

Loyalty of the Household Knights of Edward II (S. 47–72); Guilhem PÉPIN, Ramon Durand of Toulouse: A Lawyer Turned Knight in the Service of the Kings of England (S. 73–87); Eliza HARTRICH, Urban Identity and Political Rebellion: London and Henry of Lancaster's Revolt, 1328–29 (S. 89–105); Phil BRADFORD, 'The Obscure Lives of Obscure Men'? The Parliamentary Knights of the Shires in the Early Fourteenth Century (S. 107–130); James S. BOTHWELL, The Five Giants: Institutional Hierarchy and Social Provision in Later Medieval Leicestershire (S. 131–151); Craig LAMBERT / Andrew AYTON, The Mariner in Fourteenth-Century England (S. 153–176); Graham ST JOHN, Dying beyond the Seas: Testamentary Preparation for Campaigning during the Hundred Years War (S. 177–196); Christopher PHILLPOTTS, Richard II and the Monasteries of London (S. 197–224). Erschlossen wird der Band durch einen allgemeinen Index.

R. Z.

Thomas K. HEEBØLL-HOLM, Ports, Piracy, and Maritime War. Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280 – c. 1330 (Medieval Law and Its Practice 15) Leiden u. a. 2013, Brill, XIV u. 295 S., 8 Karten, ISBN 978-90-04-23570-0, EUR 123 bzw. USD 171. – Im ma. Nord- und Ostseeraum wandelte sich die Rolle der „Vitalienbrüder“ und verwandter Gruppen mehrfach von der willkommenen Partner, etwa der Dänen, Mecklenburger oder auch der Hansestädte, zu der gefürchteten und bekämpften Feinde des friedlichen Handels. Wenn die oft wenig aussagekräftigen Quellen richtig gedeutet sind, wurden ehrbare Kaufleute und Schiffsführer zeitweilig zu grimmigen Anführern im Seekrieg, oder umgekehrt wurden aus diesen ehrbare Bürger. Die Kopenhagener Diss. von 2011 zeigt, dass es entlang der französischen Atlantikküste und dem Ärmelkanal in den letzten Jahrzehnten vor dem Ausbruch des Hundertjährigen Krieges nicht viel anders war. H.-H. unternimmt den Versuch einer Definition: „Piracy is the seaborne appropriation or destruction of goods and values in a maritime [...] or a riverine space through violence or threats of violence“ durch Akteure, die ihre Opfer in Situationen „arisen either by misfortune [...] or by premeditated action [...]“ angreifen (S. 9). Zu Recht wird darauf verwiesen, dass auch Autoritäten unterhalb des Königtums für sich beanspruchten, Kaperfahrten legitimieren zu können. Vor diesem Hintergrund bietet der Vf. zunächst einen Überblick über die seeräuberischen Aktionen, von den genutzten Schiffstypen über den Ablauf eines Angriffs, die Opfer und ihr Schicksal bis hin zur Unterstützung von Land aus. Eines der Ergebnisse ist, dass die Seeräuber oft aus denselben Hafenstädten stammten, den Cinque Ports, die auch das Rückgrat der englischen Marine bildeten, und dass auch andere Kauf- und Seeleute gelegentlich an Piratenaktionen beteiligt waren, besonders die Häfen der Gascogne und der Normandie. 1280–1330 wurden die Piratenangriffe durch die steigenden Weinexporte aus Südfrankreich befördert. Die Konflikte betrafen aber selten alle Kauf- und Seeleute, denn die Geschäfte gingen auch in den Kriegen weiter. Im Fokus steht ein Konflikt 1292/93, der aus einem Streit zwischen einem normannischen und einem aus Bayonne kommenden Schiff an der bretonischen Küste entstand und 1294–97 in einen Krieg um die Gascogne mündete. Nicht nur dabei stellten sich rechtliche