

bar, der Anteil der Hansen am Tuchhandel während des 15. Jh. ist mit reichlich einem Fünftel dennoch recht stabil. Wichtig ist dabei jedoch, daß diese oberflächliche Konstanz in Wahrheit Einbußen der Osthansen bei gleichzeitigem Ausbau des kölnischen Handels bedeutete. In einem dritten Hauptteil geht J. der Frage nach, inwieweit die für den Tuchhandel ermittelten Werte für den gesamten hansischen Englandhandel (und englischen Hansehandel) typisch sind (S. 257–303). Die Problematik der Quellen macht eine definitive Aussage darüber nahezu unmöglich, aber auch der Weg zu dieser Feststellung ist methodisch interessant, denn andere als die mit vielerlei Interpretationshürden versehenen Zollakten sind über einen hinreichend langen Zeitraum nicht vorhanden. Es bleibt hier bei der Feststellung, „daß England nicht nur einen besonderen Stellenwert in den kommerziellen Überlegungen der Hansekaufleute, sondern auch in den politischen Überlegungen der Stadträte und Hansetage gehabt haben muß“ (S. 302), näherhin: daß der englische Außenhandel zu etwa einem Zehntel mit den Hansen abgewickelt wurde (S. 295 f.). In einem langen Kapitel über die Periodizität des hansischen Englandhandels (S. 304–471) geht es um die Frage, wieso die englischen Zollakten nur an relativ wenigen Tagen im Jahr, dann aber gehäuft Schiffsverkehr von Hansen mit England nachweisen. J. erklärt dies mit der Winterruhe der Schifffahrt und der Konvoischifffahrt im Sommer, vor allem aber auch mit der Messeorientierung des Handels der Westhansen. Insbesondere der Londoner Handel war auf die niederländischen Messen hin orientiert, der ostenglische Handel auf Hamburger, preußische und Lübecker Hansen, also generell auf die Ostsee hin. J. weist eine faktische Bilateralität des Handels nach, die dazu führte, daß die Kölner im expansiven Londoner Markt wirtschaftlich am erfolgreichsten sein konnten, während die Preußen in Lynn und Hull zwar große wirtschaftliche Chancen hatten, sie aber nicht recht zu nutzen vermochten. Im diplomatiegeschichtlichen Teil arbeitet J. besonders die Bedeutung des (zweiten) Vertrages von London 1437 heraus (S. 588–623) und zeigt, daß die geographische Spezialisierung der hansischen Englandfahrer mittelfristig die Ausbildung von Partikularinteressen innerhalb der Hanse förderte, an denen die Gemeinsamkeit der Hansestädte letztlich zerbrach. Insgesamt sieht er die Hanse schon um 1420 deutlich geschwächt und stellt die plakative, aber durch weitere Untersuchungen aufzugreifende Frage, „ob England nicht die Klippe war, an der die Hanse zerbrach“ (S. 745). Aus dem abschließenden dritten Teil sei lediglich noch das umfangreiche Verzeichnis der hansischen Englandfahrer genannt (S. 847–982), in dem die Namen, die dokumentierten Zeiten des Handels und die vorwiegende Ausrichtung für Hunderte von Kaufleuten nachgewiesen werden.

Thomas Vogtherr

Christoph DETTE, Kinder und Jugendliche in der Adelsgesellschaft des frühen Mittelalters, Archiv für Kulturgeschichte 76 (1994) S. 1–34, widmet sich hauptsächlich der Jugend Ludwigs d. Fr., die er für typisch für einen *nobilissimus* seiner Zeit hält und umrahmt dies mit eher allgemeineren Betrachtungen über die Erziehung im Früh-MA.

G. Sch.

Wolfgang SCHÖLLER, Frauenarbeit in der mittelalterlichen Bauwirtschaft, Archiv für Kulturgeschichte 76 (1994) S. 305–320, erkennt nicht, daß diesem nicht gerade typischen weiblichen Betätigungsfeld insgesamt nur eine eher mar-