

43 erläutern sie den von F. — seit langem dem besten Kenner der englischen Finanzgeschichte jener Zeit — gegebenen Überblick über die Geschäfte von William de la Pole, der 1339 um seiner Verdienste willen den im übrigen durchaus militärischen Rang eines *banneret* erhielt. Sein Sohn Michael de la Pole wurde 1385 als erster Kaufmannssohn Graf (von Suffolk); sein Urenkel William de la Pole wurde 1444 Marquess und 1448 Herzog von Suffolk.

F. T.

J. W. Sherborne, *Indentured Retinues and English Expeditions to France, 1369—1380*, EHR. 79 (1964) 718—746, untersucht in dieser gehaltvollen Studie, welche die einschlägigen Arbeiten von A. E. Prince ergänzt, die Stärke und Zusammensetzung der einzelnen Söldnertruppen, die von ihren Führern — meistens englischen Adligen — aufgrund von doppelt, in der Form der Indentur aufgesetzten Dienstverträgen gestellt wurden. Die um mehrere Tabellen und um vielfältige Nachweise bereicherte Übersicht beginnt mit dem Wiederausbruch des offenen und unmittelbaren Kampfes zwischen England und Frankreich neun Jahre nach dem Frieden von Brétigny und endet mit dem Feldzug in der Bretagne von 1380. Es ist aber nicht richtig, diesen Feldzug als das letzte von England ausgehende Heeresunternehmen gegen Frankreich im 14. Jh. zu bezeichnen (S. 718). Es folgte i. J. 1383 der unglückselige „Kreuzzug“ des Bischofs von Norwich gegen Flandern.

F. T.

C. F. Richmond, *The Keeping of the Seas during the Hundred Years War: 1422—1440*, History 49 (1964) 283—298, zeigt, wie nach der Sicherung der englischen Seeherrschaft im Kanal schon vor dem Tode Heinrichs V. (1422) die Kriegsflotte verkleinert wurde, bis der Bestand von dreißig königlichen Schiffen 1423 zum Verkauf gelangte. Eine Tabelle gibt über ihren Namen, ihre Tonnage und anderes Aufschluß; der Erlös ist bei 17 Schiffen verzeichnet. Die größten Schiffe fanden keine Käufer und wurden nach und nach abgewrackt. In der Krise von 1435/36 wurde die Aufgabe, die See freizuhalten, Schiffseigentümern in der Weise übertragen, daß sie auf eigene Kosten und für eigenen Gewinn auf Prisenfahrt gehen durften. Aber diese Art einer zeitweise erfolgreichen Seekriegführung zog schwere Übergriffe auf die neutrale und zumal auf die hansische Schifffahrt nach sich, welche die englische Regierung in große Verlegenheit brachten. So kehrte man 1440 zum System des Dienstvertrags in der Form der Indentur zurück, in dem die Pflichten des die Schiffe und Mannschaften stellenden Vertragspartners genau festgelegt waren.

F. T.

Gottfrid Carlsson †, *På tröskeln till Kalmarunionen*, (schwed) Hist. Tidskr (1964) 257—270, deutsche Zusammenfassung, untersucht einige Quellen zur Geschichte der Kalmarer Union erneut: ein bisher auf 1403 angesetzter, abschriftlich überlieferter Aktenvermerk wird auf 1389 datiert und würde sich demnach nicht als Zeichen von Spannungen zwischen Königin Margareta und dem schwedischen Adel, sondern als eine Verhandlungsgrundlage anlässlich der ersten Besprechungen über die Annahme Erichs von Pommern als künftigen schwedischen Königs erweisen. Ferner hält C. in Auseinandersetzung mit einigen neueren Veröffentlichungen daran fest, daß das sog. „Unionsdokument“ von 1397 trotz seiner unregelmäßigen Form Rechtskraft besessen habe (vgl. zuletzt DA. 15, 1959, 259 f.).

A. v. B.