

Beispiel bürgerlicher Gruppierungen der Stadt Ulm aus und zeigt dann ganz allgemein die Schwierigkeiten, sich ständig wandelnde und lokal auch sehr unterschiedliche Gruppierungen als einheitliches städtisches Bürgertum zu beschreiben. – Hans-Jörg GILOMEN, Wirtschaftliche Eliten im spätmittelalterlichen Reich (S. 357–384), weist nach, daß wirtschaftlicher Erfolg nicht Status begründend war, sondern daß Kaufleute nach ihrem Aufstieg in die Honoratiorenschicht vielmehr dazu neigten, sich einen adligen Lebensstil zuzulegen. Sie blieben nicht Unternehmer, sondern versuchten in hohe Verwaltungsstellen einzurücken. – Alfred HAVERKAMP, Gesellschaft – Stände, Eliten, Gruppen. Zusammenfassung und Kommentar (S. 385–397), bündelt die wichtigsten Aspekte. – Sektion III: Europäische Kulturen – Mobilität, Kunst- und Bildungstransfer: Werner PARAVICINI, Gab es eine einheitliche Adelskultur Europas im späten Mittelalter? (S. 401–434), beantwortet seine Frage anhand des kommunizierbaren Ritterethos, der Verwandtschaft der Höfe untereinander, des Austauschs durch Reisen und der Beschränkung auf Europa mit einem „Ja“. – Karl-Heinz SPIESS, Europa heiratet. Kommunikation und Kulturtransfer im Kontext europäischer Königsheiraten des Spätmittelalters (S. 435–464), sucht über die Belange der Tagespolitik hinaus nach Verhaltensmustern der Königshäuser. Er bedient sich dabei als Analyseansatz der Kartierung der europäischen Stammtafeln. – Gerhard FOUQUET, „Kaufleute auf Reisen“. Sprachliche Verständigung im Europa des 14. und 15. Jahrhunderts (S. 465–487), korrigiert die Vorstellungen dahingehend, daß Kaufleute im Ausland meistens in Gruppen unter sich blieben und für die sprachliche Verständigung Übersetzer in Anspruch nahmen. Eine weitergehende Mehrsprachigkeit war ebenso punktuell wie echte kulturelle Interessen am Ausland. – Oliver LANDOLT, Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter. Mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrspolitik innerhalb der Eidgenossenschaft (S. 489–510), betont die starke Mobilität auf den unterschiedlichsten Ebenen der ma. Gesellschaft. Daraus resultierte eine veritable staatliche Verkehrspolitik, wie er am Beispiel der Schweizer Eidgenossenschaft als einem Durchgangsland vorführen kann. – Armand BAERISWYL, Innovation und Mobilität im Spiegel der materiellen Kultur – archäologische Funde und historische Fragestellung. Ein Versuch (S. 511–537), skizziert die Klein- und Großräumigkeit wirtschaftlicher Vernetzung sowie die Weiterentwicklung und Überschreitung antiker Techniken und Grenzen am Beispiel verschiedener Heizsysteme (Öfen, Warmluftheizungen) und der Geschirrkemik. – Peter KURMANN, „Stararchitekten“ des 14. und 15. Jahrhunderts im europäischen Kontext (S. 539–557), zeichnet den Abschluß der gotischen Formensprache in Frankreich und im Westen des Reiches um 1300 nach. Um 1350 griff diese Kunstentwicklung mit den Parlern auf Prag über, um sich von dort aus über ganz Mittel- und Südosteuropa zu verbreiten. – Jacques VERGER, Les études, facteur de mobilité sociale en Europe à la fin du Moyen Âge? (S. 559–567), macht klar, daß angesichts der vielen Studenten, die ihre Universitäten ohne Abschluß verließen, moderne statistische Analyseverfahren nicht greifen können. Gleichzeitig belegen die Studienabbrecher, daß Bildung im MA nicht der einzige Erfolgsweg war, gleichwohl aber als Schlüssel zum Erfolg immer mehr an Bedeutung gewann. – Guy P. MARCHAL, Europäische Kulturen – Mobilität, Kunst- und Bildungstransfer (S. 569–587), bereitet die Ergebnisse