cinque Ports¹⁰ enthalten auch nur den geringsten Hinweis auf eine Verflechtung der hansischen Wirtschaft mit der von Kent. Ganz anders war die Lage im Zollbezirk Ipswich, und speziell in der Stadt Colchester. Die Great and Petty Court Rolls von Ipswich¹¹ enthalten einige Belege über Schuldgeschäfte von Otto Bogylle,¹² über Tuchkäufe des Hamburgers Heinrich von Coleyne¹³ und über den Abschluß eines Frachtvertrags zwischen einem Ipswicher Kaufmann und zwei preußischen Schiffen.¹⁴ Im großen und ganzen aber fungierte

¹⁰ KAO, Old Black Book (1431-87) Sa/AC 1; Plea Roll (1456) Sa/JB 1; Treasurer's Rolls (1454/55, 1458/59) Sa/Fat 2 und 3. Dazu vgl. Felix HULL, Bearb., A Guide to the Kent County Archives Office, Maidstone 1958 und ders., Hg., First Supplement: 1957-1968, Maidstone 1971. Für die Cinque Ports (Sandwich, Dover, Hastings, Rye, Hythe, Winchelsea und Romney) vgl. ders., Hg., A Calendar of the White and Black Books of the Cinque Ports, 1432-1955 = Kent Archaeological Society, Record Series 19 und Historical Manuscripts Commission, Joint Publication 5, London 1966; K.M.E. MURRAY, Hg., Register of Daniel Rough, Common Clerk of Romney, 1352-1380 = Kent Archaeological Society, Record Series 16, London 1945; und dies., The Constitutional History of the Cinque Ports = University of Manchester, Historical Series 68, Manchester 1935.

¹¹ SRO, C5/7, Great and Petty Court, t.r. Richard II; C5/8, Petty Court, t.r. Henry IV; C5/9, Petty Court, t.r. Henry V. Vgl. auch die Miscellaneous Rolls (C5/10) und Enrollments (C5/11).

¹² SRO, C5/9 (1 Henry V) m 3-3d.

¹³ SRO, C5/9 (2-3 Henry V) m 17d; (3-4 Henry V) m 1d und m 10.

¹⁴ SRO, C5/11 (35 Henry VI) m 10; am 10.2.1457 bekannte sich der englische Kaufmann William Keche zu einer Schuld von £100, zahlbar *pro frettacione cuiusdem navis ipsorum Burghard Wydoot et Hans Pruse cum sale solvendis eisdem Burghardo Wydoot et Hans Pruce, executoribus suis aut suo certo attornato infra 15 dies, postquam dicta navis favente Deo adducta fuerit in portum de Orwelle sine dilacione ulteriori*. Für den Fall der Zahlungsverweigerung erklärte sich Keche im voraus mit der Beschlagnahme (*attachiammentum*) seiner Liegenschaften und Güter in Ipswich einver-

die Stadt Ipswich als verkehrstechnisch günstiger Anlaufplatz für Hansekaufleute, die ihre Produkte von dort aus bequem nach London transportieren konnten.¹⁵ In Colchester (Gft. Essex) hatte sich hingegen im Laufe der Zeit die hansische, und speziell die Kölner Kaufmannschaft stark verwurzelt. Aus den Ipswicher Zollabrechnungen geht hervor, daß das Gros des hansischen Warenverkehrs über Colchester abgewickelt wurde.¹⁶ Die Court Rolls,¹⁷ in denen die Verhandlungen vor den Colchesterer Stadtgerichten protokolliert wurden, bieten eine willkommene Ergänzung zu den Ipswicher Zollabrechnungen. Vor 1403/4 sind keine Hansekaufleute vor den städtischen Gerichten von Colchester aufgetreten. Zwischen 1403/4 und 1460/1 jedoch waren Hansekaufleute 123 mal in Rechtsstreitigkeiten verwickelt, 62 mal als Kläger und 61 mal als Beklagte. Von 66 hansischen Klägern stammten 56 aus Köln (84,85%), zwei aus Danzig (3,03%) und einer aus Hamburg (1,52%). Sieben (10,61%) waren nicht zu lokalisieren. Von den 62 hansischen Angeklagten waren 39 Kölner (63,23%). Drei waren Hamburger (4,84%), und jeweils einer kam aus Danzig und Lübeck (1,61%); aber 24 (38,71%) waren nicht zu lokalisieren.

Die Analyse dieser Prozesse ist wichtig, weil der spätmittelalterliche Handel durch die Bildung von Kreditketten vom Hersteller über verschiedene Mittelsmänner bis hin zum Konsumenten gekennzeichnet war.¹⁸ Die Zunftzugehörigkeit der Kläger und Beklagten in Colchester

standen. Die Summe von £100 ist für Ipswich auffallend hoch: Sonst werden in den Great and Petty Court Rolls wesentlich kleinere Schulden (£1 bis £10) verzeichnet. Daß Hans Pruce aus Preußen stammte, zeigt HUB 8.101-2, S. 74f. (6.8.1452).

¹⁵ Dazu vgl. die Verhandlung vor dem Exchequer ab 15.1.1452, bei der Gerwyn Clypyng die Rechtmäßigkeit der Beschlagnahme von preußischer Asche in London bestreitet, weil sie dem Hansekaufmann Nicholas Scholt gehörte, dessen *factor et serviens* Gerwyn Clypyng war. Scholt hatte die Fracht in Ipswich am 12.10.1451 importiert und bereits am 3.1.1452 verzollt, worauf die Ware im *batellum* John Felowes nach London verschifft wurden: PRO, E159/228 RH m 22.

¹⁶ 1458/9: 89,02% der Im- und 88,46% der Exporte; 1462/3: 59,40% bzw. 62,79%; 1465/6: 40,43% bzw. 91,99%.

¹⁷ Es fehlen die Court Rolls für die Jahre 4, 10, 12-14, 17, 18, 20 und 21 Richard II.; 3-4, 9-10 und 12 Heinrich IV.; 2-3, 5 und 9 Heinrich V.; und 9, 12, 19, 20, 24 und 29 Heinrich VI. Hierzu s. BRITNELL, Colchester, S. xiii-xvi.

¹⁸ Michael M. POSTAN, Credit in Medieval Trade, in: ECHR 1, 1928, ND in: ders., Medieval Trade and Finance, Cambridge/England 1973, S. 9f. Die Existenz solcher Kreditketten im hansischen Londonhandel von 1457 bis 1459 ist nachgewiesen: JENKS, Schreiberbuch, S. 73-81.

Tabelle 40: Zusammensetzung der hansischen Ipswichfahrerschaft

Angezeigt werden die Gesamtwerte der Ein- und Ausfuhren (in ganze £) sowie ihr prozentualer Anteil am gesamten hansischen Im- bzw. Exporthandel während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben ist das, was sich noch in der überlieferten Zollakte entziffern läßt. Regierungsjahre werden verkürzt angegebenen (z.B. 14R2 = 14 Richard II.). Dortmunder Waren werden durch ein Sternchen, Einfuhren durch Fettdruck kenntlich gemacht.

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/193/33	18,78	82	-	-	-	-	32	-	-
20.3.20R2-29.9.22R2		58,11%	-	-	-	-	23,11%	-	-
E122/193/33	-	94	-	-	-	-	-	1	-
20.3.20R2-29.9.22R2		99,29%	-	-	-	-	-	0,71%	-
E122/51/6	39,74%	-	-	-	-	-	44	36	-
15.5.-21.9.3H4		-	-	-	-	-	33,23%	27,03%	-
E122/51/6	46,67%	-	-	-	-	-	21	-	-
15.5.-21.9.3H4		-	-	-	-	-	53,33%	-	-
E122/51/27	13,13%	139	-	-	-	-	-	-	6
E122/51/29		83,53%	-	-	-	-	-	-	3,34%
29.9.11H4af-29.9.12H4af									
E122/51/27	15,48%	206	-	-	-	-	-	-	98
E122/51/29		57,28%	-	-	-	-	-	-	27,24%
29.9.11H4af-29.9.12H4af									
E122/52/39	15,87%	75	-	-	-	-	38	-	-
E122/51/40		55,78%	-	-	-	-	28,35%	-	-
29.9.1H5-29.9.2H5									

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	*Dortmund Westfalen	Nimwegen	Zuiderzee Overijssel	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/176/7	11,40%	450	-	14	-	-	-	44	314
E122/52/45		48,70%	-	1,52%	-	-	-	4,76%	33,62%
16.10.2E4-30.3.3E4									
E122/52/46	-	324	-	43	-	-	-	20	-
30.3.-10.7.3E4		83,73%	-	11,10%	-	-	-	5,17%	-
E122/52/46	11,45%	203	-	31	-	-	-	80	67
30.3.-10.7.3E4		47,21%	-	7,28%	-	-	-	18,58%	15,48%
E122/52/48	2,05%	219	-	42	-	-	-	270	710
29.9.5E4-19.3.6E4		17,26%	-	3,32%	-	-	-	21,33%	56,04%
E122/52/48	9,34%	1419	170	305	-	-	156	60	781
29.9.5E4-19.3.6E4		44,50%	5,33%	9,57%	-	-	4,88%	1,88%	24,50%
E122/52/49	4,61%	711	-	44	-	-	5	149	397
19.3.-29.9.6E4		51,96%	-	3,24%	-	-	0,33%	10,86%	29,00%
E122/52/49	3,22%	2178	42	285	-	-	20	32	429
19.3.-29.9.6E4		70,61%	1,36%	9,22%	-	-	0,65%	1,04%	13,90%
E122/52/52	-	66	-	-	-	-	-	-	-
21.6.10E4-9.10.49H6		100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/52/53	-	166	-	-	-	-	-	-	-
29.9.-28.12.12E4		100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/52/53	-	4	-	-	-	-	-	-	-
29.9.-28.12.12E4		100%	-	-	-	-	-	-	-
E122/52/54	-	87	-	-	-	-	-	-	-
E122/52/55		100%	-	-	-	-	-	-	-
15.7.-29.9.13E4									

gibt also Aufschluß über die Lieferanten und Kunden der Hansen. Allerdings nennt das Protokoll den Beruf der englischen Kläger und Beklagten nicht immer. Etliche Personen lassen sich aber in den Listen der Colchesterer Bailiffs nachweisen.¹⁹ Andere sind in den Londoner Quellen zu finden. Dennoch muß man mit einer hohen Dunkelziffer rechnen: Insgesamt können bei nur 26 der 62 hansischen Klagen gegen Engländer und bei 13 der 61 englischen Klagen gegen Hansekaufleute die englischen Prozeßbeteiligten gemäß ihrer Zunftzugehörigkeit eingeordnet werden. Allerdings kann man in den meisten Fällen die Engländer lokalisieren: Entweder wird nämlich ihr Wohnort im Protokoll angegeben oder man kann Rückschlüsse aus ihrer Tätigkeit als Geschworene ziehen.

Die hansischen Colchesterfahrer haben in erster Linie Prozesse gegen Färber (7) und Walker (4), aber auch gegen Weber (1), Drapers (1), Mercers (2),²⁰ Zinngefäßhändler (1) und Stockfischhändler (1) angestrengt. Zählt man die Fälle hinzu, bei denen die den hansischen Klägern zustehenden Verbindlichkeiten aus dem Verkauf von Waid (4) entstanden sind oder bei denen der englische Beklagte Tuch als Sicherheit hinterlegen mußte (5), so wird deutlich, daß die ganz überwiegende Mehrheit der von Hansekaufleuten angeklagten Engländer den tuchverarbeitenden oder mit Tuch handelnden Zünften angehörten (22 von 26 hansischen Klagen; Dunkelziffer: 36). Die Belieferung der tuchverarbeitenden Gewerbe insbesondere mit Färbemitteln stellte offenbar einen wichtigen Bestandteil des hansischen Colchesterhandels dar. Ebenso bedeutend war der Erwerb der fertigen Laken für die Hansen: Die Engländer, die gerichtlich gegen die Hansekaufleute in Colchester vorgingen, gehörten überwiegend den Tuchhandelszünften an. Drei Klagen wurden von Drapers erhoben,

¹⁹ Henry HARROD, Bearb., *Calendar of the Court Rolls of the Borough of Colchester with Lists of Bailiffs and Mayors to the Present Year*, Colchester 1865, S. 1ff. Über die Dienstpflichten von Bailiffs in Städten, die keine eigene Grafschaft bildeten, s. Edwin T. MEYER, *Boroughs*, in: J.F. WILLARD et al., Hgg., *The English Government at Work*, Bd. 3: *Local Administration and Justice = Mediaeval Academy of America*, Publication 56, Cambridge/Mass. 1950, S. 106ff. und Helen M. JEWELL, *English Local Administration in the Middle Ages*, Newton Abbot und New York 1972, S. 57ff. *et passim*. Seit der Zeit Richards I. genoß Colchester eine gewisse Autonomie innerhalb der Grafschaft Essex: *Calendar of Charter Rolls Preserved in the Public Record Office*, 6 Bde., London 1903-27, Bd. 6, S. 83-5. Über die Colchesterer Verwaltung s. BRITNELL, Colchester, S. 24-34, 115-30 und 218-35 mit der dort zitierten Literatur.

²⁰ Über den Unterschied zwischen Drapers und Mercers vgl. JENKS, *Schreiberbuch*, S. 82f. und die dort zitierte Literatur.

eine jeweils von einem Mercer und einem *mercator*. Korduanlederhändler strengten drei Prozesse an, Weber zwei und Färber, Walker und Schiffer (*shipman*) je einen. Die hohe Dunkelziffer (48 von 61 Fällen) mahnt hier zur Vorsicht, doch ist der Vergleich mit London²¹ aufschlußreich. In Colchester zählten die Drapers, die wohl mit weniger wertvollen Laken handelten, zu den bedeutendsten Lieferanten der Hansekaufleute, wohingegen in London die Mercers, die Handelsvorrechte bezüglich der wertvolleren Tücher genossen,²² die führende Rolle spielten.

Die Ipswicher Zollakten bestätigen die Schlüsse, die wir aus den Colchesterer Court Rolls gezogen haben. Der hansische Färbemittelimport²³ konzentrierte sich weitgehend auf Colchester (Tabelle 41). Hier genossen die Hansen mit 99,58% (1458/9), 98,28% (1462/3) bzw. 94,93% (1465/6) aller Farb- und Beizstoffzufuhren ein Monopol. Ebenso dominierten die Hansen bei der Abnahme der Fertigprodukte (Tabelle 42). Beim Export der Textilien von Tuchherstellern in Suffolk, dem Hinterland der Stadt Ipswich, lagen die einheimischen Tuchexporteure zunächst in Führung (1458/9), aber die Hansen setzten sich in den 1460er Jahren auch hier durch. Bei der Ausfuhr von Tuch aus Essex, dem Hinterland der Stadt Colchester, herrschten sie eindeutig vor.

²¹ Ebenda, bes. Tabelle 6, S. 83.

²² JENKS, Schreiberbuch, S. 83 und Anm. 39 mit der dort zitierten Literatur.

²³ Die Waidarten aus den hansischen Gebieten kann man aufgrund der Maßeinheit (*vat*/Faß statt Tonnen/*pipe*, was in Toulouse und Umgebung gebräuchlich war) erkennen. Die nähere Untersuchung zeigt, daß der hansische Waid in zwei Preisklassen einzuteilen ist: "Hamburger" Waid, der aus der Erfurter Gegend stammte, kostete £3/*vat* und der Jülicher £4/*vat*. Beide Waidarten müssen auf den Brabanter Messen umgeschlagen worden sein. Zwischen 1458/9 und 1465/6 liefen insgesamt 30 Schiffe, in die Hansekaufleute Beiz- und Färbemittel aufgegeben hatten, den Zollbezirk Ipswich an. Die hansischen Befrachter stammten in zwei Dritteln der Fälle (20 von 30 Schiffen) sowohl aus den osthansischen (Hamburg, Lübeck) als auch aus den westhansischen Städten (Köln, Nimwegen). In 27 (90%) dieser 30 Schiffe hatten auch Engländer oder sonstige Ausländer Fracht aufgegeben. Betrachtet man nun allein die 23 Schiffe, mit denen Waid nach dem Zollbezirk Ipswich transportiert wurde, so ergibt sich, daß zwar nur in sechs Schiffen sowohl "Hamburger" als auch Jülicher Waid transportiert wurde (26,09%), aber von den 17 Schiffen, die lediglich eine Waidart an Bord hatten, zählten Ost- und Westhansen in 12 Fällen (70,59%) zu den Befrachtern. In insgesamt 15 der 23 Fälle (88,24%) hatten auch Engländer oder sonstige Ausländer Fracht aufgegeben. Eine derartige Mischung von Personen und Frachtgütern war nur auf den Brabanter Messen anzutreffen.

Tabelle 41: Färbemittelleinfuhren nach Ipswich und Colchester

Einfuhrartikel	IPSWICH		COLCHESTER	
	Hansen	Nichthansen	Hansen	Nichthansen
29.11.1458-29.9.1459				
Waid	18,5 <i>vat</i>	—	138 <i>vat</i> 22 <i>pipe</i> 10 <i>barrel</i>	—
(Wert)	£63 10s	—	£595	—
Krapp	6 <i>bale</i>	18 <i>bale</i>	14 <i>bale</i> 3 <i>poke</i>	2 <i>bale</i>
(Wert)	£12	£30 10s	£28	£2 13s 4d
Alaun	—	500 lb	2 <i>balette</i> 1 <i>bale</i>	—
(Wert)	—	£3 16s 8d	£6 10s	—
SUMME	£75 10s	£34 6s 8d	£629 10s	£2 13s 4d
28.4.1462-10.7.1463				
Waid	49 <i>vat</i>	2 <i>vat</i>	119 <i>vat</i> 20½ <i>sack</i> 2 <i>pipes</i>	100 <i>pontelle</i>
(Wert)	£147	£6	£468	£1 13s 4d
Krapp	10 <i>pokes</i>	13 <i>bales</i> 1 <i>balet</i> 2 <i>pokes</i> 2 <i>pokes dust</i> 2 <i>bales dust</i>	15 <i>bales</i>	16 <i>bales</i> 1 <i>barell</i> 2 <i>pokes</i> 1 <i>poke</i> <i>unberowed</i>
(Wert)	£20	£21 10s	£28	£23 13s 4d
Alaun	—	—	—	—
SUMME	£167	£27 10s	£496	£25
29.9.1465-29.9.1466				
Waid	29½ <i>vat</i>	—	121 <i>vat</i>	—
(Wert)	£88 10s	—	£484	—
Krapp	43 <i>pokes</i>	—	—	13 <i>bales</i>
(Wert)	£86	—	—	£26
Alaun	—	—	1 <i>pipe</i>	—
(Wert)	—	—	£3	—
SUMME	£174 10s	—	£487	£26

Tabelle 42: Tuchexporte über den Zollbezirk Ipswich (Ausfuhren über Colchester in **Fettdruck**)

Akte und Datum	Gesamtexport	Hansen	Engländer	Ausländ.
E122/52/42 29.11.1458-29.9.1459	1281-18	86,93%	13,07%	-
E122/52/42 29.11.1458-29.9.1459	555	22,16%	77,84%	-
E122/52/44, 45 & 46 E122/176/6 28.4.1462-10.7.1463	1037	86,55%	13,06%	0,39%
E122/52/44, 45 & 46 E122/176/6 28.4.1462-10.7.1463	462	81,38%	8,77%	9,85%
E122/52/48 & 49 29.9.1465-29.9.1466	4287-20	97,74%	1,63%	0,63%
E122/52/48 & 49 29.9.1465-29.9.1466	472	79,87%	16,74%	3,39%

Fragen wir uns nun, welchen Stellenwert die Versorgung der Tuchindustrie und die Abnahme der fertigen Tücher im Rahmen des hansischen Ipswichhandels hatten. Rohmaterialieneinfuhren und Lakenausfuhren in Colchester allein machten 76,93% des gesamten hansischen Umsatzes i.J. 1458/9 aus. Rechnet man den geringeren Handel mit Waid, Krapp, Alaun und Laken über die Stadt Ipswich hinzu, so kommt man auf 84,97% des gesamten hansischen Warenverkehrs in diesem Jahr. Die Ziffern für die Jahre 1462/3 (52,11% bzw. 72,69%) und 1465/6 (68,18% bzw. 75,79%) sind mit dem Ergebnis für 1458/9 vergleichbar. Der hansische Ipswichhandel bestand im wesentlichen aus dem Tausch von Rohmaterialien für die örtliche Tuchindustrie gegen deren Fertigprodukte.

Um die Verwurzelung der Hansen im Wirtschaftsraum Essex zu erklären, muß man die hansischen Farb- und Beizstoffzufuhren näher untersuchen und dabei zwischen Kölnern und Nichtkölnern differenzieren (Tabelle 43). Bei den Importen nach Colchester lagen die Kölner in der Regel deutlich hinter den anderen hansischen Lieferanten, führten aber eindeutig bei der Ausfuhr von Laken und beim Detailverkauf von Färbemitteln an die örtlichen Färber, wie aus den Protokollen der Colchesterer Stadtgerichte hervorgeht: An sieben hansischen Klagen gegen Färber waren acht Kölner und ein einziger Nichtkölner beteiligt. An vier Klagen wegen Nichtzahlung einer Schuld, die aus dem Verkauf von Waid entstanden war, waren nur Kölner beteiligt. Es hat den Anschein, als ob nur die Kölner in Colchester und Umgebung

verwurzelt waren. In diesem Zusammenhang sind zwei Aspekte zu erörtern: die Kölner Handelsagenten in Colchester und der Aufbau eines Tuchverlags in Essex unter Kölner Regie.

Tabelle 43: Kölner als Färbe- und Beizmittellieferanten und Tuchabnehmer im Zollbezirk Ipswich (Colchesterer Ziffern **fettgedruckt**)

Akte und Datum	Hansische Färbe- und Beizmittelimporte	Kölner Anteil	Kölner Anteil am hansischen Tuchexport
E122/52/42 29.11.1458-29.9.1459	£698 10s	42,66%	-
E122/52/42 29.11.1458-29.9.1459	£629 10s	40,77%	69,67%
E122/52/44, 45 & 46 E122/176/6 28.4.1462-10.7.1463	£663	44,95%	-
E122/52/44, 45 & 46 E122/176/6 28.4.1462-10.7.1463	£496	60,08%	71,31%
E122/52/48 & 49 29.9.1465-29.9.1466	£661 10s	72,41%	
E122/52/48 & 49 29.9.1465-29.9.1466	£487	98,36%	63,80%

Daß Kölner Handelsagenten in Colchester ansässig waren und im Auftrag anderer, auch Nicht-Kölner Hansekaufleute Frachtgüter in Empfang nahmen, veräußerten und ggf. nach London weiterleiteten, zeigt eine Verhandlung vor dem Exchequer. Am 16.4.1448 unterrichtete der Kölner Kaufmann Rüdiger Rinck (Roger Ryng bzw. Rynck in englischen Quellen) den Exchequer von der Beschlagnahme einiger Tücher in Harwich (Suffolk) durch den königlichen Zollfahnder Thomas Proudman im Dezember 1447. Rinck sagte aus, daß die besagten 20,5 Normtücher dem Danziger Kaufmann Johann Swart gehörten und ihm die Ursache für die Beschlagnahme unbekannt sei. Am 23.6.1448 teilten der Zollfahnder und einer der Ipswicher Zöllner dem Exchequer auf Anfrage mit, daß 20,5 unterschiedlich blaugefärbte Laken im Wert von £21 15s 6d am 14.11.1447 als unverzolltes und somit der Krone verfallenes Gut beschlagnahmt worden seien. Gemäß der in solchen Fällen üblichen Praxis habe der Zollfahnder das Tuch durch vier unbescholtene Mitglieder der einschlägigen Zunft schätzen lassen. Zum Beweis der Unrechtmäßigkeit der Beschlagnahme wies Rinck bei der nächsten Verhandlung vor dem Exchequer darauf hin, daß der Eigentümer der Ware, der Danziger Kaufmann Johann Swart, ihn als sei-

nen Handelsagenten (*factor*) mit der Verschiffung des Tuches über Ipswich beauftragt habe. Er habe die Ipswicher Zöllner hiervon rechtzeitig in Kenntnis gesetzt, die Laken zusammen mit ihnen auf £21 15s 6d geschätzt und von ihnen am 13.10.1447 eine Zollquittung (*cocket*) erhalten, die er nun dem Exchequer vorlege.²⁴

Dies ist das einzige Mal, daß eine Geschäftsverbindung zwischen dem Kölner Rüdiger Rinck und dem Danziger Johann Swart nachzuweisen ist. Rinck, offenbar Mitglied der gleichnamigen Kölner Kaufmannsfamilie,²⁵ trat sonst stets mit Familienangehörigen oder mit der wirtschaftlich und verwandtschaftlich eng verbundenen Kölner Kaufmannssippe Blitterswijk in England wie auf dem Kontinent auf.²⁶ Johann Swart ist ansonsten nur mit Danzigern nachzuweisen.²⁷ Ich bezweifle daher, daß zwischen den beiden eine langfristige Handelspartnerschaft bestand, und halte Rinck vielmehr für einen der in Colchester ansässigen Kölner Handelsagenten. Seine Tätigkeit als *factor* ist eindeutig gegen Ende April 1447, also knapp sechs Monate vor der mißglückten Tuchausfuhr, zu belegen. In einem Brief an den Kölner Rat nannte das Londoner Kontor Rüdiger Rinck neben den ande-

²⁴ PRO, E159/224 RP m 11. Das Protokoll bricht an diesem Punkt ab, ohne daß zugunsten einer der Parteien entschieden wurde. Farbstoffe und Färbetechniken: CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers*, S. 216-8, 221 und 228-30.

²⁵ Über ihn und seine Familie s. IRSIGLER, *Wirtschaftliche Entwicklung*, S. 148 Anm. 152 *et passim*; ders., *Soziale Wandlungen in der Kölner Kaufmannschaft im 14. und 15. Jahrhundert*, in: HGBll 92, 1974, S. 76f.; und ders., *Hansekaufleute: Die Lübecker Veckinchusen und die Kölner Rinck*, in: *Hanse in Europa*, S. 313-27.

²⁶ Über die Familienfirma s. IRSIGLER, *Wirtschaftliche Entwicklung*, S. 189. Über die Verwandtschaftsbeziehungen (Johann Rinck war in erster Ehe mit Geirtgin van Blitterswijk verheiratet) s. ders., *Die Lübecker Veckinchusen und die Kölner Rinck*, S. 313. Johann Rinck klagte gemeinsam mit Rüdiger Rinck vor dem Colchesterer Gericht am 11. und 18.11.1448: CctrRO, CR 64 m 5d & m 6. Am 21.11.1436 empfing Rüdiger als *famulus* von Johann Rinck einen Teil der Annuitätszahlungen und der Mitgift der mit Pfalzgraf Ludwig III. verheirateten Tochter Heinrichs IV., Blanche von Lancaster, beim Exchequer: Foedera (H) 5/1, S. 36. Am 1.6.1449 wurden Rüdiger Rinck und Heinrich Blitterswijk zwischen Beveren und Antwerpen auf ihrem Weg zur Antwerpener Pfingstmesse vom Kapitän von Ruppelmonde ausgeraubt: HR 2.7.528 § 5, S. 826f.

²⁷ Im Mai 1431 kaufte er zusammen mit dem Danziger Gaspar Molner in London einen Schiffsanteil von zwei Londonern (PRO, C1/12/153). Am 19.7.1434 trat er als Gläubiger des Danziger Schiffers Matthias Niendank auf (CCR 1429-35, S. 317). Der Danziger Johann Swart ist von dem Johann Swart zu unterscheiden, der in Kölner Kreisen in London auftrat (PRO, KB145/6/6: 7.7.1430; CPM 4, S. 76f.: 19.1.1419; CPM 4, S. 76f. (ein weiterer Fall): 19.1.1419). Ein Rigaer Kaufmann gleichen Namens kam i.J. 1404 bei einem Angriff englischer Piraten ums Leben (KUNZE, Nr. 316 § 116, S. 254).

ren Kölnern Konrad Rosse und Gerhard van Herle als die Kaufleute, die kurz vor dem 30.4.1447 in Colchester von der Gefolgschaft des Duke of Buckingham tätlich angegriffen und zur Stellung einer Bürgerschaft gezwungen worden waren. Wichtig an diesem Vorfall ist die Feststellung des Kontors, die Leute des Herzogs *bebben de buse unde guderen der vorscreven juwer burgere unde erer meesters bynnen Colcester vorscreven ingesegelt unde bebben ere slottele van en genamen unde de gudere in ere gewalt genamen*.²⁸ Die drei Kölner hatten also nicht nur eigene Keller zur kurzfristigen Unterbringung von Handelswaren, sondern sogar Häuser gemietet oder gekauft.²⁹ Das Londoner Kontor stellte weiter ausdrücklich fest, daß die Handelsgüter nicht nur den drei Kölnern, sondern auch 'ihren Meistern' gehörten. Daß damit nicht lediglich die Prinzipale von Rinck, Rosse und van Herle gemeint waren, zeigt die erste Bitte des Kontors an den Kölner Rat. Nachdem der Deutsche Kaufmann seine vergeblichen Bemühungen um Aufhebung der Beschlagnahme sowie um Schadenersatz aufgezählt hatte, begründete er sein Schreiben an den Kölner Rat mit den Worten: *Dit scrive wy ju erbaren heren, up dat gii moeghen warschouwen juwen coppman, dat be se, wo be stin guet bersende*.³⁰ Nun reichten die Geschäftsverbindungen von Rinck, Rosse und van Herle in die höchsten Sphären der Kölner Wirtschaft hinein. Rinck war, wie erwähnt, Faktor des Kölner Kaufmanns Johann Rinck. Gerhard van Herle ist in dieser Zeit zweimal als besoldeter Handelsagent der Kölner Kaufleute Bertolt Questenbergh und Johann und Robert Blitterswijk bezeugt, die untereinander verschwägert waren und nachweislich im Englandhandel eng zusammenarbeiteten.³¹ Schließlich ist Konrad Rosse zwischen 1436 und 1443 mehrfach als *famulus* des Kölner Kaufmanns Johann Dasse zu belegen.³² Doch die Warnung,

²⁸ HR 2.3.286, S. 170f.

²⁹ Eine Bestätigung kann man den Colchesterer Court Rolls entnehmen. Am 28.8.1453, also wenige Jahre später, wurden bei einem Hausverkauf in der Allerheiligenparrei in Colchester Rüdiger Rincks Haus und Grundstück als Anrainer des übertragene Grundstücks genannt: CctrRO, CR 66 m 24d.

³⁰ HR 2.3.286, S. 170f.

³¹ Gerhard van Herle als Handelsagent i.J. 1445: KUSKE 1.1082-3, S. 376. Verwandtschaftsbeziehungen zwischen Bertolt Questenbergh und der Familie Blitterswijk: KUSKE 1.1233, S. 436. Geschäftsverbindung Questenbergh-Blitterswijk: HR 2.7.488 § 98, S. 736; CPR 1441-6, S. 108; KUSKE 2.24, S. 14f. und 2.47, S. 22f.; HUB 8.12, S. 6 und 8.272-3, S. 193; und HR 2.3.361, S. 308f.

³² Foedera (H) 5/1, S. 36; HUB 7.1.291, S. 143f.; SMIT 2.1244, S. 771f.; CLRO, MC1/3/160.

'daß der Kaufmann zusehe, wo er seine Güter hinschicke', die das Londoner Kontor durch den Kölner Rat an die örtliche Kaufmannschaft richtete, hätte sich erübrigt, wenn nur die Prinzipale von Rinck, Rosse und van Herle auf derartige Gefahren hingewiesen werden sollten, denn diese waren sicherlich ohnehin schon längst von ihren Faktoren in aller Ausführlichkeit unterrichtet worden. Die Warnung kann sich daher nur an die Kölner gerichtet haben, die gerade ein Kommissionsgeschäft mit diesen Handelsagenten in Colchester erwogen. Ich halte es für sehr wahrscheinlich, daß sich nicht nur Kölner eines in Colchester ansässigen Handelsagenten bedienten, sondern auch andere Hansen, wie z.B. Johann Swart aus Danzig. Rüdiger Rincks Behauptungen vor dem Exchequer sind nur im Rahmen einer solchen, dem Kommissionsgeschäft nahestehenden Handelsagententätigkeit verständlich. Wie sollte man sonst erklären, daß Rinck 1436 als *famulus* seines Verwandten Johann Rinck bezeugt wird, sich dann 1447/8 für den Faktor des Danzigers Johann Swart ausgab und schließlich kaum sechs Monate später wieder mit Johann Rinck vor dem Colchesterer Stadtgericht klagte? Die Kölner waren jedoch nicht die einzigen ausländischen Kaufleute, die in England ansässige Handelsagenten unterhielten. Paulo Morelli übte über viele Jahre hinweg diese Funktion für die eigenen *concittadini* aus Florenz und für andere Italiener in Southampton aus.³³

Wenden wir uns nun dem zweiten Aspekt der Kölner Verwurzelung im Wirtschaftsraum Colchester zu: Etliche Belege sprechen für die Existenz eines Tuchverlagssystemes unter Kölner Regie. Am 4.2.1404 erhob Johann Vridach, der aller Wahrscheinlichkeit nach Kölner war,³⁴

³³ RUDDOCK, *Italian Merchants*, S. 96-106.

³⁴ Ein Kölner Ratsherr namens Hermann Vridach ist im frühen 15. Jahrhundert bezeugt: Klaus MILITZER, Hg., *Die vermögenden Kölner, 1417-1418: Namenlisten einer Kopfsteuer von 1417 und einer städtischen Kreditaufnahme von 1418* = MittStAK, Heft 69, 1981, S. 83, Nr. 20 und S. 260, Nr. 32; Wolfgang HERBORN, *Die politische Führungsschicht der Stadt Köln im Spätmittelalter* = Rheinisches Archiv 100, Bonn 1977, S. 540 *et passim*. Ein Kölner Weinhändler Johann Vridach ist im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts belegt: IRSIGLER, *Wirtschaftliche Stellung*, S. 268-70; Margret WENSKY, *Die Stellung der Frau in der stadtkölnischen Wirtschaft im Spätmittelalter* = QFhG NF 26, Köln/Wien 1980, S. 271f. Unser Johann Vridach ist weder in den Kölner Neubürgerlisten (Hugo STEHKÄMPER, Bearb., *Kölner Neubürger, 1356-1798*, 4 Bde. = MittStAK 61-4, 1975-83) noch in den Brügger Weineinfuhrregistern der Jahre 1415 und 1419 (StA Brugge, *Wijnaccijs, Dossiers, 1415 und 1419*) nachzuweisen, wo man einen Beleg über einen Kölner Weinhändler vermutet hätte. Ein aus Frankfurt a.M. eingewanderner Conrad (Cord) Vridach ist in Lübeck bezeugt, und zwar zunächst als Bürger von Frankfurt (LUB 5.620, S. 706f.: 17.7.1417; LUB 6.17, S. 17f.: 29.3.1418; LUB 6.50, S. 88f.:

Anklage in Colchester gegen den Walker John Payn, dem er *detentio catallorum* vorwarf, d.h. die unrechtmäßige Zurückhaltung von ihm anvertrautem Eigentum. Vridach begründete seine Anklage so:

*quod circa festum S. Katharine anno regni Regis Henrici IV^{ti} post conquestum quinto [ca. 25.10.1403] in Estward Colbestr' dictus Johannes Fryday tradidit et deliberavit prefato Jobanni Payn unam dozenam panni de grey russet stricti precij 12s ad sufficienter fullandum et post fullaturam eiusdem eidem Jobanni Fryday sufficienter fullatos deliberandum citra festum Nativitatis Domini tunc proxime sequens [25.12.1403] deliberare. Et licet etc. tamen etc. sed etc. ad dampnum dicti Jobannis Fryday 20s.*³⁵

Bevor man die Bedeutung dieser Anklage herausarbeiten kann, sind einige Erläuterungen erforderlich. Russets waren recht rauhe und preiswerte Wollgewebe, die im 13. Jahrhundert vielfach zu Kirchenfesttagen an die Armen verschenkt wurden.³⁶ Im Gegensatz zu anderen Russets, die in England als die charakteristischen Kleidungsstücke der Ärmsten und Demütigsten (OFM, Lollarden) galten, waren die in Colchester seit dem 13. Jahrhundert hergestellten Laken keine Billigartikel. Allein die Tatsache, daß sie im späten 14. Jahrhundert nach allgemein anerkannten Standards hergestellt und sogar im Ausland zu Markenartikeln wurden, spricht für ihre Güte. Die Colchesterer Russets verbanden somit eine höhere Qualität mit dem gleichen Symbolwert rauherer Grautücher. Gemessen daran waren sie sehr preiswert.³⁷ Johann Vridachs Russets wurden außerdem als *stricti* ('straits')

1.9.1418; LUB 6.73, S. 115: 20.12.1418) und dann von Lübeck (LUB 6.413, S. 436: 26.4.1422). Unser Johann Vridach ist außer in Colchester auch in Boston (i.J. 1407: HUB 5.779, S. 407; PRO, C76/71 m 6; E122/7/17 m 3; E122/8/7 m 4-4d; E122/8/21 m 2d; E122/8/25 m 1) und Yarmouth (NRO, Y/C4/90 m 10; Y/C4/91 m 12) nachzuweisen.

³⁵ CctrRO, CR 33 m 18d (10.3.1404). Die Klage war schon am 4.2.1404 erhoben worden (ebenda m 13d). Der letzte Satz, der in verkürzter Form die bei Schuld- und *detentio catallorum*-Klagen üblichen Schritte aufzählt, läßt sich folgendermaßen auflösen und übersetzen: 'Und obwohl [öfters dazu aufgefördert, hat er] dennoch [die Tücher nicht ausgehändigt,] sondern [alles abgestritten, wodurch] dem Johann Fryday Schaden in Höhe von 20s [entstanden ist]'. Am 17.3.1404 wurden die Geschworenen zusammengerufen: CctrRO, CR 33 m 19. Der Ausgang des Prozesses ist jedoch nicht bekannt.

³⁶ CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers*, S. 213-5.

³⁷ Vgl. ebenda und BRITNELL, *Colchester*, S. 55-8. Im übrigen können wir sicher sein, daß graue Colchesterer Russets, wie z.B. die von Johann Vridach, nicht mit den billigen Grautüchern identisch waren, die aus Polen stammten und in den hansischen Quellen zu finden sind: TOEPPEN 2, S. 111 und BRITNELL, *Colchester*, S. 55-60.

beschrieben, d.h., daß sie schmaler waren (0,75 yards oder 68,58 cm) als die Normtücher (1,5 yards oder 137,16 cm).³⁸ Schließlich wurden sie als grau bezeichnet. Diesen für die Colchesterer Russets üblichen Farbton erreichte man, indem die Wolle bzw. das Tuch zunächst mit einer schwachen Waid- und dann mit einer schwachen Krapplösung gefärbt wurde. Es gehörte zu den Preisvorteilen der Colchesterer Tuchindustrie, daß nur verhältnismäßig geringe Mengen Waid und Krapp für die Färbung erforderlich waren. Wie oben festgestellt, besaßen die hansischen Colchesterfahrer – zumindest um die Mitte des 15. Jahrhunderts – eine Monopolstellung bei der Belieferung der Colchesterer Färber mit diesen beiden Farbstoffen.

Nun muß man feststellen, an welchem Punkt Johann Vridach in den Produktionsprozeß eingriff.³⁹ In Colchester wurde die Wolle zunächst gewaschen, gekämmt,⁴⁰ gefärbt und gesponnen. Das Färben⁴¹ des Wollgarns vor dem Weben war sonst nur bei kostbareren Textilien üb-

³⁸ Über die Tuchgrößen in England s. BRIDBURY, S. 106-11. Über Colchester vgl. BRITNELL, Colchester, S. 58.

³⁹ Um möglichen Mißverständnissen vorzubeugen, betone ich, daß ich mit dem 'Eingreifen' Johann Vridachs natürlich nicht meine, daß er dem Walker besondere Instruktionen erteilte, die von dem abwichen, was der Walker als sachgemäße Arbeit betrachtet hätte. Allerdings ist denkbar, daß hansische Kaufleute englischen Webern besondere Instruktionen erteilten. Am 27.5.1426 stellte z.B. der Deutsche Kaufmann in Brügge in einem Schreiben an den Stadtrat von Riga fest, daß er des öfteren verboten habe, englische Tücher in der Yperschen Weise zu falten und zu färben, was dennoch offensichtlich geschehen sei, da diese nachgemachten Laken in Riga aufgetaucht seien: LivUB 1.7.468, S. 321f.; HR 1.8.5, S. 5. Die Hansekaufleute, die derartige Tücher englischer Herkunft nach Riga importieren wollten, müssen demnach den englischen Färbern und Tuchpackern genaue Anweisungen gegeben haben.

⁴⁰ Man kämmt die Wolle mit 'cardes', bevor sie gesponnen wurde. Cardes bestanden aus einem flachen Stück Holz (ca. 3 x 16 cm), an dem ein Lederriemen befestigt wurde, der mit Drahtaken besetzt war, die zur Mitte hin orientiert waren. Mit zwei Cardes wurde die Wolle bearbeitet, gekämmt und entknotet, damit sie leichter gesponnen werden konnte. Die Erklärung von WARNER, Libelle, S. 75 (Anm. zu Z. 311) sowie S. 107, s.v. *carde*, ist falsch.

⁴¹ Zur Färbung allgemein s. IRSIGLER, Wirtschaftliche Stellung, S. 48f.; J.L. BOULTON, The Medieval English Economy, 1150-1500, London 1980, S. 154f.; CARUS-WILSON, Medieval Merchant Venturers, S. 184ff.; G. DE POERCK, La draperie médiévale en Flandre et Artois: Technique et terminologie = Rijksuniversiteit te Gent. Werken uitgegeven door de Fakulteit van de Wijsbegeerte en Letteren 110, Brügge 1951, S. 150-98; und Walter ENDREI, L'évolution des techniques du filage et du tissage du moyen âge à la révolution industrielle, übers. J. TAKACS = Industrie et artisanat 4, Paris 1968. Über die in Colchester üblichen Arbeitsvorgänge s. BRITNELL, Colchester, S. 74-9.

lich.⁴² Danach wurde die Wolle gewoben und das Rohgewebe gewalkt, um es von Fett zu befreien und zu verfilzen.⁴³ Dann wurde das noch nasse Tuch auf einen Rahmen gespannt und gekardet, d.h. wieder aufgerauht, indem es mit sog. 'backhandels'⁴⁴ gerieben wurde, an denen Kardendisteln (*dipsacus fullonum* = 'teasel' bzw. 'fuller's teasel') befestigt worden waren. Das Aufrauhen zog einzelne Fasern aus dem Gewebe hoch, die dann abgeschnitten wurden (das Scheren). Je öfter das Tuch gekardet und geschoren wurde, desto weicher und glänzender wurde es.

Die Laken, die Vridach zum Walken gab, waren also gerade vom Weber gekommen. Nun geht die Vergabe eines solchen Auftrags weit über das hinaus, was man von einem ausländischen Kaufmann erwarten würde, der in einer fremden Stadt Tuch erwirbt. Dieser wird sich nur für das Endprodukt interessiert und keine Aufträge vergeben haben, die den Herstellungsprozeß betrafen. Johann Vridrach griff jedoch an einem recht frühen Punkt in die Tuchproduktion ein. Man kann seinen Walkauftrag nur als Beleg für eine tuchverlegerische Tätigkeit in Colchester werten. Ob er freilich auch das Waschen, Kämmen, Spinnen und Weben der Rohwolle in verlegerischer Eigenregie hatte, läßt sich anhand dieser Klage nicht feststellen.

Die juristische Position des Kölners ließ freilich zu wünschen übrig. Johann Vridach hatte Anklage wegen *detentio catallorum* erhoben und behauptet, daß ihm der Walker die Laken nach dem Walken nicht wieder ausgehändigt habe. Daraufhin räumte John Payn ein, daß sich die Tücher tatsächlich noch in seinem Besitz befänden, sie jedoch das Pfand für ein Darlehen von 6s 4d seien, das er dem Kläger gewährt habe. Er denke nicht daran, die Laken zurückzugeben, bevor nicht die Schuld beglichen sei.⁴⁵ Nun kam es auf die Entscheidung der Geschworenen an. Die Gefahr für den ausländischen Kaufmann lag darin, daß die Geschworenen, allesamt Nachbarn des Angeklagten, ih-

⁴² Gegen IRSIGLER, Wirtschaftliche Stellung, S. 47-9 und 93-5, s. MUNRO, Medieval Scarlet, in: HARTE und PONTING, Hgg., Cloth and Clothmaking, S. 53f. und Tabelle 3.12, S. 52.

⁴³ Darüber s. CARUS-WILSON, Medieval Merchant Venturers, S. 184ff., und IRSIGLER, Wirtschaftliche Stellung, S. 46f.

⁴⁴ Dazu s. CARUS-WILSON, Medieval Merchant Venturers, S. 231.

⁴⁵ *Et dicit, quod dictam dozenam panni sibi tradidit nomine pignoris pro 6s 4d, quos, quandocumque eos satisfacere velit, certam dozenam panni eidem deliberatam quas nondum accessit ad satisfacere et sic hucusque nomine pignoris custodit et non alium intendit:* CCtrRO, CR 33 m 18d.

ren Mitbürger nicht im Stich lassen wollten und somit dem Ausländer von vornherein keinen Glauben schenken würden.

Ein anderer Beleg zeigt, daß sich Kölner Verleger dieser Gefahren durchaus bewußt waren. Am 13.7.1458 erhob der Kölner Kaufmann Eberhard Cryte Anklage gegen Thomas Peverelle d.J., einen Walker aus East Bergholt (Gft. Suffolk), der ihm 7 Mark sterling (£4 13s 4d) schuldete.⁴⁶ In der Hauptverhandlung sagten die zwölf Geschworenen

*super sacramentum suum, quod predictus defendens non deliberavit nec deliberari fecit prefato querenti nec assignatis suis citra 8. diem Marcij in dorso scripti obligatorii in narratione predicti querentis specificatam contenta nec hucusque 6 pannos laneos nec aliquem eorum modo et forma in eodem dorso specificata modo quo predictus querens per placitum suum allegavit, et [juratores] assident dampnum ipsius querentis occasione detentionis debiti ad 13s 4d.*⁴⁷

Weil die Rückgabepflicht in einer besiegelten Schuldurkunde (*littera obligatoria*) festgehalten war, hatte Cryte einen Beleg für die Abgabe der Arbeitsmaterialien (*6 pannos laneos*) sowie für den vereinbarten Rückgabetermin (8.3.1458). Dies stärkte die juristische Position des ausländischen Klägers im Falle der Nichtrückzahlung erheblich. Die besiegelte Urkunde wurde von jedem Common-Law-Gericht als Beweismittel akzeptiert, und die Möglichkeit eines Widerspruchs war äußerst beschränkt. Der Beklagte konnte lediglich behaupten, die Urkunde sei gefälscht oder sein Siegel ohne sein Wissen benutzt worden (das Plädoyer *non est factum suum*). Freilich wurden die Geschworenen gefragt, ob dies zutraf, und dem Angeklagten drohte eine Gefängnisstrafe, wenn die Jury aussagte, daß er die Schuldurkunde selbst ausgestellt hatte. Falls der Beklagte Analphabet war, konnte er argumentieren, ihm seien falsche Auskünfte über den rechtlichen Inhalt der *littera obligatoria* erteilt worden. Im Vergleich zur Klage Johann Vridachs waren die Fragen an die Geschworenen sehr viel präziser und erheblich leichter zu beantworten. Mußte die Jury bei der früheren Klage darüber befinden, ob sich John Payn im Besitz der umstrittenen Laken befand, weil er sie walken sollte und noch nicht ausgehändigt hatte oder weil er dem Kläger Geld geliehen und die Tücher dafür als Pfand genommen hatte, so ging es jetzt um die Fragen: 1) Ist Thomas Peverelles Siegel auf der Urkunde?; 2) Kann Peverelle lesen?; 3) Falls nicht, wurde er wahrheitsgemäß über den rechtlichen Inhalt

⁴⁶ CctrRO, CR 69 m 27d.

⁴⁷ CctrRO, CR 70 m 19d.

der Urkunde aufgeklärt? Antworteten die Geschworenen auf diese Fragen mit 'Ja', so war der Fall erledigt und der Angeklagte für schuldig befunden, falls er keine besiegelte Quittung vom Kläger vorweisen konnte, denn allein der Besitz einer echten Schuldurkunde war ein unumstößlicher Beweis für die Schuld des Angeklagten.⁴⁸ Mit der Verankerung der Rückgabepflicht in einer Schuldurkunde hatte Eberhard Cryte den positiven Ausgang des Prozesses im Falle der Nichtleistung gesichert. Der Angeklagte konnte allenfalls behaupten, die Bedingungen auf der Dorsalseite der Schuldurkunde erfüllt zu haben, was er allerdings beweisen mußte. Freilich hätte dann jeder Anwalt⁴⁹ oder Richter gefragt, warum sich Peverelle die Schuldurkunde nicht hatte geben lassen, wenn er schon die Bedingungen erfüllt hatte.

Der letzte hier anzuführende Beleg für den Aufbau eines Tuchverlagssystems im Colchesterer Raum unter Kölner Regie stammt aus einer Petition an den Kanzler von England. Leider ist der Pergamentstreifen an der rechten Seite beschädigt, so daß die letzten Wörter der ersten Zeilen nicht mehr zu entziffern sind. Die Bittschrift, wie alle Petitionen an den Kanzler nicht datiert, muß zwischen 1432 und 1443 entstanden sein.⁵⁰

To the right reuerent Ffader in God and right goode et gracious lord the Bissshop of Bathe and Wellys Chaunceler of Englond. Scheweth fulle humbly unto youre goode and gracious lordship youre specielle oratoure Richard Lowthe of Colchester in the counte of Essex that howe youre saide besecher abowte ... [hier folgte wohl das Datum] [purv]ade and bought of oone Alisaundre Thak merchaunte of Almayne a quartrone of woode for 4 marcs sterlinges, the whicbe woode the same Alisaundre aftir the course of merchandises waranted unto youre saide ... [besecher] ... sufficient and merchaunte and also that the same woode schulde make with werkmanship the value of £4 sterlinges. Wberunto youre

⁴⁸ M. Michael POSTAN, *Private Financial Instruments in Medieval England*, in: VSWG 23, 1930, S. 33; BAKER, S. 266-73; und MILSOM, S. 215-35.

⁴⁹ Obwohl nicht im vorliegenden Falle nachzuweisen, ist die Vertretung von Prozeßparteien durch einen *attornatus* vor den Colchesterer Stadtgerichten in zahlreichen Fällen aus dieser Zeit zu belegen. Dazu vgl. John POST, *The Admissability of Defence Counsel in English Criminal Procedure*, in: *Journal of Legal History* 5, 1984, S. 23-32.

⁵⁰ Die Petition war an den Bischof von Bath und Wells in seiner Eigenschaft als Kanzler gerichtet. Im 15. Jahrhundert gab es nur eine Person, die beide Ämter gleichzeitig innehatte: John Stafford, der zwischen dem 26.2.1432 und dem 31.1.1450 Kanzler war. Er wurde am 13.5.1443 zum Erzbischof von Canterbury ernannt, und Thomas Becketon übernahm sein altes Bistum am 24.7.1443. Dazu s. HBC S. 228 und 233.

saide besecher faithfully trusting ded bey atte bis grete and jnportable costes an ... 100 poundes of wolle, 14 poundes of alom and 33 poundes of mader to the value of 5 marcs to thentent to have hadde the same wolle died therwith and withe the sayde woode and soo it was that alle the same wolle was spylte and loste in the dyying. Whether it was in defaute of the dyer or otherwise youre saide besecher understode not, and for to knowe ther trowthe therof, he commensed an accione ayens the saide dier, and 12 menne charged therupon and thei founde verryly that the defaute therof was in the saide woode and not in the dier, and nowe it is soo, right gracious lord, that oon Johan Baker, surmytting hym to be attorney for the saide Alisaundre in this bihalf, withoute eny auctorite sufficient hathe taken an accion ayenst your said oratour of 38s for the saide woode and wolle compelle hym by the lawe to pay it contrari to the warantise of the same Alisaundre ayens alle right and consciens, not considering the grete losses that your saide besecher hadde in defaute of the saide woode, but of verrey pure malice hathe vexed and entendeth to vexen youre saide besecher therfore to grete pitee. Wberfor please it your noble lordshipe, in as mucbe as he [Richard Lowthe] hath no remedye by the course of the common lawe, to direct the kynges writte of cerciorari unto the Baillyffes of Colcbester abovesaide, charging hym [die Bailiffs] to certifie the matier and cause of the premysses afore the kyng in his Chauncerie, there to be examyned, so that the execucione of the saide condempnacion may be spared unto the tyme your lordship have examyned the premisses, and this for the love of God and in wey of charite, and your saide besecher shalle ever prey to God for your lordship etc.⁵¹

Befassen wir uns zunächst mit den hier erwähnten Personen. Der Prozeßbeauftragte Alexander Thaks, Johann Baker bzw. Becker, war ein Kölner Kaufmann, der zwischen 1429 und 1446 im Londonhandel aktiv war.⁵² Der Kölner Kaufmann Alexander (Sander) Tacke wurde 1464 und 1466 in offiziellen Beglaubigungsschreiben des Londoner Kontors als Ipswichfahrer ausgewiesen.⁵³ Richard Lowthe bürgte für die

⁵¹ PRO, C1/11/512. Über die weitere Entwicklung ist nichts bekannt.

⁵² PRO, E122/73/11 m 17 & 23d; E122/203/1 f. 23^r; C244/49/137; und KUSKE I.1132, S. 391.

⁵³ Am 16.10.1464: PRO, E101/686/21; am 1.5.1466: E122/52/42, f. 9-10 (eingelegerter Zettel). Über die Kölner Bürgerschaft der Familie Tacke s. STEHKÄMPER, Bearb., Kölner Neubürger, Bd. 1, S. 52, Nr. 27. Der dort verzeichnete Sander Tacke war mit unserem

Durchführung der Klage, die der Kölner Kaufmann Eberhard Cryte am 13.7.1458 gegen Thomas Peverelle erhob.⁵⁴ Diese Personenidentifikationen sprechen eher für eine Datierung der Bittschrift auf die 1440er anstatt auf die 1430er Jahre.

Um die Bedeutung dieser Petition zu verstehen, muß man sich Klarheit über die Ereignisse und deren Bewertung im englischen Common Law verschaffen. Die Bittschrift führt drei beteiligte Gruppen an, und zwar 1) Alexander Tacke und seinen Prozeßbeauftragten Johann Becker; 2) Richard Lowthe; und schließlich 3) Lowthes angestellten bzw. beauftragten Färber. Alles begann mit dem Verkauf von einem *quarter* (290,93 l) Waid für £2 13s 4d (4 Mark sterling) von Alexander Tacke an Richard Lowthe. Der Erhaltungszustand der Petition macht es unmöglich, das Datum oder den Ort dieses Verkaufs festzustellen, aber das Geschäft muß in Colchester abgeschlossen worden sein, denn sonst hätte Becker seine Schuldklage nicht dort erheben können. Beim Verkauf garantierte Tacke, daß der Waid einwandfrei und vollwertig war.⁵⁵ Daraufhin erwarb Lowthe 100 lb Wolle (45,36 kg), 14 lb Alaun (6,35 kg) und 33 lb Krapp (14,97 kg) für insgesamt £3 6s 8d (5 Mark sterling), um die Wolle zu färben.⁵⁶ Beim Färben wurde die Wolle verdorben, und Lowthe verklagte seine angestellten bzw. beauftragten Färber. Die Geschworenen stellten fest, daß nicht deren Fahrlässigkeit oder unsachgemäße Arbeit den Verlust der Wolle verursacht hatte, sondern allein die mangelnde Qualität des Waid. Etwas später

Alexander Tacke verwandt. Dazu s. WENSKY, Stellung der Frau, S. 181, S. 192 mit Anm. 23 und S. 317 und MILITZER, Die vermögenden Kölner, S. 18 Nr. 49 und S. 268 Nr. 56. Der bei KUSKE 3, S. 334 und 352 erwähnte Alexander Tacke (gest. 1420) könnte der Vater des Alexander Thak/Tacke gewesen sein. Für spätere Generationen vgl. KUSKE 3, S. 75, 78, 82, 85, 89, 94f. und 2, S. 454, 512, 533, 554 *et passim*.

⁵⁴ CChrRO, CR 69 m 27d.

⁵⁵ *the whiche woode ... waranted ... sufficient and merchaunte*. Über 'warranty' (Garantie) s. MILSOM, S. 78f.

⁵⁶ Damit sollte die Wolle wohl grau gefärbt werden, was in Colchester üblich war. Vgl. jedoch CARUS-WILSON, Medieval Merchant Venturers, S. 216. Für Wollpreise allgemein, aber auch mit Belegen aus Essex, s. LLOYD, Wool Prices. MUNRO, Medieval Scarlet, in: HARTE und PONTING, Hgg., Cloth and Clothmaking, S. 53-5 weist darauf hin, daß weder Wolle noch Tuch ohne Beimengung von Beizmitteln (Alaun, Pottasche) im Färbebad farbecht gefärbt werden konnte. Beizmittel haben einen Reinigungseffekt und entfernen das Fett, das das Kämmen, Spinnen, Weben und Walken erleichtert, aus der Schur. Ohne Fett ist die Wolle aber brüchig und kann nur schwer gesponnen, gekämmt oder gewoben werden. Für eine chemische Analyse einiger Färbemittel s. HOFENK-DEGRAAFF, Chemistry of Red Dyestuffs, in: HARTE und PONTING, Hgg., Cloth and Clothmaking, S. 71-9.

verklagte Johann Becker in seiner Eigenschaft als Prozeßbeauftragter Tackes Richard Lowthe vor dem Stadtgericht Colchester,⁵⁷ um die noch ausstehende Zahlung von 38s aus dem ursprünglichen Waidverkaufspreis von £2 13s 4d zu erzwingen. Becker gewann offensichtlich diesen Prozeß, worauf Lowthe den Kanzler um Vollstreckungsaufschub und Eröffnung eines Billigkeitsprozesses bat. Er begründete seinen Antrag mit der abgegebenen Garantie der Vollwertigkeit des Waid, seinen großen Verlusten infolge der Mangelhaftigkeit des Färbemittels und schließlich der Tatsache, daß er gemäß den Prozeduren des Common Law nicht zu seinem Recht kommen könne.

Warum hielt sich Lowthe für berechtigt, eine Petition beim Kanzler auf Eröffnung eines Billigkeitsverfahrens einzureichen? Wenn der Waidverkauf ein normales Geschäft zwischen Kaufleuten gewesen wäre, hätte Lowthe sehr wohl gemäß dem Common Law zu seinem Recht kommen können. Ihm hätte ja die Anklageerhebung wegen *deceptio* offengestanden, eine Möglichkeit übrigens, von der viele Kläger in Colchester gerade in dieser Zeit Gebrauch gemacht hatten.⁵⁸ Auch eine *transgressio*-Klage wäre möglich gewesen. Dennoch behauptete Lowthe in seiner Petition, er komme gemäß dem Common Law nicht zu seinem Recht.

Schaut man sich die Situation in Colchester zu jener Zeit an, so muß man festzustellen, daß seine Chancen bei einem Common-Law-Prozeß zudem nicht schlecht gewesen wären. Colchester war eine Kleinstadt.⁵⁹ Die örtlichen Bailiffs wußten genau, daß das Stadtgericht entschieden hatte, daß allein der Waid am Verderben der Wolle schuld war. Bei den anderen Einwohnern der Stadt wird der Fall wohl frisch in Erinnerung gewesen sein, insbesondere weil Lowthe seine Petition nicht allzu lange nach der Zeit, als er mit seiner Klage gegen die Fär-

⁵⁷ Daß diese Klage beim Colchesterer Stadtgericht eingereicht wurde, geht aus Lowthes Antrag hervor, daß der Kanzler dem Bailiff von Colchester ein Writ schicken möge, um den Vollzug des Urteils aufzuschieben. Laut eines Privilegs Richards I. (1189-99) stand den Colchesterer Bailiffs die Rechtsprechung in erster Instanz in allen Schuld-, Güterzurückhaltungs-, Abrechnungs- und Vertragsklagen innerhalb der Stadt oder zwischen Einwohnern und Auswärtigen zu: Calendar of Charter Rolls 6, S. 84. Vgl. BRITNELL, Colchester, S. 24-34 und die dort zitierte Literatur.

⁵⁸ Über die 'action of deceit' (*deceptio*) s. BAKER, S. 293ff.

⁵⁹ I.J. 1377 hatten 2955 Personen, die 14 Jahre oder älter waren, die parlamentarisch angeordnete Kopfsteuer (Poll tax) entrichtet: Josiah C. RUSSELL, *Medieval Regions and their Cities = Studies in Historical Geography* 2, Newton Abbot 1972, S. 124, Table 15, Nr. 10. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts mag die Anzahl der Volljährigen auf etwa 5000 gestiegen sein: BRITNELL, Colchester, S. 93-5 und 201.

ber beim Colchesterer Stadtgericht unterlegen war, beim Kanzler eingereicht haben kann, zumal das Urteil noch nicht vollstreckt war. Man kann also im allgemeinen davon ausgehen, daß die Sympathien der Bailiffs sowie der Stadtbevölkerung bei Lowthe in seinem Rechtsstreit mit einem Ausländer (Johann Becker) lagen.

Dennoch verlor Lowthe und wurde zur Zahlung der Restschuld von 38s aus dem Waidverkauf verurteilt. Dieser Ausgang ist ein ganz wesentlicher Punkt, denn er ermöglicht es, die Hintergründe zu beleuchten. Wenn das Geschäft zwischen Tacke und Lowthe ein normaler Verkauf gewesen wäre, dann war die Verurteilung Lowthes zur Zahlung der 38s widersinnig, da diesem die Gegenklage wegen *deceptio* offenstand, zumal er seiner Ansicht nach wirklich betrogen worden war, wie er mit dem Hinweis auf die abgegebene Garantie in seiner Petition an den Kanzler betonte. Hätte Lowthe eine solche Gegenklage eingereicht, so hätte das Gericht sie angesichts des Ausgangs des Prozesses Lowthe ./ Färber anerkennen müssen. Die Tatsache, daß Lowthe gegen Becker unterlag, zeigt eindeutig, daß Becker seine Klage so aufgebaut hatte, daß Fragen nach der Qualität des Waid, nach der abgegebenen Garantie sowie nach der sachgemäßen Arbeit der Färber überhaupt nicht angeschnitten werden durften. Es gab nur eine Möglichkeit, all diese Fragen aus der Verhandlung auszuschließen, und zwar wenn eine Schuldklage aufgrund einer besiegelten Schuldurkunde, die sich im Besitz des Klägers befand, erhoben wurde. Wie oben dargelegt, waren bei solchen Klagen allein Fragen nach der Echtheit der Schuldurkunde und des Siegels sowie nach der wahrheitsgemäßen Aufklärung eines Analphabeten zulässig. Davon abgesehen, reichte allein der Besitz der Schuldurkunde aus, um den Schuldner zur Zahlung zu zwingen. Gemäß dem Common Law war unerheblich, wie die Schuld zustande gekommen war, wie die finanzielle Situation des Schuldners aussah, ja sogar, ob er die Schuld in Wirklichkeit bereits beglichen hatte.⁶⁰ Man kann den Erfolg von Beckers Klage nur dadurch erklären, daß er dem Gericht eine Schuldurkunde von Lowthe vorlegte.

Doch kann es sich bei dieser Schuldurkunde nicht um ein normales *scriptum obligatorium* gehandelt haben, auf dessen Ausstellung der Verkäufer bestanden hatte, um die termingerechte Rückzahlung einer

⁶⁰ Einen Antrag auf Eröffnung eines Billigkeitsverfahrens kann man nicht mit Verlusten durch unbeholfene Geschäftsführung begründen: Robert MEGARRY und P.V. BAKER, *Snell's Principles of Equity*, London ²⁷ 1973, S. 546. Über *transgressio* s. BAKER, S. 273ff. *et passim*, sowie MILSOM, S. 244ff. Über das Writ *certiorari* s. BAKER, S. 129f. *et passim*.

Schuld abzusichern. Dann nämlich hätte man erwartet, daß sich Lowthes Petition an den Kanzler mit dem Hinweis auf die abgegebene Garantie sowie auf die gerichtlich festgestellte Minderwertigkeit des Waid begnügt hätte, um die Unrechtmäßigkeit seiner Verurteilung zu belegen. Dies war aber nicht der Fall: Lowthe führte darüber hinaus auch seine großen finanziellen Verluste an. Doch die Art, wie Lowthe auf seine Verluste hinweist, ist ebenso wichtig wie die Tatsache, daß er sie überhaupt erwähnt. Lowthe forderte wohlgerne keinen Schadenersatz von Tacke bzw. Becker, sondern wies auf seine Verluste hin, um aufzuzeigen, wie ungerecht Beckers Anklage sowie der Ausgang des Prozesses vor dem Stadtgericht von Colchester gewesen waren. Seiner Ansicht nach würde es vielleicht nicht das starre Common Law, dafür aber die Billigkeit verlangen, daß man *the grete losses that your saide besecher hadde in defawte of the saide woode* in Betracht ziehe und ihm die Möglichkeit einräume, einen Billigkeitsprozeß vor dem Kanzler anzustrengen. Wer freilich um Billigkeit bitten will, muß auf eine Ungerechtigkeit hinweisen können. Allerdings stellen Verluste an sich keine Ungerechtigkeit dar, sondern ein normales Geschäftsrisiko. Lowthes Bezeichnung seiner Verluste als eine Ungerechtigkeit ist also nur verständlich, wenn die Schuldurkunde ihn gezwungen hatte, diese Verluste zu machen. Dies wiederum ist nur erklärlich, wenn die Schuldurkunde gewisse Bedingungen enthielt, zu deren Erfüllung Lowthe verpflichtet war.

Nun wurden in der Tat Schuldurkunden gerade in dieser Zeit sehr oft auch zur Absicherung von vertraglich vereinbarten Leistungen benutzt, wie oben im Falle Cryte ./ Peverelle gezeigt wurde. Durch die Verankerung von vertraglichen Verpflichtungen in einer Schuldurkunde *condicione quod* ('conditioned bonds')⁶¹ umging man bis ins 18. Jahrhundert hinein die Unzulänglichkeiten des englischen Vertragsrechts. Zunächst wurde dadurch die Schadenersatzfrage vor dem Vertragsabschluß geklärt, weil die Entschädigung als Schuld eingeklagt werden konnte, wenn die Bedingungen, die auf der Rückseite der Schuldurkunde eingetragen waren, nicht erfüllt worden waren. Man hatte außerdem den Vorteil, daß 'conditioned bonds' die Möglichkeit einer Entschädigung für unsachgemäße Arbeit eröffneten, was nach englischem Vertragsrecht nicht möglich war. Schließlich boten sie juristische Vorteile, da bei Rechtsstreitigkeiten allein die Fragen der Echtheit der Schuldurkunde sowie der Erfüllung der Bedingungen zu klären waren.

⁶¹ Hierüber s. BAKER, S. 269-71 und die dort zitierten Fälle und Literatur.

Fassen wir hier kurz die Erkenntnisse zusammen, die wir aus der Petition Richard Lowthes gewinnen konnten. Fest steht, daß Beckers Klage gegen Lowthe auf einer Schuldurkunde aufgebaut war, der höchstwahrscheinlich die Bedingung enthielt, daß Lowthe bis zu einem vertraglich festgelegten Tag eine bestimmte Menge gefärbter Wolle abzuliefern hatte. Nur so läßt sich seine Behauptung erklären, er komme gemäß dem Common Law nicht zu seinem Recht. Lowthe konnte die Bedingungen nicht erfüllen, und zwar aus Gründen, die er nicht zu vertreten hatte. Schließlich lag ja ein rechtskräftiges Urteil vor, daß es allein auf die mangelnde Qualität des Waids zurückzuführen war, daß die Wolle beim Färben verdorben wurde. Daher war Lowthe nicht schuld daran, daß er keine gefärbte Wolle liefern konnte. Doch dies durfte im Prozeß Becker ./ Lowthe vor dem Colchesterer Stadtgericht überhaupt keine Rolle spielen, da hier allein die Echtheit der Urkunde und die Erbringung der vereinbarten Leistungen entscheidend waren. Gemäß dem Common Law bestand die Schuld weiter, und Lowthe war verpflichtet, sie zu begleichen. Beckers Klage war vielleicht rechtens, doch gerecht war sie nicht. Lowthe hatte also jeden Grund, beim Kanzler um die Eröffnung eines Billigkeitsprozesses nachzusuchen und seine großen Verluste dabei anzuführen.⁶²

Nun wollen wir diesen Fall im Kontext unserer Kenntnisse über das Verlagssystem sehen. Zunächst muß man feststellen, daß wir noch zu wenig über die vertraglichen Verbindungen zwischen Verlegern und Verlegten im Mittelalter wissen.⁶³ Doch läßt die Petition Richard Lowthes erkennen, daß in Colchester wie auch in Deutschland die Lieferung von Arbeitsmaterialien vom Verleger an die Verlegten in Form eines Kaufvertrags erfolgte. Wie die Ulmer Wollherren im 15. und die Fugger im 16. Jahrhundert Arbeitsmaterialien an ihre Verlegten verkauften, so verkaufte auch Alexander Tacke Waid an Richard Lowthe. Daß Lowthe selbst Wolle, Alaun und Krapp besorgen mußte, ist keine Schwierigkeit, denn zumindest die Fugger'schen Barchentweber in

⁶² Allerdings fehlen bei dieser Petition Dorsalvermerke, und man weiß folglich nicht, welche Entscheidung der Kanzler traf.

⁶³ An dieser Stelle möchte ich Herrn Privatdozenten Dr. Rudolf Holbach (Universität Trier), der sich mit einer Arbeit über "Frühformen von Verlag und Großbetrieb in der gewerblichen Produktion (13.-16. Jahrhundert)" habilitiert hat, für seine freundliche Hilfe danken. Zum Verlag vgl. auch Franz IRISGLER, "Frühe Vergleichsbeziehungen [gemeint ist "Verlagsbeziehungen"] in der gewerblichen Produktion des westlichen Hanseraumes", in: Konrad FRITZE et al., Hgg., *Hansische Studien V*, S. 175-83, mit Literaturangaben.

Weissenhorn hatten ihr Flachsgarn selbst zu erwerben.⁶⁴ Lowthes Petition läßt auch erkennen, daß die Zahlung für gelieferte Arbeitsmaterialien zumindest zum Teil in Ablieferungen von fertiger oder halbfertiger Waren (in diesem Falle von gefärbter Wolle) zu erfolgen hatte, was der in den uns bekannten Verlagssystemen üblichen Praxis entsprach. Es ist zumindest vorstellbar, daß Lowthes Anzahlung in Höhe von 15s 4d (£2 13s 4d abzüglich 38s) in Wirklichkeit die Aufrechnung vom Arbeitslohn war, der Lowthe zustand.

Die Annahme, es habe sich beim Geschäft zwischen Tacke und Lowthe um die Lieferung von Arbeitsmaterialien vom Verleger an den Verlegten gehandelt, bietet eine Lösung für einige der Rätsel, vor die die Bittschrift uns stellt. Der Verlag würde erklären, warum Lowthe als Beweis für die Unrechtmäßigkeit der Klage Beckers u.a. seine Verluste anführte. Bei einer normalen Schuldklage hätte dies keine Rolle gespielt. Mußte jedoch ein Verlegter, der ja dem Liefer- und Abnahmemonopol seines Verlegers unterstand, Verluste hinnehmen, gerade weil dieser ihn mit minderwertigen Arbeitsmaterialien beliefert hatte, dann waren Proteste berechtigt.⁶⁵ Zudem würde der Verlag erklären, warum Tacke Lowthe einen Wertzuwachs (von 4 Mark = £2 13s 4d auf

⁶⁴ Über die Ulmer Wollherren und den Fugger Barchentverlag in Weissenhorn (Lkr. Neu-Ulm) s. Hermann KELLENBENZ, *The Fustian Industry of the Ulm Region in the Fifteenth and Early Sixteenth Centuries*, in: HARTE und PONTING, Hgg., *Cloth and Clothmaking*, S. 267 und 271. Für einen vergleichbaren, recht frühen (1270) Fall aus Italien s. Maureen F. MAZZAOU, *The Organization of the Fine Wool Industry of Bologna in the Thirteenth Century*, phil. Diss. Bryn Mawr 1966, S. 135 und Anm. 80-1.

⁶⁵ Herrn Privatdozenten Dr. Rudolf Holbach (Universität Trier) verdanke ich folgende Hinweise auf Parallelstellen: Hans SCHUBERT, *Geschichte der Nassauischen Eisenindustrie von den Anfängen bis zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges* = Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 9, Marburg 1937, Nr. 82, S. 230f.; Renate MÄRTENS, *Wertorientierungen und wirtschaftliches Erfolgsstreben mittelalterlicher Großkaufleute. Das Beispiel Gent im 13. Jahrhundert* = Kollektive Einstellungen und sozialer Wandel im Mittelalter 5, Köln/Wien 1976, S. 108 und Anm. 25; Alfred DOREN, *Studien aus der Florentiner Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 1: *Die Florentiner Wollentuchindustrie vom 14. bis zum 16. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte des modernen Kapitalismus*, Stuttgart 1901, ND Aalen 1969, S. 289f. und 300f.; ESPINAS und PIRENNE, Hgg., *Recueil de documents*, Bd. 3: *La Gorgue-Ypres*, Brüssel 1920, S. 570 § 25, S. 622 § 33 u. 36, S. 623 § 38; N.H.L. VAN DEN HEUVEL, Hg., *De Ambachtsgilden van 's-Hertogenbosch vóór 1629: Rechtsbronnen van het bedrijfsleven en het gildewezen* = *Werken der Vereeniging tot Uitgaaf der Bronnen van het oud-vaderlandsche Recht*, 3. Reeks, Nr. 13, Utrecht 1946, S. 243 § 34-5; Georges ESPINAS, *Les origines du capitalisme*, I: *Sire Jehan Boinebroke, patricien et drapier douaisien (?-1286 environ)* = *Bibliothèque de la Société d'Histoire du Droit des Pays Flamands, Picards et Wallons* 7, Lille 1933, S. 18f., 28-31, 38-41 und 189.

£4 *with werkmansbtp*) in Aussicht stellen konnte und warum Lowthe in der Lage war, £3 6s 8d für Wolle, Alaun und Krapp auszulegen, 38s jedoch nicht zurückzahlen konnte. Er hat höchstwahrscheinlich die zusätzlichen Arbeitsmaterialien auf Kredit erworben, wobei nicht seine, sondern die Kreditwürdigkeit seines Auftraggebers ausschlaggebend war. Die Existenz eines Verlagssystems würde schließlich den an sich merkwürdigen Umstand klären, daß Lowthe die auf der Rückseite der Schuldurkunde niedergeschriebenen Bedingungen überhaupt akzeptierte. Er trug nicht nur das ganze Risiko, falls etwas beim Färben schiefging, sondern hatte auch eine beachtliche Summe für zusätzliche Arbeitsmaterialien auszulegen. Hätte er all diese Nachteile freiwillig akzeptiert, nur um etwas Waid zu kaufen? Die einzige Erklärung ist, daß er keine andere Wahl hatte, weil er in einem Abhängigkeitsverhältnis zu seinem Kölner Auftraggeber stand. Die Tatsache, daß Lowthe wenige Jahre später wieder im Umfeld Kölner Verleger als 'pledge for the prosecution' im Falle Cryte ./ Peverelle auftaucht, scheint diesen Verdacht zu bestätigen.

Fassen wir hier die Ergebnisse dieser Erörterung zusammen. Kölner Kaufleute haben sich in den Tuchherstellungsprozeß eingeschaltet, was man keineswegs von einem ausländischen Kaufmann konventionellen Zuschnitts erwartet hätte. Jener interessierte sich nur für das fertige Produkt, aber die Kölner gaben das Walken von Geweben und das Färben der Wolle in Auftrag. Es ist zwar vorstellbar, daß diese Aufträge auf einmalige Rückzahlungen von Darlehen in Form von (halb-)fertiger Ware zurückzuführen sind, doch ist dies unwahrscheinlich. Wer Geld leiht, möchte in bar wieder ausgezahlt werden und lehnt es in der Regel ab, sich auf die Risiken des Absatzes der Waren, die ihm in Zahlung gegeben werden, einzulassen. Auch allgemein hoben sich die Kölner Lieferungen von Rohmaterialien an Abnehmer in Colchester von dem ab, was man von einem ausländischen Kaufmann erwartet hätte. Dieser verkauft seine Einfuhrwaren gegen Bargeld oder auf Kredit, tritt damit aber seine Besitzansprüche an diesen Importgütern endgültig ab. Dagegen verkaufte der Kölner Kaufmann Alexander Tacke Waid an Richard Lowthe mit dem Zweck, dafür binnen kurzer Zeit gefärbte Wolle von ihm zu erhalten. Diesen Handel kann man nur im Rahmen verlegerischer Tätigkeiten verstehen, wobei der Abschluß eines Schuldvertrags sowie die Besiegelung einer Schuldurkunde lediglich zur Absicherung der Lieferung der gefärbten Wolle sowie der Einhaltung der Lieferfrist dienten. Doch wenn diese Kölner Eingriffe in den Tuchherstellungsprozeß den Schluß nahelegen, daß Kölner Kaufleute im 15. Jahrhundert ein Tuchverlagssystem für den messeori-

entierten Export im Colchesterer Raum aufgebaut und betrieben haben, mahnt die Dürftigkeit der Nachrichten zur Vorsicht. Wir wissen nicht, ob die Geschäftsverbindungen zwischen den Kölnern und ihren Beauftragten dauerhaft waren oder nicht, obwohl dies im Falle von Richard Lowthe mit einigem Recht zu vermuten ist. Wir können auch nicht nachweisen, daß die Kölner Kaufleute ihren Beauftragten ein Liefer- und Abnahmemonopol aufgezwungen haben oder – wenn dem so war – wie hoch die Abhängigkeit von John Payn, Thomas Peverelle und Richard Lowthe von ihren Kölner Auftraggebern war. Insbesondere muß man im Falle von Richard Lowthe an eine zwischenverlegerische Tätigkeit denken, denn er färbte die Wolle nicht selbst, sondern beauftragte Färber. Obwohl man erst beim Nachweis der Auftragsgebundenheit (im Gegensatz zur gelegentlichen Auftragserteilung), des Liefer- und Abnahmemonopols sowie des Abhängigkeitsverhältnisses von einem ausgebildeten Verlagssystem sprechen kann, meine ich dennoch, daß die nachweislichen Abweichungen von der normalen fernkaufmännischen Praxis seitens der Kölner Johann Vridach, Eberhard Cryte, Alexander Tacke und Johann Becker signifikant sind: Immerhin mußte der Colchesterer Stadtrat bereits im Jahre 1411/2 Truckzahlungen verbieten, was sicherlich nicht gegen die Existenz eines Tuchverlags spricht.⁶⁶ Außerdem hatten genuesische Kaufleute um die gleiche Zeit ein Tuchverlagssystem im Southamptoner Raum organisiert.⁶⁷ Zudem paßt der Aufbau eines Kölner Tuchverlagssystems im Colchesterer Raum zeitlich gut zum Niedergang der Kölner Tuchherstellungsindustrie. Die Bedeutung, die man dieser Entwicklung beimißt, wird selbstverständlich davon abhängen, ob man meine Argumente für die Existenz eines Kölner Tuchverlagssystems im Colchesterer Raum akzeptiert und mit mir seinen Beginn i. J. 1404 ansetzt. Doch sind die zeitlichen Zusammenhänge sehr suggestiv. Seit 1390 war die Entwicklung der Feintuchproduktion in Köln leicht rückgängig, und nach 1410 brach eine schwere Krise im Absatz des Kölner Tuchs aus.⁶⁸ Eine der Ursachen hierfür scheint die Konkurrenz der englischen Textilien gewesen zu sein, die im Laufe des 15. Jahrhunderts für den Messehandel der Kölner Kaufleute ebenso wich-

⁶⁶ BRITNELL, Colchester, S. 139, der freilich die Signifikanz dieser Verordnung nicht erkannt hat.

⁶⁷ Edmund B. FRYDE, English Cloth Industry, in: SPALLANZANI, Hg., *Panni di lana*, S. 353 und die dort zitierte Literatur.

⁶⁸ IRSIGLER, Wirtschaftliche Stellung, S. 16 und 319.

tig wurden, wie es das Kölner Tuch im 14. Jahrhundert gewesen war.⁶⁹ Nun lagen die hansischen Exporte aus London und Colchester um die Mitte des 15. Jahrhunderts in erheblichem Maße ausgerechnet in den Händen der Kölner, deren Tuchexporte über London seit den 1420er Jahren sowohl absolut als auch prozentual stiegen. Es wäre eine logische Folge dieser wachsenden Nachfrage gewesen, wenn sich die Kölner nicht nur auf die Abnahme der fertigen Laken beschränkt, sondern sich auch an deren Herstellung beteiligt hätten, und zwar durch den Aufbau von Verlagsystemen, was ihnen in der Heimatstadt nicht geglückt war.⁷⁰ In London verwehrte die Stärke der tuchhandelnden Zünfte (Mercers, Drapers, Tailors usw.) mit ihren z.T. weitreichenden Privilegien den Kölner Londonfahrern die Beteiligung an der Textilproduktion: Die Hansen haben von 1457 bis 1459 Londoner Textilien als Fertigware von den Mercers erworben.⁷¹ Doch in Colchester waren die Widerstände geringer. Schaut man sich die Konkurrenzlage der Kölner in Colchester und London an, so wird klar, daß die kleinere Stadt günstige Bedingungen für den Aufbau eines Tuchverlagssystems bot. Wir haben bereits gezeigt, daß zumindest seit 1458/9 Kölner und andere Hansen die Colchesterer Tuchherstellungsindustrie mit wichtigen Farbstoffen und Beizmitteln belieferten, ohne daß ihnen andere Kaufleute ernsthaft Konkurrenz machten. Doch nach London importierten die Italiener Alaun aus Chios sowie Waid aus der Lombardei und Toulouse. Die Londoner Tuchhersteller konnten also zwischen drei Anbietern wählen. Bei den Tuchiausfuhren ergibt sich folgendes Bild: In Colchester waren es überwiegend Kölner, die die fertigen Produkte der örtlichen Tuchindustrie exportierten. In London hingegen waren auch einheimische und andere ausländische Kaufleute stark an der Tuchiausfuhr beteiligt. Alles in allem kann man behaupten, daß gerade im Colchesterer Raum der Boden für den Aufbau eines Tuchverlagssystems durch die Hansen günstig war, da die örtlichen Tuchhersteller sowohl hinsichtlich der Versorgung mit wichtigen Rohstoffen als auch im Hinblick auf die Abnahme der Endprodukte von ihnen abhängig waren. Daß dies nun gerade den Kölnern gelang, liegt daran, daß sie kapitalkräftig waren und spätestens zu Beginn der 1420er Jahre begonnen hatten, ihren Handel an den großen kontinentalen Messen zu orientieren. Unter den hansischen Englandfahrern waren allein sie in der Lage, größere Mengen

⁶⁹ Ebenda, S. 82.

⁷⁰ Ebenda, S. 43-9.

⁷¹ JENKS, Schreiberbuch, S. 82-4.

englischen Tuchs abzusetzen, weil sie nicht auf die Aufnahmekapazität eines relativ armen Hinterlandes angewiesen waren wie z. B. die Hamburger, Lübecker und Danziger. Kölner Englandfahrern standen sowohl die Messen als auch Frankfurt oder Süddeutschland offen, um von den Märkten jenseits der Alpen ganz zu schweigen. Es ist demnach zu vermuten, daß auf Kölner Seite der Wunsch nach möglichst preisgünstigen Feintextilien groß war, ja sogar ständig wuchs, womit die Konkurrenz auf den großen kontinentalen Messen sowie in der Heimatstadt mitsamt ihrem wirtschaftlichen Umfeld unterboten werden konnte. Nur der Aufbau eines Tuchverlagssystems konnte diese Wünsche erfüllen.

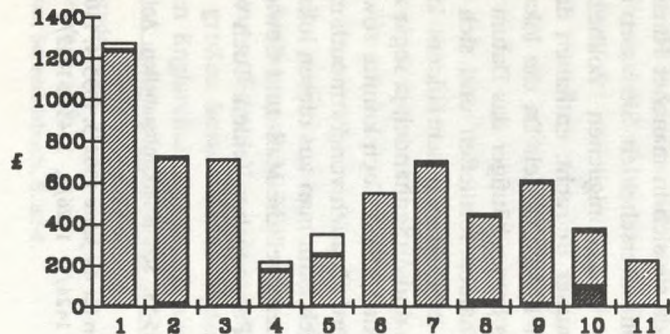
IV.5: YARMOUTH

Analysefähige Zollabrechnungen aus Yarmouth gibt es für die Jahre 1388/9 (Graphik 21, Sp. 1), 1392/3 (2), 1393/4 (3), 1396/7 (4), 1399/1400 (5), 1406/7 (6), 1409 (7), 1409/10 (8), 1413 (9), 1447/9 (10) und 1464/5 (11).⁷² Neben den Particulars of Account, die den gesamten Zollbezirk Yarmouth umfassen, gibt es auch städtische Zollabrechnungen,⁷³ die als Bestandteil der Yarmouth Court Rolls fast lückenlos überliefert sind und sich für eine Untersuchung der Periodizität des hansischen Yarmouthhandels eignen. Doch ist die Auswertung dieser Akten problematisch, da sie sich in mancher Hinsicht von den königlichen Zollabrechnungen unterscheiden. Sie lassen den Handel über die anderen Häfen des königlichen Zollbezirks (Blakeney, Cromer, Lowestoft usw.) außer Betracht, enthalten dafür aber auch Aufzeichnungen über den Küstenhandel. Da die lokalen Zöllner im Laufe des 15. Jahrhunderts immer häufiger das Datum der Warenbewegungen sowie die Schiffsnamen fortließen und sich auf eine Auflistung von Kaufleuten und Produkten beschränkten, kann man immer weniger zwischen Küsten- und Außenhandel, ja sogar zwischen Ein- und Ausfuhren unterscheiden, denn Tuch konnte sowohl aus Norwich nach Yarmouth 'importiert' als auch von Yarmouth nach Hamburg exportiert werden. Schließlich kann man aus diesen lokalen Zollakten keine Handelsziffern gewinnen, weil die Maß- und Gewicht-bezeichnungen recht vage sind und Preisangaben fehlen. Tuch wird

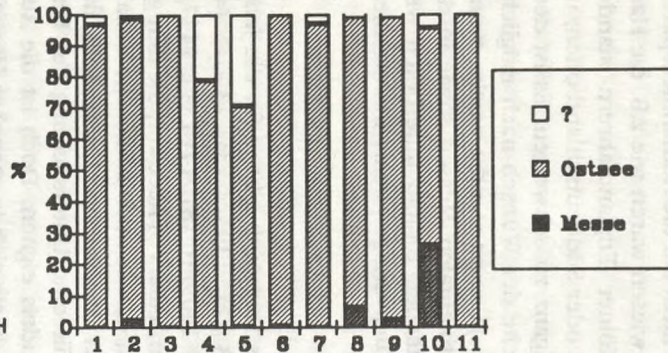
⁷² Einzelergebnisse der Analyse: Anhang 3.45-55. Schiffsherkunftstabellen: Anhang 4.45-55.

⁷³ NRO, Y/C4/88-165. Zollabrechnungen fehlen für die Jahre 1382/3, 1393/4, 1400/1, 1403/4, 1413/4, 1417/8, 1419/20-1421/2, 1424/5, 1426/7, 1441/2-1442/3 und 1456/7.

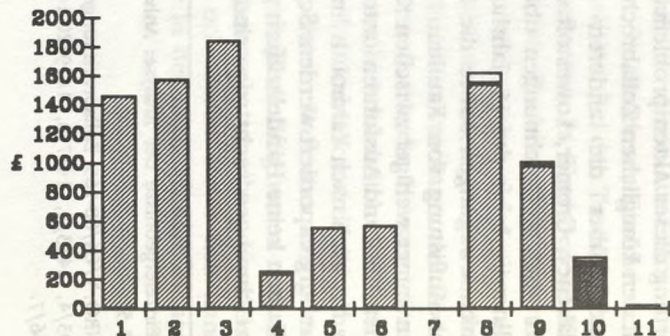
Graphik 21: Yarmouth: Orientierung der Importe



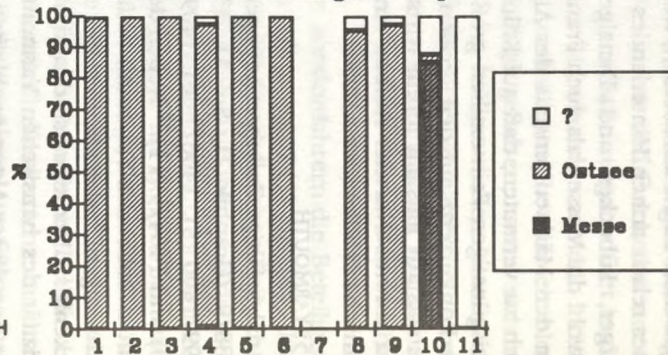
Yarmouth: Orientierung der Importe



Graphik 21: Yarmouth: Orientierung der Exporte



Yarmouth: Orientierung der Exporte



hier z.B. in *fardel* (Ballen, *terling*), *prick* (0,5 *fardel*) und Dutzend (12 yards oder 10,973 Meter) gemessen, und die örtlichen Yarmouther Zollbeamten schrieben Ein- und Ausfuhren von Wolltüchern, Broadcloths, Narrowcloths und Worsteds auf.⁷⁴ Leider weiß man nicht, wieviele Tücher auf ein *fardel* kamen oder wie groß die einzelnen Laken waren. Zwar kommen diese Maß- und Artbezeichnungen auch in den königlichen Zollabrechnungen vor, aber man hat sowohl durch die Preisangaben als auch durch die Summierung der ausgeführten Tücher in der *Summa totalis* die Möglichkeit, die unterschiedlich bezeichneten Textilien in ein einheitliches System zu bringen.⁷⁵ Bei lokalen Zollabrechnungen dagegen gelten die Monita von Bridbury über die mangelnde Einhaltung der Assize of Cloth.⁷⁶ Zwar wären die unterschiedlichen Größen der Laken wenig problematisch, wenn man sich auf Preisangaben stützen könnte, jedoch fehlen diese durchweg bei den lokalen Yarmouther Zollabrechnungen. Aus diesen Gründen klammere ich sie bei der Periodizitätsanalyse des hansischen Yarmouthhandels aus.

Schaut man sich nun die Schiffsherkunftstabellen in Anhang 4 an, so fällt auf, daß die hansischen Handelsgüter in sehr hohem Maße in hansischen Schiffen transportiert wurden. Allenfalls in den Jahren 1413 und 1447/9 ist eine Hinwendung zu den holländischen und seeländischen Schiffen zu erkennen. Die ausgeprägte Tendenz, hansische Schiffer zu wählen, spricht für eine hochgradige Ostseeorientierung des hansischen Yarmouthhandels. Man kann allenfalls zwischen dem 1.9.1447 und dem 8.4.1449 von einer gewissen Messebedingtheit des hansischen Yarmouthhandels sprechen. Doch ist hier Vorsicht geboten, denn 85,50% der messeorientierten Warenbewegungen über den Zollbezirk gingen auf das Konto eines einzigen Kölner Kaufmanns, nämlich Johann Dasses. Weitere 9,83% tätigte der Kölner Gottfried Hase, der zu dieser Zeit anscheinend als hansischer Handels-

⁷⁴ Worsteds gehörten zu den Spezialitäten der Norwicher Tuchindustrie. Hierzu s. BRIDBURY, S. 54 *et passim*.

⁷⁵ Weiß man z.B., wieviele Laken die Hansen während einer Abrechnungsperiode ausgeführt haben, so kann man das Verhältnis der verschiedenen Maß- und Artbezeichnungen herausarbeiten. In den königlichen Zollabrechnungen entsprachen zwei Dutzend Broadcloths, vier Dutzend Narrowcloths oder drei Kerseys jeweils einem Normtuch (*pannus curtis*). 'Dutzend' bezeichnet hier die Anzahl von yards (0,9144 m). Es geht auch aus den Eintragungen der königlichen Zöllner klar hervor, daß die tatsächliche Größe der Laken von Fall zu Fall von der Norm (1,5 x 24 yards) abwich und sie die Laken deshalb gemäß dem einheitlichen Normtuchsystem umrechneten.

⁷⁶ BRIDBURY, S. 106-11.

agent in Norwich fungierte.⁷⁷ Doch selbst zwei Schwalben machen noch keinen Sommer. Der hansische Warenaustausch mit dem Zollbezirk Yarmouth war im großen und ganzen aber ostseeorientiert.

In einem Falle kann man nachweisen, daß die Freigabe der Ostseeschifffahrt Auswirkungen auf die zeitliche Gestaltung des hansischen Yarmouthhandels hatte. Zum 9.5.1400 wurde die Segelatio freigegeben (Tabelle 34), und das erste hansische Schiff – ein preußisches – traf in Yarmouth am 15.6.1400 ein. Weitere folgten im August (Anhang 4.49). Es ist leider nicht möglich, für andere Jahre ähnliche Zusammenhänge nachzuweisen, weil Segelatiobestimmungen ausgerechnet in den Jahren fehlen, aus denen Yarmouth Zollabrechnungen überliefert sind.

An dieser Stelle ist es angebracht, ein Phänomen zu erörtern, das für den hansischen Warenaustausch mit allen nördlichen Zollbezirken Englands (Yarmouth, Lynn, Boston und Hull) kennzeichnend ist. Die Zollabrechnungen aus diesen Bezirken weisen neben massiven Ostseewareneinfuhren auch vereinzelt Importe von 'niederländischen' Erzeugnissen auf. Diese sind jedoch nicht messeorientiert, sondern als Anzeichen der Prosperität der tuchproduzierenden Grafschaften Norfolk, Lincolnshire und Yorkshire zu verstehen. Das Florieren der Tuchindustrie hatte nämlich Auswirkungen auf die Gestaltung des Einfuhrhandels in diesen nördlichen Zollbezirken. Zunächst benötigten die Hersteller Farb- und Beizstoffe, die gewöhnlich auf den Märkten und Messen der Niederlande umgeschlagen wurden. Doch verzeichnen diese Akten auch Importe von Kochtöpfen durch Dinanter Kaufleute. Schaut man sich die Vermächtnisse wohlhabender Londoner Kaufleute an,⁷⁸ so wird deutlich, daß Kochtöpfe, Trinkgefäße, Betten und prunkvolle Kleidungsstücke zu den wertvollsten Besitzgegenständen der Testatoren zählten. Daher ist es verständlich, daß sich der Wohlstand einer Gegend im Spätmittelalter u.a. darin ausdrückt, wieviele Waren des gehobenen Bedarfs importiert wurden. Im Falle von Yarmouth und den anderen nördlichen Zollbezirken ist jedoch her-

⁷⁷ NRO, Norwich Court Book, S. 164: *Copie litterarum privilegiorum allocatorum tempore Willelmi Assbewelle maioris in Norwich' [1448/9]: Nos aldermannus, seniores et iurati communitatis mercatorum Hanse Theutonice London' in Anglia residentes tenore presencium omnibus et singulis, ad quos presentes littere pervenerint, certificamus, quod Gotfridus Hase presencium exhibitor est de nostra jurisdictione et Hanse Theutonice. In cuius rei testimonium sigillum ... 9.6.[1449]. per Robertum Heybam clericum.* Norwich und Yarmouth waren durch die Flüsse Wensum und Yare verbunden.

⁷⁸ S. z.B. JENKS, Schreiberbuch, S. 85-90, bes. S. 88, Anm. 64.

vorzuheben, daß zumindest die hansischen Importeure solcher Produkte nicht am messeorientierten Handel beteiligt waren. Im allgemeinen gab es außerdem keinen Export von diesen Zollbezirken auf die großen kontinentalen Messen. Aus diesen Gründen ist Vorsicht bei der Auswertung der nördlichen Zollakten geboten. Der messeorientierte Handel ist nicht daran zu erkennen, daß die eingeführten Güter offensichtlich 'niederländische' Erzeugnisse waren, sondern daran, daß der Importeur diese Handelsgüter offenbar auf einer Messe erwarb. Gelegentliche, zufällige Einfuhren von 'niederländischen' Waren, die über mehrere Mittelsmänner gelaufen waren oder lange in Lagerhäusern gelegen hatten, kann man nicht als messebedingt einstufen.

Der hansische Yarmouthhandel ist gekennzeichnet durch die überragende Stellung der Hamburger. Sie läßt sich sowohl aufgrund der königlichen (Tabelle 44) als auch der örtlichen Zollabrechnungen (Anhang 5) erkennen. Es ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, daß drei Schiffe nachzuweisen sind, die sowohl in der örtlichen Yarmouth Zollabrechnung für die Zeit vom 29.9.1399 bis zum 29.9.1400 als auch im Hamburger Pfund- und Werkzollbuch für diese Jahre auftauchen. Da die Handelswaren und die Kaufleute im jeweiligen Schiff identisch waren, müssen diese Schiffe von Yarmouth direkt nach Hamburg gesegelt sein.⁷⁹

Es wird ersichtlich, daß Yarmouth keine Hamburger Hochburg geblieben ist. Der hamburgische Yarmouthhandel erlitt um die Jahrhundertwende einen Einbruch und kam etwa zehn Jahre später völlig zum Erliegen. Sucht man nach Erklärungen hierfür, so wird man zunächst auf die Vitalienbrüder stoßen, auf die schon Nirrnheim mit Nachdruck hingewiesen hat.⁸⁰ Doch können die Angriffe dieser See-

⁷⁹ Vgl. Hans NIRRNHEIM, Bearb., Das Hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400 = Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 2, Hamburg 1930: (1) Nr. 6, S. 4f.: Ankunft der *Marienknygt de Hamburg* (Schiffer Johann Clayson/Claweszon) in Hamburg (ausgelaufen aus Yarmouth am 21.2.1399: NRO, Y/C4/109 m 11); (2) Nr. 215, S. 41: Ankunft der *Christofore de Hamburg* (Schiffer Godkyn/Ghodeke Hughson/Hughenzone) in Hamburg (ausgelaufen aus Yarmouth am 1.8.1399: Y/C4/109 m 11); (3) Nr. 243, S. 48: Ankunft der *Marienknygt de Hamburg* (Schiffer Johann Clayson/Claweszone) in Hamburg (ausgelaufen aus Yarmouth am 20.9.1399: Y/C4/109 m 11). Fahrten zwischen Hamburg und Yarmouth konnten anhand des von Sprandel veröffentlichten Hamburger Pfundzollbuchs für das Jahr 1418/9 und der Zollabrechnung PRO, E122/151/21 (26.7.-29.9.1418) nicht nachgewiesen werden.

⁸⁰ NIRRNHEIM, Pfund- und Werkzollbuch, S. ix-xxiv, bes. S. xviii f.

Tabelle 44: Zusammensetzung der hansischen Yarmouthfahrerschaft (Nur Akten, die ein hansisches Handelsvolumen von mindestens £100 ausweisen, wurden berücksichtigt)

Angezeigt werden die Gesamtwerte der Ein- und Ausfuhren (in ganze £) sowie ihr prozentualer Anteil am gesamten hansischen Im- bzw. Exporthandel während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben ist das, was sich noch in der überlieferten Zollakte entziffern läßt. Regierungsjahre werden verkürzt angegebenen (z.B. 14R2 = 14 Richard II.). Einfuhren werden durch Fettdruck kenntlich gemacht.

Akte & Datum	Dunkelziffer	Köln	Braun- schweig	Zuiderzee Overijssel	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/149/22	16,16%	-	-	-	56	34	1142
20.3.11R2-26.12.12R2		-	-	-	3,80%	2,34%	77,70%
E122/149/22	22,80%	-	-	-	3	75	1132
20.3.11R2-26.12.12R2		-	-	-	0,19%	4,79%	72,22%
E122/149/27	35,57%	-	-	-	176	1	339
20.6.15R2-1.4.16R2		-	-	-	21,93%	0,15%	42,35%
E122/149/27	33,30%	-	-	-	142	45	1201
20.6.15R2-1.4.16R2		-	-	-	6,82%	2,18%	57,70%
E122/149/28	35,60%	-	-	-	13	-	368
1.4.16R2-1.4.17R2		-	-	-	2,11%	-	62,29%
E122/149/28	16,63%	-	-	-	6	-	738
1.4.16R2-1.4.17R2		-	-	-	0,67%	-	82,70%
E122/149/33	41,82%	-	-	-	13	11	124
10.11.-30.4.20R2		-	-	-	4,97%	4,21%	49,00%
E122/149/33	17,58%	-	-	-	-	4	204
10.11.-30.4.20R2		-	-	-	-	1,45%	80,97%
E122/150/1 & 3	43,92%	-	-	-	187	-	-
29.9.23R2-26.11.2H4		-	-	-	56,08%	-	-

Akte & Datum	Dunkelziffer	Köln	Braunschweig	Zuiderzee Overijssel	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/150/1 & 3	39,22%	-	-	-	111	-	231
29.9.23R2-26.11.2H4		-	-	-	19,73%	-	41,05%
E122/150/5	32,03%	8	-	-	16	-	122
29.9.2H4af-7.12.3H4		3,51%	-	-	7,48%	-	56,98%
E122/150/5	1,10%	-	-	-	-	9	81
29.9.2H4af-7.12.3H4		-	-	-	-	10,24%	88,66%
E122/149/16	15,56%	-	-	-	5	3	596
E122/149/36		-	-	-	0,73%	0,43%	83,28%
14.9.7H4-29.9.8H4af		-	-	-	-	-	-
E122/149/16	32,07%	-	-	-	38	-	372
E122/149/36		-	-	-	6,23%	-	61,70%
14.9.7H4-29.9.8H4af		-	-	-	-	-	-
E122/150/7	17,75%	-	-	-	42	69	472
7.4.-12.8.10H4		-	-	-	5,88%	9,69%	66,68%
E122/150/8	100%	-	-	-	-	-	-
29.9.10H4af-1.11.11H4		-	-	-	-	-	-
E122/150/8	29,44%	-	-	-	-	-	864
29.9.10H4af-1.11.11H4		-	-	-	-	-	70,56%
E122/150/9	12,06%	-	-	-	94	5	282
E122/159/10		-	-	-	21,71%	1,04%	65,19%
22.3.-29.9.11H4af		-	-	-	-	-	-
E122/150/9	26,82%	-	-	-	-	1	302
E122/159/10		-	-	-	-	0,22%	72,96%
22.3.-29.9.11H4af		-	-	-	-	-	-

Akte & Datum	Dunkelziffer	Köln	Braun- schweig	Zuiderzee Overijssel	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/150/2 13.4.-29.9.1H5	16,28%	-	7	-	39	-	657
E122/150/2 13.4.-29.9.1H5	23,86%	-	0,85%	-	4,59%	-	78,28%
E122/151/38 5.4.3H6-29.9.4H6	-	-	-	-	43	-	760
E122/194/9 1.9.25H6-8.4.27H6	18,87%	152	35	-	4,05%	-	72,09%
E122/194/9 1.9.25H6-8.4.27H6	-	40,26%	9,26%	-	20	-	179
E122/194/9 1.9.25H6-8.4.27H6	-	317	-	-	9,85%	-	90,15%
E122/152/2 & 3 1.9.39H6-29.9.2E4	-	87,15%	-	-	46	74	-
E122/152/2 & 3 1.9.39H6-29.9.2E4	-	-	-	-	12,17%	19,44%	-
E122/152/5 29.9.4E4-29.9.5E4	2,36%	13	-	36	47	-	-
E122/152/6 & 7 29.9.4E4-29.9.5E4	5,82%	-	-	15,86%	12,85%	-	-
E122/152/5 29.9.4E4-29.9.5E4	-	-	-	-	-	-	18
E122/152/6 & 7 29.9.4E4-29.9.5E4	-	-	-	-	-	-	100%
E122/152/6 & 7 29.9.4E4-29.9.5E4	-	-	-	-	-	-	2
E122/152/6 & 7 29.9.4E4-29.9.5E4	-	-	-	-	-	-	100%
E122/152/5 29.9.4E4-29.9.5E4	2,36%	13	-	36	174	-	-
E122/152/6 & 7 29.9.4E4-29.9.5E4	5,82%	-	-	15,86%	75,96%	-	-
E122/152/5 29.9.4E4-29.9.5E4	-	-	-	32	-	-	-
E122/152/6 & 7 29.9.4E4-29.9.5E4	-	-	-	100%	-	-	-
E122/150/1 & 5 13.4.-29.9.1H5	43,92%	-	-	-	111	-	111

räuber den Rückgang des hamburgischen Yarmouthhandels nicht verursacht haben. Solange die Vitalienbrüder eine ernsthafte Bedrohung darstellten, blieb der hamburgische Yarmouthhandel beträchtlich, aber ausgerechnet in dem Jahr, in dem sie eine empfindliche Niederlage erlitten, fing dieser Handel an, erkennbar abzubreckeln. Der Rückgang setzte sich auch nach der endgültigen Beseitigung der Vitalienbrüder fort.

Eine andere Erklärung bietet ein Brief,⁸¹ den die Yarmouther Zöllner Robert Elys und Simon Berde⁸² am 12.4.1416 an den Hamburger Rat schrieben. Sie stellten fest, daß die Bürger und Kaufleute Hamburgs früher häufig die Stadt und den Markt (*forum*) von Yarmouth besucht hätten, daß dies aber *ob quorundam virorum improvidam et superfluum gubernacionem* nicht mehr der Fall sei. Die Zöllner baten den Hamburger Rat, die Bürger und Kaufleute der Stadt dazu zu bewegen, Yarmouth wieder aufzusuchen. Die Zöllner versprachen von sich aus, *bona fide et indubio, sic amicabilem pertractare, consulere et eis* [d.h. den Hamburger Kaufleuten] *subvenire in omnibus suis peragendis, in districtu nostro, salvo jure regio, quod ipsi habebunt uberiorem affectum et voluntatem ibidem appropinquare, et in posterum revenire; scientes, quod ita provide et discrete super hiis providebimus, mediante Dei gracia, quod nullus alius minister seu officarius aliquam injuriam eis faciet quoquomodo in hiis sic agentes, prout in vobis fiduciam gerimus pleniorum.*⁸³

Nun war es keineswegs üblich, daß englische Zöllner um Kunden warben. Die Versprechungen von Elys und Berde gehen außerdem um einiges über die üblichen Floskeln in Handelsabkommen hinaus, die den fremden Kaufleuten die ungestörte Zufahrt, den unbeschwerten Aufenthalt, die ungehinderte Abwicklung ihrer Geschäfte und die unbelästigte Heimreise garantierten. Sie versprachen den Hamburgern freundliche Behandlung, Konsultationen (vermutlich bei Streitfällen) und Hilfeleistungen bei der Abwicklung ihrer Geschäfte (wohl Maklerdienste). Der Grund für diese außergewöhnliche Zuverlässigkeit lag offensichtlich darin, daß durch die *quorundam virorum improvidam et superfluum gubernacionem* die Hamburger *se abinde retraxerunt et indies se retrahere proponunt*. Das war eine recht

⁸¹ Appendix C to Rymer's Foedera, S. 5; LAPPENBERG, Nr. 62, S. 43f.; Regest: HUB 6.75, S. 34. Hierzu ausführlicher: JENKS, Zollamt, Häfen und Außenhandel, S. 305-12.

⁸² Die Zöllner wurden am 28.2.1416 ernannt und am 10.6.1417 abgelöst: CFR 1413-22, S. 113 und 203.

⁸³ Appendix C to Rymer's Foedera, S. 5.

schwammige Redewendung, 'Mangelnde Voraussicht und überflüssige Verwaltung' wären – so würde man meinen – lange kein Grund für den Abbruch langjähriger und gewinnbringender Handelsbeziehungen. Der Verdacht liegt nahe, daß die Yarmouth'er Zöllner diese vage Formulierung bewußt wählten, da sowohl sie als auch der Hamburger Rat genau wußten, was gemeint war. In diesem Zusammenhang ist es vielsagend, daß Elys und Berde den Hamburgern die Gewähr dafür boten, daß 'kein anderer Beamter oder Amtsinhaber ihnen in irgendeiner Weise irgendein Unrecht antun wird'. Aus dieser Bemerkung läßt sich unschwer folgern, daß sich einige Beamte und Amtsinhaber in den Jahren vor 1416 einiges hatten zuschulden kommen lassen. Mit anderen Worten: Die Hamburger waren nicht durch die Vitalienbrüder, sondern vielmehr durch Unrecht und Gewalt seitens der Yarmouth'er Amtsinhaber vom Handel mit dem Zollbezirk abgehalten worden.

Den verantwortlichen Beamten findet man rasch. In einem recht dramatischen Totenbettbekenntnis am 25.3.1413 gab der Edelknecht (*armiger*) William Parker einige schwerwiegende Vergehen zu. Der kurz zuvor aus dem Amt geschiedene Yarmouth'er Zöllner⁸⁴ teilte John Spitlyng, Robert Elys und etlichen anderen *probis hominibus* der Stadt mit, daß während des Jahres, in dem er und Peter Savage Zöllner waren, sie beide mit Wissen und Billigung des Zollkontrolleurs William Wyght königliche Zolleinkünfte in Höhe von insgesamt £180 unterschlagen hätten. Die drei waren sich einig geworden, daß jeder ein Drittel dieser Summe erhalten sollte, doch hatte Parker lediglich £10 bekommen. Die restlichen £170 behielt Peter Savage für sich. Nach diesem Geständnis bat Parker die anwesenden *probos homines* von Yarmouth, ihn beim König wegen dieser Unterschlagung zu entlasten (*exonerare*), und verschied.⁸⁵

Allerdings behielten die Zeugen Parkers Geständnis zunächst für sich und sahen offenbar keine Veranlassung, die Zöllner beim König anzuzeigen. Schließlich war einer der Beschuldigten, Peter Savage, einer von ihnen, und das Verhältnis zwischen Savage und den anderen Mitgliedern der Führungsschicht von Yarmouth war offensichtlich noch ungetrübt, wie aus seiner Wahl zum Bailiff der Stadt gleich nach Parkers Geständnis hervorgeht. Zudem war Savage zum Zeitpunkt sei-

⁸⁴ Parker und Savage wurden am 2.3.1410 zu Zöllnern ernannt und am 16.10.1411 abgelöst: CFR 1405-13, S. 163 und 217.

⁸⁵ PRO, E159/197 RM m 29 und RH m 9. Vgl. E159/195 RH m 6d und RP m 4.

ner Beschuldigung wieder Zöllner im Yarmouth Zollbezirk.⁸⁶ Erst acht Jahre später erfuhr die Krone von der Unterschlagung in Yarmouth. Dann allerdings reagierte der Exchequer auf die ihm zugetragene anonyme Information rasch und energisch und setzte eine hochkarätige Enquetekommission ein, zu der der stellvertretende Schatzmeister, der Chief Baron des Exchequers und ein ehemaliger Sheriff der betreffenden Grafschaft (Norfolk) gehörten. Anfang Januar 1421 gelang es dieser Kommission durch Befragung von Geschworenen vor Ort, nicht nur jeden Vorwurf zu bestätigen, sondern auch eine ganze Reihe weiterer Straftaten ans Licht zu bringen. Peter Savage beteuerte zwar seine Unschuld, bat den Exchequer aber dennoch um die Erlaubnis, eine angemessene *fine* mit dem König vereinbaren zu dürfen. Der Exchequer stimmte zu, womit der Fall bereinigt war.⁸⁷

Nun muß man sich fragen, warum die Mitglieder der Yarmouth Führungsschicht, die das Geständnis William Parkers gehört hatten, ihr Schweigen brachen und Peter Savage anzeigten. Eine Antwort auf diese Frage erhält man, wenn man die Opfer des Zöllners kurz mustert. Savages Amtsmißbräuche lassen sich in die Vergehen aufteilen, bei denen nur König und Fiskus Einkommensausfälle erlitten, und in jene, bei denen Geld von Kaufleuten erpresst wurde. Die Führungsschicht von Yarmouth wird sich wohl keine allzu großen Sorgen über die Schäden gemacht haben, die der König erleiden mußte, aber Savages Erpressung der Kaufleute, von denen das wirtschaftliche Wohl der Hafenstadt abhing, wird sie allmählich beunruhigt haben. Folglich müssen wir uns die Kaufleute etwas näher anschauen, die Savage schädigte. Wir haben schon gesehen, daß Hamburger Kaufleute die wichtigsten Besucher des Yarmouth Zollbezirks im frühen 15. Jahrhundert waren, und es ist daher verständlich, daß sie zu den ausgesuchten Opfern Peter Savages gehörten. Im August 1414 hatte dieser vom Hamburger Kaufmann Johann Oldehof 24 Mark sterling (£16) erhalten, wofür er Oldehof und seinen *socii mercatores de Hansa* erlaubte, eine Kogge mit Wolltuch im Wert von 800 Mark sterling (£533

⁸⁶ Peter Savage war vom 12.8.1409 bis zum 16.10.1411 und wiederum vom 2.2.1412 bis zum 13.4.1413 Yarmouth Zöllner (PRO, E356/15 m 7d, 9d, 10, 11, 14d; E356/17 m 44-44d). Zwischen dem 29.9.1416 und dem 12.6.1420 war er Kontrolleur in Yarmouth (E356/15 m 19-22; E356/17 m 45-45d; E356/18 m 35). Für seine Tätigkeit als einer der vier Bailiffs der Stadt s. Charles John PALMER, *The History of Great Yarmouth, Yarmouth und London 1856*, S. 298.

⁸⁷ PRO, E159/197 RH m 9. Um diese Zeit leitete der Exchequer mehrere Untersuchungen gegen Zöllner ein, denen Begünstigung des Schmuggels und andere Amtsmißbräuche vorgeworfen wurden: E159/198 RP m 10, m 19, m 42 und RT m 1.

6s 8d) und anderen Handelswaren (£200) zu beladen und fortzusegeln, ohne dafür die fälligen Zölle oder Subsidien zu entrichten. Oldehof und seinen Partnern gereichte dies zum Vorteil, aber es gab auch andere Fälle. Savage ließ z.B. um den 26.4.1420 einen Ballen westfälischen Leintuchs aufbrechen, das dem Hamburger Kaufmann Heinrich Swykil gehörte und schon als Einfuhrware verzollt worden war. Savage zwang Swykil dazu, soviel Leintuch, wie er eben tragen konnte, in sein Haus zu bringen, wo Savage die Ware im Wert von immerhin £5 *ad commodum suum* behielt.⁸⁸

Für die Hamburger war der Handel mit dem Zollbezirk Yarmouth riskant geworden. Die Hamburger werden sich wohl allmählich gefragt haben, ob die Gewinnmöglichkeiten im Yarmouthhandel die Risiken einer unerfreulichen Begegnung mit Peter Savage aufwogen. Ihre Entscheidung wurde gewiß durch den Umstand beeinflusst, daß Peter Savage nicht der einzige Engländer in der Grafschaft Norfolk war, dem es um diese Zeit in den Sinn kam, neben dem König auch selbst die ausländischen Yarmouthfahrer zur Kasse zu bitten. Schon am 3.6.1396 wurde ein Prozeß gegen John Spynk aus Norwich vor dem Exchequer angestrengt. Ihm wurde zur Last gelegt, eine buchstäblich ellenlange Liste von privaten Zöllen von ausländischen Yarmouthfahrern widerrechtlich erhoben zu haben.⁸⁹ Die Kläger, die Yarmouther Zöllner Thomas de Grymesby und Hugh atte Fenne, stellten im Laufe ihrer Ausführungen fest, daß Spynks private Zollerhebung dazu geführt habe, daß ausländische Kaufleute nicht mehr nach Yarmouth kämen und daß aus diesem Grunde die Zolleinnahmen der Krone erheblich gesunken seien. Dafür hatte Spynk umso besser verdient. Im Laufe der Verhandlungen gab dieser zu, zwischen 1389/90 und 1394/5 insgesamt £73 eingenommen zu haben. Die Tendenz der Yarmouther, ausländische Kaufleute mit zusätzlichen Zöllen und Zwangsabgaben dubioser Legalität übermäßig zu belasten, hielt noch lange an. Am 18.5.1447 stellte ein Lübecker Hansetag fest, daß Southampton und Yarmouth mehr Zoll von den hansischen Englandfahrern nahmen als alle anderen englischen Städte, und ordnete deshalb eine Handelssperre gegen diese Städte an, bis sie ihre Zollforderungen auf das übliche Maß reduzierten.⁹⁰

Kehren wir zum Brief der Yarmouther Zöllner an den Hamburger Rat zurück. Elys und Berde brauchten den Hamburgern keineswegs

⁸⁸ PRO, E159/197 RM m 29 und RH m 9.

⁸⁹ PRO, E159/172 RT o.N.

⁹⁰ HR 2.3.288 § 78, S. 93.

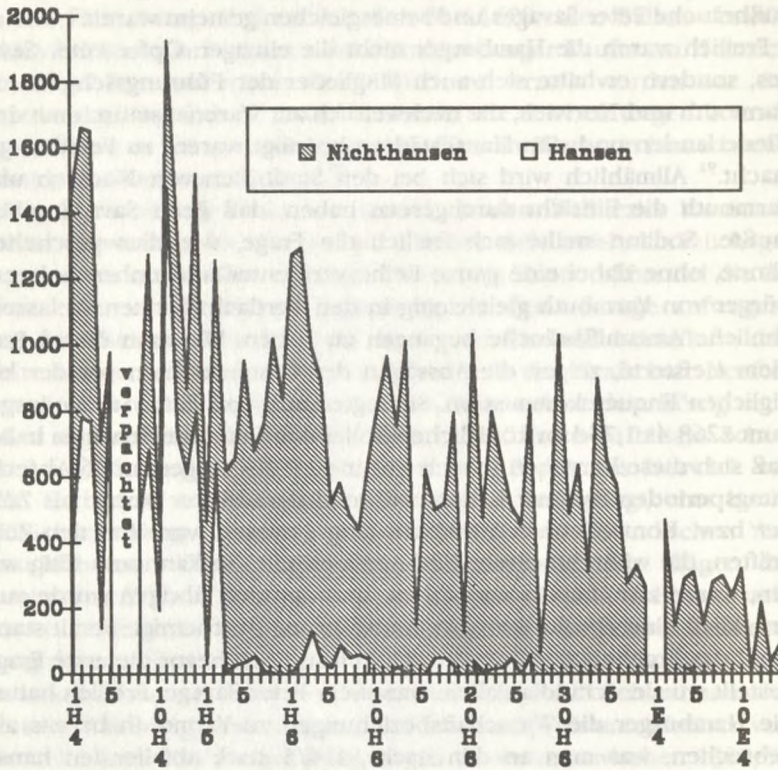
ausführlich darzulegen, was sie mit der vagen Redewendung 'mangelnde Voraussicht und überflüssige Verwaltung' meinten, denn es war beiden Seiten klar, daß damit die Ausschreitungen und Amtsmißbräuche Peter Savages und seinesgleichen gemeint waren.

Freilich waren die Hamburger nicht die einzigen Opfer Peter Savages, sondern er hatte sich auch Mitglieder der Führungsschicht von Yarmouth und Norwich, die nachweislich am Warenaustausch mit den Niederlanden und den Hansestädten beteiligt waren, zu Feinden gemacht.⁹¹ Allmählich wird sich bei den Stadträten von Norwich und Yarmouth die Einsicht durchgesetzt haben, daß Peter Savage gehen mußte. Sodann stellte sich freilich die Frage, wie dies geschehen könne, ohne dabei eine ganze Reihe verdienter und unbescholtener Bürger von Yarmouth gleichzeitig in den Verdacht geraten zu lassen, ähnliche Amtsmißbräuche begangen zu haben. Wie man dieses Problem meisterte, zeigen die Aussagen der Geschworenen vor der königlichen Enquetekommission. Sie sagten aus, daß Peter Savage insgesamt £268 4s 1,75d an königlichen Zolleinkünften unterschlagen habe, daß sich diese Vergehen jedoch nur in fünf der insgesamt 16 Abrechnungsperioden ereignet hatten, während deren Peter Savage als Zöllner bzw. Kontrolleur in Yarmouth tätig gewesen war. Von den Zollkräften, die während dieser fünf Amtsperioden in Yarmouth tätig waren, waren zwei bereits verstorben, und den drei übrigen wurde ausdrücklich eine absolut korrekte Amtsführung bescheinigt. Somit stand wohl das Ergebnis der Enquete schon fest, noch bevor die erste Frage gestellt wurde: schuld an allem war allein Peter Savage. Freilich hatten die Hamburger die Wirtschaftsbeziehungen zu Yarmouth bereits abgebrochen, was man an den nach 1414/5 stark abfallenden hansischen Tuchexporten (Graphik 22) erkennen kann.

So kann man den hansischen Yarmouthhandel in zwei Abschnitte teilen. Im ersten dominierten Hamburger, die bescheidene Mengen Rheinwein, Salz und typische Ostseewaren gegen Textilien und kleinere Mengen Käse und Vogelfedern (wohl für Betten, Kissen usw.) tauschten. Nach einer langen Zeit, in der der hansische Yarmouth-

⁹¹ Über John Michelles Tätigkeit als Sheriff von Norwich s. List of Sheriffs for England and Wales from the Earliest Times to A.D. 1831 = Lists and Indexes 9, London 1898, ND New York 1963, S. 212. Über seinen Preußenhandel s. PRO, E122/150/2 m 1Bd, E122/150/7 m 1-2 und E122/151/21 m 1. Robert Asger als Sheriff von Norwich: List of Sheriffs, S. 212. Über seinen Preußenhandel s. E122/150/2 m 1Ad. Über seinen Handel mit den Niederlanden s. E122/150/2 m 1A & 2 sowie E122/150/9 m 1. John Pynne als Bailiff von Yarmouth: PALMER, Yarmouth, S. 298f. Über seine Beziehungen zu den Niederlanden s. E159/197 RH m 9. Über seinen Ostseehandel s. E122/151/26A m 1-2.

Graphik 22: Tuchexporte über Yarmouth,
1399/1400–1473/4



handel so gut wie vollständig ruhte, fanden sich wieder einige Hansen ein, die einen vergleichsweise bescheidenen Handel trieben. Darunter waren allerdings keine Hamburger, sondern in erster Linie Kölner und Danziger, die hauptsächlich Waid lieferten und Getreide, Wolle, Hering und Talg exportierten. Es ist aber zu betonen, daß die Wirtschaftsbeziehungen dieser Hansen mit dem Zollbezirk Yarmouth viel bescheidener waren als die der Hamburger in der ersten Phase. Zu keiner Zeit ist eine Verwurzelung der hansischen Yarmouthfahrer in der örtlichen Wirtschaft festzustellen, obwohl die Tuchindustrie – besonders in Norwich – florierte. Im Gegensatz zu den hansischen Colchesterfahrern beteiligten sich die hansischen Yarmouthfahrer überhaupt nicht an der Textilherstellung, sondern beschränkten sich auf die Abnahme der fertigen Erzeugnisse.

IV.6: LYNN

Analysefähige Zollakten aus Lynn gibt es für die Jahre 1390 (Graphik 23, Sp. 1), 1391 (2), 1391/3 (3), 1394/7 (4), 1398 (5), 1440/1 (6), 1456/7 (7), 1459/61 (8), 1464/5 (9), 1466 (10), 1466/7 (11) und 1467/8 (12).¹ Die hansischen Lynnfahrer wählten in erster Linie hansische Schiffe für den Transport ihrer Waren. Allein aus diesem Grunde wäre man berechtigt, eine hochgradige Ostseeorientierung beim hansischen Lynnhandel zu vermuten. Graphik 23 zeigt dann auch, daß der hansische Warenaustausch mit Lynn allenfalls sehr schwach messeorientiert war und der Ostseehandel im Vordergrund stand. Daher ist zu erwarten, daß der Rhythmus des hansischen Lynnhandels maßgeblich von der Schifffahrtsgesetzgebung der hansischen, insbesondere der preußischen Städte bestimmt war. Dies läßt sich in einem Fall nachweisen. Am 16.5.1398 wurde die Ostseeschifffahrt zum 13.7.1398 freigegeben. Diesen Termin legte man am 15.6.1398 um eine Woche vor (Tabelle 34). Betrachtet man die Schiffsherkunftstabelle für 1397/8 (Anhang 4.60), so fällt auf, daß vor dem 13.8.1398 kein einziges Schiff aus dem Ostseeraum in Lynn angekommen ist, daß aber zwischen dem 13.8. und dem 16.8.1398 insgesamt zehn aus Preußen und den wendischen Städten einliefen. Die Schiffe segelten der Verordnung entsprechend (Tabelle 33) im Konvoi und verließen Lynn am 1.9.1398 wieder, vermutlich in Richtung Ostsee.

Obwohl die Hanse ein Kontor in Lynn errichtet hatte,² blieb der Handel kümmerlich. Der Gesamtwert ihrer Ein- und Ausfuhren, die in den überlieferten Zollakten verzeichnet sind, überstieg selten £500 bis £750 jährlich. Der hansische Tuchexport, obwohl gelegentlich nicht

¹ Einzelergebnisse der Analyse: Anhang 3.56-67. Schiffsherkunftstabellen: Anhang 4.56-67.

² Dieser Bau aus dem frühen 15. Jahrhundert beherbergt heute das örtliche Standesamt. Zur Geschichte und Architektur des Gebäudekomplexes s. Donovan PURCELL, Der hansische 'Steelyard' in King's Lynn, Norfolk, England, in: Hanse in Europa, S. 109-12; Vanessa PARKER, The Making of King's Lynn: Secular Buildings from the Eleventh to the Seventeenth Century = King's Lynn Archaeological Survey 1, London 1971; Helen CLARKE und Alan CARTER, Excavations in King's Lynn, 1963-1970 = Society for Medieval Archaeology, Monograph Series 7 und King's Lynn Archaeological Survey 2, London 1977; und Stuart JENKS, Der Liber Lynne und die Besitzgeschichte des hansischen Stalhofs zu Lynn, in: ZVLGA 68, 1988, S. 21-81 mit der dort zitierten Literatur. Übersicht über den Lynner und Bostoner Handel: Eleanore M. CARUS-WILSON, The Medieval Trade of the Ports of the Wash, in: Medieval Archaeology 6/7, 1962/3, S. 182-201.

unbeträchtlich, lag stets hinter dem der Engländer.³ Die Lynner Hall Books und die Zollakten erklären diese mäßige Wirtschaftsleistung. Der Lynner Außenhandel bestand hauptsächlich im Tausch von Tuch gegen die typischen Ostseewaren.⁴ Dabei gewannen die englischen Preußenfahrer den Kampf um die Vorherrschaft im Ostseehandel gegen die hansischen Lynnfahrer. Die Zollakten verzeichnen beträchtliche Einfuhren von Hering aus Schonen, von Osemund und anderen charakteristischen östlichen Erzeugnissen nach Lynn, die in der ganz überwiegenden Mehrheit der Fälle (ca. 80%) den Lynner Preußenfahrern gehörten.⁵ Die locker verfaßte Vereinigung der 'Preußen, Schonen und Bergen frequentierenden Kaufleute' aus Lynn war ein zahlenmäßig starker Verband,⁶ der eine eigene Umsatzsteuer erhob,⁷ um u.a. Versuche zu finanzieren, die königliche Politik zu beeinflussen.⁸ Die Lynner Ostseefahrer schickten sogar ihre eigenen Repräsentanten als inoffizielle Beisitzer der königlichen Botschaften nach Preußen und Dänemark, offensichtlich um die Verhandlungen zu einem für sie günstigen Ausgang zu bringen.⁹ Darüber hinaus verhandelte Lynn unabhängig mit König Erich von Dänemark und den Stadträten von Stralsund, Wismar und Rostock.¹⁰ Angesichts der Stärke dieses Verbandes sowie der Vielfalt seiner Aktivitäten ist es nicht überraschend, daß Lynner Kaufleute zu den prominentesten Mitgliedern der englischen Handelsniederlassung in Danzig zählten.

Wie man erwarten würde, ist der hansische Lynnhandel ein Spiegelbild des Lynner Ostseehandels. Die führende Rolle spielten Kaufleute aus Danzig und den Ordensländern (Tabelle 45). Doch auch die Hamburger hatten bisweilen einen beachtlichen Anteil am hansischen Lynnhandel.

³ CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 80-100. Der hansische Lakenexport lag in der Regel zwischen 100 und 200 Tüchern jährlich.

⁴ CARUS-WILSON, *Ports of the Wash*. Ich klammere hier die Frage des Wollhandels aus, der in Lynn nie so wichtig war wie in London oder Hull und ohnehin nach 1418/9 so gut wie erlosch: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 51-64.

⁵ Allgemein zugänglich sind die Lynner Zollakten PRO, E122/94/14, E122/94/16, E122/95/8 und E122/95/12: GRAS, *Customs System*, S. 435-52, 527-49 und 554-9.

⁶ Das Protokoll der Sitzung vom 12.10.1422 enthält die Namen von 28 Mitgliedern: KL, C7/3 f. 3^r. Der in HUB 6.528, S. 295f. gedruckte Auszug ist falsch datiert und irreführend.

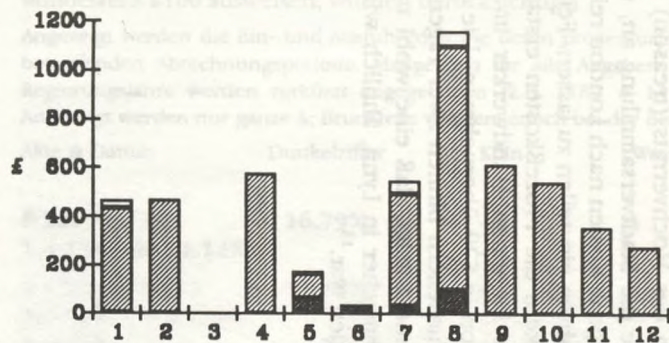
⁷ Holcombe INGELBY, *Transkription von KL, C7/2, MS masch.* in KL, S. 178 und 311.

⁸ KL, C7/3 f. 21^r.

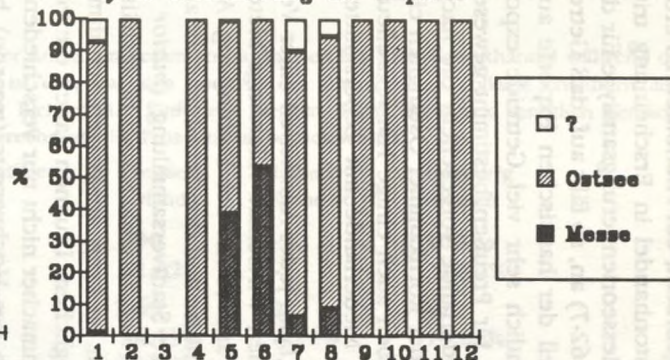
⁹ KL, C7/3 f. 60^v.

¹⁰ KL, C10/2 f. 37^v, 52^r und 94^r.

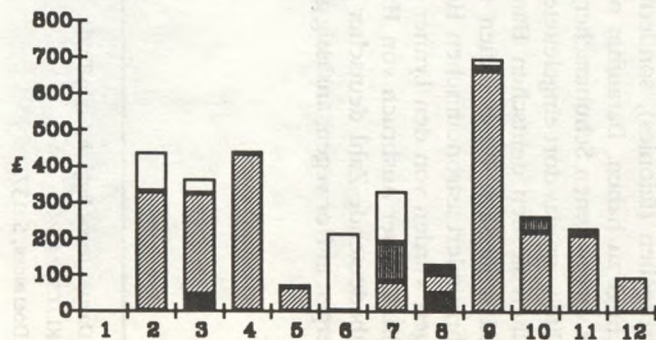
Graphik 23: Lynn: Orientierung der Importe



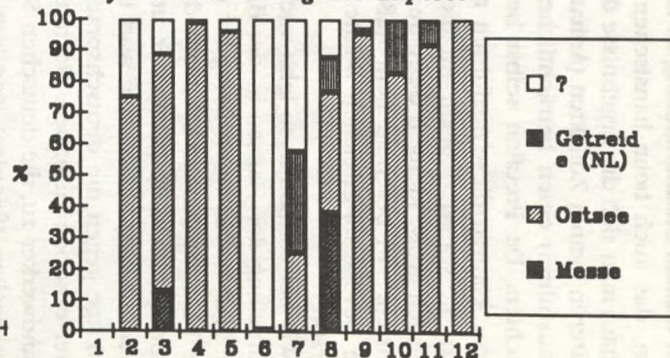
Lynn: Orientierung der Importe



Graphik 23: Lynn: Orientierung der Exporte



Lynn: Orientierung der Exporte



In diesem Zusammenhang ist es angebracht, ein Phänomen zu erörtern, das auch beim hansischen Bostonhandel in Erscheinung tritt. Schaut man sich die Ergebnisse der Messeorientierungsanalyse für die späteren Lynner Zollakten (Anhang 3.62-7) an, so fällt auf, daß Getreideausfuhren einen beträchtlichen Teil der hansischen Exporte ausmachten. Da Preußen selbst bekanntlich sehr viel Getreide exportierte, können diese Ausfuhren nicht für Preußen bestimmt gewesen sein. Sie waren vielmehr für die Niederlande vorgesehen, die nachweislich große Mengen Getreide aus der Kornkammer Ostanglien einfuhrten.¹¹ In bescheidenem Maße haben auch einige Hansekauffleute die bevölkerungsreichen Städte der Niederlande mit Lebensmitteln versorgt.

Wie bei Yarmouth, so fehlt auch in Lynn jedes Anzeichen einer Verwurzelung der Hansen in der örtlichen Wirtschaft. Allerdings bieten die Hall Books einen Beleg für eine andere Art der Einbindung. Am 9.8.1424 wurden ein Korduanlederhändler und drei Schuhmacher aus Lynn vor den Bürgermeister und die Stadtversammlung (*maior et communitas*) zitiert. Man warf ihnen vor, fälschlich und hinterhältig Anklage gegen die deutschsprachigen, in Lynn ansässigen Schuhmacher erhoben zu haben. Nach anfänglichem Leugnen gaben die vier Handwerker zu, die deutschen Schuhmacher nicht nur verschiedener Verbrechen (*felonies*), sondern auch des Hochverrats (*treason*) bezichtigt zu haben. Daraufhin ordnete die Stadtversammlung an, daß die vorgeladenen Schuhmacher auf eigene Kosten nach London reisen sollten, um das dort eingeleitete Verfahren einstellen zu lassen. Ferner sollten sie den deutschen Handwerkern die Prozeßkosten erstatten und schließlich Bürgschaften in der für einen Handwerker im 15. Jahrhundert astronomischen Höhe von je £20 übernehmen. Die Auflagen wurden von den Lynner Schuhmachern binnen zwei Tagen erfüllt.¹² Dieser Ausbruch von Handelsneid zeigt, daß eine wohl nicht unbedeutende Zahl deutscher Schuhmacher in Lynn, ähnlich wie in Bergen in Norwegen, ansässig geworden war.¹³

¹¹ Dazu s. JENKS, English Grain Trade.

¹² KL, C7/2 f. 24^r.

¹³ DOLLINGER, S. 137.

Tabelle 45: Zusammensetzung der hansischen Lynnfahrerschaft (Nur Akten, die ein hansisches Handelsvolumen von mindestens £100 ausweisen, wurden berücksichtigt)

Angezeigt werden die Ein- und Ausfuhren sowie deren prozentualer Anteil am gesamten hansischen Im- bzw. Exporthandel während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben ist das, was sich noch in der überlieferten Zollakte entziffern läßt. Regierungsjahre werden verkürzt angegebenen (z.B. 14R2 = 14 Richard II.). Einfuhren werden durch Fettdruck kenntlich gemacht. Angezeigt werden nur ganze £; Bruchteile wurden jedoch bei der Berechnung der Prozentsätze berücksichtigt.

Akte & Datum	Dunkelziffer	Köln	Westfalen	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E 122/93/31	16,79%	-	-	290	-	100
1.4.13R2-30.11.14R2		-	-	61,82%	-	21,39%
E 122/94/12-13	53,58%	-	-	169	1	47
1.1.14R2-29.9.15R2		-	-	36,19%	0,21%	10,02%
E 122/94/12-13	18,25%	-	-	146	5	203
1.1.14R2-29.9.15R2		-	-	33,79%	1,17%	46,79%
E 122/94/14	48,66%	-	-	97	3	79
22.2.15R2-7.2.16R2		-	-	27,68%	0,98%	22,68%
E 122/94/15	15,57%	-	-	105	8	67
29.9.18R2-12.2.19R2		-	-	49,25%	3,94%	31,24%
E 122/94/15	42,19%	4	-	51	2	13
29.9.18R2-12.2.19R2		3,26%	-	42,19%	1,52%	10,84%
E 122/94/16	44,64%	-	-	176	1	42
12.2.19R2-16.2.20R2		-	-	44,60%	0,14%	10,62%
E 122/94/16	36,80%	-	-	149	-	29
12.2.19R2-16.2.20R2		-	-	53,02%	-	10,18%

Akte & Datum	Dunkelziffer	Köln	Westfalen	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E 122/159/6-8	12,99%	-	-	118	1	29
24.5.21R2-29.9.22R2		-	-	69,25%	0,59%	17,17%
E 122/159/6-8	25,24%	-	-	44	-	7
24.5.21R2-29.9.22R2		-	-	64,08%	-	10,68%
E 122/95/12	53,07%	-	-	12	-	-
22.8.3H4-6.11.4H4		-	-	46,93%	-	-
E 122/96/35	43,52%	-	-	11	7	-
29.9.19H6-1.6.19H6		-	-	26,90%	16,62%	-
E 122/96/35	95,45%	-	-	-	10	-
29.9.19H6-1.6.19H6		-	-	-	4,55%	-
E 122/96/37	75,18	-	-	137	-	-
6.3.34H6-24.1.35H6		-	-	24,82%	-	-
E 122/96/37	71,81%	28	-	33	19	11
6.3.34H6-24.1.35H6		8,27%	-	9,96%	5,77%	3,19%
E122/96/39	64,02%	56	-	331	26	-
E122/96/41		4,85%	-	28,90%	2,23%	-
29.9.38H6-3.3.39H6						
E122/96/39	32,18%	-	-	98	-	-
E122/96/41		-	-	67,82%	-	-
29.9.38H6-3.3.39H6						
E122/97/3	-	-	-	-	22	-
4.3.-24.11.1E4		-	-	-	100%	-
E122/97/3	66,67%	-	-	-	6	-
4.3.-24.11.1E4		-	-	-	33,33%	-

Akte & Datum	Dunkelziffer	Köln	Westfalen	Preußen Livland	Lübeck Wend.St	Hamburg Bremen
E122/97/2	46,41%	-	-	21	1	-
29.8.-24.2.2E4		-	-	52,77%	0,82%	-
E122/97/2	42,38%	-	-	13	-	2
29.8.-24.2.2E4		-	-	49,67%	-	7,95%
E122/97/1	100%	-	-	-	-	-
24.2.2E4-7.6.3E4		-	-	-	-	-
E122/97/4	5,87%	-	-	329	183	70
19.11.4E4-19.11.5E4		-	-	53,24%	29,54%	11,35%
E122/97/4	4,56%	174	30	206	201	56
19.11.4E4-19.11.5E4		24,83%	4,33%	29,52%	28,76%	8,00%
E122/97/7	2,58%	-	-	273	190	70
19.3.-2.11.6E4		-	-	49,93%	34,78%	12,71%
E122/97/7	4,64%	-	-	190	27	39
19.3.-2.11.6E4		-	-	70,94%	9,94%	14,48%
E122/97/8	0,25%	-	-	122	3	234
2.11.6E4-2.11.7E4		-	-	33,92%	0,83%	65,00%
E122/97/8	8,57%	127	-	87	-	-
2.11.6E4-2.11.7E4		54,29%	-	37,14%	-	-
E122/97/9	-	-	-	249	-	32
2.11.7E4-2.11.8E4		-	-	88,60%	-	11,40%
E122/97/9	-	-	-	29	-	68
2.11.7E4-2.11.8E4		-	-	30,14%	-	69,86%

IV.7: BOSTON

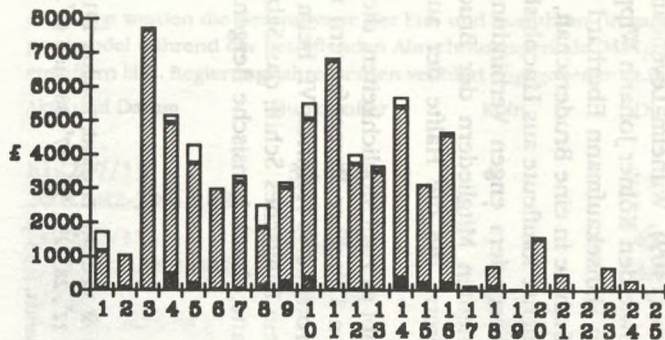
Zollakten aus Boston, die sich für die Periodizitätsanalyse eignen, sind für die Jahre 1377/8 (Graphik 24, Sp. 1), 1383/4 (2), 1386/8 (3), 1390 (4), 1390/1 (5), 1391 (6), 1392/3 (7), 1393/4 (8), 1397/8 (9), 1400/1 (10), 1401/2 (11), 1403/4 (12), 1405 (13), 1405/6 (14), 1408/9 (15), 1409/10 (16), 1412 (17), 1413 (18), 1445/6 (19), 1459/61 (20), 1463/4 (21), 1465 (22), 1466/7 (23), 1467/8 (24) und 1468 (25) erhalten.¹⁴

Die Identifizierung der Schiffe ist bis 1414 schwierig, weil abgesehen von einer Akte (PRO, E122/7/13: 28.8.1R2-20.6.2R2) die Zöllner bei den ein- und auslaufenden Schiffen nur den Namen des Schiffers, nicht aber den des Schiffes notiert haben. Einige Kapitäne lassen sich in den Schiffsarrestlisten (PRO, E101), in den Issue Rolls (PRO, E403) und in den Zollabrechnungen für andere englische Häfen wiederfinden, doch ist die Dunkelziffer in Boston höher als in jedem anderen Zollbezirk. Trotz dieser Schwierigkeiten genügt ein Blick in die Schiffsherkunftstabellen (Anhang 4), um festzustellen, daß hansische Bostonfahrer überwiegend hansische Schiffe aus den nichtpreußischen Hansestädten für den Transport ihrer Waren wählten.¹⁵ Wie in Lynn, ist man auch hier berechtigt, eine hochgradige Ostseeorientierung zu vermuten, was Graphik 24 und Anhang 3 bestätigen. Somit wäre zu erwarten, daß der Rhythmus des hansischen Bostonhandels maßgeblich von der Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte bestimmt wurde. Dies trifft aber nicht zu. Man könnte zwar die Ankunft von fünf Schiffen in Boston am 20.4.1402 als Beleg für die Einhaltung der Segelatioverordnung vom 30.1.1402 sehen (Freigabe der Ostseeschifffahrt zum 5.3.1402: Tabelle 34), doch liefen auch zahlreiche, im Ostseeraum beheimatete Schiffe vor dem 20.4.1402 Boston an, was der These widerspricht. In der Tat läßt sich kein einziger eindeutiger Beleg für einen Zusammenhang zwischen der Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte und dem Rhythmus des hansischen Bostonhandels in der hier untersuchten Zeit finden, obwohl recht viele Zollabrechnungen gerade für die Jahre vorliegen, in denen hansische Schifffahrtsverordnungen erlassen wurden. Wenn hansische Schiffer diese Verord-

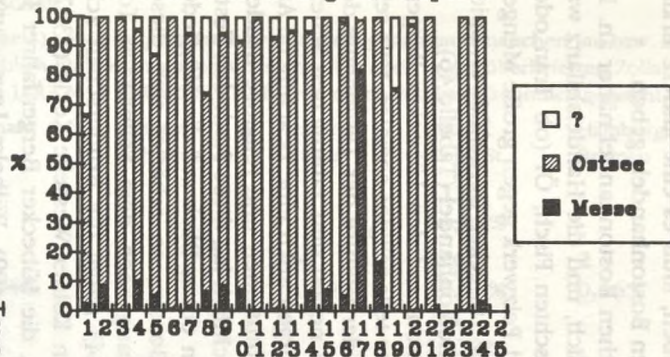
¹⁴ Einzelergebnisse der Analyse: Anhang 3.68-92. Schiffsherkunftstabellen: Anhang 4.68-92.

¹⁵ Nach Abschluß des anglo-dänischen Bündnisvertrags vom 3.10.1465 (Foedera (H) 5/2, S. 134f.) benutzten sie auch Schiffe aus Boston, und nach dem Frieden von Thorn (19.10.1466: WEISE 2.403, S. 262-88) ebenfalls Danziger Schiffe.

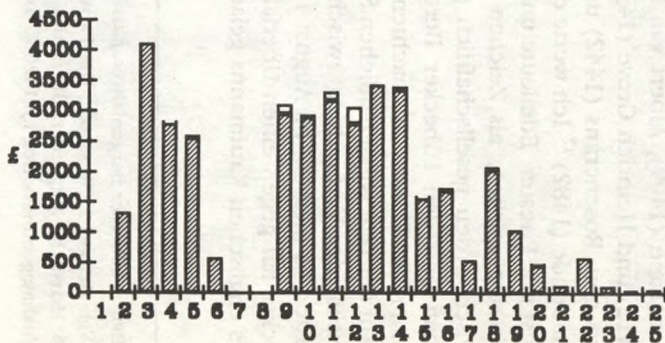
Graphik 24: Boston: Orientierung der Importe



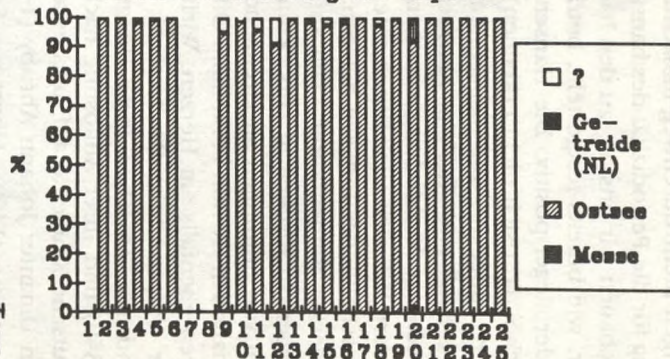
Boston: Orientierung der Importe



Graphik 24: Boston: Orientierung der Exporte



Boston: Orientierung der Exporte



nungen nicht durchweg mißachtet haben, muß es eine andere Erklärung für die Periodizität des hansischen Bostonhandels geben.

Schauen wir uns hierzu den hansischen Bostonhandel näher an. Er war, wie bereits festgestellt, beträchtlich, und die Handelsbilanz war in der Regel positiv. Die Hansen tauschten Fisch, Öl (ob Tran oder Fischöl, läßt sich nicht erkennen) und Pelzwerk gegen große Mengen Tuch. Lübecker, und insbesondere die Lübecker Bergenfahrer, spielten die führende Rolle im hansischen Bostonhandel (Tabelle 46).

Die enge Verbindung zwischen Boston und den Lübecker Bergenfahrern läßt sich auch durch eine Reihe teils religiös-sozialer, teils rein wirtschaftlicher Indizien belegen. Bei der Lektüre der Testamente der Lübecker Bergenfahrer¹⁶ fällt auf, daß neben den zahlreichen Schenkungen an Kirchen in Lübeck und Bergen auch eine beachtliche Anzahl von Stiftungen an kirchliche Institutionen und religiöse Bruderschaften in Boston vorkommt. Offensichtlich lag diese Stadt den Testatoren ebenfalls am Herzen. Wirft man einen Blick auf die Mitglieder der Corpus-Christi-Bruderschaft in Boston, so erhärtet sich dieser Eindruck. Zwischen ihrer Neugründung nach dem Schwarzen Tod (1349) und ihrer Auflösung nach 1543 nahm die Bruderschaft acht deutsche Kaufleute auf, und zwar den Kölner Wesselle Kekle (1387), den Dinanter Johann Abruby (1406), die Lübecker Bergenfahrer Johann Pape (1409), Albert van Stroden (1409), Wilhelm Levencampe (1412) und Heinrich Greve (1438), sowie den Kölner Johann Wipperford, gen. Rosencrans (1442) und den Hansekaufmann Eberhard Dalmounde (1482).¹⁷ Ich werte die Aufnahme in eine Bruderschaft, der sonst nur Priester, Edelleute und verdiente Kaufleute aus Lincolnshire beitreten durften, als Zeichen von besonders engen Verbindungen zwischen den gesellschaftlich prominenten Mitgliedern der Bruderschaft und den Lübecker Bergenfahrern, die die Hälfte der aufgenommenen Hansen ausmachten.

Auf der rein wirtschaftlichen Seite gibt es zwei Möglichkeiten, die Intensität der Verbindung zwischen den Lübecker Bergenfahrern und Boston zu messen. Im August 1441 protestierte Heinrich VI. beim Lübecker Rat gegen einen Überfall auf ein flämisches Schiff, das Salz eines englischen Kaufmanns geladen hatte, durch hansische Bergenfah-

¹⁶ BRUNS, Lübecker Bergenfahrer, *passim*.

¹⁷ Vgl. Herbert F. WESTLAKE, *The Parish Gilds of Medieval England*, London 1919, S. 156. Hansische Mitglieder: BL, Harley 4795 f. 22^v, 28^v, 29^v, 30^v, 37^r, 38^v und 49^r. Die Aufnahmegebühr betrug i.J. 1426 £2 4s 3d (ebenda, f. 33^v).

Tabelle 46: Zusammensetzung der hansischen Bostonfahrschaft

Angezeigt werden die Gesamtwerte der Ein- und Ausfuhren (in ganze £) sowie ihr prozentualer Anteil am gesamten hansischen Im- bzw. Ex-porthandel während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben ist das, was sich noch in der überlieferten Zollakte entziffern läßt. Regierungsjahre werden verkürzt angegebenen (z.B. 14R2 = 14 Richard II.), Einfuhren durch Fettdruck kenntlich gemacht.

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	Dinant	Braun- schweig	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/7/13	36,06%	-	-	-	-	1116	-
26.8.1R2-30.6.2R2		-	-	-	-	64,94%	-
E122/7/17	50,57%	-	42	-	158	326	2
2.12.7R2-29.9.8R2		-	3,94%	-	14,80%	30,53%	0,16%
E122/7/17	35,53%	115	-	-	-	741	-
2.12.7R2-29.9.8R2		8,69%	-	-	-	55,78%	-
E122/7/19	35,92%	3	32	-	185	3431	370
28.11.10R2-28.11.11R2		0,04%	0,45%	-	2,57%	55,90%	5,13%
E122/7/19	67,38%	-	167	-	-	1176	-
28.11.10R2-28.11.11R2		-	4,06%	-	-	28,56%	-
E122/7/20	89,02%	-	-	-	-	438	14
20.3.-17.5.11R2		-	-	-	-	10,63%	0,35%
E122/7/21	46,49%	343	224	-	191	1604	374
1.3.13R2-30.11.14R2		6,70%	4,38%	-	3,73%	31,38%	7,32%
E122/7/21	48,96%	55	-	-	209	1079	120
1.3.13R2-30.11.14R2		1,93%	-	-	7,28%	37,64%	4,19%
E122/7/22 & 23	42,45%	102	621	-	173	1377	236
29.9.14R2-29.9.15R2		2,34%	14,23%	-	3,97%	31,59%	5,42%
E122/7/22 & 23	49,60%	77	-	-	130	1006	140
29.9.14R2-29.9.15R2		2,87%	-	-	4,83%	37,48%	5,22%

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	Dinant	Braunschweig	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/7/24	58,12%	11	-	-	165	420	671
29.9.-8.12.15R2		0,38%	-	-	5,44%	13,88%	22,18%
E122/7/24	47,23%	33	-	-	-	158	121
29.9.-8.12.15R2		5,54%	-	-	-	26,77%	20,46%
E122/7/30	32,10%	135	103	-	220	1708	140
29.9.16R2-29.9.17R2		3,98%	3,02%	-	6,47%	50,30%	4,13%
E122/7/30A	40,51%	259	318	-	61	869	-
29.9.-1.8.17R2		10,22%	12,54%	-	2,39%	34,34%	-
E122/7/31 & 33	34,89%	450	318	-	41	981	300
29.9.21R2-29.9.22R2		14,02%	9,90%	-	1,28%	30,56%	9,35%
E122/7/31 & 33	79,36%	-	-	-	-	931	288
29.9.21R2-29.9.22R2		-	-	-	-	29,89%	9,25%
E122/8/1, 2 & 6	59,96%	-	100	-	776	4003	48
29.9.1H4af-25.6.3H4		-	0,81%	-	6,27%	32,37%	0,59%
E122/8/1, 2 & 6	93,58%	-	-	-	49	353	-
29.9.1H4af-25.6.3H4		-	-	-	0,79%	5,63%	-
E122/8/8 & 9	43,6%	-	126	-	41	1901	207
6.10.5H4-5.12.6H4		-	3,12%	-	1,02%	47,13%	5,13%
E122/8/8 & 9	33,48%	2021	-	-	-	57	-
6.10.5H4-5.12.6H4		64,65%	-	-	-	1,87%	-
E122/8/7	28,18%	667	116	-	16	1653	202
10.2.-29.9.6H4		18,04%	3,13%	-	0,44%	44,73%	5,48%
E122/8/7	0,55%	-	-	-	-	3430	-
10.2.-29.9.6H4		-	-	-	-	99,45%	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	Dinant	Braunschweig	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/8/11	40,95%	235	378	-	-	2064	734
1.10.-7.9.7H4af		4,06%	6,54%	-	-	35,74%	12,71%
E122/8/14 & 15	30,99%	562	-	-	488	891	240
24.7.9H4-28.1.10H4		17,78%	-	-	15,43%	28,20%	7,60%
E122/8/14 & 15	34,49%	-	-	-	-	1064	-
24.7.9H4-28.1.10H4		-	-	-	-	65,51%	-
E122/8/17 & 18	52,19%	310	79	-	-	1768	93
8.5.10H4-5.2.11H4		6,59%	1,69%	-	-	37,56%	1,97%
E122/8/17 & 18	48,58%	-	-	-	-	940	-
8.5.10H4-5.2.11H4		-	-	-	-	51,42%	-
E122/8/21	17,79%	-	-	-	-	93	-
20.6.-29.9.13H4af		-	-	-	-	82,21%	-
E122/8/21	65,03%	37	-	-	37	122	-
20.6.-29.9.13H4af		6,55	-	-	6,55%	21,87%	-
E122/8/25	27,54%	75	41	-	-	358	70
12.4.-29.9.1H5		9,94%	5,49%	-	-	47,70%	9,33%
E122/8/25	45,68%	89	-	-	8	925	114
12.4.-29.9.1H5		4,25%	-	-	0,38%	44,25%	5,44%
E122/234/22	37,52%	96	-	-	46	518	-
E122/220/41		9,07%	-	-	4,35%	49,06%	-
12.10.-24.6.24H6							
E122/9/68	5,79%	-	-	-	-	995	-
15.12.-24.5.38H6		-	-	-	-	94,21%	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	Dinant	Braunschweig	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/10/1 & 2 1.9.-3.3.39H6	4,49%	-	-	-	-	507	-
E122/10/3 26.7.-29.9.1E4	49,23%	-	-	70	-	159	-
E122/10/4 20.7.3E4-3.5.4E4	-	-	-	15,50%	-	35,27%	-
E122/10/4 20.7.3E4-3.5.4E4	17,73%	-	-	-	-	519	-
E122/10/5 & 6 25.2.4E4-29.9.5E4	21,43%	-	-	-	-	100%	-
E122/10/7 25.3.6E4-25.3.7E4	0,92%	-	-	-	12	474	-
E122/10/7 25.3.6E4-25.3.7E4	31,69%	-	-	-	1,68%	694	-
E122/10/8 25.3.7E4-25.3.8E4	11,75%	-	-	-	-	86	-
E122/10/8 25.3.7E4-25.3.8E4	31,25%	-	-	-	-	97,40%	-
E122/10/9 6.3.-25.12.8E4	67,86%	-	-	-	21	269	-
					6,52%	81,73%	-
					28	16	-
					43,75%	25,00%	-
					-	24	-
					-	32,14%	-

rer in Oslo.¹⁸ Der König nannte die Namen von 15 Mitgliedern des Bergener Kontors. Zwölf davon sind als Bostonfahrer zwischen dem 12.10.1445 und dem 24.6.1446 nachzuweisen. Von den 35 hansischen Bostonfahrern, die 1445/6 in der Zollabrechnung zu finden sind, waren 16 Bergenfahrer.¹⁹

Die Lübecker Bergenfahrer dominierten nicht nur in der Spätphase der hier untersuchten Zeit unter den hansischen Bostonfahrern. Gegen Ende d.J. 1406 kamen einige Einwohner von Cromer (Gft. Norfolk) bei einem Überfall hansischer Bergenfahrer ums Leben. Anfang 1407 erbat den Angehörigen der Opfer die Festnahme der hansischen *vitailleurs, meintenours et supportours des malfesours awauntditz*, die sich augenblicklich in Boston aufhielten. Heinrich IV. stellte daraufhin *venire facias*-Writs für 54 Hansen an den Sheriff von Lincolnshire aus. Von diesen Kaufleuten stammten 14 aus Lübeck (neun davon Bergenfahrer) und 30 waren regelmäßige Bostonfahrer, die in anderen Zollakten nachzuweisen sind.²⁰ Es ist zu unterstreichen, daß die Einwohner von Cromer einen Zusammenhang zwischen den hansischen Bergenfahrern und den hansischen Bostonfahrern erkannt haben, wovon sie auch den König überzeugen konnten.²¹

Kehren wir zur Frage der Periodizität des hansischen Bostonhandels zurück. Wir haben oben darauf hingewiesen, daß der Warenaustausch der Hansen mit Boston zwar weitgehend ostseeorientiert war und in der Regel hansische Schiffe für den Warentransport gewählt wurden, daß aber kein Zusammenhang zwischen den Segelatioverordnungen und der zeitlichen Gestaltung des hansischen Bostonhandels trotz günstiger Quellenlage nachzuweisen ist. Dies ist leicht erklärt: Unter den hansischen Bostonfahrern herrschten die Bergenfahrer vor. Wenn die hansischen Schiffe, die in Boston eintrafen, aus Bergen in Norwegen kamen, dann betraf sie die ganze Schifffahrtsgesetzgebung, die sich ja auf die Sundfahrt bezog, überhaupt nicht. Auch wenn die Vorschriften über die Winterlage für hansische Schiffe in Bergen galten, war es

¹⁸ BL, Royal 17.B.XLVII f. 48^v.

¹⁹ PRO, E122/234/22 und E122/220/41. Da diese unter zwei Signaturen überlieferte Zollabrechnung schlecht erhalten ist, muß man davon ausgehen, daß der Anteil der Bergenfahrer am hansischen Bostonhandel etwas höher lag.

²⁰ HUB 5.756-60, S. 396f.; HUB 5.767, S. 401; HUB 5.779, S. 407f. Vgl. Foedera (H) 4/1, S. 191 und 197 für ähnliche Vorfälle.

²¹ Sie spielten vielleicht auf die Bestimmungen des Statute of Maintenance and Livery an: SR 2, S. 74ff. Obwohl dieses Statut die gewalttätigen Gefolgschaften des hohen Adels im Auge hatte, wurde es zumindest einmal gegen die Hansen angewandt: PRO, KB27/738 m 20 & m 37; KB145/6/24; KB27/739 m 94d.

dennoch viel leichter, hier diese Vorschrift zu umgehen. Daher scheint mir wahrscheinlich, daß der hansische Bostonhandel in Wirklichkeit über Bergen abgewickelt wurde: Die Einfuhrwaren kamen zwar aus der Ostsee, wurden aber über den norwegischen Stapel nach Boston gebracht. Selbstverständlich kauften die Bostonfahrer einige Waren (Stockfisch, Öl) in Bergen selbst auf. Bei der Ausfuhr liefen die Schiffe zunächst Bergen an, bevor sie in die Ostsee segelten.

Diesen über Bergen laufenden Ostseehandel kann man in einigen Fällen belegen. In den Jahren 1389/90 und 1414/5 gewährte die englische Krone Lübecker Bergenfahrern Getreideexportlizenzen, wobei ausdrücklich festgelegt wurde, daß das Korn nur in Boston aufzukaufen und nur nach Bergen zu exportieren war.²² In einem Falle wissen wir sogar, daß das Getreide tatsächlich in Bergen gelöscht wurde.²³ Die Deutsche Brücke sowie der königlich-dänische Stapel in Bergen fungierten als Sammelplatz, von dem aus der hansische Bostonhandel organisiert wurde.

IV.8: HULL

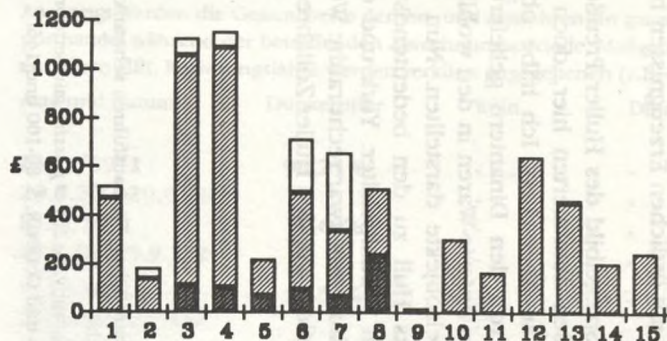
Zollabrechnungen aus Hull, die sich für eine Periodizitätsanalyse eignen, sind aus den Jahren 1378/9 (Graphik 25, Sp. 1), 1381/2 (2), 1383/4 (3 & 4), 1391/2 (5), 1396/7 (6), 1398/9 (7), 1401 (8), 1430/1 (9), 1453 (10), 1461 (11), 1463 (12), 1464/5 (13), 1466/7 (14) und 1468/9 (15) überliefert.²⁴ Die hansischen Hullfahrer wählten in erster Linie preußische Schiffe, die in etwa gleichem Maße aus Danzig und Königsberg stammten, für den Transport ihrer Waren. Dies allein läßt eine hochgradige Ostseeorientierung vermuten, was sich durch die nähere Analyse bestätigt (Graphik 25; Anhang 3). Tonangebend für den hansischen Hullhandel war die Ostseeorientierung. Daher würde man eine maßgebliche Bestimmung der zeitlichen Gestaltung des hansischen Hullhandels durch die Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte erwarten. Dies läßt sich auch in einem Fall eindeutig belegen. Am 31.10.1398 sperrten die preußischen Städte die Ostseeschifffahrt ab 11.11.1398, und im Frühjahr gaben sie drei Termine für die Frei-

²² PRO, C76/74 m 24 & m 8; E159/166 RM o.N.; CPR 1413-16, S. 320. Diese Lizenzen wurden Lübecker Bergenfahrern gewährt, die nicht die Absicht hatten, nach Lübeck zu fahren. Sie handelten auch mit Tuch aus Boston in Bergen und mit Bergener Stockfisch in Boston: C76/88 m 7.

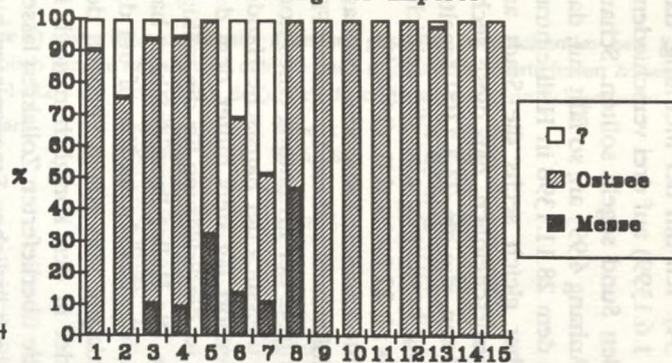
²³ PRO, E159/166 RM o.N.

²⁴ Einzelergebnisse der Analyse: Anhang 3.93-107. Schiffsherkunftstabellen: Anhang 4.93-107.

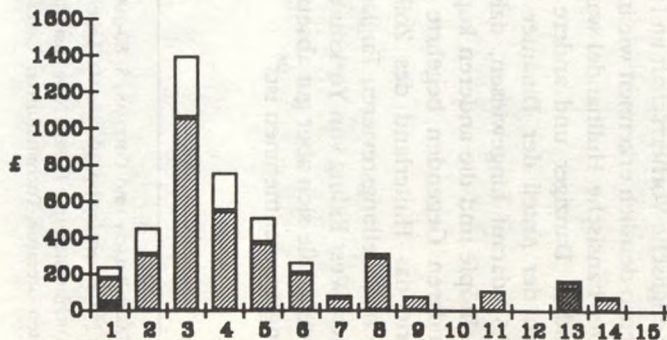
Graphik 25: Hull: Orientierung der Importe



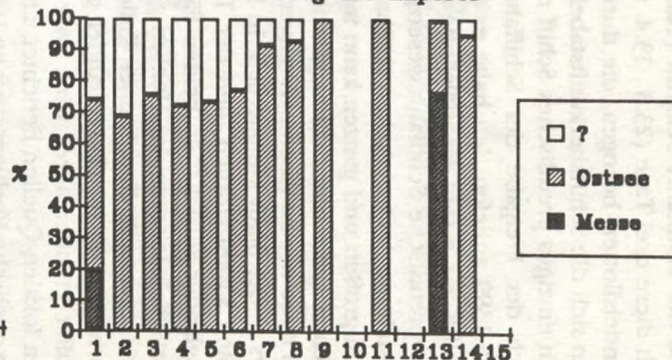
Hull: Orientierung der Importe



Graphik 25: Hull: Orientierung der Exporte



Hull: Orientierung der Exporte



gabe der Schifffahrt bekannt (Tabelle 34). Ich bin der Meinung, daß sich diese drei Tage (23.3., 13.4. und 1.6.1399) auf drei verschiedene Handelsflotten bezogen, die durch den Sund segeln sollten. Schaut man sich die Schiffsherkunftstabelle (Anhang 4.99) an, so fällt auf, daß kein einziges preußisches Schiff nach dem 28.11.1398 in Hull eintraf, nach der Freigabe der Schifffahrt aber gleich sechs die Stadt am 12.5.1399 anliefen. Ich halte es für wahrscheinlich, daß diese sechs Schiffe zur ersten Handelsflotte gehörten, die am 23.3.1399 segelte. Die preußische Schifffahrtsgesetzgebung bestimmte also die zeitliche Gestaltung des hansischen Hullhandels i.J. 22 Richard II. (1398/9).

Im großen und ganzen kann man eine Parallele zwischen dem hansischen Lynn- und dem hansischen Hullhandel ziehen. In beiden Fällen blieb der hansische Warenverkehr trotz der Errichtung eines Kontors in der Stadt kümmerlich. In Hull überstieg der hansische Handel selten £1000 jährlich, und der Tuchexport lag stets hinter dem der Engländer zurück.²⁵ In beiden Fällen ist die Erklärung für die mäßige Wirtschaftsleistung der Hansen gleich. Die Huller Preußenfahrer hatten, genau wie ihre Lynner Kollegen, die Hansen im Kampf um die Vorherrschaft im Ostseehandel geschlagen. Von einem Verband der Huller Preußenfahrer wird zwar weder in den königlichen noch in den lokalen Quellen berichtet, aber die überlieferten Zollakten lassen die englische Vorherrschaft im Handel mit östlichen Erzeugnissen hier ebenso deutlich erkennen wie in Lynn.

Der hansische Hullhandel war ein Spiegelbild des Huller Preußenhandels. Danziger und andere Preußen dominierten hier, doch ist auch der Anteil der Dinanter nicht zu übersehen. Ich habe oben (IV.5) darauf hingewiesen, daß die von den Dinantern gelieferten Kochtöpfe und die anderen kupfernen *baterie*-Waren in den wohlhabenderen Gegenden begehrte Handelsobjekte darstellten. Nun gehörte das Hinterland des Zollbezirks Hull zu den bedeutendsten Tuchherstellungsrevieren Englands im Spätmittelalter. York und das ganze West Riding von Yorkshire produzierten zwar recht rauhe Wollgewebe, die sich aber gut absetzen ließen, wie den Huller Zollabrechnungen zu entnehmen ist.²⁶

²⁵ CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 80-100. Die hansischen Tuchiausfuhren schwankten. Der Mittelwert lag bei 300 bis 400 Laken jährlich.

²⁶ Tuchherstellung: DARBY, *New Historical Geography*, S. 224 *et passim* mit der dort zitierten Literatur. Tuchiausfuhren: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 80-100 und 146f.

Tabelle 47: Zusammensetzung der hansischen Hullfahrerschaft (Nur Akten, die ein hansisches Handelsvolumen von mindestens £100 ausweisen, wurden berücksichtigt.)

Angezeigt werden die Gesamtwerte der Ein- und Ausfuhren (in ganze £) sowie ihr prozentualer Anteil am gesamten hansischen Im- bzw. Exporthandel während der betreffenden Abrechnungsperiode. Maßgeblich für alle Angaben ist das, was sich noch in der überlieferten Zollakte entziffern läßt. Regierungsjahre werden verkürzt angegebenen (z.B. 14R2 = 14 Richard II.), Einfuhren durch Fettdruck kenntlich gemacht.

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/59/1	90,21%	-	-	8	8	35
29.9.2R2-29.9.3R2		-	-	1,56%	1,58%	6,65%
E122/59/1	78,69%	-	-	25	-	27
29.9.2R2-29.9.3R2		-	-	10,24%	-	11,07%
E122/58/14	95,54%	-	-	-	15	-
29.9.3R2-29.9.4R2		-	-	-	4,46%	-
E122/59/7	42,53%	-	44	15	32	14
29.9.5R2-29.9.6R2		-	23,83%	8,37%	17,35%	7,92%
E122/59/7	94,47%	-	-	7	14	7
29.9.5R2-29.9.6R2		-	-	1,32%	2,83%	1,38%
E122/59/8	59,96%	14	159	71	92	153
21.5.6R2-31.7.8R2		1,15%	13,01%	5,83%	7,52%	12,53%
E122/59/8	71,87%	-	-	233	33	127
21.5.6R2-31.7.8R2		-	-	16,69%	2,37%	9,07%
E122/161/9	66,78%	14	97	72	83	131
29.9.7R2-29.9.8R2		1,17%	8,15%	5,99%	6,96%	10,95%
E122/161/9	79,08%	-	-	94	11	55
29.9.7R2-29.9.8R2		-	-	12,32%	1,40%	7,20%
E122/59/14	43,94%	2	-	78	-	-
25.1.12R2-2.2.13R2		1,30%	-	54,76%	-	-

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/59/14	25,52%	-	-	24	-	-
25.1.12R2-2.2.13R2		-	-	74,48%	-	-
E122/59/18-19	51,44%	-	72	29	9	-
E122/59/23-24		-	31,86%	12,64%	4,07%	-
29.9.15R2-29.9.16R2						
E122/59/18-19	85,27%	-	-	74	-	-
E122/59/23-24		-	-	14,73%	-	-
29.9.15R2-29.9.16R2						
E122/59/26	60,50%	-	214	65	-	3
29.9.20R2-28.7.21R2		-	29,93%	9,13%	-	0,44%
E122/59/26	83,94%	-	-	44	-	-
29.9.20R2-28.7.21R2		-	-	16,06%	-	-
E122/159/11	21,69%	11	391	28	19	26
29.9.22R2-29.9.23R2		1,72%	59,50%	4,25%	2,86%	9,98%
E122/159/11	93,42%	-	-	11	-	-
29.9.22R2-29.9.23R2		-	-	6,58%	-	-
E122/60/2	83,13%	11	48	7	6	17
3.4.-7.7.2H4		2,05%	9,22%	1,38%	1,09%	3,13%
E122/60/2	83,50%	21	-	17	-	16
3.4.-7.7.2H4		6,31%	-	5,27%	-	4,92%
E122/61/32	24,23%	-	-	18	-	-
E122/161/30		-	-	75,77%	-	-
29.9.9H6-29.9.10H6						

Akte und Datum	Dunkelziffer	Köln	Dinant	Preußen Livland	Lübeck Wend.St.	Hamburg Bremen
E122/61/32	54,94%	-	-	39	-	-
E122/161/30		-	-	45,06%	-	-
29.9.9H6-29.9.10H6						
E122/61/71	65,44%	-	-	118	-	-
6.4.31H6-29.9.32H6		-	-	34,56%	-	-
E122/62/1	26,59%	-	-	126	1	-
7.3.-29.9.1E4		-	-	72,89%	0,58%	-
E122/62/1	69,43%	-	-	47	-	-
7.3.-29.9.1E4		-	-	30,57%	-	-
E122/62/4	21,01%	58	-	404	31	17
6.7.-26.8.3E4		8,99%	-	62,62%	4,75%	2,63%
E122/62/6 & 7	21,12%	-	-	367	2	-
29.9.4E4-29.9.5E4		-	-	78,45%	0,43%	-
E122/62/6 & 7	51,75%	-	-	60	-	-
29.9.4E4-29.9.5E4		-	-	48,25%	-	-
E122/62/9	-	-	-	209	-	-
29.9.6E4-29.9.7E4		-	-	100%	-	-
E122/62/9	2,31%	-	-	85	-	-
29.9.6E4-29.9.7E4		-	-	97,69%	-	-
E122/61/11	-	-	-	253	-	-
29.9.8E4-29.9.9E4		-	-	100%	-	-
E122/61/11	-	-	-	134	-	-
29.9.8E4-29.9.9E4		-	-	100%	-	-

IV.9: ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUßFOLGERUNGEN

Ausgehend von der Beobachtung, daß der hansische Englandhandel durch eine äußerst begrenzte Anzahl handelsintensiver Tage gekennzeichnet war, haben wir es uns in diesem Kapitel zur Aufgabe gemacht, die Periodizität des hansischen Englandhandels zu problematisieren. Zwei Erklärungen boten sich an: die Schifffahrtsgesetzgebung der Hansestädte und die großen kontinentalen Messen. Wir haben gesehen, daß hansische Städtetage seit 1392 eine Reihe von Bestimmungen zur Lenkung der Schifffahrt erlassen haben. Man legte verschiedentlich die Termine der Freigabe der Ostseeschifffahrt fest, ordnete die Bildung von Geschwadern an und verbot nennenswerte Schiffsbewegungen während der Wintermonate. Wenn diese Vorschriften tatsächlich befolgt worden wären, würde dies die Periodizität des hansischen Englandhandels erklären. Allerdings machten die hansischen Behörden des öfteren Ausnahmen, und die Winterlage wurde zumindest im hansischen Londonhandel vielfach mißachtet. Jedoch konnte in einem Fall die Einhaltung der Schifffahrtsverordnungen eindeutig nachgewiesen werden. Die These der zeitlichen Gestaltung des hansischen Englandhandels durch die hansischen Schifffahrtsgesetze und -verordnungen war somit also weder ungeprüft hinzunehmen noch von vornherein abzulehnen. Vielmehr mußte sie anhand der überlieferten englischen Zollakten geprüft werden.

Eine zweite mögliche Erklärung für die Periodizität des hansischen Englandhandels sahen wir in der zeitlichen Abfolge der großen kontinentalen Messen. Wenn sie auch aus England hansische Handelswaren anzogen haben, würde dies das Ebbe-und-Flut-Muster des hansischen Handels verständlich machen. Auch diese These war nicht ungeprüft hinzunehmen, sondern durch eine systematische Analyse der überlieferten englischen Zollakten zu verifizieren. Dabei warf die Frage, wie messeorientierte Warenbewegungen in diesen Quellen identifiziert werden können, zunächst methodische Probleme auf, denn mit Ausnahme von Bristol gaben die Zöllner nie den Herkunftsort bzw. den nächsten Anlaufhafen eines Schiffes an. Wichtigstes Kriterium für die Messebedingtheit war die Zeit: Lagen handelsintensive Tage etwa sechs bis acht Wochen vor einem Messetermin (für die hansischen Ausfuhren aus England) oder nach dem letzten Zahltag einer Messe (für die Einfuhren nach England), so konnte man vermuten, daß es sich um messebedingte Warenbewegungen handelte. Weitere Kriterien waren die Herkunft der Schiffe (Ostsee oder Niederlande), das Ursprungsland der Handelsgüter (Ostseeraum, Ober-

deutschland, Rheinland, Niederlande oder Mittelmeerraum) und schließlich die Herkunft der hansischen Befrachter (Danziger und Lübecker oder Kölner). Problematisch blieb, daß die englischen Zöllner nicht immer vollständige Angaben über die Schiffe machten, sondern vielfach lediglich den Namen des Schiffers festhielten. Auch wenn viele dieser Personen in späteren Zollabrechnungen oder in den Schiffsarrestlisten, in denen vollständigere Angaben über ihre Schiffe gemacht wurden, aufzufinden waren, bestand das Problem der Namensgleichheit weiter. Im Falle einiger Londoner und Lynner Zollabrechnungen potenzierten sich die Erkenntnisprobleme dadurch, daß die Akten nur die Exporte verzeichneten, die zudem zum überwiegenden Teil aus Tuch (mitunter auch aus Zinngefäßen) bestanden und daher für die Frage der Messe- bzw. Ostseeorientierung wenig aussagekräftig waren. Doch auch hier konnten Kriterien aufgestellt werden, die in manchen Fällen gesicherte Erkenntnisse ermöglichten. Zum einen genügte ein Blick auf die anderen Befrachter, um eine Zielrichtung auszuschließen: Hatten z.B. Italiener Güter an Bord, so schied eine Ostseeorientierung aus. Zum anderen gab das Frachtgut den Ausschlag: Niemand hätte Gascogneser Wein nach Brügge oder Getreide nach Preußen exportiert. Allerdings blieben die in den Londoner Zollakten als *naves generales* bezeichneten Schiffe ein unlösbares Problem.

Nach diesen methodischen Erwägungen gingen wir zu der Analyse der Londoner Zollakten über. Drei Phasen des hansischen Londonhandels wurden sichtbar: Bis 1400 bietet das bekannte Muster des hansischen Ost-West-Handels (Tausch von östlichen Rohmaterialien gegen westliche Fertigwaren) ein durchaus adäquates Modell. Der hansische Londonhandel war von beträchtlichem Umfang und die Handelsbilanz positiv. Infolge der Dominanz ostseeorientierter Warenbewegungen wäre eine Bestimmung der zeitlichen Gestaltung durch die hansische Schifffahrtsgesetzgebung zu erwarten gewesen, doch ließ sie sich nicht belegen. Die zweite Phase (1400-1421) war eine Zeit des Übergangs. Der hansische Londonhandel schrumpfte und wandelte sich zugleich. An die Seite des herkömmlichen Ost-West-Handels trat nun ein Nord-Süd-Handel, bei dem Fertig- und Industriewaren aus Oberdeutschland, dem Rheinland und den Niederlanden gegen Fertigwaren aus England getauscht wurden. Dieser Nord-Süd-Handel war maßgeblich messeorientiert. Während der Übergangsphase hielten sich der Ost-West- und der Nord-Süd-Handel wertmäßig die Waage. I.J. 1420/1 war jedoch eine starke Expansion der messeorientierten Ausfuhren zu erkennen. In dieser zweiten

Phase konnte der zu erwartende Einfluß der hansischen Schiffahrtsgesetzgebung auf die Periodizität des hansischen Ost-West-Handels nicht nachgewiesen werden. In der dritten Phase (nach 1422) dominierte eindeutig der Nord-Süd-Handel, und die 'niederländischen' Erzeugnisse machten das Gros der hansischen Importe aus. Dagegen blieben der Ost-West-Handel sowie die Einfuhren östlicher Erzeugnisse weiterhin gering. Der hansische Londonhandel war maßgeblich messeorientiert und zeitlich ganz überwiegend durch die Aufeinanderfolge der großen kontinentalen Messen bestimmt. Es ließen sich auch eindeutige Belege für die Einhaltung der hansischen Schiffahrtsgesetzgebung im Ost-West-Handel finden. Der hansische Handel mit London erreichte nun wieder den Umfang der ersten Phase, wobei zunächst nur die Ausfuhren stiegen. Trotz der später einsetzenden Hausse der hansischen Einfuhren blieb die hansische Londonhandelsbilanz während dieser Phase negativ.

In allen drei Phasen ließen sich die Importwaren der hansischen Londonfahrer, die Orientierung ihres Handels und die Zusammensetzung der Londonfahrerschaft miteinander korrelieren. Zunächst dominierten die östlichen Erzeugnisse, die Ostseeorientierung und (höchstwahrscheinlich) die Osthansen. In der zweiten Phase hielten sich Ostwaren und 'niederländische' Erzeugnisse einerseits und Ostsee- und Messeorientierung andererseits in etwa die Waage, aber Kölner Kaufleute tätigten zum ersten Mal i.J. 1420/1 mehr als die Hälfte aller hansischen Ein- und Ausfuhren im Londonhandel. Während der dritten Phase herrschten die 'niederländischen' Erzeugnisse, die Messeorientierung und die Kölner vor, obwohl die Dinanter und später die Nimwegener auch eine beachtliche Rolle spielten. London war um die Mitte des 15. Jahrhunderts eine Kölner Hochburg. Seit der Hinwendung zum Nord-Süd-Handel und zu den großen kontinentalen Messen traten Hansekaufleute als ernstzunehmende Konkurrenten der Londoner auf. Die Hansen waren um die Mitte des 15. Jahrhunderts im Begriff, sowohl die Italiener als auch die Londoner im Warenaustausch zwischen dem Kontinent und der englischen Hauptstadt in den Schatten zu stellen, was zu parlamentarischen Protesten führte.

Ähnliche Erkenntnisse konnten aus der Analyse der Zollakten der Londoner Außenhäfen Sandwich und Ipswich gewonnen werden. Der Zollbezirk Sandwich, und insbesondere Dover, fungierte als verkehrstechnisch günstige Nebenstelle für hansische Einfuhren, die von dort aus über Land oder in kleinen Schiffen nach London transportiert wurden. Die hansischen Einfuhren kamen überwiegend in englischen Schiffen an, und der hansische Handel war vornehmlich messeorien-

tiert. Selbst typische Ostwaren führten die Hansen unmittelbar von den kontinentalen Messen ein. Das nahezu völlige Fehlen hansischer Ausfuhren über Sandwich führte uns zu dem Schluß, daß das Hinterland des Zollbezirks (Gft. Kent) wenig zu bieten hatte, was die Hansen als vielversprechende Exportartikel betrachteten. Folglich bildete sich kein Verhältnis mit der regionalen Wirtschaft heraus. Sowohl im Hinblick auf die hochgradige Messeorientierung als auch hinsichtlich der Kölner Vorherrschaft war der Zollbezirk Sandwich durchaus mit London vergleichbar.

Obwohl Ipswich auch als Außenhafen Londons fungierte, gestaltete sich der hansische Handel hier ganz anders. Bei der Analyse mußte man sich vor Augen halten, daß der hansische Ipswichhandel durch einen gewaltigen Umbruch i.J. 1436/7 gekennzeichnet war, als der Abschluß des Vertrags von London (22.3.1437) zu einer mächtigen Expansion des hansischen Warenverkehrs führte. Außerdem war der Kontrast zwischen den Unterbezirken Ipswich, wo die Engländer zumindest zeitweilig tonangebend waren, und Colchester, wo die Hansen stets vorherrschten, zu berücksichtigen. Aus diesen Gründen konzentrierte sich die Analyse des hansischen Ipswichhandels auf die Zollabrechnungen der Jahre 1458/9 bis 1472. Diese Akten ließen die hansische Präferenz für die niederländische Schifffahrt erkennen. Der hansische Ipswichhandel, und insbesondere der Colchesterhandel, war zudem durch die gleiche hochgradige Messeorientierung und Kölner Dominanz gekennzeichnet wie der London- und Sandwichhandel. Die Analyse der Colchesterer Court Rolls bestätigte die Kölner Vorherrschaft, und zwar auch für die Jahre, aus denen keine Zollakten überliefert sind. Hansische Kläger und Beklagte vor den Colchesterer Stadtgerichten stammten ganz überwiegend aus Köln, und ihre Kontrahenten gehörten in der Regel den tuchverarbeitenden und mit Tuch handelnden Zünften an. Ein Blick auf die Zollabrechnungen zeigte auch, daß die örtliche Tuchindustrie und die hansische Wirtschaft außerordentlich eng miteinander verbunden waren. Die Hansen genossen nahezu eine Monopolstellung in der Versorgung der Colchesterer Textilindustrie mit wichtigen Rohstoffen und in der Abnahme der Endprodukte. Doch waren die Hansen genauso abhängig von der örtlichen Tuchindustrie, wie diese von ihnen. Die Hanseskaufleute hatten sich weitgehend auf die Versorgung der Tuchhersteller mit Färbe- und Beizmitteln sowie auf die Abnahme von fertigen Textilien spezialisiert. Um diese außerordentlich enge Verflechtung der Colchesterer und der hansischen Wirtschaft zu erklären, wiesen wir auf zwei Phänomene hin: auf die in Colchester ansässigen Kölner

Handelsagenten, die neben ihren Kölner Prinzipalen auch anderen Hansen dienten; und auf den Aufbau eines Tuchverlags im Colchesterer Raum unter Kölner Regie. Auch wenn Hamburger und andere Osthansen den wichtigen Blaufarbstoff Waid aus der Erfurter Gegend nach Colchester lieferten, hatten sie wenig mit dem Export von Colchesterer Laken zu tun. Die wirtschaftliche Verflechtung der Hanse mit dieser Stadt entpuppte sich somit als eine Verzahnung zwischen Colchesterer Tuchproduzenten und Kölner Großkaufleuten, die die örtliche Tuchindustrie mit Rohstoffen versorgten und die fertigen Textilien vertrieben.

Für den Zollbezirk Yarmouth stützten wir uns vorwiegend auf Zollakten aus der Zeit vor 1413/4. Hinzu kam die fast lückenlose Reihe der lokalen Yarmouthener Zollabrechnungen. Auch hier teilte sich der hansische Handel in zwei Phasen, wobei die Zäsur um 1413/4 liegt. In der ersten Phase bevorzugten die hansischen Yarmouthfahrer hansische Schiffe für den Warentransport, und ihr Handel war hochgradig ostseorientiert. Aus dem Jahr 1400 stammt ein Beleg für die Bestimmung der zeitlichen Gestaltung des hansischen Handels durch die Schiffsverkehrsverordnungen der Ostseestädte. In der ersten Phase dominierten die Hamburger, die Ostwaren gegen größere Mengen Tuch tauschten. Jedoch brachen sie ihre Wirtschaftsbeziehungen zu Yarmouth im zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts ab, nicht etwa wegen der Gefährdung der Schifffahrt durch die Vitalienbrüder, sondern infolge der Bakschischforderungen und Schikanen der Yarmouthener Zöllner. Trotz der außergewöhnlichen Schritte, die andere Yarmouthener Zöllner unternahmen, um die Hamburger zurückzulocken, mieden diese den Zollbezirk seit etwa 1415. Nach einer längeren Zeit, in der der hansische Yarmouthhandel so gut wie vollständig ruhte, fanden sich einige Hansen wieder in Yarmouth ein und trieben einen recht bescheidenen Handel. Doch waren es jetzt keine Hamburger, sondern Kölner und Danziger, die hauptsächlich Waid lieferten und dafür Getreide, Wolle, Hering und Talg exportierten. Zu keiner Zeit gab es eine Verflechtung der örtlichen mit der hansischen Wirtschaft.

Der hansische Handel mit Hull und Lynn bevorzugte in auffallendem Maße die hansische Schifffahrt, wobei der Akzent bei den Lynnfahrern mehr auf den wendischen, bei den Hullfahrern mehr auf den preußischen Schiffen lag. Der Handel über beide Zollbezirke war ganz überwiegend ostseorientiert, und in beiden ließ sich die zeitliche Gestaltung des hansischen Handels durch die preußische Schiffsverkehrs-gesetzgebung (i.J. 1398/9) belegen. Doch blieb der hansische Waren-

verkehr recht kümmerlich, was daran lag, daß die örtlichen Preußenfahrer, die auch zu den prominentesten Mitgliedern der englischen Handelsniederlassung in Danzig gehörten, die Hansen im Kampf um die Vorherrschaft im Ostseehandel geschlagen hatten. In der Regel konnten diese Preußenfahrer 80% bis 90% des Ostseehandels ihrer Heimatstädte für sich beanspruchen. Der bescheidene Rest fiel den Preußen zu. Somit war der hansische Lynn- bzw. Hullhandel ein Spiegelbild des örtlichen Preußenhandels. Zu keiner Zeit gab es eine Verwurzelung hansischer Lynn- oder Hullfahrer in der örtlichen Wirtschaft.

Zu guter Letzt wandten wir uns Boston zu, einem Zollbezirk, der ein ganz anderes Bild bietet. Der Jahresumsatz der hansischen Bostonfahrer war beachtlich und lag in der Regel nur unwesentlich unter dem der Londonfahrer. Die Hansen benutzten überwiegend wendische Schiffe für den Transport ihrer Waren, und ihr Handel war ausschließlich ostseeorientiert. Es ließen sich jedoch trotz günstiger Quellenlage keine Belege für eine Bestimmung der Periodizität des hansischen Bostonhandels durch die hansischen Schiffsverkehrsverordnungen finden. Die Erklärung hierfür liegt in der Zusammensetzung der hansischen Bostonfahrerschaft, in der die Lübecker Bergenfahrer tonangebend waren. Diese segelten nicht von Lübeck, sondern von Bergen in Norwegen, wo die Bestimmungen entweder nicht galten oder umgangen werden konnten. Eine Beteiligung hansischer Kaufleute an der örtlichen Güterherstellung war nicht nachzuweisen. Sie beschränkten sich offenbar auf die Abnahme fertiger Produkte.

Was ist nun die allgemeine Signifikanz dieser Resultate? Wir haben gezeigt, daß der hansische Handel über London, Ipswich und Sandwich – zumindest um die Mitte des 15. Jahrhunderts – hochgradig messeorientiert und der hansische Warenverkehr über Yarmouth, Lynn, Boston und Hull überwiegend ostseeorientiert war. Der hansische Handel mit London, Ipswich und Sandwich lag ganz überwiegend in den Händen der Kölner, wohingegen die Preußen in Hull und Lynn, die Hamburger in Yarmouth (in der ersten Phase) und die Lübecker Bergenfahrer in Boston den Ton angaben. Der 'hansische' Englandhandel teilte sich also in den Kölner Handel mit den südlichen Zollbezirken, den Hamburger Handel mit Yarmouth usw. Der 'hansische' Warenaustausch mit England war während der hier behandelten Zeit und besonders nach Beginn des 15. Jahrhunderts durch eine Reihe bilateraler Handelsbeziehungen einzelner Hansestädte bzw. Regionen mit einzelnen englischen Städten bzw. Regionen gekennzeichnet. Wir haben ferner gesehen, daß der preußische Lynn-

und Hullhandel ein exaktes Spiegelbild des Lynner und Huller Preußenhandels war. Sobald sich die hansischen Londonfahrer am Nord-Süd-Handel beteiligten, standen sie in Konkurrenz mit den Messebesuchern aus der englischen Hauptstadt. Schließlich gab es Anzeichen, daß sich die englischen Bostonfahrer auf den Bergenhandel spezialisiert hatten.

Nun wurde schon früher auf die Bilateralität als bestimmendes Charakteristikum des spätmittelalterlichen hansischen Handels hingewiesen. 1907 hat Arup die "geografisk specialisering af handelen, der er en reelle baggrund ikke blot for den gensidige kommissionshandel" unterstrichen,²⁷ und Schmidt-Rimpler hat ihn in dieser Ansicht unterstützt.²⁸ Doch hat m.W. niemand bislang das Augenmerk auf die Bilateralität des hansischen Englandhandels gelenkt. Wir müssen zunächst nach den Ursachen und anschließend nach der allgemeinen Signifikanz dieses Phänomens für die Wirtschaft und für die Politik der Hanse fragen.

Die Bilateralität des hansischen Englandhandels hat meiner Meinung nach drei Wurzeln, und zwar 1) die alten Fahrtgenossenschaften, 2) die hansischen Gesellschaftsformen und 3) die hansische Buchführung.

Die alten Fahrer-Kompanien,²⁹ deren Anfänge bis ins 13. Jahrhundert zurückreichten und die gewiß auf die viel ältere Gewohnheit der Kaufleute, in Gruppen zu reisen, zurückzuführen sind, bestanden auch im 14. und 15. Jahrhundert weiter. Es gibt gute Gründe, warum diese Kaufmannsvereinigungen den allmählichen Verfall tatsächlicher Reise- und Handelsgruppen überlebt haben. Sie sind zunächst im rein wirtschaftlichen Bereich zu suchen. Die älteren und erfahrenen Mitglieder der Kompanie konnten den Kaufgesellen ihre Erfahrungen und vor allem ihre Geschäftskontakte im Ausland vermitteln.³⁰ Dort konnten zudem ältere Mitglieder den jüngeren Maklerdienste leisten und für ihre Kreditwürdigkeit bürgen. Speziell in bezug auf den England-

²⁷ Erik Ipsen ARUP, Studier i engelsk og tysk handelshistorie: En undersøgelse af kommissionshandelens praksis og teori i engelsk og tysk handelsliv, 1350-1850, Kopenhagen 1907, S. 40.

²⁸ Walter SCHMIDT-RIMPLER, Geschichte des Kommissionsgeschäfts in Deutschland, Bd. 1: Die Zeit bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, Halle a.S. 1915, S. 243.

²⁹ Kurze Darstellung und weiterführende Literatur: DOLLINGER, S. 213 und 581f.

³⁰ Allerdings muß man bedenken, daß gerade in der hier untersuchten Zeit etliche Kaufmannsbüchlein erschienen sind (da Uzzano, *The Nombree of Weygbtys* usw.), die die kommerziellen Gepflogenheiten im Ausland zumindest in Umrissen schilderten.

handel spielten die schon im Gastland bekannten Kaufleute eine wichtige Rolle: Sie bezeugten die Hansezugehörigkeit der noch unbekanntenen Kaufgesellen gegenüber den Zöllnern³¹ und sogar gegenüber den Honoratioren der hansischen Niederlassung in London. Dies war unerläßlich, um in den Genuß der hansischen Privilegien zu kommen.

Doch hatten die Weitergabe von Erfahrungen, die Vermittlung von Geschäftskontakten, die Bürgschaft für Glaub- und Kreditwürdigkeit im Ausland und die Legitimierung gegenüber Zöllnern und in der Fremde ansässigen Hansen einen Preis: Die Jungen wandelten auf den Spuren ihrer Väter und Vorfäter. Ich möchte selbstverständlich nicht behaupten, es habe nirgends den einen oder anderen risikofreudigen Kaufmann gegeben, der wirtschaftliches Neuland betrat. Es wäre jedoch unbegreiflich, wenn die Existenz mächtiger Fahrer-Kompanien nicht zu einer gewissen Bilateralität im hansischen Handel beigetragen hätte. Es war allzu leicht, sich über Kontakte zu den hansischen Bergenfahrern in die Problematik und Gewinnmöglichkeiten des Bergenhandels einzuarbeiten. Es muß schon ein forscher Geist gewesen sein, der über das bekannte und sichere Geschäft hinaus zu großen Abenteuern bereit war, die mit hohen Risiken verbunden waren, gerade weil der Kaufmann auf sich allein gestellt war. Somit ist davon auszugehen, daß die von den Fahrer-Kompanien geprägte Tendenz zur Bilateralität auch im Englandhandel eine wichtige Rolle spielte.

Die zweite Ursache für die Bilateralität des hansischen Englandhandels liegt m.E. in den hansischen Handelsgesellschaftsformen. Zunächst muß darauf hingewiesen werden, daß wir wenig über *sendeve* und *wedderlegginge* wissen.³² Unsere Kenntnisse wurden weitgehend aus dem Lübecker Niederstadtbuch sowie aus den wenigen überlieferten, vornehmlich aus Lübecker und Hamburger Kaufmannskreisen stammenden Handelsbüchern gewonnen. Somit ist der Blick

³¹ Jedoch reichte dies um die Mitte der konfliktreichen 1460er Jahre nicht mehr, um die Hansekaufleute – zumindest nach Ansicht des Exchequers – als solche auszuweisen. Somit mußte der Stalhof nach Abschluß der Abrechnungsperiode und nach Vorlage der Particulars of Account eine Bescheinigung ausstellen, aus der hervorging, ob diejenigen Kaufleute, die sich gegenüber den Zöllnern als Hansen ausgegeben hatten, tatsächlich berechtigt waren, den Genuß der hansischen Zollvorrechte für sich zu beanspruchen. Es gibt mindestens einen Kaufmann, dem das Londoner Kontor die Hansezugehörigkeit absprach.

³² DOLLINGER, S. 219ff.; Friedrich KEUTGEN, Hansische Handelsgesellschaften vornehmlich des 14. Jahrhunderts, in: VSWG 4, 1906, S. 278-324, 461-514 und 567-632; ARUP, Studier; und SCHMIDT-RIMPLER, Kommissionsgeschäft.

bereits von der Quellenbasis her eingeengt. Immerhin läßt sich sagen, daß hansische Handelsgesellschaften klein waren: Die Zahl der Teilnehmer betrug selten mehr als drei oder vier.³³ Obwohl einzelne Hansekaufleute über einen längeren Zeitraum hinweg an mehreren Gesellschaften teilhatten,³⁴ scheinen diese häufig von schon bestehenden Verwandtschaftsbeziehungen geprägt gewesen zu sein.³⁵ Wenn wir die Handelsgesellschaftsformen genauer betrachten, dann stellen wir fest, daß trotz der rechtlichen Unterschiede zwischen *sendeve*- oder Kommissionsgeschäft einerseits und den verschiedenen Formen der *vera societas* andererseits in der Praxis eine Tendenz zur Verschmelzung bestand. Schmidt-Rimpler verweist darauf, daß *sendeve* und *wedderlegginge* fast immer Hand in Hand gingen und "daß der Sendevfahrer auch in Widerlegung mit dem Geber stand".³⁶ Er betont mit Recht die Bedeutung des dauernden Liegers bzw. des ansässigen Kaufmanns, dem Waren in Kommission zugeschickt werden konnten.³⁷ Daher haben wir uns nicht Gesellschafter vorzustellen, die über den Rahmen ihrer *wedderlegginge* hinaus *sendeve*-Geschäfte in alle Himmelsrichtungen und mit allen möglichen Kommissionären getätigt haben, sondern vielmehr Kaufleute, deren Kommissionsgeschäfte neben schon bestehenden Handelsgesellschaftsunternehmen abgewickelt wurden.

Betrachten wir nun die *wedderlegginge* und die anderen Handelsgesellschaftsformen näher, so fällt auf, daß die Geschäftsführung in den Händen eines oder allenfalls zweier Gesellschafter lag. Die anderen waren in der Regel stille Teilnehmer.³⁸ In der Praxis hatten somit die *wedderlegginge* einen gewissen Hang zur Bilateralität, denn zwei Gesellschafter konnten allenfalls Waren zwischen zwei Städten verschicken. Hier muß man zudem die seit dem 14. Jahrhundert erkennbare Tendenz zum Selbsthaftwerden des Kaufmanns bedenken. Die Geschäftsführer einer *wedderlegginge* werden an den Knotenpunkten des Wirtschaftszweigs ansässig geworden sein, auf den sich die Han-

³³ DOLLINGER, S. 219. Vgl. auch Wolfgang von STROMER, Wirtschaftsgeschichte und Personengeschichte, in: ZHF 2, 1975, S. 31-42.

³⁴ Vgl. jedoch die Kritik KEUTGENS, Hansische Handelsgesellschaften, S. 574f.

³⁵ DOLLINGER, S. 219.

³⁶ SCHMIDT-RIMPLER, Kommissionsgeschäft, S. 241.

³⁷ Ebenda, S. 88. In diesem Zusammenhang ist auf den Wandel seit dem 14. Jahrhundert hinzuweisen.

³⁸ DOLLINGER, S. 220f.

delsgesellschaft spezialisiert hatte.³⁹ Die *sendeve*-Geschäfte aller Teilnehmer werden sich wohl an der bestehenden Verbindung zwischen den Geschäftsführern orientiert haben.

Auch wenn diese kleinen und vornehmlich linearen hansischen Handelsgesellschaften, insbesondere im Vergleich zu italienischen und süddeutschen Firmen, recht primitiv wirken, sollte man sich dennoch vor Augen führen, daß sie beachtliche Vorteile boten. Die zwei schwerstwiegenden Probleme von Handelsgesellschaften vor der Industriellen Revolution waren die Liquidität und der Kapitalumschlag. Bei Wirtschaftssystemen, die sich auf den Seefernhandel spezialisiert hatten, waren beide Schwierigkeiten selbstverständlich miteinander verknüpft. Der Kaufmann in Danzig oder Venedig mußte die Rückkehr der Handelsflotte abwarten, bevor er den Gewinn aus seinem investierten Kapital realisieren konnte. Auch wenn er die Investitionen gut verteilte und zeitlich so anlegte, daß flüssige Mittel gerade zu den Zeiten verfügbar waren, an denen seine Verbindlichkeiten fällig wurden, blieb die Liquidität ein Problem. Das Spätmittelalter kannte hierfür zwei Lösungen. Auf der einen Seite haben die Italiener die Buchführung zu einem Instrument entwickelt, durch das sowohl der finanzielle Zustand der Firma regelmäßig kontrolliert als auch Unvorgesehenes (nichtbezahlte Darlehen, untergegangene Schiffe usw.) durch Rücklagen und Abschreibungen aufgefangen werden konnte. Auf der anderen Seite haben die Hansen, deren Buchhaltung nach unseren bisherigen Kenntnissen auf einem recht primitiven Stand blieb, die Probleme der Liquidität und des Kapitalumschlags von vornherein umgangen. Insbesondere bot das Kommissionsgeschäft die Möglichkeit, Erträge aus Investitionen nach und nach zu realisieren, wenn die Retourwaren vom Kommissionär im Ausland eintrafen. War die Konjunktur gut, so konnte man das Liquiditätsproblem unter Kontrolle halten, indem man die Waren aus dem Ausland veräußerte und dafür neue Handelsgüter erwarb, die dann in Kommission gegeben wurden, wodurch die Geschwindigkeit des Kapitalumsatzes gesteigert wurde. Noch wichtiger war, daß man mit relativ wenig Kapital beginnen konnte. Wenn die Konjunktur günstig war, schaukelte sich der gegenseitige Handel hoch. Der Kommissionshandel bot auch jüngeren Kräf-

³⁹ DOLLINGER, S. 219: Eine hansische Handelsgesellschaft "bestand ... nur für eine beschränkte Anzahl von Jahren und für eine festgelegte Art des Unternehmens". Ich übersehe keineswegs, daß es Ausnahmen zu dieser Regel gab, aber ich spreche hier nicht von Kaufleuten wie Castorp oder Dasse, sondern vom durchschnittlichen Hanseskaufmann.

ten eine günstige Gelegenheit zum Einstieg ins Geschäft. Man begann als Kaufgeselle und wickelte für einen Prinzipal *sendeve*-Geschäfte ab. Beim Sprung in die Selbständigkeit hatte man so bereits die für eine erfolgreiche Handelstätigkeit im In- und Ausland wichtigen Kontakte geknüpft.

Der erfolgreiche Kommissionshandel setzte voraus, daß beide Kaufleute wußten, was der andere im Moment benötigte. Dafür war eine gewisse Erfahrung, vor allem aber die Kommunikation wichtig. Man mußte sich gegenseitig möglichst schnell mitteilen können, welche Produkte sich gut absetzen ließen. Da jedoch Hansekaufleute nach unseren bisherigen Kenntnissen über kein mit den italienischen Vorbildern vergleichbares Postsystem verfügten,⁴⁰ waren hansische Englandfahrer auf die Schiffe angewiesen, die zwischen England und dem Zielort ihrer Briefe verkehrten. Darüber hinaus mußten sie einen Reisenden wählen, dem sie vertrauten, die Briefe ungeöffnet zuzustellen. Gerade hierbei werden die Fahrer-Kompanien eine beachtliche Rolle gespielt haben.

Die Bilateralität des Handels entwickelte von Anfang an eine Eigen-dynamik. Die Handelsgesellschaftsformen sowie die Kommunikationsprobleme trugen zu einem Festhalten an den alten Handels- und Verkehrslinien bei. Es waren gerade die kleinen, jedoch beachtlichen Vorteile, die die Bilateralität des hansischen Handels und besonders des hansischen Englandhandels im täglichen Wirtschaftsverkehr boten, die eine radikale Veränderung in Richtung der italienischen Gepflogenheiten verhinderten. Das hansische System hatte eine nicht zu unterschätzende Rationalität, ließ jedoch den Aufbau großer Firmen nicht zu.

Hiermit kommen wir zum dritten Grund für die Bilateralität des hansischen Englandhandels: Der primitive Stand der hansischen Buchführung verhinderte die Expansion der Firmen sowie die Entwicklung eines multipolaren Handels. Eine der wichtigsten Ursachen für den Konkurs der Firma Veckinchusen waren die Spekulationen Peter Karbows in Venedig.⁴¹ Karbow finanzierte Gewürzeinkäufe durch Wechsel auf seine Gesellschafter, die bei der Präsentation nicht eingelöst

⁴⁰ Hierzu: Margot LINDEMANN, Nachrichtenübermittlung durch Kaufmannsbriefe: Brief-
'Zeitungen' in der Korrespondenz Hildebrand Veckinchusens (1398-1428) = Dort-
munder Beiträge zur Zeitungsforschung 26, München und New York 1978. Ich klammere hier das Postsystem des Deutschen Ordens aus, weil es hauptsächlich admini-
strativ-militärischen Zwecken diene.

⁴¹ Dazu s. DOLLINGER, S. 230 und die dort zitierte Literatur.

werden konnten. Zudem kaufte Hildebrand Veckinchusen Waren auf Kredit, die er nicht gewinnbringend absetzen konnte. Bei der Erörterung des Aufstiegs und Falls von Hildebrand Veckinchusen wird oft von seinen 'unvorsichtigen Spekulationen' gesprochen. Doch nicht das Spekulieren an sich war der Grund für den Ruin, sondern vielmehr die mangelnde Kontrolle der Faktoren und die völlig fehlende Übersicht über den finanziellen Zustand der Firma. Italienische Firmen verlangten von ihren Niederlassungen halbjährlich eine Bilanz. Säumige Schuldner waren zu nennen und Vorkehrungen für den Fall zu treffen, daß die Rückzahlung nicht erfolgen sollte. Der Geschäftsführer der Medici prüfte die Bücher und Bilanzen der Niederlassungen auf faule Schulden und legte ein *sopracorpo* zur Seite, um ausstehende Gehälter, nichteintreibbare Schulden und unvorgesehene Eventualitäten aufzufangen.⁴² Doch hätte die Medici das gleiche Schicksal ereilt wie Veckinchusen, wenn sie nicht in der Lage gewesen wären, durch ihre Buchführung mindestens einmal im Jahr die Finanzlage ihrer Gesamtfirma genau festzustellen, Problembereiche zu isolieren und entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Gaben die Bilanzen Anlaß zur Sorge, verlangte Florenz eine Erklärung. Falls sich dann nichts besserte, schickte man Inspektoren hin und ernannte schließlich einen neuen Geschäftsführer.⁴³ Wäre Hildebrand Veckinchusen in der Lage gewesen, regelmäßig Warenbestand, ausstehende Schulden, Verbindlichkeiten und Reserven seiner venezianischen Niederlassung zu kontrollieren, hätte er Peter Karbow an seinen gewagten Spekulationen hindern können. Die Aufstellung einer jährlichen Gesamtbilanz hätte ihm gezeigt, wieviel Kapital ihm für Spekulationsgeschäfte zur Verfügung stand, ohne die Firma zu ruinieren. Bei entsprechenden Vorkehrungen wären die unvorhersehbaren Schicksalsschläge (Raub, Handelssperre) leichter zu verkraften gewesen. Veckinchusens Unfähigkeit, die Buchführung als Instrument der Kontrolle sowie des Managements zu verwenden, hat seine Firma in den Bankrott getrieben.

Nun ist das Beispiel der Firma Veckinchusen sicherlich nicht typisch. Es wirft aber ein Licht auf die Grundproblematik hansischer

⁴² Raymond DE ROOVER, Development of Accounting prior to Luca Pacioli according to the Account Books of Medieval Merchants, in: ders., Business, Banking and Economic Thought in the Late Middle Ages and Early Modern Europe: Selected Essays of Raymond de Roover, hg. Julius KIRSHNER, Chicago 1974, S. 156-8.

⁴³ Vgl. DE ROOVER, Medici Bank, S. 300-4 für Lionetto de' Rossi, den Geschäftsführer der Medici-Niederlassung in Lyon.

Handelsgesellschaften: Sie konnten nur bis zu einer gewissen Größe gedeihen, bis sich die Schwierigkeiten, die aus den primitiven Buchführungsmethoden erwachsen, zu Katastrophen potenzierten. Das Beispiel der Firma Veckinchusen zeigt auch, daß nicht allein der Umfang des Jahresumsatzes problematisch war, sondern auch die Multipolarität. Bei einer kleinen Firma, die sich auf den bilateralen Handel spezialisiert hatte, reichte eine primitive Buchführung in der Regel aus, zumal man meist mit geschäftstüchtigen und ehrlichen Verwandten handelte. Je größer und verzweigter die Firma wurde, desto mehr war man gezwungen, auf Nichtverwandte zurückzugreifen. Ohne die strengste Kontrolle durch Buchführung, Inspektionen und Bilanzen lief eine Firma Gefahr, von unbedachten und unbeaufsichtigten Aktivitäten einer Niederlassung ruiniert zu werden. Hildebrand Veckinchusens verzweifelte Versuche, durch immer waghalsigere Spekulationen im nordeuropäischen Raum wiedergutzumachen, was Karbow in Venedig verloren hatte, sind somit als Symptom der Krankheit zu werten, unter der seine Firma litt. Die Ursache des Zusammenbruchs liegt in dem unzureichenden Stand der Buchführung, die nicht den vom Firmengründer ins Auge gefaßten Aufgaben entsprach.

Was war nun die allgemeine Signifikanz der Bilateralität des hansischen Englandhandels? Selbstverständlich sind Wirtschaftssysteme – heute wie auch im Mittelalter – nicht statisch, sondern dynamisch. Neben saisonalen und konjunkturellen Schwankungen ist der Außenhandel auch längerfristigen strukturellen Wandlungen unterworfen, wobei Außenhandelsbeziehungen, die einst eine zentrale und tragende Rolle spielten, im Laufe der Zeit zur Bedeutungslosigkeit verkümmern können. Gerade im Hinblick auf die Hanse ist es unerlässlich, die längerfristigen Außenhandelsentwicklungen in den Griff zu bekommen. Die Bilateralität des hansischen Englandhandels wirft in diesem Zusammenhang zwei miteinander verknüpfte Fragen auf: Wie sah die wirtschaftliche Entwicklung der von den verschiedenen Hansestädten anvisierten Regionen in England aus, und inwieweit waren diese Hansestädte fähig, ihren Warenaustausch mit den ausgewählten englischen Absatzgebieten im Laufe der Zeit zu steigern? Mit anderen Worten: Was konnten sich die hansischen Englandfahrer aus Köln, Lübeck, Preußen und Hamburg im Hinblick auf den Englandhandel erhoffen, und was hatten sie zu verlieren?

Zur Beantwortung dieser Fragen sind wir auf serielle Quellen angewiesen.⁴⁴ Wenden wir uns zunächst der Frage der Größe des potentiellen Englandgeschäfts zu. Für die Schätzung des Außenhandels in den verschiedenen Zollbezirken Englands bieten sich die Enrolled Customs Accounts (PRO, E356) mit ihren fast lückenlosen Angaben über die Höhe des Poundage-pflichtigen Warenverkehrs an.⁴⁵ Doch hier ergeben sich Probleme: 1) Diese seriellen Quellen enthalten so gut wie keine Angaben über Tunnage und Poundage vor dem 3.4.1403; 2) Verschiedene Poundage-Befreiungen gefährden die Gleichmäßigkeit der Datenerhebungsbasis;⁴⁶ 3) Die Abwertungen des Pfund sterling im November 1411, August 1464 und März 1465 stellen die Vergleichbarkeit der Angaben über den Handel in Frage; 4) Konjunkturschwankungen erschweren das Erkennen von Trends. Um diese Probleme zu lösen, habe ich die gesamte Zeit, für die die überlieferten Enrolled Customs Accounts Angaben über die Höhe des Poundage-pflichtigen Außenhandels enthalten, in Fünfjahresabschnitte eingeteilt. Für jeden Abschnitt zeigt Graphik 26 den Durchschnitt der Außenhandelsziffern an. Hierbei werden die Jahre ausgelassen, in denen die englischen Kaufleute kein Poundage entrichten mußten. Zwar ist davon auszugehen, daß diese Poundage-Befreiungen zu einem sprunghaften Anstieg des einheimischen Handels geführt haben, doch läßt sich der Geldwert nicht messen. Daher sind die Durchschnittswerte in den Abschnitten 5 und 6 (Graphik 26) mit Sicherheit zu niedrig. Dagegen habe ich die Jahre berücksichtigt, in denen lediglich die englischen Lakenausfuhren vom Poundage befreit wurden, weil die absolute Zahl der von Engländern ausgeführten Tücher bekannt ist. Unter Verwendung der Durchschnittswerte für engli-

⁴⁴ Da es kein Jahr innerhalb der hier untersuchten Zeit gibt, in dem aus allen sieben Zollbezirken, mit denen hansische Englandfahrer intensiv handelten, Abrechnungen erhalten sind (Londoner Zollakten sind hauptsächlich aus der Zeit nach 1420, Abrechnungen aus den anderen Zollbezirken aus der Zeit vor 1414 überliefert), scheint es geboten, auf diese Quellen zu verzichten.

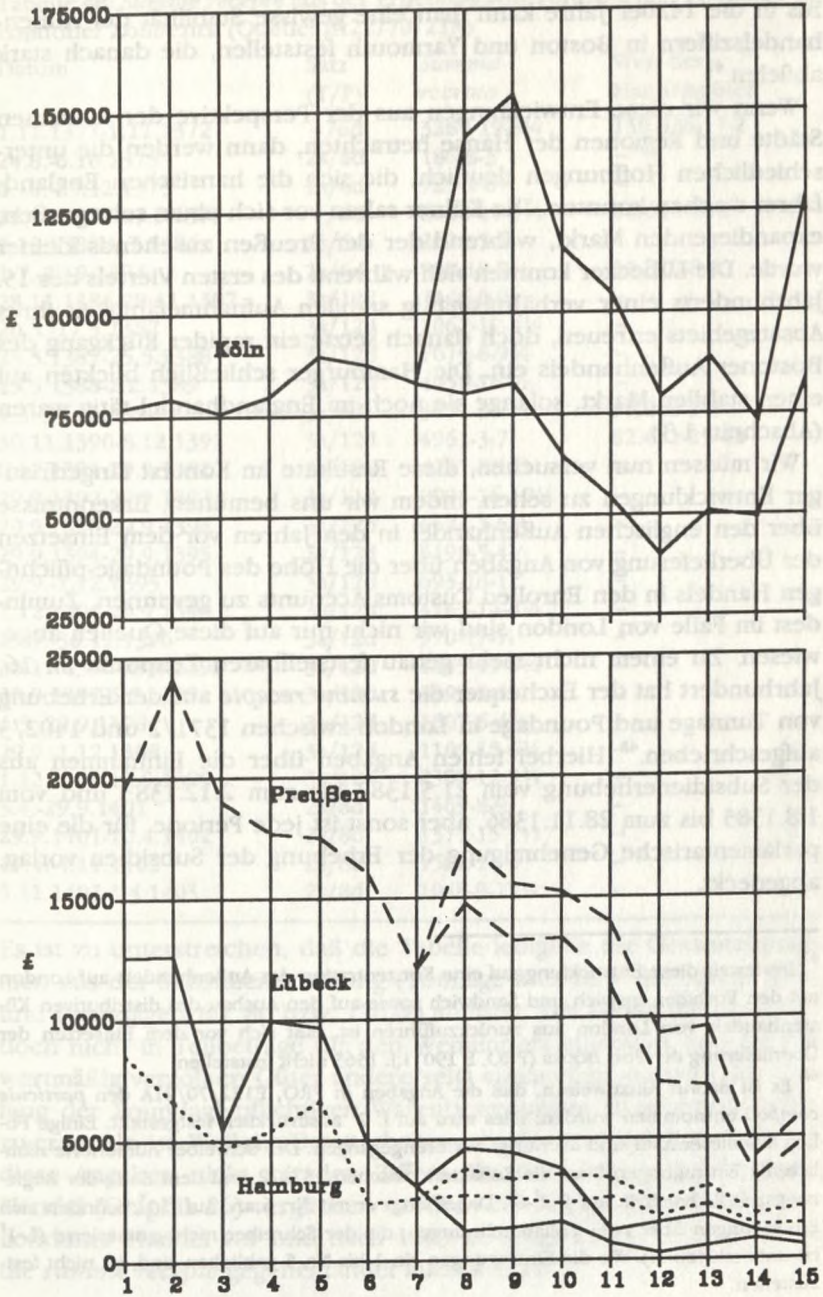
⁴⁵ Diese Schätzungen können selbstverständlich nicht die Größe des gesamten Außenhandels wiedergeben, weil die Weinein- und Wollausfuhren fehlen. Da jedoch die hansischen Englandfahrer an diesen Handelszweigen kaum beteiligt waren, geben die Zahlen recht genau die Größe des von der Hanse anvisierten Marktes an.

⁴⁶ Einheimische Tuchausfuhren waren nicht Poundage-pflichtig: 11.11.1426-6.12.1429; 12.1.1431-8.12.1434; nach dem 1.4.1437. Sämtliche Waren der Einheimischen waren vom 1.9.1422 bis zum 1.8.1425, vom 11.11.1427 bis zum 4.4.1428 und vom 4.4.1429 bis zum 6.12.1429 Poundage-frei und alle hansischen Ein- und Ausfuhren seit dem Vertrag von London (22.3.1437).

sche Tücher ließ sich der Gesamtwert der nicht Poundage-pflichtigen Lakenexporte der englischen Kaufleute schätzen. Das Problem der Abwertung wurde durch die Umrechnung aller Beträge in konstanten Pfund sterling aus der Zeit von 1411 bis 1464 gelöst. Allerdings konnten für die Zeit nach dem Vertrag von London (22.3.1437) keine genauen Ziffern für die Gesamthöhe des Poundage-pflichtigen Handels herausgearbeitet werden, weil hansische Güter seitdem von der Subsidie befreit und in der in den Enrolled Customs Accounts angegebenen Summe der Poundage-pflichtigen Waren nicht mehr enthalten waren. Ich habe deshalb die Kurve nach Abschnitt 7 geteilt. Die untere Kurve stellt den Gesamtwert der Poundage-pflichtigen Warenbewegungen aller Nichthansen dar, so wie er in den Enrolled Customs Accounts angegeben wird. Die obere Kurve gibt die Summe der Warenwerte aus dem nichthansischen und nichtenglischen Handel wieder. Es ist offensichtlich, daß die untere Kurve deshalb einen falschen Eindruck vermittelt, weil der hansische Handel fehlt, und die obere, weil der Warenverkehr der nichthansischen Ausländer doppelt gezählt wurde. Die tatsächliche Höhe des Poundage-pflichtigen Handels (also nach Maßgabe der alten, aus der Zeit vor den Poundage-Befreiungen geltenden Vorschriften) liegt zwischen den beiden Kurven, läßt sich jedoch nicht näher bestimmen. Deshalb ist bei der Auslegung dieser Graphik Vorsicht geboten. Darüber hinaus vermittelt sie einen falschen Eindruck vom Gesamthandelsumfang, weil Wollausfuhren und Weineinfuhren gänzlich fehlen. Die Graphik wird dennoch vorgelegt, um einen betont approximativen Eindruck von der Größe der von den betreffenden Hansestädten anvisierten Märkte in England zu geben, wobei darauf hinzuweisen ist, daß die Hansen weder am Weinimport noch am Wollexport in nennenswertem Maße beteiligt waren.

Die Aussichten der Hansestädte und -regionen auf Erfolg im Englandhandel waren sehr unterschiedlich. Die Aufnahmefähigkeit der von den Kölnern anvisierten Zollbezirke London, Ipswich und Sandwich war enorm. Dagegen hatten die von den Preußen (Hull, Lynn), Lübeckern (Boston) und Hamburgern (Yarmouth) ins Auge gefaßten Absatzgebiete vergleichsweise bescheidene Dimensionen. Doch muß man sich hier auch die Dynamik der Entwicklungen bewußt machen. Der Kölner Zielmarkt wuchs trotz leichter Rückschläge (Abschnitte 2, 7, evtl. auch 6) kontinuierlich bis zur Jahrhundertmitte (Abschnitt 9, evtl. auch 10). Dagegen ging der Außenhandel in den Zollbezirken, mit denen die preußischen Englandfahrer schwerpunktmäßig handelten (Hull, Lynn), seit 1410 zurück. Die Entwicklung des Außenhandels

Graphik 26: Das potentielle Englandgeschäft



in den Lübecker und Hamburger Zielmärkten war etwas komplizierter. Bis in die 1420er Jahre kann man eine gewisse Stabilität der Außenhandelsziffern in Boston und Yarmouth feststellen, die danach stark abfielen.⁴⁷

Wenn wir diese Entwicklungen aus der Perspektive der einzelnen Städte und Regionen der Hanse betrachten, dann werden die unterschiedlichen Hoffnungen deutlich, die sich die hansischen Englandfahrer machen konnten. Die Kölner sahen vor sich einen sehr großen, expandierenden Markt, während der der Preußen zusehends kleiner wurde. Die Lübecker konnten sich während des ersten Viertels des 15. Jahrhunderts einer verhältnismäßig stabilen Aufnahmefähigkeit ihres Absatzgebiets erfreuen, doch danach setzte ein rapider Rückgang des Bostoner Außenhandels ein. Die Hamburger schließlich blickten auf einen stabilen Markt, solange sie noch im Englandhandel tätig waren (Abschnitt 1-3).

Wir müssen nun versuchen, diese Resultate im Kontext längerfristiger Entwicklungen zu sehen, indem wir uns bemühen, Erkenntnisse über den englischen Außenhandel in den Jahren vor dem Einsetzen der Überlieferung von Angaben über die Höhe des Poundage-pflichtigen Handels in den Enrolled Customs Accounts zu gewinnen. Zumindest im Falle von London sind wir nicht nur auf diese Quellen angewiesen. Zu einem nicht mehr genau feststellbaren Zeitpunkt im 16. Jahrhundert hat der Exchequer die *summe recepte* aus der Erhebung von Tunnage und Poundage in London zwischen 1371/2 und 1402/3 aufgeschrieben.⁴⁸ Hierbei fehlen Angaben über die Einnahmen aus der Subsidienerhebung vom 21.5.1382 bis zum 2.12.1383 und vom 1.8.1385 bis zum 28.11.1386, aber sonst ist jede Periode, für die eine parlamentarische Genehmigung der Erhebung der Subsidien vorlag, abgedeckt.

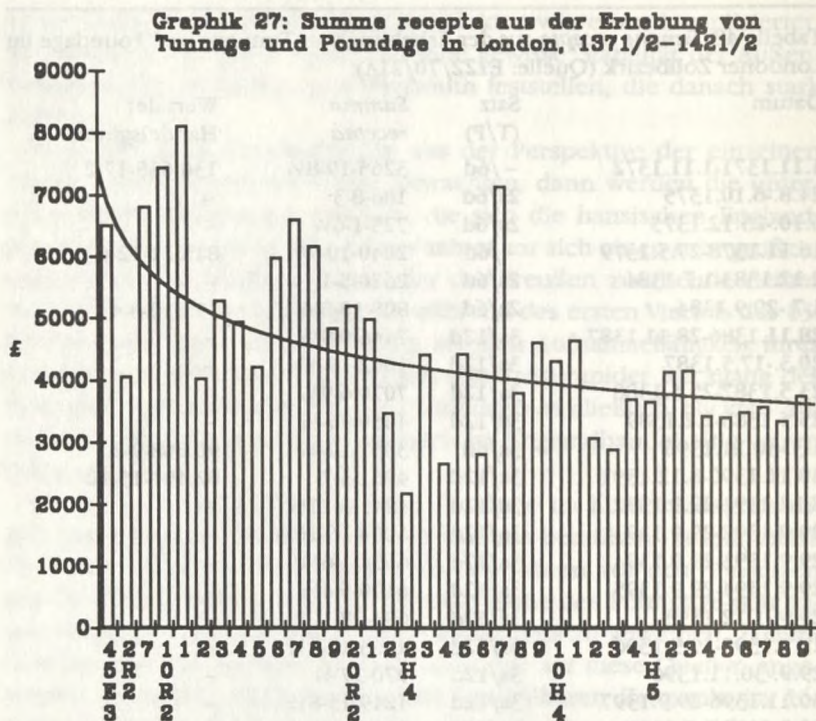
⁴⁷ Inwieweit diese Entwicklung auf eine Konzentration des Außenhandels auf London mit den Vorhäfen Ipswich und Sandwich sowie auf den Ausbau des distributiven Küstenhandels von London aus zurückzuführen ist, läßt sich vor dem Einsetzen der Überlieferung der Port Books (PRO, E 190) i.J. 1565 nicht feststellen.

⁴⁸ Es ist darauf hinzuweisen, daß die Angaben in PRO, E122/70/21A den *particule compoti* entnommen wurden: Dies wird auf f. 2^v ausdrücklich festgestellt. Einige Folien aus dieser Akte sind allerdings verlorengegangen. Der Schreiber numerierte nämlich die Eintragungen über die Zollakten zwischen 1371/2 und dem Ende der Regierungszeit Richards II. auf f. 2^r-6^r. Dabei fängt er mit Nr. 6 an. Auf f. 1^v befinden sich Eintragungen über zwei Zollabrechnungen, die der Schreiber nicht nummerierte (f. 1^r ist unbeschrieben). Wo die Eintragungen Nr. 1 bis Nr. 5 geblieben sind, ist nicht festzustellen.

Tabelle 48: *Summe recepte* aus der Erhebung von Tunnage und Poundage im Londoner Zollbezirk (Quelle: E122/70/21A)

Datum	Satz (T/P)	Summa <i>recepta</i>	Wert der Handelsgüter
1.11.1371-1.11.1372	-/6d	3265-19-8¼	130.638-17-2
24.8.-6.10.1375	2s/6d	186-8-3	-
6.10.-25.12.1375	2s/6d	725-1-6¼	-
16.11.1378-27.5.1379	-/6d	2040-10-9¾	81.621-12-6
2.12.1383-1.7.1384	2s/6d	2620-5-1	-
1.7.-29.9.1384	2s/6d	808-18-8½	31.810-8-4
28.11.1386-28.11.1387	3s/12d	7446-0-9½	-
20.3.-17.5.1387	3s/12d	1062-19-4¾	-
23.5.1387-25.5.1388	3s/12d	7070-6-9¾	-
25.5.1388-2.2.1389	3s/12d	4050-16-½	-
1.3.-30.11.1390	3s/6d	3051-10-¾	90.008-9-2
30.11.1390-8.12.1391	3s/12d	4961-3-7	82.401-15-10
8.12.1391-29.9.1392	3s/12d	4241-8-11¼	-
29.9.1392-29.9.1393	3s/12d	6004-16-10¾	-
29.9.1393-29.9.1394	3s/12d	6624-1-6¾	-
29.9.1394-29.9.1395	3s/12d	6190-5-4½	-
29.9.-1.12.1395	3s/12d	693-18-1	-
1.12.1395-29.9.1396	3s/12d	4163-14-4½	-
29.9.-30.11.1396	3s/12d	970-17-¾	-
30.11.1396-29.9.1397	3s/12d	4249-15-8½	-
29.9.1397-6.5.1398	3s/12d	3393-9-4½	-
6.5.-29.9.1398	3s/12d	1607-6-4¾	-
29.9.-1.12.1398	3s/12d	1109-15-6¾	-
1.12.1398-15.9.1399	3s/12d	2388-12-9¾	-
3.4.-29.9.1401	2s/8d	1469-8-9	-
29.9.1401-10.4.1402	2s/8d	1371-15-1½	-
10.4.-4.11.1402	2s/8d	1582-11-4	-
5.11.1402-3.4.1403	2s/8d	1048-9-11¼	-

Es ist zu unterstreichen, daß die Tabelle lediglich die Gesamteinnahmen aus der Subsidienerhebung (Tunnage à 2s bzw. 3s/Tonne Wein und Poundage à 6d, 8d bzw. 12d/£) auflistet. Der Gesamtbetrag ist jedoch nicht in Teilbeträge für den Weinimport einerseits und für die wertmäßig verzollten Güter andererseits einzuteilen, obwohl der Umfang der Poundage-pflichtigen Warenbewegungen in seltenen Fällen zu ermitteln ist. Weil die Datenerhebungsbasis nicht gleich ist, können diese Angaben nicht mit den Ziffern für den Poundage-pflichtigen Handel (Graphik 26) verglichen werden. Die einzige Möglichkeit, den Londoner Handel vor und nach 1403 zu vergleichen, besteht darin, die *summe recepte* gegeneinander aufzuwiegen.



Graphik 27 enthält lediglich die Jahre, in denen die Sätze entweder 3s/Tonne und 12d/£ betragen oder sich umrechnen ließen (z.B. 2s/8d x 1,5 = 3s/12d). Es ist auch zu betonen, daß die Einnahmen der Krone aus der Subsidienerhebung in den Jahren 1371/2 und 1378/9 lediglich vom Poundage-pflichtigen Handel stammten, weil für diese Jahre keine Tunnage-Genehmigung vorlag. Dennoch können diese Ziffern einen nützlichen, wenn auch sehr approximativen Eindruck von der Entwicklung des Londonhandels in den Jahren zwischen 1371/2 und 1402/3 vermitteln. Bei der Auslegung von Graphik 27 muß man sich stets vor Augen führen, daß Wein nicht wert-, sondern mengenmäßig (3s/Tonne) verzollt wurde. Die Tonne Wein schlug unverändert mit 3s bei der *summa recepta* zu Buche, ganz gleich ob sie £2 oder £5 beim Einkauf gekostet hatte. Daher ist der Weinimport bei Graphik 27 zwangsläufig entweder überproportional (bei einem Tonnenpreis unter £3) oder unterproportional (bei einem

Tonnenpreis über £3) repräsentiert.⁴⁹ Eine statistische Korrektur ist nicht möglich, weil wir über keine zuverlässige Serie von Weineinkaufspreisen verfügen. Dennoch steht fest, daß der langfristige Abfall der königlichen Einkünfte aus der Erhebung von Tunnage und Poundage von ca. £6000 auf £3100 (Graphik 27) nicht allein auf einen Rückgang der Weineinfuhren zurückgeführt werden kann, sondern überwiegend aus der rückläufigen Entwicklung des wertmäßig verzollten Handels resultieren muß. Dies wird bestätigt, wenn man einen Blick auf die Höhe des Poundage-pflichtigen Handels in der Zeit vor 1403 wirft. Von Anfang November 1371 bis Anfang November 1372 betrug der Poundage-pflichtige Londonhandel noch über £130.000. I.J. 1378/9 stand er höchstwahrscheinlich immer noch auf diesem Niveau, denn zwischen dem 16.11.1378 und dem 27.5.1379 belief er sich auf £81.621 12s 6d. Bis Anfang der 1390er Jahre hatte ein Rückgang der Poundage-pflichtigen Warenbewegungen über London eingesetzt: Zwischen dem 1.3. und dem 30.11.1390 erreichten sie lediglich einen Umfang von £80.008 9s 2d und zwischen dem 30.11.1390 und dem 8.12.1391 von £82.401 15s 10d. Nach der Jahrhundertwende ging der Londonhandel weiter zurück und betrug mit nur vier Ausnahmen⁵⁰ nie mehr als £80.000 pro Jahr. Die Talsohle bildeten die Jahre 1400 bis 1420. Danach expandierte der Handel erneut bis etwa zur Mitte des Jahrhunderts, wobei er erst um 1440 wieder die Höhe der 1370er Jahre erlangte.

Betrachten wir nun diese Entwicklung aus der Perspektive der verschiedenen hansischen Englandfahrer. Solange sich der Londonhandel rückläufig entwickelte, also bis zur Jahrhundertwende, blieb der Anteil der Kölner am hansischen Londonhandel im großen und ganzen unter 30%. Als der gesamte Londonhandel seine Talsohle erreichte, befand sich ebenfalls der Kölner Anteil auf einem Tiefstand. Parallel hierzu verlief die rückläufige Entwicklung des absoluten Kölner Londonhandels. Erst mit der erneuten Expansion des gesamten Londonhandels schnellte der Kölner Anteil wieder in die Höhe. Damit war eine parallel verlaufende, starke absolute Steigerung des Kölner

⁴⁹ Weinpreise im Detailhandel: Letter Book K, S. 16; JAMES, Wine Trade, S. 10; CHILDS, Anglo-Castilian Trade, S. 126 *et passim*. Vgl. auch PRO, E403/536 m 12, wo die Zahlung von £28 am 12.12.1391 als Schadenersatz für 14 Tonnen La Rocheller Weins verzeichnet wurde, die dem Danziger Johann Puls in Falmouth geraubt wurden. Hierzu s. PRO, E159/166 BDT m 46d; CCR 1385-9, S. 364f.; CCR 1389-92, S. 94; und CPR 1388-92, S. 212.

⁵⁰ £115.555 (1405/6); £92.009 (1403/4); £88.427 (1406/7); £81.536 (1421/2).

Handels mit der Hauptstadt verknüpft, wobei der Warenverkehr der rheinischen Metropole mit London in den acht Monaten zwischen dem 26.1. und dem 29.9.1446 seinen Höhepunkt mit fast £18.000 (im Jahresdurchschnitt extrapoliert: £27.000 bzw. über 200.000 RhFl) erreichte. Bei den anderen Hansen verlief alles ganz anders. Solange der gesamte Londonhandel im Laufe der letzten Jahre des 14. Jahrhunderts zurückging, blieb der Anteil der Osthansen am hansischen Londonhandel mit ca. 40% bis 50% konstant, doch zogen sie sich während der Zeit der Talsohle aus dem Londongeschäft zurück: I.J. 1400/1 lag ihr Anteil noch über 50%, aber 1409/10 war er auf 9% zurückgegangen. Als die Expansion des gesamten Londonhandels nach 1420 einsetzte, waren die Osthansen nicht mehr in signifikantem Maße beteiligt.

Für die anderen Schwerpunkte des hansischen Englandhandels (Boston, Hull, Lynn, usw.) verfügen wir für die Zeit vor 1403 über keine seriellen Quellen, die uns Aufschluß über die Entwicklung des Außenhandels bieten können. Wenn ich dennoch den Vergleich zwischen dem Gesamtwert der Poundage-pflichtigen Warenbewegungen vor 1403 aufgrund der überlieferten Zollabrechnungen einerseits und nach 1403 aufgrund der lückenlosen Angaben in den Enrolled Customs Accounts andererseits wage, dann unter dem Vorbehalt, daß dieses Vorgehen keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit erheben kann. Insbesondere kann man nicht wissen, ob die in einer zufällig überlieferten Zollakte aus der Zeit vor 1403 enthaltenen Informationen über den Poundage-pflichtigen Außenhandel typisch für die Jahre 1377 bis 1403 sind. Dennoch beeindrucken die Resultate, die aus den überlieferten Zollakten über den Außenhandel von Hull, Boston, Lynn und Yarmouth vor 1403 entnommen werden können, durch ihre Gleichmäßigkeit. Der Außenhandel bewegte sich offenbar auf ungefähr dem gleichen Niveau während des letzten Viertels des 14. Jahrhunderts. Daher ist es trotz aller Unsicherheiten vertretbar, diese Ergebnisse für die Feststellung von Trends im englischen Außenhandel heranzuziehen.

Über den Außenhandel Bostons, dem Zielmarkt der Lübecker und insbesondere der Lübecker Bergenfahrer, sind wir vor 1403 durch vier Zollabrechnungen informiert. Vom 16.11.1378 bis zum 27.5.1379 betrug der Poundage-pflichtige Handel £10.172. Wenn man den Gesamtwert des während dieser sechseinhalb Monate nachzuweisenden Poundage-pflichtigen Handels auf ein Kalenderjahr hochrechnet, dann stellt sich heraus, daß der Jahresumsatz im Bostoner Zollbezirk ca. £19.000 betragen hat (abgesehen vom Wollexport und Wein-

import). Vom 28.11.1386 bis zum 28.11.1387 belief sich der Poundage-pflichtige Bostonhandel auf fast £21.000. Vom 5.5. bis zum 30.11.1390 wurden £13.536 an Poundage-pflichtigen Warenbewegungen getätigt (extrapolierter Jahresumsatz: £23.000). Schließlich betrug der Poundage-pflichtige Außenhandel Bostons zwischen dem 19.8.1401 und dem 25.6.1402 £16.500 (extrapolierter Jahresumsatz: £20.000). Die Erkenntnisse, die aus diesen vier zeitlich auseinanderliegenden Zollakten zu entnehmen sind, unterstützen die Annahme, daß der Poundage-pflichtige Bostonhandel ca. £20.000 bis £25.000 zwischen 1377 und 1403 betrug. Somit wird deutlich, daß nach 1403 der Bostonhandel nie wieder das Niveau des letzten Viertels des 14. Jahrhunderts erreichte. Es scheint zwei große Einbrüche während der hier untersuchten Zeit gegeben zu haben, und zwar in den ersten Jahren des 15. Jahrhunderts (von £25.000/£20.000 auf £12.000 jährlich) und gegen Ende der 1420er Jahre (von £10.000 auf £4500 Jahresumsatz). Von ca. 1430 bis ca. 1450 bewegte sich der Bostonhandel auf einem Niveau von ca. £4000 bis £5000 jährlich, bis er schließlich während der 1450er Jahre fast bedeutungslos wurde. Mit anderen Worten schwanden, bald in jähen Stürzen, bald in sanftem Niedergang, die Hoffnungen, die sich die Lübecker Englandfahrer machen konnten.

Auf den Zielmärkten der preußischen Englandfahrer, Hull und Lynn, blieb die Außenwirtschaft vor 1403 (bis auf eine kurze, politisch verursachte Flaute) anscheinend konstant. Zwischen dem 16.11.1378 und dem 27.5.1379 betrug der Poundage-pflichtige Hullhandel fast £7500 (extrapolierter Jahresumsatz: £15.000). Zwischen dem 21.5.1383 und dem 31.7.1384 belief er sich auf £18.401 18s 4d (ca. £16.000 jährlich). Vom 29.9.1391 bis zum 29.9.1392 betrug er £10.352 18s 7d, zwischen dem 29.9.1398 und dem 29.9.1399 jedoch lediglich £6263 2d. Vom 3.4. bis zum 29.9.1401 erreichte er £5347 8s 7,5d (extrapolierter Jahresumsatz: £10.696) und fiel dann zwischen dem 29.9.1401 und dem 29.9.1402 auf £8256 5s 7d zurück. In Lynn betrug die Poundage-pflichtigen Importe zwischen dem 1.4. und dem 30.11.1390 £4952 2s 3d (extrapolierter Jahresumsatz: £7500). Zwischen dem 29.9.1391 und dem 22.2.1392 beliefen sich die Ausfuhren über Lynn auf £1956 9s 10d (extrapolierter Jahresumsatz: £4695) und vom 22.2.1392 bis zum 7.2.1393 auf £5605. Schließlich betrugen die Poundage-pflichtigen Ein- und Ausfuhren über Lynn zwischen dem 22.8. und dem 6.11.1402 £1165 10s (extrapolierter Jahresumsatz: £5594). Zumindest bis in die 1390er Jahre scheint der Außenhandel der von den preußischen Englandfahrern anvisierten Zollbezirke recht stabil und beträchtlich gewesen zu sein. Während dieser Zeit betrug

der Hullhandel ca. £10.000 bis £15.000, der Lynnhandel etwa £12.000 jährlich. Diese Stabilität und der beachtliche Umfang charakterisierten den Lynn- und Hullhandel, bis der Hochmeister am 22.2.1398 den Vertrag von Marienburg (1388) kündigte.⁵¹ Die *summe recepte* aus der Erhebung von Tunnage und Poundage in Lynn und Hull zwischen 20 Richard II. (1396/7) und 22 Richard II. (1398/9) lassen die Auswirkungen dieser Kündigung erkennen.

Tabelle 49: *Summe recepte* aus der Erhebung von Tunnage und Poundage⁵² in Lynn und Hull, 20-22 Richard II. (1396/7-1398/9)

Jahr	<i>Summa recepta</i> : Lynn	<i>Summa recepta</i> : Hull
20 Richard II.	£574 10s 10¾d	(nicht überliefert)
21 Richard II.	£693 3s 10¾d	£834 14s 10¾d
22 Richard II.	£52 1s 8¾d	£541 15s 3d

Es ist zu erwähnen, daß ein ähnlicher Rückgang der königlichen Einnahmen nach der Kündigung des Vertrags von Marienburg auch in London, nicht aber in Boston stattfand.⁵³ Die Flaute dauerte in Hull und Lynn an, bis der gegenseitige Schiffs- und Handelsverkehr nach Abschluß des anglo-preußischen Handelsvertrags vom 8.10.1405 wieder freigegeben wurde.⁵⁴ Im ersten Jahr danach sprang der Poundagepflichtige Handel in Hull von £7411 auf £14.368 und in Lynn von £3751 auf £10.602. Die *summa recepta* aus der Erhebung von Tunnage und Poundage i.J. 7 Heinrich IV. (1405/6) ist gut mit den noch recht hohen Einnahmen d.J. 21 Richard II. (1397/8) zu vergleichen. Zwischen dem 29.9.1405 und dem 29.9.1406 nahmen die Huller Zöllner £848 15s an Tunnage und Poundage ein (21 Richard II.: £834 14s 10¾d), und die Lynnfahrer entrichteten £584 2s (21 Richard II.: £693 3s 10¾d). Somit hatte der Handel zwischen England und Preußen, der hauptsächlich über die Zollbezirke Lynn und Hull lief, sein altes Niveau wieder erreicht. Während der Flaute hat sich jedoch der Pound-

⁵¹ Vertrag: HR 1.3.406, S. 416-9. Kündigung: HUB 5.309, S. 161.

⁵² Quellen: 20 Richard II.: PRO, E368/170 VSH m 3; 21 Richard II.: E368/170 VST m 5 und E368/171 VSM m 2d und m 15; 22 Richard II.: E368/172 m 246 und E122/159/11 m 12.

⁵³ Für London vgl. Graphik 26. Für Boston sind die Angaben für das Jahr 21 Richard II. (1397/8) offenbar durcheinandergeraten: PRO, E368/171 VSM m 15-15d. Die *Summa recepta* für Boston i.J. 22 Richard II. (1398/9) betrug £861 1s 2¾d: E368/172 m 246d. Dieser Betrag läßt sich gut mit der *Summa recepta* für 7 Heinrich IV. (1405/6) – £682 8s 1d – vergleichen: E356/17 m 6d und E356/15 m 4d und m 5.

⁵⁴ HUB 5.687, S. 352-6.

age-pflichtige Warenverkehr Hulls von £10.000/£15.000 auf £6000/£11.000 und Lynns von £12.000 auf £5500 reduziert. Somit läßt sich bei einer erneuten Betrachtung von Graphik 26 feststellen, daß die scheinbare Steigerung des Poundage-pflichtigen Hull- und Lynnhandels von Abschnitt 1 (1403/4-1405/6) auf Abschnitt 2 (1406/7-1410/1) in Wirklichkeit von der Wiederherstellung des Status quo ante, also des Handelsniveaus der Jahre vor 1398 herrührt. Der durch den Abbruch der anglo-preußischen Handelsbeziehungen hervorgerufene Rückgang des Poundage-pflichtigen Warenverkehrs dauerte bis in die ersten Tage des Jahres 1405/6. Somit setzt sich der im Abschnitt 1 dargestellte Durchschnittswert von £16.275 bzw. £19.530 aus zwei schlechten und einem normalen Jahresergebnis (£12.687; £11.162; £24.976) zusammen. Daher ist man berechtigt, den Poundage-pflichtigen Handel in den von den preußischen Englandfahrern schwerpunktmäßig frequentierten Zollbezirken Hull und Lynn bis 1410/1 mit ca. £22.000 bis £27.000 anzusetzen. Nur in den Jahren 1398/9 bis 1404/5 betrug er etwas weniger (£11.500-£16.500). Nach 1410/1 sank er von ca. £25.000 jährlich auf £8000 bis £9000. Diese Entwicklung war jedoch, anders als in Boston, von einer sanften Rückwärtstendenz gekennzeichnet. Allmählich, doch unaufhaltsam, schwanden die Hoffnungen, die sich die preußischen Englandfahrer im Hinblick auf Hull und Lynn machen konnten. Dennoch sollte man hier betonen, daß selbst auf dem Tiefstand die Außenwirtschaft dieser beiden Zollbezirke immer noch einen beachtlichen Umfang hatte.

Tabelle 50: Außenhandelsumsätze in Danzig und Lynn/Hull⁵⁵

Datum	Lynn/Hull Umsatz	Datum	Danzig Umsatz
1456/7	158.256 PrMk	1460	243.000 PrMk
1469/70	37.671/41.920 PrMk	1470	159.000 PrMk
1474/5	55200/118.317 PrMk	1475	231.000 PrMk

Schließlich haben wir den Umfang des Poundage-pflichtigen Yarmouthhandels in der Zeit vor 1403 zu schätzen. Zwischen dem 20.3. und dem 26.12.1388 betrug er £9356 (extrapolierter Jahresumsatz:

⁵⁵ Danziger Handel: SAMSONOWICZ, Danziger Bürgerkapital, S. 33f. Wechselkurs (1462: £1 = 18,5 PrMk); WASCHINSKI, Münz- und Währungspolitik, S. 248. SAMSONOWICZ, Danziger Bürgerkapital, S. 25, gibt einen Wechselkurs von 2,5 PrMk pro Nobel (£1 = 7,5 PrMk) für 1468 an. Hierzu vgl. TOEPPEN 4, S. 505: 1 schwerer Nobel gleich 4 Mk preußischen geringen Geldes (£1 = 12 PrMk). Der 'leichte' Nobel war eine burgundische Nachprägung der englischen Goldmünze.

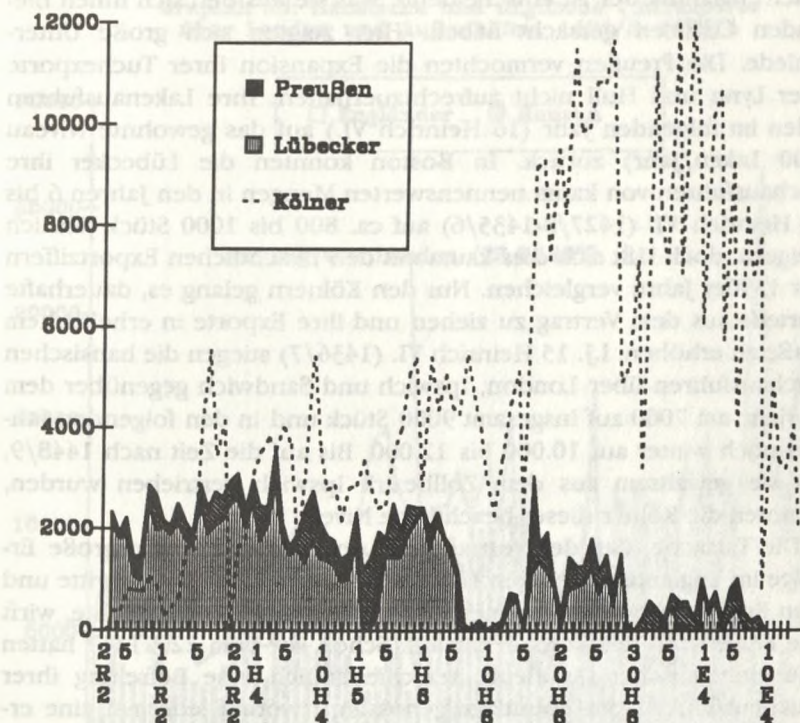
£12.500); zwischen dem 20.6.1392 und dem 1.4.1393 £9287 (extrapolierter Jahresumsatz: £12.000); und zwischen dem 1.4.1393 und dem 1.4.1394 £15.668. Alles in allem ist eine Schätzung des Yarmouthhandels auf einen Jahresumsatz von £12.000 bis £15.000 zwischen 1377 und 1403 durchaus vertretbar. Allerdings ging er dann bis 1415/6 (Graphik 26, Abschnitt 3) zurück, und danach stiegen die Hamburger ganz aus dem Englandhandel aus. Jedoch muß man vermuten, daß der Rückgang der dem Exchequer gemeldeten Außenhandelsziffern zumindest zum Teil in Wirklichkeit auf den von den Yarmouther Zöllnern offensichtlich geduldeten Schmuggel zurückzuführen ist. Es ist daher nicht möglich, mit letzter Sicherheit festzustellen, ob die Hoffnungen, die sich die Hamburger Englandfahrer im Hinblick auf den Yarmouthhandel machen konnten, nach 1403 gestiegen oder gesunken sind.

Wenden wir uns nun den nachweisbaren Erfolgen und Rückschlägen der Hansekaufleute im Warenverkehr mit England zu. Der nächstliegende Maßstab für die Beurteilung ihrer Wirtschaftsleistung ist der Tuchexport. Graphik 28 zeigt die Tuchiausfuhren der Hansen in den Kölner Hochburgen (London, Sandwich und Ipswich), den preußischen Handelsschwerpunkten (Hull und Lynn) sowie dem Zielmarkt der Lübecker (Boston) zwischen 1377/8 und 1473/4.⁵⁶ Der hansische Tuchexport über Hull und Lynn blieb mit 400 bis 600 Stück jährlich stets bescheiden, signifikant dagegen in Boston sowie in London, Ipswich und Sandwich. Bis 1390/1 lagen die hansischen Bostonfahrer eindeutig in Führung und konnten ihre Tuchexporte bis 1401/2 kontinuierlich steigern. Wenn man nun das Augenmerk auf die Kölner Hochburgen richtet, dann wird man erkennen, daß i.J. 1388/9 eine schlagartige Expansion der hansischen Lakenexporte über London, Ipswich und Sandwich stattfand. Die Kölner hatten die Lübecker also überholt, obwohl der hansische Tuchexport über Boston immer noch im Wachsen begriffen war. Trotz der Pendelschläge der Kurve läßt sich eine allmähliche Zunahme der hansischen Lakenausfuhren über London, Ipswich und Sandwich von etwas mehr als 2000 bis auf ca.

⁵⁶ Hansische Tuchiausfuhren über Yarmouth habe ich nicht berücksichtigt, weil die Berechtigung zur Erhebung von Petty Customs zwischen 1377 und 1399 ständig verpachtet war. Da der Pächter nicht mit dem Exchequer abrechnen mußte, schweigen die Enrolled Customs Accounts über den Gesamtwert des Ausländerhandels, über die ausländischen Wachseinfuhren und insbesondere über den Tuchhandel, bis die Krone i.J. 1 Heinrich IV. (1399/1400) die Erhebung von Petty Customs in Yarmouth wieder übernahm. Die hansischen Tuchiausfuhren über Yarmouth im 15. Jahrhundert waren nicht erheblich: CARUS-WILSON und COLEMAN, S. 87-111.

3000 Normtücher jährlich zwischen 1390/1 und 1418/9 erkennen. Im Jahr danach (1419/20) stiegen sie erneut, und zwar von knapp 4000 Laken pro Jahr auf gut 5000. Es ist zu unterstreichen, daß die in den südöstlichen Zollbezirken aktiven hansischen Tuchexporteure imstande waren, ihre Exporte nicht nur beachtlich zu steigern, sondern sie auf diesem hohen Niveau auch neun Jahre lang zu halten.

Graphik 28: Hansische Tuchexporte, 1378/9-1473/4
(Preußen und Lübecker gestapelt)



Nun hatten wir anhand der überlieferten Zollakten (IV.3.21) einen Umbruch im hansischen Londonhandel i.J. 1420/1 festgestellt: Mit der massiven Expansion der hansischen Tuchexporte und dem Wandel vom Ostsee- zum Messehandel sicherten sich die Kölner eine eindeutige Vorherrschaft im hansischen Warenaustausch mit der englischen

Hauptstadt (IV.3.26 und Tabelle 38). Die Tuchexportziffern machen jedoch deutlich, daß dieser Umbruch in Wirklichkeit ein Jahr früher, also 1419/20, begann.

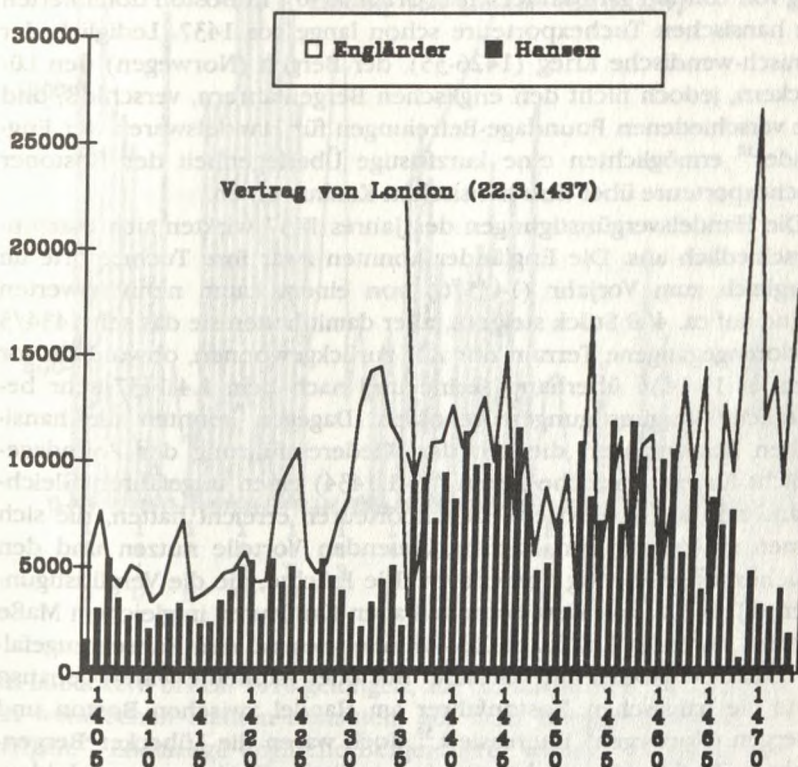
Wenden wir uns schließlich den Auswirkungen des Vertrags von London (22.3.1437) auf den hansischen Tuchexport in den Lübecker, Kölner und preußischen Hochburgen zu. In allen drei Gebieten stiegen die hansischen Tuchausfuhren i.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) kräftig an (Graphik 28). Dies ist mit Sicherheit auf die Poundage-Befreiung für alle hansischen Warenbewegungen zurückzuführen, die im Vertrag von London vereinbart wurde und sofort in Kraft trat. Doch für die Beurteilung der Erfolge bzw. Rückschläge der drei Gruppen hansischer Englandfahrer ist entscheidend, was sie aus den sich ihnen bietenden Chancen gemacht haben. Hier zeigten sich große Unterschiede. Die Preußen vermochten die Expansion ihrer Tuchexporte über Lynn und Hull nicht aufrechtzuerhalten: Ihre Lakenausfuhren fielen im folgenden Jahr (16 Heinrich VI.) auf das gewohnte Niveau (400 Laken/Jahr) zurück. In Boston konnten die Lübecker ihre Tuchausfuhren von kaum nennenswerten Mengen in den Jahren 6 bis 14 Heinrich VI. (1427/8-1435/6) auf ca. 800 bis 1000 Stück jährlich steigern, doch läßt sich dies kaum mit den beachtlichen Exportziffern der 1390er Jahre vergleichen. Nur den Kölnern gelang es, dauerhafte Vorteile aus dem Vertrag zu ziehen und ihre Exporte in erheblichem Maße zu erhöhen. I.J. 15 Heinrich VI. (1436/7) stiegen die hansischen Tuchausfuhren über London, Ipswich und Sandwich gegenüber dem Vorjahr um 7000 auf insgesamt 9000 Stück und in den folgenden Jahren noch weiter auf 10.000 bis 12.000. Bis auf die Zeit nach 1448/9, als sie gewaltsam aus dem Zollbezirk Ipswich vertrieben wurden, konnten die Kölner dieses beachtliche Niveau halten.

Die Tatsache, daß der Vertrag von London den Kölnern große Erfolge im Englandhandel, den Lübeckern bescheidene Fortschritte und den Preußen überhaupt keinen dauerhaften Vorteil ermöglichte, wirft die Frage nach der Konkurrenz auf. Schon vor dem 22.3.1437 hatten die einheimischen Kaufleute verschiedentlich eine Befreiung ihrer Tuchausfuhren vom Poundage genossen,⁵⁷ worauf jedesmal eine erhebliche Zunahme ihrer Lakenausfuhren folgte. Keine zehn Tage nach Besiegelung des Vertrags von London, der nicht nur die Handelswaren der hansischen Englandfahrer vom Poundage ausnahm, sondern auch eine entsprechende Befreiung der englischen Preußenfahrer von Pfundzoll und Pfahlgeld in Preußen zumindest in Aussicht stellte, be-

⁵⁷ S. Anm. 46.

willigte das englische Parlament zum 1.4.1437 die Erhebung von Poundage von den Handelsgütern der Engländer, nahm dabei jedoch die Tuchausfuhren aus. Was machten die Engländer daraus? Gehen wir Zollbezirk für Zollbezirk nach Maßgabe der hansischen Handlungsschwerpunkte vor. Graphik 29 zeigt die hansischen und einheimischen⁵⁸ Tuchausfuhren über die Hochburgen der Kölner Englandfahrer. Jede Befreiung der einheimischen Tuchausfuhren bzw. sämtlicher Handelswaren der Engländer vom Poundage zeigt sich durch ein steiles Ansteigen der einheimischen Kurve (z.B. 1422 bis 1425).

Graphik 29: Hansische und englische Tuchexporte über London und Außenhäfen, 1404/5-1473/4



⁵⁸ Ohne die einheimischen Exporte über Sandwich.

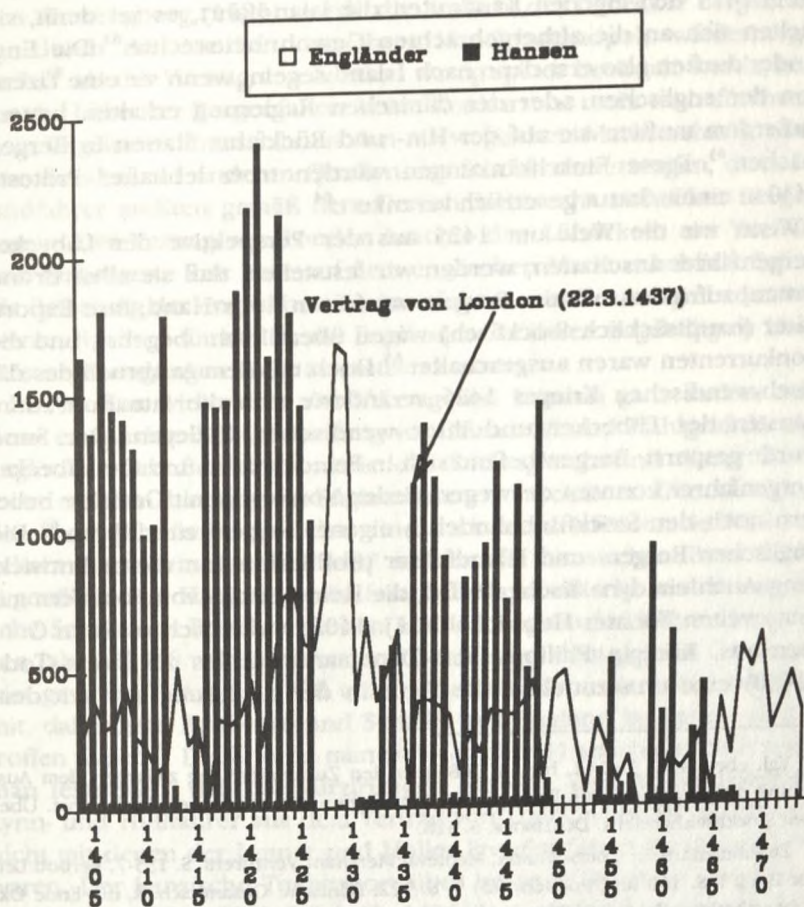
Schauen wir uns nun die einheimischen und hansischen Tuchausfuhren im Vorfeld der Entwicklungen d.J. 1437 ein wenig näher an. Die Exportziffern beider Gruppen lagen i.J. 1435/6 auf einem selten erreichten Tiefstand. Nach den Vergünstigungen stiegen die einheimischen und hansischen Tuchausfuhren steil an, doch konnten sich die englischen Londonfahrer von 2845 auf 5469 Tücher, die Hansen dagegen von 2323 auf 9155 Laken verbessern. Auch wenn die Kölner im folgenden Jahr von den englischen Tuchexporteuren aus London, Ipswich und Sandwich übertroffen wurden, ist doch eins gewiß: Der Vertrag von London machte die Kölner Englandfahrer konkurrenzfähig.

In Boston, dem Schwerpunkt des Lübecker Englandhandels, sowie in Hull und Lynn, den preußischen Zielmärkten, wirkte sich der Vertrag von London ganz anders aus (Graphik 30). In Boston dominierten die hansischen Tuchexporteure schon lange vor 1437. Lediglich der dänisch-wendische Krieg (1426-35), der Bergen (Norwegen) den Lübeckern, jedoch nicht den englischen Bergenfahrern, verschloß, und die verschiedenen Poundage-Befreiungen für Handelswaren der Engländer⁵⁸ ermöglichten eine kurzfristige Überlegenheit der Bostoner Tuchexporteure über ihre hansischen Konkurrenten.

Die Handelsvergünstigungen des Jahres 1437 wirkten sich hier unterschiedlich aus. Die Engländer konnten zwar ihre Tuchexporte im Vergleich zum Vorjahr (1435/6) von einem kaum nennenswerten Stand auf ca. 400 Stück steigern, aber damit hatten sie das seit 1434/5 verlorengegangene Terrain nur z.T. zurückgewonnen, obwohl sie vor dem 11.11.1436 überhaupt keine und nach dem 1.4.1437 sehr beachtliche Vergünstigungen genossen. Dagegen konnten die hansischen Bostonfahrer, die seit der Wiedereinführung der Poundage-Pflicht für einheimische Laken (13.1.1434) einen ungefähren Gleichstand mit den englischen Tuchexporteuren erreicht hatten, die sich ihnen im Vertrag von London bietenden Vorteile nutzen und den Tuchexport eindeutig dominieren. Die Früchte, die die Vergünstigungen d.J. 1437 zumindest potentiell allen Kaufleuten in gleichem Maße boten, waren im Zollbezirk Boston überwiegend den Hansen zugefallen. Hierfür gibt es gute Gründe: Bostoner Kaufleute waren genauso wie die hansischen Bostonfahrer am Handel zwischen Boston und Bergen (Norwegen) interessiert,⁵⁹ doch waren die Lübecker Bergenfahrer überhaupt nicht bereit, eine englische Konkurrenz zu dulden. Im Laufe von gelegentlich gewalttätigen Auseinandersetzungen war es

⁵⁹ Vgl. CARUS-WILSON, *Ports of the Wash*, S. 182-201; PRO, C1/6/44.

Graphik 30: Hansische und englische Tuchexporte über Boston, 1404/5-1473/4



den Lübeckern bis ca. 1410 gelungen, alle Konkurrenten, die nicht aus den wendischen Städten stammten, aus dem Bergenhandel zu verdrängen.⁶⁰ Ehemalige englische Bergenfahrer wichen auf Island aus,

⁶⁰ DOLLINGER, S. 317f.; GADE, *Hanseatic Control of Norwegian Commerce*, S. 94ff.; BRUNS, *Lübecker Bergenfahrer*, S. IXff.; CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers*, S. 108.

wo der Stockfisch zwar nicht so zart, dafür aber preiswerter war.⁶¹ Doch auch dies versuchten die Lübecker zu unterbinden. Auf Betreiben des Dänenkönigs Erich von Pommern, der in dieser Frage mit den Lübeckern zusammenarbeitete, verbot die englische Krone am 28.11.1415 den eigenen Kaufleuten die Islandfahrt, es sei denn, sie hielten sich an die althergebrachten Gewohnheitsrechte.⁶² Die Engländer durften also erst dann nach Island segeln, wenn sie eine Lizenz von der englischen oder der dänischen Regierung erhalten hatten. Außerdem mußten sie auf der Hin- und Rückfahrt Station in Bergen machen.⁶³ Diese Einschränkungen wurden trotz lebhafter Proteste 1430 in einem Statut gesetzlich verankert.⁶⁴

Wenn wir die Welt um 1425 aus der Perspektive der Lübecker Bergenfahrer anschauen, werden wir feststellen, daß sie allen Grund hatten, zufrieden zu sein. Bergen war fest in ihrer Hand, ihre Exportgüter (hauptsächlich Stockfisch) waren überall sehr begehrt, und die Konkurrenten waren ausgeschaltet.⁶⁵ Doch mit dem Ausbruch des dänisch-wendischen Krieges 1426 veränderte sich die Situation zuungunsten der Lübecker und ihrer wendischen Kollegen. Der Sund wurde gesperrt, Bergen befand sich in Feindeshand, und die Lübecker Bergenfahrer konnten deswegen weder Norwegen mit Getreide beliefern noch den Stockfischhandel in eigener Regie weiterführen.⁶⁶ Die englischen Bergen- und Islandfahrer profitierten von dieser Entwicklung. Auch ein dynastischer Zufall, die Heirat Erichs von Pommern mit der zweiten Tochter Heinrichs IV. i.J. 1402, wirkte sich zu ihren Gunsten aus. Königin Philippa von Dänemark war bis zu ihrem Tode (1430) eine ernstzunehmende Figur in der Regierung der seit dem

⁶¹ Vgl. ebenda, S. 98-142, bes. S. 108 über den Zusammenhang zwischen dem Ausschluß der Engländer aus Bergen und dem Beginn der englischen Islandfahrt. Über den Stockfischhandel s. DOLLINGER, S. 318.

⁶² Zusammenarbeit: CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers*, S. 135-7. Verbot: Letter Book I, S. 160 und Foedera (O) 9, S. 322. Dänische Gesandtschaft, die Ende Oktober abreiste: Frederick DEVON, Hg., *Issues of the Exchequer, being a Collection of Payments made out of His Majesty's Revenue from King Henry III to King Henry VI inclusive*, London 1837, S. 343 und CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers*, S. 110 Anm. 2.

⁶³ Ebenda, S. 110f. und FERGUSON, *English Diplomacy*, S. 86.

⁶⁴ 8 Hen. VI, St. 1, c. 2 (SR 2, S. 239). Vgl. CARUS-WILSON, *Medieval Merchant Venturers*, S. 117.

⁶⁵ Erst das Aufkommen der Fischerei bei Neufundland im 16. Jahrhundert bot den Konsumenten hansischer Exportgüter aus Bergen eine Alternative: DOLLINGER, S. 402.

⁶⁶ DOLLINGER, S. 381f.

Vertrag von Kalmar (1397) vereinten drei nordischen Reiche,⁶⁷ und zumindest der Lynner Rat versuchte mehrfach, gerade in Fragen, die den Bergenhandel und die Konflikte mit den hansischen Bergenfahrern betrafen, sie als Fürsprecherin zu gewinnen.⁶⁸ Mit dem Frieden von Wordingborg (1435) wurde die Position der Lübecker Bergenfahrer durch die Anerkennung ihres Handelsmonopols wiederhergestellt.⁶⁹ Als der Vertrag von London wenig später besiegelt wurde, hatten die Lübecker Bergenfahrer keine Konkurrenz mehr zu befürchten: Kein Engländer konnte ihnen den norwegischen Markt nehmen oder ihre Kunden aus anderen Quellen mit Stockfisch versorgen, denn Islandfahrer mußten gemäß dem Gewohnheitsrecht stets über Bergen segeln. Der Vertrag von London brachte den Lübeckern nur Vorteile und verbesserte ihre Lage auf dem englischen Markt erheblich. Selbst die Befreiung der englischen Tuchausfuhren vom Poundage bedeutete keinen Nachteil für sie, da die Engländer die ihnen zugebilligten Handelsvergünstigungen nicht ausnutzen konnten.

In Preußen wirkte sich der Vertrag von London ganz anders aus, denn es wurden die Abschaffung von Pfundzoll und Pfahlgeld für die englischen Preußenfahrer sowie der Rechtsgleichstand dieser Kaufleute mit den hansischen Englandfahrern vereinbart. Der Abschluß des Vertrags scheint zunächst eine stark handelsfördernde Wirkung gehabt zu haben. Am 21.6.1437 stellten die hansischen Botschafter gegenüber dem Hamburger Rat fest, daß 18 preußische und vier englische Schiffe aus Preußen soeben London angelaufen hatten. Im ganzen Jahr 1435/6 waren es nur drei Schiffe aus dem ganzen Ostseegebiet gewesen.⁷⁰ Am 6.5.1438 teilte Heinrich Vorrat dem Hochmeister mit, daß einige Kaufleute und Schiffer aus England in Danzig eingetroffen waren.⁷¹ Doch wenn man sich Graphik 31 anschaut, dann wird man feststellen, daß die kurzfristigen Vorteile, die die preußischen Lynn- und Hullfahrer aus dem Vertrag von London zogen, überhaupt nicht mit denen der Lynner und Huller Preußenfahrer zu vergleichen waren. Der hansische Tuchexport über beide Zollbezirke stieg zwar kurzfristig auf fast 2000 Stück i.J. 1436/7, doch fiel er im folgenden Jahr ebenso schnell auf das gewohnte Niveau zurück, wie die einheimischen Lakenausfuhren auf 7000 Stück stiegen. Die Lynner und

⁶⁷ CHRISTENSEN, Kalmarunionen, S. 197 und S. 288, Anm. 13.

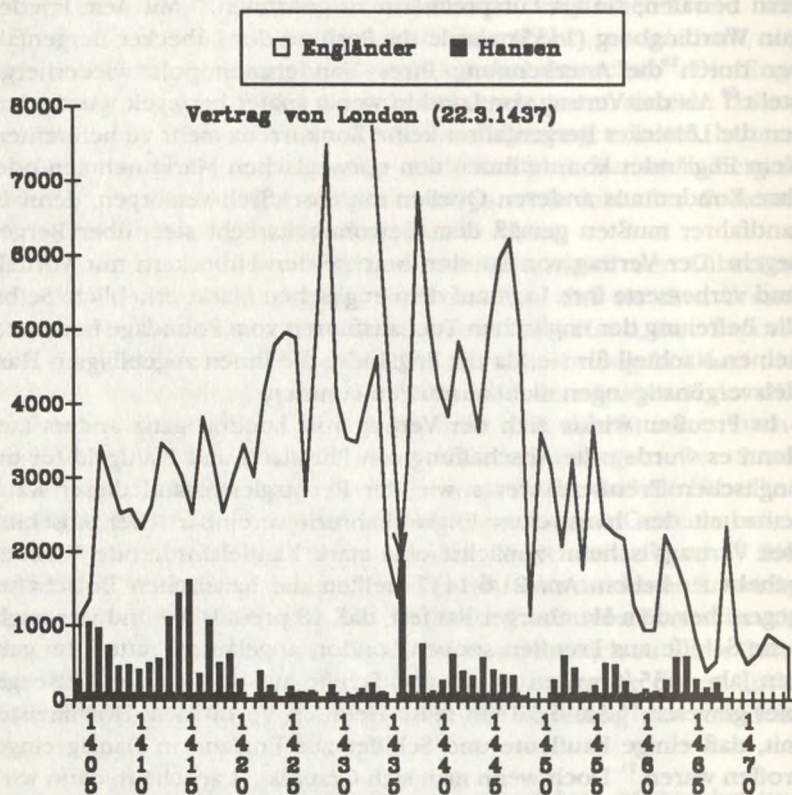
⁶⁸ S. z.B. KL, C 10/2, f. 89^r und f. 94^v (in Mittlenglisch).

⁶⁹ DOLLINGER, S. 382.

⁷⁰ HR 2.2.46, S. 32. 1435/6: Anhang 4.13.

⁷¹ HR 2.2.220, S. 176.

Graphik 31: Hansische und englische Tuchexporte über
Lynn und Hull, 1404/5-1473/4



Huller Preußenfahrer konnten ihre Tuchausfuhren auf diesem Niveau halten, obwohl sie niemals vom Pfundzoll oder Pfahlgeld befreit wurden, da der Hochmeister den Vertrag von London nicht ratifizierte. Betrachtet man diese Entwicklungen aus der Perspektive der preußischen Englandfahrer, so werden die Gründe für die preußische Ablehnung des Londoner Abkommens klar. Die Preußen müssen rasch festgestellt haben, daß der Vertrag ihnen nur schadete: Ihre Umsätze in England haben sich nur unwesentlich und kurzfristig steigern lassen, die ihrer englischen Konkurrenten schnellten jedoch in die Höhe und blieben auf einem hohen Stand. Es kann jedoch den Preußen nicht entgangen sein, daß sich ihnen große Chancen boten, selbst

wenn sie diese im Augenblick nicht realisieren konnten: Die Lynner und Huller Außenwirtschaft war im Verhältnis zur Danziger wahrhaft beachtlich. Allerdings konnten die Preußen keinen nennenswerten Anteil am großen Englandgeschäft gewinnen, solange die englischen Rivalen noch Zugang zum preußischen Markt hatten. Aus diesem Grunde mußte die preußische Englandpolitik zwangsläufig darauf zielen, die Engländer vom Preußenhandel auszuschließen. Doch konnte kein preußischer Englandfahrer einen abrupten Ausschluß der Engländer wünschen, weil dies die englische Regierung zu entsprechenden Maßnahmen veranlaßt hätte, womit die Chance auf das große Geschäft in Hull und Lynn endgültig vertan gewesen wäre. Daher war der Zwiespalt der preußischen Englandpolitik vorbestimmt. Man konnte nicht auf den Englandhandel verzichten, und daher war die preußische Regierung stets radikalen Maßnahmen, wie sie der Lübecker Rat vorschlug, abgeneigt, weil sie ebenso radikale englische Repressalien hervorrufen konnten. So englandfreundlich die Preußen im Vergleich zu den Lübeckern erscheinen mögen, sie waren im Vergleich zum Kölner Rat englandfeindlich. Sie konnten die Kölner Versöhnungspolitik nicht akzeptieren, weil dies zu einem Ausbau der ohnehin unerträglichen englischen Dominanz im gegenseitigen Handel geführt hätte.

Die wirtschaftliche Signifikanz der Bilateralität war also ganz anders, je nachdem, ob man den hansischen Englandhandel aus Kölner, Lübecker oder preußischer Sicht beurteilt. Die Kölner blickten auf einen großen und ständig expandierenden Markt, und sie wußten ihre Chancen zu realisieren. Die Lübecker hingegen hatten einen bescheidenen, doch absolut sicheren Markt. Die Preußen sahen große Chancen, die sie nur in beklagenswert geringem Maße realisieren konnten. Doch kann man keineswegs die wirtschaftliche Signifikanz der Bilateralität des hansischen Englandhandels erörtern, ohne die politische Bedeutung dieses Phänomens anzusprechen. Die enge Verbindung von Wirtschaft und Politik bei der Hanse ist keineswegs überraschend: Sie war ja nicht zuletzt ein Zweckverband zur Förderung des Handels. Daher gab es keine wirtschaftliche Frage, die nicht auch politisch brisant war. In den ersten vier Kapiteln dieser Arbeit habe ich den hansischen Englandhandel unter besonderer Gewichtung der wirtschaftlichen Seite erörtert und dabei festgestellt, daß die politisch-diplomatische Seite der anglo-hansischen Beziehungen nie ganz auszuschließen war. Im folgenden Kapitel werde ich die politisch-diplomatische Seite erörtern. Es wird sich zeigen, daß dabei die wirtschaftliche Seite nie ganz auszuklammern ist.