

6. Die Wirtschaft in Deutschland, Italien und Frankreich im 14. Jahrhundert, insbesondere ihre verkehrswirtschaftlichen Verflechtungen

VON HERMANN KELLENBENZ

I.

In der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung hat die Zeit vom 11. bis an die Wende zum 14. Jahrhundert ihren Platz als eine Epoche der starken Expansion des Handelslebens dank verschiedener Faktoren, von denen die Kreuzzüge einen der wichtigsten darstellen. In den letzten Jahren des 11. Jahrhunderts einsetzend und bis in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts sich erstreckend, bildeten sie einen Kraftaufwand mit immer neuen Ansätzen, der an das europäische Wirtschaftsleben gewaltige Anforderungen stellte, ihm aber auch ebenso wichtige Anregungen vom Orient her brachte. Ein damit zum Teil verwobener Vorgang war die Ostkolonisation, die den skandinavischen, baltischen und osteuropäischen Raum enger an das abendländische Wirtschaftsleben anschloß. Eine der wichtigsten Folgen dieser Vorgänge war die Modernisierung des Handelsbetriebs. Sie war so tiefgreifend und umfassend, daß man von der kommerziellen Revolution gesprochen hat.

Um die Wende zum 14. Jahrhundert ist sie noch keineswegs abgeschlossen, weitere Fortschritte wurden gerade auch in diesem Jahrhundert gemacht, wobei wie bislang die Führung von Italien ausging.

Das Bild, das wir von dem nun beginnenden Jahrhundert haben, ist vielschichtig und in dieser Vielschichtigkeit widerspruchsvoll. Die gängige Vorstellung ist die, daß nach der expansiven Bewegung der vorausgegangenen Zeit nun eine Art Stillstand eingetreten ist und daß damit Krisen verbunden sind. Die Italiener sind bis zur Ägäis, zum Schwarzen Meer vorgestoßen und behaupten die dort errungenen Positionen. Sie bringen aus dem Orient, der Levante und Nordafrika mancherlei Luxuserzeugnisse, z. T. auch Rohstoffe und das Gold, aus dem man jetzt Zechinen, Florinen und Dukaten schlägt.

Die Hansen haben bei ihrem Ausgreifen nach dem Nordosten sich mit dem Kontor in Novgorod eine äußerste Position geschaffen und beherrschen den Warenaustausch zwischen dem gewerblich produzierenden Westen mit dem Mittelpunkt Brügge und dem an Rohstoffen reichen Norden und Osten.

Die Italiener haben inzwischen die Schifffahrt nach den Niederlanden und nach England eingeleitet und verbinden so die mediterrane Welt mit dem Nordwesten Europas nicht mehr nur auf Landwegen.

Keine volle Übereinstimmung besteht über die zeitliche Dauer und räumliche Weite der Krisen. Bestimmte Tatbestände bleiben unbestritten, so die Kämpfe zwischen Frankreich und den Niederlanden, die wichtigste verkehrswirtschaftliche Zonen beeinträchtigen, der Niedergang der Champagner-Messen, der lange Krieg zwischen England und Frankreich, dazu Hunger- und Pestperioden, namentlich in den Jahren 1315–1317 und 1347–1350, schließlich noch soziale Unruhen in Flandern, England und Frankreich.

Vor diesen allgemeinen Feststellungen sah ich meine Aufgabe darin, zu untersuchen wie sich dieses Jahrhundert wirtschaftlich in dem Raum gestaltet hat, der durch die Begriffe Deutschland, Italien und Frankreich umschrieben ist. Es ist dabei allerdings unmöglich, alle wirtschaftlichen Zweige in gleicher Weise in die Betrachtung einzubeziehen. Vielmehr wird der verkehrswirtschaftliche Aspekt im Mittelpunkt des Interesses stehen. Es geht darum zu zeigen, welche gegenseitigen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den drei Gebieten bestanden.

II.

Ich muß dabei von einer kurzen verkehrsgeschichtlichen Betrachtung ausgehen. Wie stand es mit den Straßen und Verkehrsmitteln? Wir wissen wenig darüber, aber verschiedene Nachrichten deuten doch darauf hin, daß man sie veränderte, verbesserte. Deutschland stand im Straßenbau wohl nicht an der Spitze der europäischen Entwicklung. Doch zeigen die erhaltenen Nachrichten, daß man im 14. Jahrhundert in den Städten mit dem Pflastern der Straßen begann.¹⁾

Über die Alpen mußte man sich zumeist mit unbefahrbaren Saumstraßen begnügen, deren Unterhalt Aufgabe der Säumergesellschaften bzw. einzelner Talschaften war. Der zunehmende Verkehr gerade über die Alpen zwang allerdings, sich den Verkehrswegen in stärkerem Umfang zu widmen.²⁾ Sogenannte Susten wurden angelegt, 1311 wird die Sust von Brig erwähnt, 1397 nahmen sich die Anwohner des

1) K. O. BULL, Verkehrswesen und Handel an der mittleren Hardt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (= Veröff. z. Gesch. v. Stadt und Kreis Neustadt a. d. Weinstraße 5), 1965, S. 19. Dort auch die ältere Literatur.

2) A. HAUSER, Schweizerische Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 1961, S. 62 ff.; C. F. MOSER, Das Straßen- und Schifffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter, 1930; H. H. MÜHEIM, Die Straßenbaupolitik des Kantons Uri, 1945; H. PFISTER, Das Transportwesen der internationalen Handelswege in Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit, 1913.

Grimselfpasses vor, diesen Übergang, der wohl zunächst mehr regionale Bedeutung hatte, auszubauen. Jacob von Castelmur verbesserte um 1387 den Übergang über den Septimer. Auf der Höhe des Lukmanier gab es seit 1374 ein Hospiz in Santa Maria, wobei nach Schulte die Konstanzer ein besonderes Interesse am Ausbau gerade dieses Passes hatten.

Die Straße über den Arlberg wird 1326 zuerst erwähnt. 1343 überließ Markgraf Ludwig dem Kunz Mergart diesen Weg zu den Bedingungen, zu denen er ihn früher schon hatte, d. h. er sollte ihn ausbessern und dafür *von wagen und rossen* eine Abgabe einheben, soweit dies außerhalb der Interessen bestimmter Dorfgemeinden lag. Eine ähnliche Konzession gab Ludwig der Brandenburger 1347 Ulrich dem Gatzendrain von Grimmeg und dessen Erben. Auch die Dienste von Zollämtern wurden zu solchen Zwecken herangezogen. Insbesondere Brückenzölle mußten zum Brückenbau verwendet werden.

Wir wissen, wie man in Tirol an den Transitrouten gearbeitet hat.³⁾ Die Straße durch die Finstermünz war im 14. Jahrhundert nicht nur für Saumtiere, sondern auch für Wagen passierbar. Man verpachtete die Herstellung der Wege, z. B. über den Jaufen, an die Richter von Passeier und berechnete die Pächter, von den Reisenden und Frachten Abgaben einzuheben. Der Weg durch die Scharnitz, die belebteste Verbindung zwischen Augsburg und Innsbruck, gelangte 1332 in die Gewere der Stadt Innsbruck, um sie zur Zufriedenheit der Kauf- und Frachtleute auszubauen und dafür Abgaben einzuheben.

Etwas früher fällt die Öffnung der Eisackschlucht für den Warenverkehr auf der Route Bozen–Verona, um damit der für Venedig günstigen Route durch die Dolomitentäler gegen Sterzing Konkurrenz zu machen. Ein Geschäftsmann Tirols, Heinrich Kunter, ließ sich vom König die Konzession zum Bau geben und sicherte sich wiederum dafür die Zollgerechtsame und das Recht, an der Straße Gasthäuser zu errichten. Später machte ein Bozener Bürger eine Stiftung zum Unterhalt des Kuntersweges, wie die Route hieß. Doch wurde sie erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts zur Fahrstraße ausgebaut.

In Frankreich war das römische Straßensystem nach Lyon, nach der Rhône orientiert, seit dem Ende der Karolingerzeit begann die künftige Kapitale Paris die Straßenverbindungen auf sich zu ziehen.⁴⁾ Von Paris aus fing man nun an »routes royales« zu schaffen. Eine von ihnen verband Paris mit Provins; im Champagnerraum ließen die Meßstädte Troyes, Bar-sur-Aube, Lagny ein neues Straßennetz ent-

3) O. STOLZ, Das mittelalterliche Zollwesen Tirols bis zur Erwerbung des Landes durch die Herzöge von Österreich, 1369. In: Archiv f. Österr. Gesch. 97, 1909, S. 643 ff.

4) W. GORDON EAST, An Historical Geography of Europe, London, Methuen 1966, S. 119 f.; JEAN HUBERT, Les routes du Moyen Age. In: Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours, Paris 1959, S. 25 ff.

stehen.⁵⁾ Nach Süden zu wurde das Berry mit Bourges einbezogen. Zum Teil seit dem ausgehenden 11. Jahrhundert waren diese Straßen schon gepflastert »chausiert«⁶⁾, allerdings ohne die in der Römerzeit üblichen Gräben. Man baute Brücken und verwendete für die Frachten die vierrädrigen, von Pferden gezogenen Wagen, »chariots«, wie sie der »Hortus deliciarum« zeigt, den Herrad von Landsberg um 1170 anfertigen ließ. Wir wissen ja, daß Hufeisen, Kummel und Geschirr schon seit dem 10. Jahrhundert bekannt waren.⁷⁾ Allerdings scheint man das Kummel erst seit dem 12. Jahrhundert in größerem Umfang verwendet zu haben.⁸⁾ Es scheint gerade der verstärkte Gebrauch von gepflasterten Straßen mit der häufigeren Verwendung des Kummels in Verbindung zu stehen, da die Frachten nun wesentlich schwerer wurden. Über die Umstände des Straßenbaues sind wir aus der Gegend von Troyes unterrichtet.⁹⁾ Einigermaßen widerstandsfähige Steine mußten aus einer Entfernung von 50 km nach Troyes gebracht werden. Das geschah auf Lastwagen, deren Fuhrleute meist aus den Dörfern halbwegs stammten. Ein Wagen konnte im Durchschnitt 2300 kg, im besten Falle bis 3900 kg fahren. Oft fuhr derselbe Fuhrmann zwei Wagen.

Neben der Krone trugen die Klöster, die bestrebt waren, ihren oft weit verstreuten Besitz, z. B. die Priorate mit dem Mutterkloster durch Straßen zu verbinden, viel zum Straßenbau bei. Hubert betont den guten allgemeinen Zustand der Straßen in Frankreich¹⁰⁾ dank der Einrichtung von péages und sonstigen Diensten. Es gab keine Klagen über den Zustand der Straßen. Solche kamen erst nach den Trubeln des Hundertjährigen Krieges.

Welches waren die wichtigsten Straßen, die Deutschland mit Italien und Frankreich verbanden? Ich beschränke mich hier auf jene Routen, die für den Warenaustausch über die Alpen bzw. mit den französischen Nachbarn wichtig waren. Da fällt zunächst der Blick auf den Rhein. Mochte der Strom mit Zöllen, Stapelrechten und sonstigen, durch die deutsche Territorialstaatlichkeit bedingten Hindernissen belastet sein, so blieb er doch die wichtigste Verkehrsstraße des Rheinlandes zum Oberland.¹¹⁾ Neben dem Strom haben wir alte Überlandstraßen; die von Aachen her kommende Route hatte ihre wichtigste östliche Verbindung in der Straße nach Frankfurt, während auf dem linken Rheinufer eine Straße bis Basel am Oberrhein

5) HUBERT, Routes, S. 36.

6) ROBERT-HENRI BAUTIER, Les foires de Champagne. In: La Foire, Brüssel 1953, S. 103.

7) LEFEBVRE DES NOETTES, L'attelage, le cheval de selle à travers des âges, Paris 1931.

8) MARC BLOCH, Les inventions medievales. In: Annales VII, 1935, S. 634 ff.

9) PIERRE PIETRESSON DE SAINT-AUBIN, La fourniture de la pierre sur les grands chantiers troyens du Moyen Age et de la Renaissance. In: Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques 1928/29, S. 560-600.

10) HUBERT, Les routes du Moyen Age, S. 41.

11) H. KELLENBENZ, Rheinische Verkehrswege der Hanse zwischen Ostsee und Mittelmeer. In: Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West, 1963, S. 109 ff.

hin führte. Eine gute Ausgangsstellung nach Süden hatten seit dem Aufblühen der Frankfurter Messen auch die Städte am Hessenweg, der von Holland herkommenden Straße, die über Münster und Paderborn nach Süden führte. Mit der Ausweitung der ober- und mitteldeutschen Wirtschaft gewannen die mitteldeutschen Verkehrswege, insbesondere über Hildesheim, Göttingen, Braunschweig, Hannover und Erfurt nach Frankfurt bzw. nach Nürnberg, das auch zum ostmitteldeutschen Straßennetz günstig lag, an Bedeutung. Hinzu kommt noch die böhmische Route über Regensburg, die nach Graus der Wiener den Rang streitig machte.¹²⁾ Bekannt sind die Bemühungen Karls IV., den Venedig- und Levantehandel über die Donau nach Prag zu ziehen und auf dem Elbeweg nach Hamburg weiterzuleiten, wo er eine Pfingstmesse privilegierte.¹³⁾ In diesem Zusammenhang ließ er eine Straße über Berg-Reichenstein nach Passau anlegen und den Venedig-Handel über Wien von der dortigen Niederlage befreien. Aber diese Pläne ließen sich, namentlich infolge des Widerstandes von Magdeburg, nicht verwirklichen.

Von Basel aus ging eine Hauptroute übers Liestal und den Jura nach Aarburg und nach Luzern, am Vierwaldstättersee entlang, das Reußtal empor über den St. Gotthard nach Bellinzona und von da an den Lago Maggiore. Eine weitere Route ging über Zürich bzw. vom Bodensee her durch das obere Rheintal nach Chur. Von hier aus konnte man den Septimer benutzen oder die Via Mala wählen. Beide Straßen mündeten in Chiavenna. Weiter östlich gab es von Oberdeutschland her noch verschiedene Routen über die Alpen. Von Augsburg aus führte eine solche über Fern- und Reschenpaß nach dem oberen Etschtal, die andere benutzte den Weg über Innsbruck und den Brenner. In den östlichen Alpen gab es noch zwei Wege. Die Salzburger Route benutzte man von Nürnberg, Regensburg und Augsburg her. Sie ging über den Tauernpaß und die Katschberghöhe und erreichte über Spittal, Villach und Tarvis Venedig. Das war die untere Straße. Weniger häufig wurde die »obere Straße« benutzt, die über die Heiligenbluter Tauern (Großglockner) und nachher über den Plöckenpaß führte.¹⁴⁾

12) FRANTIŠEK GRAUS, Die Handelsbeziehungen Böhmens zu Deutschland und Österreich im 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts. In: *Historica* II, Prag 1960, S. 95.

13) H. REINCKE, Die Hamburger Messen und die Weltverkehrspläne Karls IV. In: *Zeitschr. d. Ver. f. Hamburg. Gesch.* 23, 1919, S. 85 ff.; DERS., Machtpolitik und Weltwirtschaftspläne Kaiser Karls IV. In: *Hans. Gesch.bll.* 19, 1924, S. 78 ff.; DERS., Kaiser Karl IV. und die Deutsche Hanse. In: *Pfingstbll. d. Hans. Geschichtsver.* 22, 1931, S. 17 ff.; E. v. LEHE, Die Märkte Hamburgs von den Anfängen bis in die Neuzeit, 1966, S. 22 ff.

14) F. POPELKA, Die Alpenstraßen im Mittelalter. In: *Zeitschr. des Histor. Vereins für Steiermark* 47, 1956, S. 3–10; H. KLEIN, Kaiser Sigmunds Handelssperre gegen Venedig und die Salzburger Alpenstraße. In: *Verfassungs- und Landesgeschichte, Festschrift f. Th. Mayer II*, 1955, S. 317; H. KELLENBENZ, Le déclin de Venise et les relations économiques de Venise avec les marchés au nord des Alpes. In: *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII (= Civiltà veneziana, Studi 9)*, Venedig-Rom 1961, S. 121 f.

In Frankreich machte der Aufbau der Monarchie die Hauptstadt Paris auch zum Zentrum eines Straßennetzes, welches sich strahlenförmig nach den verschiedenen Teilen des Landes richtete. Hier interessiert vor allem, daß es nach dem Rhein drei Haupttrouten gab: Die eine führte über Lüttich und Aachen nach Köln, die zweite über Reims und Metz nach Mainz und Frankfurt.¹⁵⁾ In der Blütezeit der Champagnermessen hatte sich von den Meßstädten her eine wichtige Durchgangsstraße durch die Pfalz nach Oberdeutschland herausgebildet, sie führte über Saarbrücken, Kaiserslautern, Dürkheim nach Speyer, verlor aber mit dem Niedergang der Messen an Bedeutung, dafür gewann um so mehr die große Durchgangsstraße von Flandern und Brabant über Luxemburg nach Straßburg¹⁶⁾, die nun über Reims nach Paris einen Abzweiger bildete, entsprechend der wachsenden Bedeutung von Paris. Allerdings muß beachtet werden, was Hektor Ammann für das Elsaß sagte: daß von einem wesentlichen Durchgangsverkehr in der West-Ost-Richtung im Spätmittelalter nicht gesprochen werden könne.¹⁷⁾ Gewisse Verbindungen gingen über die Vogesenpässe nach Lothringen. Die Hauptverbindungen des Elsaß mit seinen landwirtschaftlichen Erzeugnissen lagen in der Nord-Süd-Richtung des Rheintales.¹⁸⁾ Schließlich kam noch eine Route über Provins, Bar-sur-Aube und durch die burgundische Pforte an den Rhein nach Basel hinzu, wobei der Umweg über Chalons von Interesse ist, das etwas vom Erbe der Champagnermessen übernahm.¹⁹⁾ Weiter südlich haben wir die Pässe über Jura und Alpen nach der welschen Schweiz und nach Italien. Alte Pässe über die Alpen waren diejenigen des Großen St. Bernhard und des Mont Cenis, die vom Rhône-bassin²⁰⁾ aus leichter zu überqueren waren als die Pässe der Zentralalpen, der St. Gotthard und der Simplon. Seit dem Ausgang des 13. Jahrhunderts gewann auch der Paß von Jougne an der Straße von Besançon über den Jura an den Genfer See an Bedeutung.²¹⁾ Vom Genfer See aus konnte man über den Großen St. Bernhard ins Aostatal oder das obere Rhônetal aufwärts über den Simplon zum Lago Maggiore gelangen. Schließlich gab es von Lyon die Verbindung nach Genf, der Messestadt, und von da weiter nach der deutschen Schweiz und nach Oberdeutschland hinein.

Dies waren die Landverbindungen. Dazu gab es aber auch die Seeverbindungen

15) Vgl. die allerdings nur grobe Karte bei HERBERT HEATON, *Economic History of Europe*, Rev. Ed., New York 1948, S. 144 f.

16) BULL, *Verkehrswesen und Handel an der mittleren Haardt*, S. 23 f.

17) Vgl. auch JACQUES UNGERER, *Le Pont du Rhin à Strasbourg du XIV^e siècle à la Révolution*, Paris 1952.

18) H. AMMANN, *Von der Wirtschaftsgeltung des Elsaß im Mittelalter*. In: *Alemann. Jb.* 1955, S. 100.

19) Ebenda.

20) V. CHOMEL, J. EBERSOLT, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne*, Paris 1951, S. 41 f.

21) Ebenda, S. 61 ff.

von den italienischen Häfen, den Häfen der Provence an die Atlantikküste und von da nach der Nord- und Ostsee.

Die Reconquista von Cartagena (1245) und Sevilla (1248) begünstigte den Ausbau eines regelmäßigen Verkehrs zwischen Mittelmeer und Atlantik. Von 1277 an fuhren genuesische Galeeren regelmäßig nach England und Flandern.²²⁾ Dazu kamen Pisaner Schiffe für die Güter der Florentiner Wirtschaft. Sie segelten Marseille an, passierten die Rhônemündung und Mallorca, fuhren an der spanischen Ostküste bis Malaga und machten noch in Cadiz und La Coruña Station, ehe sie vor Sluis, dem Hafen von Brügge, Anker warfen.²³⁾ In die Stelle der Pisaner treten dann, nachdem Florenz von Genua Livorno käuflich erworben hatte, Schiffe aus diesem Hafen. Die regelmäßige Fahrt einer venezianischen Flotte von großen und kleinen Galeeren seit dem zweiten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts scheint begünstigt worden zu sein durch die Schwierigkeiten, die damals in Frankreich, der Lombardei und in Deutschland für die Betätigung bzw. Durchreise der Venezianer bestanden.²⁴⁾ Das zwang die venezianische Regierung, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, zumal sich auch die Genuesen in Flandern bemerkenswerte Privilegien sicherten.²⁵⁾ In Brügge verlangten die Venezianer ganz bedeutende Fremdenrechte. Dies hatte, solange die Forderungen abschlägig beschieden wurden, zur Folge, daß der Geschwaderchef Sluis bzw. Antwerpen, also Brabant anlaufen mußte. Immerhin setzten die Venezianer 1332 ein Konsulat in Brügge durch. Die Route ging, nachdem verschiedene Häfen Italiens, Mallorcas, der spanischen und marokkanischen Küste angelaufen waren, nach Lissabon. Von hier aus fuhr ein Teil der Flotte nach England, um in Sandwich, Southampton und London zu landen, ein Teil ging nach Brügge, Sluis, Middelburg und Antwerpen. Die gemeinsame Rückreise wurde von Southampton oder Sandwich aus angetreten.

Auf der französischen Atlantikseite gingen bedeutende Seerouten von Bayonne, Bordeaux, der Baie von Bourgneuf, La Rochelle, Rouen, St. Malo und Dieppe aus. Die wichtigsten Ziele des Exportgutes Wein waren in England London und in den Niederlanden Brügge. Wir werden nachher noch sehen, wie weit die Hansen sich hier einschalten konnten. Dasselbe gilt für das Salz von Bourgneuf.

22) RENÉE DOEHAERD, Les galères génoises dans la Manche et la mer du Nord à la fin du 13^e et au début du 14^e siècle. In: Bulletin de l'institut historique belge à Rome, fasc. XIX, 1938.

23) J. HEERS, L'occident aux XIV^e et XV^e siècles, S. 145.

24) A. SCHAUBE, Die Anfänge der venezianischen Galeerenfahrt nach der Nordsee. In: HZ 1908, S. 28 f.

25) R. HÄPKE, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, Berlin 1908, S. 155 ff.; H. KELLENBENZ, Landverkehr, Fluß- und Seeschiffahrt im europäischen Handel (Spätmittelalter – Anfang des 19. Jahrhunderts). In: Les Grandes voies maritimes dans le monde (XV^e XIX^e siècles), Rapports présentés au XII^e Congrès International des sciences Historiques par la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII^e Colloque (Vienne 29 août – 5 septembre 1956), Paris 1965, S. 80 f.

III.

Welche Produktionszweige waren für den Warenaustausch zwischen den drei Ländern wichtig? In Deutschland muß man vor allem an das Textil- und Metallgewerbe denken. Hektor Ammann verdanken wir einen ausgezeichneten Überblick über die Entfaltung der schwäbischen Leinen- und Barchentproduktion im Mittelalter, wobei er das, was bisher bekannt war, durch jahrelange eigene Forschungen ergänzte.²⁶⁾ So können wir heute den Raum dieser oberdeutschen Exportindustrie gut überblicken. Sie erstreckte sich vom Bodenseegebiet bis über die Donau im Norden und im Osten bis über den Lech hinaus. Sie blühte in zahlreichen Städten. Zuerst herrschte die Leinenherstellung vor, dann kam in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Barchentindustrie namentlich in Ulm, Biberach²⁷⁾, Memmingen, Kaufbeuren und Augsburg auf. Die führende Leinenstadt blieb Konstanz, daneben machten sich St. Gallen²⁸⁾ und verschiedene Allgäustädte geltend.²⁹⁾

Die Tuchproduktion greift z. T. in diesen Leinenbereich hinein, so in Ulm und Nördlingen.³⁰⁾ Sie verteilte sich auf verschiedene innerschwäbische Städte³¹⁾, hatte einen Schwerpunkt in Freiburg im Üchtland³²⁾ und Straßburg³³⁾ und hatte eine weite Verbreitung vom Mittelrheingebiet aus in die Wetterau und nach Hessen hinein. Auch diese Zusammenhänge kennen wir am besten dank den Forschungen von Ammann.³⁴⁾

Hinzu kommt der niederrheinische Tuchbezirk, mit dem Deutschland Anteil am

26) H. AMMANN, Die Anfänge der Leinenindustrie des Bodenseegebietes und der Ostschweiz. In: Alemann. Jb. 1953, S. 251 ff.

27) DIETER FUNK, Biberacher Barchent, Herstellung und Vertrieb im Spätmittelalter und zur beginnenden Neuzeit, Diss. Basel 1965, S. 15 ff.

28) Vgl. dazu neuerdings H. K. PEYER, Leinwandgewerbe und Fernhandel der Stadt St. Gallen von den Anfängen bis 1520, I/II, St. Gallen 1960.

29) Vgl. dazu H. KELLENBENZ, Isny im Allgäu. Von den wirtschaftlichen Möglichkeiten einer Reichsstadt zwischen Mittelalter und Neuzeit. In: Jb. f. Gesch. d. oberdeut. Reichsstädte 12/13, 1966/67, S. 100 ff.

30) K. EBERT, Die Lodweberei in der Reichsstadt Nördlingen, Nördlingen 1919; R. ENDRES, Die Nürnberg-Nördlinger Wirtschaftsbeziehungen (= Schriften des Instituts für Fränkische Landesforschung 11), Neustadt/Aisch, o. J., S. 143 ff.

31) Vgl. dazu H. AMMANN, Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt, eine Untersuchung am schwäbischen Beispiel. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 31, 1963.

32) Vgl. die Arbeiten von H. AMMANN, u. a.: Wirtschaft im Alltag, Quellen zur Geschichte von Gewerbe, Industrie und Handel des 14. und 15. Jahrhunderts aus den Notariatsregistern von Freiburg i. Ue. I, Aarau 1942.

33) Vgl. zuletzt H. AMMANN, Von der Wirtschaftsgeltung des Elsaß im Mittelalter, S. 153 ff.

34) H. AMMANN, Der hessische Raum in der mittelalterlichen Wirtschaft. In: Hess. Jb. f. LG. 8, 1958, S. 37-71.

großen nordwesteuropäischen Gebiet für Qualitätstuche hatte. Die Schwerpunkte waren hier Aachen und Köln, neben kleineren Plätzen wie Düren.³⁵⁾

Eine gewisse Seidenverarbeitung hatten Zürich³⁶⁾, Regensburg³⁷⁾ und vor allem Köln³⁸⁾, doch weiß man über ihren Umfang noch verhältnismäßig wenig. Seidenstickerei und die Herstellung von Luxusartikeln aller Art aus Textilien und Leder blühten besonders in Köln.³⁹⁾ Von Westfalen nach der Küste erstreckte sich ein Flachs- und Hanfgürtel mit einer entsprechenden Verarbeitung, die allerdings hinter Oberdeutschland zurückstand. Tucherzeugung haben wir an verschiedenen Plätzen Norddeutschlands, von Westfalen über Niedersachsen bis in die Mark.⁴⁰⁾

Hinzu kommen die Erzeugnisse des Bergbaus und der Metallverarbeitung. Wir sind da heute am besten über die Rolle Nürnbergs unterrichtet, das ein reich blühendes Metallgewerbe innerhalb seiner Mauern hatte und auf dem Weg des Verlags Hämmer und Mühlen in der Umgebung betrieb, unternehmerisch vor allem in die Bergbaugebiete der Oberpfalz und des böhmisch-polnisch-ungarischen Raumes ausgriff.⁴¹⁾

Auch Regensburg und Ulm⁴²⁾ hatten eisengewerbliche Verbindungen zur Oberpfalz, während Augsburg die künftig so wichtigen Bergbauverbindungen zu den Alpengebieten anknüpfte. 1362 erhielt ein Augsburger mit zwei Münchnern zusammen von der Gräfin von Tirol ein neu eröffnetes Eisenbergwerk bei Landeck zur Ausbeute angewiesen.⁴³⁾ Im Westen ist Köln ein Platz mit Waffenherstellung und Verbindungen zu den Bergbau- und Metallverarbeitungsgebieten links und rechts des

35) C. BRUCKNER, Zur Wirtschaftsgeschichte des Regierungsbezirkes Aachen. In: Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte 16, 1967, S. 195 ff.; H. KELLENBENZ, Die Wirtschaft des Aachener Bereichs im Gang der Jahrhunderte, ebenda, S. 468 f.

36) W. SCHNYDER, Quellen zur Züricher Wirtschaftsgeschichte I/II, Zürich/Leipzig 1937.

37) H. HEIMPEL, Seide aus Regensburg. In: MIÖG 62, 1954, S. 278 f., 286 ff.; H. KELLENBENZ, Bürgertum und Wirtschaft in der Reichsstadt Regensburg, in: Bl. dt. LG, 98, 1962, S. 98.

38) B. KUSKE, Köln, zur Geltung der Stadt, ihrer Waren und Maßstäbe in älterer Zeit. In: Köln, der Rhein und das Reich. Beiträge aus fünf Jahrhunderten wirtschaftsgesch. Forschung. Köln-Graz 1956, S. 152 f.

39) H. KELLENBENZ, Der Aufstieg Kölns zur mittelalterlichen Handelsmetropole (= Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, Vorträge 17), 1967, S. 25 f. und die dort angegebene Literatur.

40) Darüber orientiert gut: B. KUSKE, Wirtschaftsgeschichte Westfalens in Leistung und Verflechtung mit den Nachbarländern, 2., Aufl., Münster/W., 1949, S. 71 ff.

41) F. M. RESS, Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der oberpfälzischen Eisenindustrie von den Anfängen bis zur Zeit des 30jährigen Krieges. In: Verhandlungen des Hist. Vereins der Oberpfalz und Regensburg 91, 1950, S. 125 ff.; F. SCHNELBÖGL, Die wirtschaftliche Bedeutung ihres Landgebietes für die Reichsstadt Nürnberg. In: Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte Nürnbergs I, 1967, S. 261 ff.

42) RESS, Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der oberpfälzischen Eisenindustrie, S. 142 ff.

43) W. ZORN, Augsburg, Geschichte einer deutschen Stadt, München o. J., S. 138 f.

Rheines.⁴⁴⁾ In Westfalen ist vor allem Dortmund als Zentrum des Metallwarenhandels zu nennen. Hinzu kommt noch der Harz mit dem alten Zentrum Goslar.

Nicht übersehen seien die Fernhandelsbeziehungen nach den Niederlanden und nach Nord- und Osteuropa, über die Pelzwerk, Wachs und Metalle hereingeführt und weiterexportiert wurden, ganz abgesehen von den Gütern, die zur See gingen und von denen später die Rede sein wird.

Während die größte Stadt Deutschlands, Köln, zwischen 30 000 und 40 000 Einwohner hatte, waren die wichtigsten italienischen Wirtschaftszentren wesentlich größer. Wie Mailand hatte Venedig nach Luzzattos Schätzung vor der Pest etwa 100 000 Einwohner⁴⁵⁾, und trotz der Pestverluste nahm die Bevölkerung verhältnismäßig rasch wieder zu. Genua dürfte vor der Pest 60 000 oder 65 000 Einwohner gehabt haben und scheint sich infolge weiterer Pestzüge während der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts nur schwer erholen zu haben. Allerdings rechnet Heers für das 15. Jahrhundert dann doch mit einer Bevölkerungsziffer von 100 000.⁴⁶⁾ Florenz, das nach Beloch 1351 an die 40 000 Einwohner hatte, zählte erst 20 Jahre später wieder 61 500.⁴⁷⁾

Auffallend ist in Venedig der Zuzug von Auswärtigen. Ein besonderer Anreiz zur Zuwanderung, namentlich aus verschiedenen Gegenden Italiens, lag in der Bedeutung Venedigs als Gewerbezentrum, was man gegenüber der Rolle der Lagunenstadt als Handelsplatz gerne übersieht.

In Venedig gab es nicht weniger als 52 *Arti*⁴⁸⁾, von denen verschiedene ausgesprochen großgewerblichen Charakter hatten. Dies gilt besonders für die Gerber und Kürschner, die Schiffsbauer (*calafati* und *marangoni*), die Goldschmiede, Seiler, Barchentweber, Glasmacher, während die Wollverarbeitung bis ins 16. Jahrhundert einen sekundären Platz einnahm, im Gegensatz zur Seidenverarbeitung und den durch sie bedingten Gewerben wie der Färberei, Golddrahtspinnerei und Goldschlägerei, dann die Verarbeitung des Zuckers und die Herstellung der Seife. Größtenteils waren diese Gewerbe bestimmt durch die Import- und Exportmöglichkeiten Venedigs und die damit verbundene Rohstoffversorgung, sowie durch die Stellung Venedigs als Zentrum der Schifffahrt wie auch durch die Bedeutung, die die Schifffahrt in Venedig selbst mit seinen Kanälen und Inseln hatte.

Auf der Basis dieser Gewerbe hat der Handel in Venedig seine beherrschende Stellung behauptet. Der Handel war die Hauptgrundlage des Wohlstandes und der Machtstellung. Dank der Aktivität zu Wasser und zu Lande war Venedig in dieser

44) KUSKE, Köln, zur Geltung der Stadt, ihrer Waren und Maßstäbe, S. 155 ff.

45) Zum folgenden: GINO LUZZATTO, *L'economia*. In: *La civiltà veneziana del Trecento*, Florenz 1956, S. 88.

46) G. FELLONI, *Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII*. In: *Archivio Storico Italiano CX*, 1952; J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle*, Paris 1961, S. 35 ff.

47) K. J. BELOCH, *Bevölkerungsgeschichte Italiens III*, Berlin 1961, S. 339 ff.

48) LUZZATTO, *L'economia*, S. 90 f.

Zeit neben dem flandrischen Brügge der große internationale Platz für den Warenaustausch, wie ihn der damalige Welthandel ermöglichte: auf der einen Seite europäische Textilien und Metallwaren, auf der anderen Seite Pfeffer und andere Gewürze, Drogen, Farben, Baumwolle, Edelsteine, Seide und Baumwollgewebe sowie Zucker. Daneben hatte die Stadt einen bedeutenden Handel mit Salz und anderen Rohstoffen wie Getreide der Terraferma und des übrigen Adria- und Mittelmeerbereichs.⁴⁹⁾

Padua hatte ein bedeutendes Wollgewerbe und konnte dank seiner Kaufmannschaft einen zeitweilig beträchtlich über die Stadt hinaus reichenden Einflußbereich schaffen, ohne seine Freiheit auf die Dauer gegenüber der überlegenen Macht von Venedig und Mailand behaupten zu können.⁵⁰⁾ Großgewerbliche und kaufmännische Aktivität sicherten neben der berühmten Universität⁵¹⁾ in der Emilia Bologna den ersten Platz. Die Zuwanderung lucchesischer Seidenhändler kam diesem Platz besonders zustatten.⁵²⁾

Im übrigen behaupteten sich in Oberitalien als größere Wirtschaftszentren nur Verona und Mailand. Verona lag außerordentlich günstig am Eingang zum Brennerpaß und war im Besitz von Legnago, dem einzigen Platz, wo die Etsch überquert werden konnte, die für die Verbindung nach Venedig so wichtig war. Außerdem kontrollierte Verona durch den Besitz von Peschiera den oberen Mincio, der die Verbindung zum Gardasee herstellte. Verona war wohl Mittelpunkt eines Wollgewerbes, aber seine Haupttätigkeit ergab sich aus der Handelslage. Diese Aktivität erlebte gerade jetzt unter den Scaligern neue militärische und politische Impulse. Doch erlag die Autonomie Veronas dann den Visconti in Mailand. Die große Rolle, die die Zecca, die Münztätigkeit Veronas für den Etschraum gespielt hatte, ging damit zu Ende; zwar wurde weiter gemünzt, aber die Prägungen dem Mailänder System angepaßt, und zu Beginn des 15. Jahrhunderts kam Verona dann unter venezianische Herrschaft.⁵³⁾

49) Vgl. dazu auch GINO LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall' XI al XVI secolo*, Venedig 1961, S. 35 ff., 135 ff.

50) R. CESSI, *La corporazione dei mercanti di panni e della lana in Padova*. In: *Memoria del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti XXVIII*, 1908; GINO LUZZATTO, *Storia economica d'Italia, Il Medioevo*, Florenz 1963, S. 161; MARIA BORGHERINI, *L'arte della lana in Padova durante il governo della Repubblica di Venezia (1405-1797)*, Venedig 1964.

51) C. F. BÜHLER, *The University and the Press in the XVth century Bologna*, Notre Dame, Indiana 1958; LOPEZ, *The Trade of Medieval Europe II*, S. 393.

52) LUZZATTO, *Storia economica d'Italia*, S. 161.

53) Zu Verona vgl. C. ZAMBONI, *La navigazione sull'Adige in rapporto al commercio veronese*, Venedig 1925; L. FACCIOLI, *Verona e la navigazione Atesina*, Verona 1956; M. CARRARA, *Gli Scaligeri*, Mailand 1966; GINO BARBIERI, *Uomini, merci e capitali lungo l'arteria atesina dal medioevo all'età moderna*, Lezione inaugurale dei Corsi Estivi dell'anno accademico 1965 a 1966 in Bressanone il 9 agosto 1966; OTTORINO MURARI, *La moneta veronese nel periodo comunale, Area monetaria e funzioni economiche*. In: *Università degli Studi di Padova, Annali della Facoltà di Economia e Commercio in Verona, Serie I, vol II, 1965/66*, S. 213 ff.

Das beherrschende Wirtschaftszentrum der Lombardei war Mailand. Mailand hatte ein bedeutendes eigenes Gewerbe der Metall- und Textilverarbeitung und verfügte über eine ausgezeichnete Lage hinsichtlich der Alpenübergänge. Von Mailand aus gelang es den Visconti, die meisten lombardischen Städte in einem Territorialstaat zusammenzufassen und eine für die damaligen Verhältnisse äußerst moderne Wirtschaftspolitik zu treiben.⁵⁴⁾

Como, Pavia, Cremona und zahlreiche andere Städte verarbeiteten Wolle und stellten Fustane her⁵⁵⁾, Bergamo, Como und Lodi hatten Metallverarbeitung.⁵⁶⁾ Die große Zeit Piacenzas und Astis war indessen bereits vorüber.⁵⁷⁾

Im Gegensatz zu Venedig und Mailand litt Genua im Trecento unter den Zwistigkeiten seiner adligen Parteien. Immer wieder setzten diese auf die Hilfe von außen, auf den Markgrafen von Montferrat, die Visconti von Mailand, bis es schließlich im Jahre 1396 dem König von Frankreich gelang, seine Herrschaft über die Stadt zu sichern, ohne sie freilich lange behaupten zu können. Trotzdem blieb Genua die Haupttrivalin Venedigs, es hatte mit seinem ligurischen Hinterland ein reichhaltiges Gewerbe und weitreichende Handelsbeziehungen, die ebenso nach dem Schwarzen Meer wie nach den westlichen Mittelmeergebieten und nach der atlantischen Küste reichten und namentlich im levantinischen Bereich auf die Interessensphäre der Venezianer stießen.⁵⁸⁾

Hauptzentrum des italienischen Seidengewerbes war Lucca, das gleichzeitig ein reges Bankleben entfaltete. Eine beträchtliche Schwierigkeit lag allerdings darin, daß Lucca über keinen Seehafen verfügte. Die Stadt lag deshalb dauernd im Streit mit Pisa, das bis 1356 den kleinen lucchesischen Hafen Motrone besetzt hielt. Inzwischen halfen sich die Lucchesen mit den Genuesen, mit denen sie Vereinbarungen trafen, die

54) T. ZERBI, *Aspetti economico tecnici del mercato di Milano nel Trecento*, Como 1936; GINO BARBIERI, *Economia e politica nel Ducato di Milano (1386-1535)*, Mailand 1938; DERS., *Origini del capitalismo lombardo*, Studi e documenti sull'economia milanese del periodo ducale, Mailand 1961, S. 47 ff.

55) *Aspetti dell'economia comasca all'inizio dell'età moderna*, Como 1939. ELEONORA CARUS-WILSON, *The Woollen Industry*. In: *The Cambridge Economic History of Europe II*, Cambridge 1952, S. 387 ff.; ROBERTO S. LOPEZ, *The Trade of Medieval Europe: The South*, ebenda, S. 357; G. MIRA, *Aspetti dell'economia lombarda durante la dominazione Visconteo-sforcesca*, *Rassegna di documenti* a cura di Gino Barbieri, Mailand 1958, S. 17 ff.; U. GUALAZZINI, *I mercanti di Cremona*, Cremona 1928; DERS., *Rapporti fra capitale e lavoro nelle industrie tessili lombarde del Medio Evo*, Turin 1932.

56) Vgl. ROLF SPRANDEL, *Die oberitalienische Eisenproduktion im Mittelalter*. In *VSWG* 52, 1965, S. 289-329.

57) LUZZATTO, *Storia economica d'Italia*, S. 159.

58) A. SORBELLI, *La lotta fra Genova e Venezia per il predominio del Mediterraneo*, Bologna 1921; LOPEZ, *The Trade of Medieval Europe*, S. 305 ff.; J. HEERS, *Gènes au XV^e siècle*, *Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, S. 218 ff.; JOHN DAY, *Les douanes de Gènes 1376-1377*, I, Paris 1963, S. XV ff.

ihnen die volle Gleichberechtigung einräumten. Aus der Tatsache, daß die Rohseide vornehmlich aus den Produktionsgebieten der Levante importiert wurde, ergab sich die beherrschende Position des Kollegiums der Kaufleute oder Verleger im Seidengewerbe, dessen Arbeitskräfte nicht nur in der Stadt lebten, sondern sich auch aus der Landbevölkerung rekrutierten. Es ergab sich aus der Art und Qualität des Artikels Seidenstoff, daß gerade die Lucchesen unter dem Adel, den herrschenden Häusern und der Kurie ihre Kundschaft hatten und diese Beziehungen in der Richtung auf das Bankwesen ausbauen konnten.

Lucca erlag 1314 der Tyrannis von Castruccio Castracane und wurde dann bis 1317 und 1329–1369 von Pisa beherrscht, was zur Folge hatte, daß zahlreiche Seidenhandwerker und Kaufleute emigrierten und in Bologna, Florenz und Venedig Niederlassungen gründeten; sie wurden dort gerne aufgenommen und erhielten entsprechende Privilegien. Hier konnten sie der Seidenproduktion auf kapitalistische Weise im Sinn des Verlags bestimmte Anregungen geben. Nach der Wiedererlangung der Unabhängigkeit machte Lucca ernste Anstrengungen, um seine früheren Märkte wiederzugewinnen, was trotz generationenlanger Bemühungen nicht mehr gelang.⁵⁹⁾

Das in einem wenig fruchtbaren Berggebiet gelegene Siena hat nie eine größere gewerbliche Bedeutung erlangt. Dagegen kam ihm die günstige Verkehrslage gegenüber Florenz und Bologna zugute, seine große Rolle als Bankzentrum war allerdings nach dem Zusammenbruch der Grande Tavola dei Bonsignori in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts ausgespielt.⁶⁰⁾ Auch die Handelsmacht Pisa hatte ihren Höhepunkt überschritten, doch behauptete es weiterhin einen Platz als Textilproduzent⁶¹⁾, und daneben machte sich Prato geltend, dem Francesco di Marco Datini seinen besonderen Glanz verleihen sollte.⁶²⁾ Alle sie aber wurden überstrahlt von Florenz. Florenz war in erster Linie ein bedeutendes Gewerbe- und Bankzentrum. Seine Lage im Binnenland, ohne bedeutenden Hafen, setzte dem Warenhandel Grenzen bzw. zwang zur Konzentration auf leichtere Güter, wie die englische Wolle, zumal als durch die französischen Verbote von 1307 und 1311 die Produkte der Tuchgilde der Calimala den mächtigen französischen Markt verloren. Es gelang indessen der Arte della lana, die Krise zu überwinden und durch Beschaffung der Wolle aus England und von anderen Märkten die Produktion in ungeahntem Maße zu steigern. Wichtig war dabei auch die Vorrangstellung von Florenz im Färbegewerbe. Die Ver-

59) E. LAZZARESCHI u. F. PARDI, *Lucca nella storia, nell'arte e nell'industria*, Lucca 1941; LOPEZ, *The Trade of Medieval Europe*, S. 393; LUZZATTO, *Storia economica d'Italia*, S. 161 f.

60) M. CHIAUDANO, *I Rothschild del Duecento*, Siena 1936.

61) A. DIET, *Industry in Pisa in the early Fourteenth Century*. In: *Quart. Journ. Econ.* XXVIII, 1914; LOPEZ, *The Trade of Medieval Europe*, S. 393; F. MELIS, *Uno sguardo al mercato dei panni di lana a Pisa nella seconda metà del Trecento*. In: *Economia e Storia* 6, 1959, S. 321–365; AMINTORE FANFANI, *Un mercante del Trecento*, Mailand 1953.

62) FEDERIGO MELIS, *Aspetti della vita economica medievale* (= *Studi nell'archivio Datini di Prato*) I, Siena 1962.

wendung des Orzella-Extrakts seit 1300 scheint der Stadt besonders zugute gekommen zu sein. Zu Beginn des Jahrhunderts sollen 300 Betriebe 100 000 Stück Tuch hergestellt haben. Um 1340 besaß Florenz zwar nur 200 Betriebe, die jährlich 70 000 bis 80 000 Stück farbiges Tuch herstellten, aber ihr Wert war beträchtlich höher als der der ungefärbten. Indessen nicht die Gewerbetreibenden nahmen den ersten Platz im sozialen Gefüge in Florenz ein, sondern die Kaufleute, deren Aktivität sich im ganzen mediterranen Bereich, im Orient ebenso wie im europäischen Westen und Norden feststellen läßt, und die nicht nur die Rohstoffbeschaffung und den Absatz besorgten, sondern auch ein bedeutendes Bankgeschäft damit verbanden.⁶³⁾

Weiter südlich ist im Rahmen unserer Betrachtung Rom noch von Interesse, aber lediglich als Sitz der Kurie und Platz, zu dem es sich lohnte Bankverbindungen zu unterhalten.⁶⁴⁾ Ferner sei auf die verschiedenen Exportgüter verwiesen, auf den Safran der Abruzzen⁶⁵⁾, das Öl Apuliens, die Seide Kalabriens und Siziliens. Neapel⁶⁶⁾, Messina⁶⁷⁾, Trani⁶⁸⁾ und Bari waren hier die wichtigsten Umschlagplätze.

Was hatte Frankreich an Exportgütern zu bieten? Wein und Salz, die auf den atlantischen Seerouten die Hauptrolle spielten, haben wir bereits erwähnt. Dazu kommt das Salz der Provence, Burgunds und Lothringens.⁶⁹⁾ Im Süden Frankreichs waren Safran und Waid oder Pastel wichtige Exportgüter, wobei sich Toulouse zum Haupthandelsplatz entfaltete.⁷⁰⁾ An Exportgütern der gewerblichen Wirtschaft haben wir im Norden vor allem Tuch. Das nordfranzösische Tuchproduktionsgebiet umfaßte das Ponthieu und die Picardie, das Vermandois, die Isle de France, die Champagne und die Normandie. Es umschloß im Süden noch Städte wie Bernay und

63) A. SAPORI, *Le marchand italien au moyen âge*, Paris 1952; CARUS-WILSON, *The Woollen Industry*, S. 389 ff.; LUZZATTO, *Storia economica d'Italia*, S. 198; RAYMOND DE ROOVER, *The Story of the Alberti Company of Florence, 1302-1328, as revealed in its Account Books*. In: *The Business History Review* XXXII, 1958, S. 14-59; DERS., *The Rise and Decline of the Medici Bank (1397-1494)*, Cambridge/Mass. 1963.

64) Vgl. L. NINA, *Le finanze pontificie nel medioevo, I-III*, Mailand 1930; W. E. LUNT, *Papal Revenues in the Middle Ages, I-II*, New York 1934.

65) G. MUSSONI, *L'antico commercio dello zafferano nell'Aquila*. In: *Bollettino della Società di Storia Patria Antinori negli Abruzzi XVIII*, 1906.

66) L. GENUARDI, *Commercio e diritto marittimo in Napoli nei secoli XIII, XIV e XV*. In: *Studi di storia napoletana in onore di M. Schipa*, Neapel 1926.

67) LOPEZ, *The Trade of Medieval Europe*, S. 352; cf. ARDONE, *Genova e Pisa nei rapporti commerciali col Mezzogiorno d'Italia*, Prato 1923.

68) V. A. VITALE, *Trani dagli Angioviniani agli Spagnuoli*, Bari 1912.

69) J. SCHNEIDER, *La ville de Metz aux XIII^e et XIV^e siècles*, 1950, behandelt diese Frage nicht näher; MICHEL MOLLAT, *Le rôle du sel*, Paris 1968; JACQUES LE GOFF, *Orientation de recherches sur la production et le commerce de sel en Méditerranée au moyen âge*. In: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1715) du comité des travaux historiques et scientifiques*, 1958, Paris 1959, S. 155 ff.

70) Vgl. PHILIPPE WOLFF, *Commerce et marchands de Toulouse (vers 1350-vers 1459)*, Paris 1954.

St. Lô, Chartres und Etampes, wobei die bedeutendsten Plätze Rouen und Caen, Châlons und Provins, Paris, St. Quentin, Amiens, Abbeville und Montreuil waren. Es bildete so den Südsaum des sich bis nach Ostengland und den nördlichen Niederlanden erstreckenden nordwesteuropäischen Tuchgebiets.⁷¹⁾ Auch Burgund hatte Tucherzeugung, vor allem Dijon sowie verschiedene Städte im Languedoc.

Für den internationalen Warenaustausch und das damit verbundene Geldgeschäft hatte Frankreich zunächst vorzügliche Treffpunkte in den Champagnermessen, deren Bedeutung allerdings seit den Jahren von 1320 ab stark zurückging.⁷²⁾ Das Erbe übernahmen im Norden Brügge und im Osten Frankfurt am Main, das 1330 zu seiner Herbstmesse auch die Fastenmesse bewilligt bekam.⁷³⁾ Neben den Champagnermessen bildeten diejenigen von Burgund, namentlich von Chalon »ein kleines Ebenbild« (Ammann) derjenigen der Champagne.⁷⁴⁾

Schon im Laufe des 13. Jahrhunderts wurde Paris als Residenzstadt der französischen Könige ein Zentrum der gewerblichen Produktion und des Handels, wobei ähnlich wie in Köln das Schwergewicht bei den zahlreichen Artikeln eines verfeinerten Lebensbedarfs der höheren Schicht lag.⁷⁵⁾

Im Süden Frankreichs gewann Avignon, an einem wichtigen Rhôneübergang gelegen, seitdem es Sitz der schismatischen Kurie war, an Bedeutung sowohl als Warenumschlagplatz wie als Mittelpunkt des päpstlichen Geldgeschäfts.⁷⁶⁾

Von den Städten der Provence waren Marseille⁷⁷⁾ und Montpellier mit Port Bouc als Häfen zum Mittelmeer von Bedeutung.⁷⁸⁾ Über die internationale Rolle der Messen von Beaucaire, Pezenas und Montagnac wissen wir noch zu wenig.⁷⁹⁾

71) H. AMMANN, Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter. In: Hans. Gbll. 72, 1954, S. 1 ff.

72) R. H. BAUTIER, Les Foires de Champagne, Recherches sur une évolution historique. In: La Foire, Brüssel, 1953, S. 97–145; AMMANN, Die Anfänge der Leinenindustrie, S. 270.

73) W. KOPPE, Die Hansen und Frankfurt am Main im 14. Jahrhundert. In: Hans. Gbll. 71, 1952, S. 30 ff.

74) H. AMMANN, Die Deutschen im mittelalterlichen Frankreich, II, Die Deutschen auf den Messen von Chalon an der Saone und in Burgund. In: Deutsches Archiv für Landes- und Volksforschung V, 1941, S. 580 ff.

75) R. SPRANDEL, Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Paris und dem deutschen Sprachraum im Mittelalter. In: VSWG 49, 1962, S. 289 ff.

76) JEAN-FRANÇOIS BERGIER, Genève et l'économie européenne de la Renaissance, Paris 1963, S. 323 f.; vgl. YVES RENOUARD, Les relations des papes d'Avignon et des compagnies commerciales et bancaires, de 1316 à 1378, Paris 1941; JEAN FAVIER, Les finances pontificales à l'époque du grand schisme d'Occident 1378–1409, Paris 1966.

77) EDOUARD BARATIER, Histoire du Commerce de Marseille II, Paris 1951.

78) Vgl. HERMANN KELLENBENZ, Die Beziehungen Nürnbergs zur Iberischen Halbinsel, besonders im 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. In: Beiträge z. Wirtschaftsgesch. Nürnbergs I, Nürnberg 1967, S. 459.

79) JEAN COMBES, Montpellier et les foires de Pézenas et de Montagnac au XIV^e siècle et au commencement du XV^e. In: Bull. de la Société d'Etudes Scientifiques de l'Aude, 59^e année,

IV.

In welcher Weise gestaltete sich der wirtschaftliche Austausch zwischen den drei Ländern? Ich beginne mit Deutschlands Beziehungen zu Italien. Die Schwierigkeiten des transalpinen Transports bedingten es, daß auf den Alpenrouten in erster Linie Fertigwaren, Luxusgüter und allenfalls hochwertige Massengüter transportiert wurden. Auf deutscher Seite waren dies Textilien, Metallwaren oder Metalle wie Silber, abgesehen von den Transitgütern wie Wachs und Pelzwerk aus dem Osten oder Heringe.

Schon im 13. Jahrhundert wurde Bodenseeeinwand übers Mittelmeer nach der Levante und Nordafrika exportiert, und sie begegnet als Exportgut natürlich auch auf den Straßen nach Italien und in Italien selbst.

Ich muß es mir versagen, die verschiedenen Daten, die Ammann alle zusammengestellt hat, hier aufzuführen. Wir müssen sie, wie gesagt, im größeren Rahmen der deutschen Fernhandelsbeziehungen zu Italien sehen. Tuche aus dem Rheinland und den Niederlanden, Metallwaren und Osterzeugnisse kommen hinzu. Einen ganz besonderen Platz in den deutschen Italienbeziehungen nimmt natürlich der Fondaco dei Tedeschi in Venedig ein, dessen Errichtung im 12. Jahrhundert und Ausbau im 13. Jahrhundert auf die damals schon lebhaften Handelsbeziehungen namentlich der Oberdeutschen schließen lassen. Man findet Münchener und Landshuter schon in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts in der Lagunenstadt.⁸⁰⁾ Besonders die in München und Regensburg ansässigen Pütrich begegnen dabei. Zunächst behaupteten die Regensburger einen führenden Platz.⁸¹⁾ Bastian und Klein haben auf die Wichtigkeit der Regensburger Italienverbindungen über die Radstädter Tauern verwiesen. Einer der bedeutendsten Regensburger Venedighändler dürfte Matthäus Runtinger gewesen sein. Inzwischen gelang es den Nürnberger Kaufleuten, sich in Venedig die wichtigste Position zu sichern. Alle großen Nürnberger Firmen hatten ihre Niederlassung hier, die Groß, Haller, Hirschvogel, Imhoff, Koler, Kress, Paumgartner, Pfinzing, Pirkheimer, Rummel.⁸²⁾

Der Augsburgsburger Venedigverkehr reicht wenigstens bis ins 13. Jahrhundert zurück,

Tome LIII, Carcassonne 1952, S. 85–96; PHIL. WOLFF, Aquitain et Midi Méditerranéen, Toulouse et les foires de Pézenas à la fin du XIV^e et au début du XV^e siècle, ebenda, S. 79–83.

80) H. SIMONSFELD, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig, Bd. II, 1887, S. 56.

81) H. KELLENBENZ, Bürgertum und Wirtschaft in der Reichsstadt Regensburg. In: Bll. dt. LG 98, 1962, S. 109 f.

82) PHILIPPE BRAUNSTEIN, Les relations économiques de Nuremberg et de l'Italie à la fin du Moyen Age, Mémoire pour le Diplôme d'Etudes Supérieures, S. 109 ff.; DERS., Relations d'affaires entre Nurembergeois et Venitiens à la fin de XIV^e siècle. In: Mélanges d'archéologie et d'histoire, publiés par l'Ecole Française de Rome, Paris 1964, S. 227 ff.

und im 14. Jahrhundert finden wir verschiedene Augsburgener in Venedig.⁸³⁾ Ein Rem führte bekanntlich die erste Baumwolle heraus, und eine Theresia Rem hatte ein Erbe in Treviso. Daneben werden die Gossenprot schon früh erwähnt.

Züricher Namen tauchen ab 1329 auf, ab 1338 begegnet man Baslern, ab 1341 Konstanzern, 1362 wird ein St. Galler erwähnt⁸⁴⁾, um 1390 erscheinen Ravensburger; Männer aus Straßburg und Speyer fehlen ebenfalls nicht.⁸⁵⁾

Die Beziehungen zu Mailand und zu Genua sind durch die Arbeiten von Braunstein und Wolfgang von Stromer in neues Licht gerückt worden. Straßburger lassen sich seit 1303, Lindauer seit 1306 in Mailand nachweisen. In der Folgezeit sind es hauptsächlich Nürnberger, Ulmer und Kölner, die uns hier begegnen. 1346, im selben Jahr, als der Handel nach Genua durch Mailand freigegeben wurde, wurde der Nürnberger Konrad Stromaier auf dem Malojapaß ermordet und fand sein Grab bei den Predigern in Como. Der jüngere Konrad Stromaier kaufte 1362 Barchent in Mailand. Mailänder Qualitätsbarchent wurde ebenso von den Ulmern, so von Andreas Bertoldus (1362), gekauft. Von Stromer hat auf die besonderen Verhältnisse der Visconti-Herrschaft hingewiesen, auf den Bedarf an deutschen Söldnern, die Darlehens- und sonstige Bankgeschäfte mit deutschen Kaufleuten zur Folge hatten, wobei offenbar das Mailänder Beute- und Handelshaus de Mayno eine besondere Rolle spielte.⁸⁶⁾ Zu dieser Firma unterhielten die Ulmer Rot, von den Nürnbergern vor allem die Stromaier, dann die Kölner Johann und Peter van Stralen Beziehungen. Ein Mittelsmann zwischen den de Mayno und den van Stralen war der »Kriegsunternehmer« und spätere Kaufmann Bertold Manich. Die Stromeier hatten 1375 in Mailand Barchentumsätze in Höhe von 13 000 imp. In Mailand wurden Barchent, Messing, Seide eingekauft und andererseits Wolle, z. T. aus England, sowie Metalle, Eisen, Kupfer und Silber abgesetzt.

Außer den erwähnten Kaufleuten finden sich in den Konten der Bankhäuser de Mayno und Borromei noch eine Reihe deutscher Kaufleute, die zum Teil längere Zeit in Mailand lebten, so Hans Tierlein (seit 1383) und ein Johannes de Cologna.⁸⁷⁾ Kuske hat auf die Kölner Beziehungen zu Mailand, Como und Lucca hingewiesen.⁸⁸⁾

83) Die folgenden Daten nach SIMONSFELD, *Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig*, Bd. II, S. 58 ff.

84) H. K. PEYER, *Leinwandgewerbe und Fernhandel der Stadt St. Gallen von den Anfängen bis 1520*, II, St. Gallen 1960, S. 26.

85) Vgl. die Daten bei A. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig*, I-II, 1900, und AMMANN, *Die Anfänge der Leinwandindustrie des Bodenseegebiets*.

86) W. v. STROMER, *Oberdeutsche Hochfinanz 1350-1450*, VSWG, Beiheft 55, I + II, 1970.

87) Ebenda.

88) B. KUSKE, *Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Italien im späteren Mittelalter*. In: *Westdt. Zeitschr.* 27, 1908, wieder abgedruckt in: *Köln, der Rhein und das Reich*, 1956, S. 1 ff., bes. S. 21.

Wie in Mailand kaufte man in Como Barchent und Seide ein, bei Lucca handelte es sich einerseits um Geldgeschäfte, andererseits um Einkauf von Seidenstoffen. Solche ließ der Kölner Johann von Monheim vom Lucchesen Jakob Francisquini einkaufen.

Über die deutschen Beziehungen zu Florenz wissen wir noch verhältnismäßig wenig. Die Nürnberger hatten Verbindungen zu Datini in Prato. Pisa verwendete deutsche Söldner, was vermutlich ähnlich wie in Mailand auch geschäftliche Verbindungen zur Folge hatte. Hier kann die Forschung voraussichtlich noch weitere Daten erschließen.

Die Oberdeutschen, namentlich die Nürnberger, standen durch Wechselgeschäfte mit der oberitalienischen Finanz in mannigfachen Beziehungen, so mit den de Mayno und Borromei in Mailand, den di Talenti, Condulmer und Soranzo in Venedig, der Paduaner Filiale der del Bene. Verbindungen zu Rom waren jetzt wohl weniger wichtig als solche zu Avignon.⁸⁹⁾

Im allgemeinen war es so, daß die Deutschen die Aktiveren waren, in stärkerem Maße über die Alpen zogen als umgekehrt. Das hing zum Teil mit der Politik der Italiener zusammen. Die Venezianer wollten, daß die Deutschen ihre Waren ins Deutsche Haus brachten, um sie dort entsprechend kontrollieren zu können.⁹⁰⁾ Es fehlt nun aber keineswegs an Beispielen für eine Tätigkeit der Italiener diesseits der Alpen. Das beginnt schon in Tirol und im Bistum Brixen. Meinhard II. stand in Verbindung mit der florentinischen Gesellschaft der Frescobaldi und übergab ihnen die Leih- und Wechselbanken, die er in seinem Land errichtete.⁹¹⁾ Ab 1306 waren Zolleinkünfte an die Gebrüder de Rubeis verpachtet. Im Bistum Brixen war 1298 der Zoll zu Klausen Italienern verpfändet, Italiener ließen sich natürlich auch in Bozen nieder. Florentiner Herkunft waren die Botsch, die Mitglieder des Bozener Patriziats wurden.

Auch in anderen Teilen Deutschlands hing der Aufenthalt der Italiener hauptsächlich mit ihrer Überlegenheit in Geldgeschäften zusammen. Namentlich als Münzer begegnen wir ihnen. Die Entstehung des Hellers wurde durch sie beeinflusst. Florentiner schufen 1325 den Prager Groschen nach dem Groschen von Tours⁹²⁾, ebenso waren sie beteiligt an der Prägung der rheinischen Gulden 1349 und 1354. In der Lübecker Münze sind 1340 die Salimbene tätig (bis 1364). Ein Florentiner, Schynos, ist der Pächter der Saline von Hall im Jahre 1345.⁹³⁾ König Ludwig gestattete »Rainero Berotzo et Chaldoni fratribus de Macis, civibus et mercatoribus de Florentia et sociis« zwei Jahre und dann noch ein drittes Jahr in Nördlingen zu wohnen, um

89) BRAUNSTEIN, Les relations économiques de Nuremberg et de l'Italie, S. 109 ff.

90) BRAUNSTEIN, ebenda, S. 106.

91) O. STOLZ, Das mittelalterliche Zollwesen Tirols bis zur Erwerbung des Landes durch die Herzöge von Österreich (1363). In: AÖG 97, 1909, S. 736 ff.

92) BRAUNSTEIN, Les relations, S. 106; FRANTIŠEK GRAUS, Die Handelsbeziehungen Böhmens zu Deutschland und Österreich im 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts. In: Historica II, Prag 1960, S. 93 f., siehe o. S. 201.

93) BRAUNSTEIN, Les relations, S. 106.

ihre Schulden einzutreiben. Um 1400 wohnten drei Florentiner in Nürnberg auf der Sebalder Seite.⁹⁴⁾ Neben den Florentinern begegnen wir den Venezianern. Es ließ sich nicht verhindern, daß sie trotz des Verbotes versuchten, sich hier und dort Stützpunkte zu schaffen. Gern scheinen sie in München Station gemacht zu haben. 1365 wird Wilhelm Ligsalz, der dem äußeren Rat der Stadt angehörte, von der venezianischen Regierung als »hospes« der venezianischen Kaufleute bezeichnet.⁹⁵⁾

Die Venezianer besuchten auch die Messen in Frankfurt. 1356 ist dort ein Italiener Debitor des Nürnbergers Zopp, 1376 ein Venezianer Gläubiger des Hartmut Kaufmann. 1377 bezahlt hier Conz Behaim seinen venezianischen Gläubigern 800 Gulden.⁹⁶⁾ Man findet die Spuren der Venezianer in Breslau, und es ist begreiflich, daß sich gerade die Nürnberger gegen ihre Konkurrenz in Deutschland wandten.

Auf Veranlassung Karls IV. gestattete Venedig seinen Bürgern, ihre Waren nur in Köln »aufzuschlagen«. Lombarden findet man wohl auch in der Nürnberger Gegend, vor allem aber im Rheinland.⁹⁷⁾

Italiener treffen wir, wie Schulte und Kuske dargelegt haben, vom 12. Jahrhundert ab in Köln, zahlreicher traten die Lombarden hier seit Anfang des 14. Jahrhunderts auf, was mit dem Niedergang der Champagnermessen zusammenhängen wird.⁹⁸⁾ Es sind Leute aus Asti, Mailand, auf die Namen brauche ich hier nicht einzugehen. Sie haben Hausbesitz. Hervorgehoben sei hier die Familie Rotarius, deren Angehörige auch in Aachen und in Bonn saßen und u. a. Beziehungen zu den Jülicher Dynasten unterhielten.⁹⁹⁾ Auch in Düren, Bacharach, Oberwesel und anderen Plätzen saßen zeitweilig Lombarden, meist traten sie in Gesellschaften auf und lösten teilweise die Juden im Geldgeschäft ab. Sie verloren diese Rolle erst im Laufe des 15. Jahrhunderts, was mit der Lockerung des Zinsverbots wie auch mit der Vermehrung des Geldumlaufs zusammenhängt.¹⁰⁰⁾ Unter den Mailändern hat Schulte schon die Alzate und

94) BRAUNSTEIN, ebenda, S. 109.

95) SIMONSFELD, Der Fondaco dei Tedeschi II, S. 56 f.

96) BRAUNSTEIN, Les relations, S. 108.

97) W. HEYD, Das Haus der Deutschen in Venedig. In: HZ 32, 1874, S. 205; SIMONSFELD, Bd. II, S. 31; SCHULTE, I, S. 353; KUSKE, Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Italien, S. 12 f.

98) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, I, S. 303 ff.; KUSKE, Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Italien, S. 3 ff.

99) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs I, S. 306 f., 310; KUSKE, S. 4 ff.; H. SCHÄFER, Eine Niederlassung der Kawerschen in Bonn um 1320-1330. In: Annalen d. Hist. Vereins f. d. Niederrhein 86, 1908, S. 157 f.; WILHELM MUMMENHOFF, Zur Geschichte der rheinischen, insbesondere der Aachener Lombarden. In: Annalen d. Hist. Vereins f. d. Niederrhein 120, 1932, S. 161 ff.

100) H. KELLENBENZ, Die Wirtschaft des Aachener Bereichs im Gang der Jahrhunderte. In: CLEMENS BRUCKNER, Zur Wirtschaftsgeschichte des Regierungsbezirks Aachen, Köln 1967, S. 477 f.

Busti hervorgehoben. Später kommen auch Leute aus Lucca, Bologna und Florenz hinzu, das führt aber bereits ins 15. Jahrhundert hinüber.¹⁰¹⁾

V.

Für den Warenaustausch mit den deutschen Nachbargebieten hatte Frankreich zunächst vorzügliche Treffpunkte in den Champagnermessen, deren Bedeutung allerdings um 1320 ganz plötzlich zurückging. Das Erbe übernahmen im Norden Brügge und im Osten Frankfurt am Main, das zu seiner Herbstmesse 1330 die Fastenmesse bewilligt bekam. Über diese Messen wurden Tuche aus dem Westen nach Oberdeutschland und weiter vermittelt, wobei die südniederländischen Tuche allerdings eine viel stärkere Exportaktivität entwickelten als die französischen. Immerhin finden wir Tuche aus Chalon und St. Denis vereinzelt in Tirol¹⁰²⁾, Chalon und Louvriers werden in den Schaffhauser Tarifen von 1363/70 genannt.¹⁰³⁾ Auch das Tuch von Montivilliers fand seinen Markt in Deutschland.¹⁰⁴⁾ Ging die Bedeutung der Champagnermessen nach 1300 zurück, so lassen sich doch noch bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts Besucher aus verschiedenen deutschen Städten nachweisen.¹⁰⁵⁾

Auf den Messen von Chalon stellte Ammann Kaufleute aus Köln, Straßburg, Metz und Bern als Besucher fest. Er vermutete ein ähnliches Warenangebot wie auf den Champagnermessen, also auch auf deutscher Seite die Lieferung von Grautuch, schwäbischer Leinwand, Kupfer, Silber, Metallwaren, Pelzwerk und Wachs, während von Chalon niederländische Tuche und Erzeugnisse Frankreichs sowie des Mittelmeergebietes bezogen wurden. Im übrigen lockte den Elsässer und schweizerischen Kaufmann das burgundische Salz, der Burgunderwein konnte wegen der starken Stellung des Elsässers allerdings nicht in den deutschen Wirtschaftsraum vordringen.¹⁰⁶⁾ Obwohl Mömpelgard württembergisch war, so darf man doch die Wanderungen über die Sprachgrenzen hinweg nicht überschätzen. Es kam in keiner burgundischen Stadt im Mittelalter zur Bildung einer deutschen Kolonie. Allerdings bleibt das Faktum einer größeren Raumaktivität der Deutschen. Das zeigt sich in den Beziehungen zu Paris, der nach dem Niedergang der Champagnermessen als Gewerbe- und Handelszentrum aufblühenden Kapitale an der Seine, wie auch am Vordringen der Deutschen

101) KUSKE, Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Italien, S. 8 f.

102) AMMANN, Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter, S. 41, St. Denis 1331.

103) Ebenda, S. 42.

104) Karte ebenda, S. 44.

105) H. AMMANN, Deutschland und die Messen der Champagne. In: Jb. d. Arbeitsgemeinschaft d. Rhein. Geschichtsvereine II, 1936, S. 61-75; DERS. In: DALV 3, 1939, S. 306-333.

106) H. AMMANN, Die Deutschen im mittelalterlichen Frankreich II, Die Deutschen auf den Messen von Chalon an der Saône und in Burgund. In: DALV 5, 1941, S. 580-590.

über die Genfer Messen hinaus ins Rhôneetal und nach Südfrankreich. Über die deutschen Wirtschaftsbeziehungen zu Paris hat unlängst Rolf Sprandel die bekannten Daten zusammengestellt.¹⁰⁷⁾

Man weiß, daß, wie Brügge und Frankfurt, auch die Genfer Messen ein Teil des Erbes der Champagnermessen übernahmen. Allmählich, deutlich zu erkennen in der Mitte des 14. Jahrhunderts, hat sich hier eine Kette von sieben Messen herausgebildet, die von Kaufleuten aus Italien, Frankreich und Spanien, den Niederlanden und Deutschland aufgesucht wurden. Auch hier konzentrierte sich der Warenaustausch auf die Artikel, die aus Italien und den Niederlanden herangeführt wurden, wozu noch solche von Oberdeutschland und Südfrankreich bzw. Spanien kamen. Gleichzeitig bildete sich, wie auf den Champagnermessen, das Geldgeschäft heraus.¹⁰⁸⁾

Hinsichtlich des Wertes und des Umfanges der Geschäfte herrschten auf den Genfer Messen die Italiener vor, hinsichtlich der Zahl die Franzosen. Vor dem Aufstieg der Lyoner Messen spielten die Genfer die Rolle des großen Marktes, auf dem sich Kaufleute aus Rouen ebenso trafen wie solche aus Lyon, Marseille und Toulouse. Zahlreicher als die Italiener sind in diesem Zusammenhang Franzosen nach Genf zugewandert, allerdings gibt uns Bergier erst Zahlen von 1400 ab.¹⁰⁹⁾ Doch waren die Verbindungen schon zu Ausgang des 14. Jahrhunderts recht rege, besonders mit Burgund, das nach den Genfer Messen landwirtschaftliche Erzeugnisse, etwa Wolle, und gewerbliche Produkte lieferte. Aus Dijon etwa kamen Tuche.¹¹⁰⁾ Dazu der Austausch mit der Provence. Bodenseeleinen nahm u. a. diesen Weg rhôneabwärts. Wichtig war Avignon, nachdem es Papstresidenz geworden war. Über Avignon beschaffte man sich Erzeugnisse Südfrankreichs, Südfrüchte oder Seife, Häute, dazu Erzeugnisse Afrikas und der Levante. Wolle aus Burgund oder der Provence ging z. T. nach Deutschland weiter.^{110a)} Oberdeutsche Leinwand ging um 1830 von Genf nach Marseille und wurde von da nach Beiruth und Alexandria verhandelt.¹¹¹⁾ Offen bleibt die Frage, wieweit von dort wiederum Produkte der Provence oder solche der überseeischen Einfuhr über Marseille nach Genf gelangten. Im 15. Jahrhundert war dies der Fall. Auch Salz von Peccais kam damals die Rhône aufwärts, um Savoyen und das Walisische damit zu versorgen.¹¹²⁾ Das Languedoc mit Toulouse tritt dahinter stärker zurück, Bergier nimmt Tuchexport von dort erst für die erste Hälfte des 15.

107) SPRANDEL, Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Paris und dem deutschen Sprachraum, S. 289 ff.

108) H. AMMANN, Oberdeutsche Kaufleute und die Anfänge der Reformation in Genf. In: Zeitschr. f. Württemberg. LG 13, 1954, S. 154 ff.; JEAN-FRANÇOIS BERGIER, Genève et l'économie européenne de la Renaissance, Paris 1963, S. 217 ff.

109) BERGIER, Genève et l'économie européenne, S. 319 f.

110) Ebenda, S. 324, kann ihren Verkauf in Genf ab Beginn des 15. Jahrhunderts feststellen.

110a) Ebenda, S. 327, eine Angabe, allerdings erst von 1406.

111) Ebenda, S. 324.

112) Ebenda, S. 328.

Jahrhunderts an.¹¹³⁾ Über die Beziehungen aus dem Norden Frankreichs zu Genf im 14. Jahrhundert fehlen Daten. Bergier bringt solche wiederum erst aus dem Beginn des 15. Jahrhunderts. Dazu zur Ergänzung die Rolle der Deutschen in Genf. Seit Ausgang des 14. Jahrhunderts bildeten sie hier die stärkste Nation, wobei man unter ihnen die Schweizer und Oberdeutschen am Rhein bis Mainz, bis Bamberg im Norden etwa und bis nach Österreich hinein verstand.¹¹⁴⁾ Die Deutschen vom Niederrhein und von Norddeutschland bezeichnete man als Theutonici. Nach Schulte fanden sich Konstanzer im 14. Jahrhundert schon in Genf und Savoyen.¹¹⁵⁾ Ebenso verkehrten dort Ulmer, um Tuche, Leinwand, Barchent gegen französische Waren einzutauschen.¹¹⁶⁾ Für 1388 ist die Anwesenheit eines Konstanzer Kaufmanns auf der Zwölfermesse in Genf bezeugt.¹¹⁷⁾ Um 1400 verkehrten die Konstanzer dann regelmäßig auf den Messen. Die Nürnberger mit ihren Metallwaren erscheinen auf der großen Südwestroute bereits zu Beginn des 14. Jahrhunderts. 1314 schließen sie ein Zollbefreiungsabkommen mit den Bernern.¹¹⁸⁾ In größerer Zahl erschienen sie allerdings erst ein Jahrhundert später auf den Genfer Messen. Hektor Ammann und Wolf von Stromer sind den oberdeutschen Verbindungen über Genf hinaus nach Südfrankreich nachgegangen. Ammann betont das Bestehen der Beziehungen zu Avignon seit etwa 1320 und sieht dann auch Montpellier auf dieser Linie wie früher schon St. Gilles. Eine gewichtige Rolle spielten dabei die Kölner. Die Beziehungen zu Avignon belebten sich in der Zeit, als der Papst an der unteren Rhône residierte.¹¹⁹⁾

Die deutschen Mitglieder des päpstlichen Hofes stammten vornehmlich aus dem Rheintal, zum Teil aus Köln, wie der angesehene Richter Hans Heinrich.¹²⁰⁾ Von Köln aus gab es eine wichtige Finanzverbindung nach Avignon, denn in Köln hatte eine bedeutende Kollektur ihren Sitz. Kölner und Nürnberger arbeiten dabei Hand in Hand. Allerdings scheint im Rahmen des päpstlichen Finanzgeschäfts die Überweisung von Geldern vornehmlich in den Händen von Italienern gelegen zu haben.¹²¹⁾ Die Seidenschleier, mit denen die Brüder Bonis in Montauban handelten, stammten wahrscheinlich aus Köln, wurden aber wohl von diesen Kaufleuten aus Paris bezo-

113) Ebenda, S. 328 f., vgl. auch WOLFF, Commerce et Marchands de Toulouse.

114) Ebenda, S. 344 f.

115) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs I, S. 32.

116) Württembergisches Städtebuch, S. 266.

117) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs I, S. 361 f.

118) JOHANNES MÜLLER, Der Umfang und die Haupttrouten des Nürnberger Handelsgebiets im Mittelalter. In: VSWG 6, 1908, S. 2.

119) H. KELLENBENZ, Rheinische Verkehrswege der Hanse, S. 112 f.; DERS., Der Aufstieg Kölns zur mittelalterlichen Handelsmetropole, Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde, Vorträge Nr. 17, S. 23.

120) BERNARD GUILLEMIN, La Cour Pontificale d'Avignon (1309-1376), Etude d'une société, Paris 1962, S. 340, 531, 552 f., 559, 611 f.

121) Vgl. zuletzt PHILIPPE WOLFF, Commerce et marchands de Toulouse (vers 1350 - vers 1450), Paris 1954, S. 234.

gen.¹²²⁾ Auf dem Wege nach Spanien suchte man, wie angedeutet, auch Marseille, Montpellier, Perpignan oder noch andere Städte des Languedoc auf, ohne daß wir viel Näheres darüber wissen.¹²³⁾

VI.

Es bleibt hier noch die Aufgabe festzustellen, inwieweit Seehandelsbeziehungen zwischen den italienischen, französischen und deutschen Häfen bestanden. Direkte Seebeziehungen zwischen Italien und den Deutschen in den Niederlanden lassen sich erst zu Beginn des 15. Jahrhunderts mit der Gesellschaft der Veckinchusen nachweisen. Brügge, dies wissen wir, diente als der Umschlagplatz für ein Unternehmen, das nach Lübeck und nach Köln ausgriff.¹²⁴⁾ Natürlich gab es auch vorher schon typisch mediterrane Exportgüter, die man auf den italienischen Routen auf dem Weg des Umschlags in den Niederlanden oder in den englischen Häfen beschaffen konnte. Umgekehrt muß man mit der Möglichkeit des Exports hansischer Güter über diese Umschlagplätze nach Italien rechnen.¹²⁵⁾

Renouard ist der Ansicht, daß La Rochelle ein Anlegehafen der Italiener auf ihrer Fahrt nach Norden war.¹²⁶⁾ Nun, hierher kamen die hansischen Schiffer ebenfalls, um Wein und Salz zu holen und hier tauschten sie Güter der iberischen Halbinsel.¹²⁷⁾ Warum sollten nicht auch hier solche Begegnungen mit Italienern erfolgt sein? Die hansischen Schiffer und Kaufleute bevorzugten zwar die großen Märkte des Westens, Brügge und London, wo sie sich die Güter beschaffen konnten, die von der französischen Atlantikküste wie vom Mittelmeer kamen, aber wir haben schon im 13. Jahrhundert den deutschen Schiffsverkehr nach der französischen Westküste belegt.¹²⁸⁾ Salz und Wein von La Rochelle werden im Hamburger Schiffsrecht von 1270 erwähnt, den Wein von La Rochelle führt das Lübecker Schiffsrecht von 1299 auf. Eine stärkere Belebung erfuhr dieser Schiffsverkehr allerdings erst im 14. Jahrhun-

122) KELLENBENZ, Der Aufstieg Kölns zur mittelalterlichen Handelsmetropole, S. 23, und die dort angegebene Literatur.

123) EDOUARD BARATIER, Histoire du Commerce de Marseille II, Paris 1951, S. 301, erwähnt 2 Kölner Schneider, die sich in Marseille aufhielten.

124) W. STIEDA, Hansisch-venetianische Beziehungen im 15. Jahrhundert, Rostock 1894; DERS., Hildebrand Veckinchusen, Leipzig 1921.

125) Man muß dabei an die Wichtigkeit der oben skizzierten italienischen Seerouten denken, vgl. auch JACQUES HEERS, L'occident aux XIV^e et XV^e siècles, Aspects économiques et sociaux, Paris 1963, S. 160 ff.

126) RENOARD, Voies de Communication, S. 589.

127) H. KELLENBENZ, Der Norden und die Iberische Halbinsel von der Wikingerzeit bis ins 16. Jahrhundert. In: Germanisch-Romanische Monatsschrift N. F. XII, 1962, S. 130 f.

128) Vgl. PHILIPPE DOLLINGER, La Hanse (XII–XVII^e siècles), Paris 1964, S. 312 ff.; HERMANN KELLENBENZ, Les Allemands sur les routes de l'Atlantique. In: Anuario de Estudios Americanos XXV, Sevilla 1968, S. 5.

dert, als baltische Schiffer das Salz der Baie von Bourgneuf zu holen begannen. Es lockte ganz besonders, weil es die Möglichkeit bot, sich dem Lübecker Monopol über das Lüneburger und Oldesloer Salz zu entziehen. Dazu lud man in La Rochelle den Wein des Poitou. Bordeaux wurde, solange das Guyenne englisch war, weniger regelmäßig aufgesucht. Die kriegerischen Verwicklungen zwischen England und Frankreich steigerten seit Ausgang des 14. Jahrhunderts allerdings die Gefahr der Kaperei, wobei Engländer, Bretonen und Normannen sich nur zu gerne des Vorwands bedienten, die Schiffer, gegen die sich ihre Unternehmungen richteten, arbeiteten mit dem Gegner zusammen.

Daß die französischen Könige an den hansischen Zufuhren interessiert waren, zeigt ihr Entgegenkommen. So erhielten die Hansischen 1378 von Karl V. eine Entschädigung für die Wegnahme von 23 Schiffen durch die Normannen.

VII.

Es bleibt zum Schluß die Frage, wie weit aus dem Dargelegten Feststellungen von allgemeiner Bedeutung gemacht werden können. Es fällt auf, daß wir für die erste, ganz besonders aber für die zweite Hälfte des Jahrhunderts zahlreiche Daten für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien haben, einerseits auf den östlichen Wegen nach Venedig, andererseits auf der zweiten Hauptlinie nach Mailand und von da weiter zum Hafen Genua. Abgesehen von der eigenen Anziehungskraft der Lombardei müssen wir in den Verbindungen zu den zwei großen italienischen Häfen schon jetzt ähnliche Alternativmöglichkeiten wenigstens zeitweilig im Spiel sehen, wie sie zu Beginn des 15. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Politik Sigismunds gegen Venedig zur Geltung kamen. Baron Stromer betont in seiner Habilitationsschrift die Gleichzeitigkeit von Retorsionsmaßnahmen Kaiser Ludwigs gegen Venedig und der liberalen Tendenz der *Provisiones Januae* von 1346, die den Handel zwischen Oberdeutschland und dem Mittelmeer durch die Lombardei begünstigten. Er meint, daß den beiden Vorgängen ein gemeinsamer, zwischen Wittelsbach und Mailand verabredeter Plan zugrunde liegt. Auffallend ist die Steigerung der Nachrichten über deutsch-lombardische Handelsbeziehungen nach 1346.¹²⁹⁾ Um so mehr ist es zu bedauern, daß wir ähnliches für Genua vorläufig noch nicht sagen können. Die Notariatsdokumente aus den siebziger Jahren, die unlängst in Paris veröffentlicht worden sind, die allerdings über den Seeverkehr berichten, nennen zwar immer wieder Flandern, aber nicht Oberdeutschland.¹³⁰⁾ Hier müßte die Forschung allenfalls in den reichen Archiven Genuas noch Entdeckungen machen.

129) v. STROMER, *Oberdeutsche Hochfinanz I*, S. 54.

130) Vgl. JOHN DAY, *Les Douanes de Gènes 1376-1377 I-II*, Paris 1963, *Index des noms de lieux*.

Vorläufig müssen wir der anderen Alternative nach Südwesten über Genf und das Rhône-tal entsprechendes Gewicht beilegen. Die Untersuchungen von Ammann¹³¹⁾ und Bergier liefern uns gerade für das 14. Jahrhundert die Belege.

Die Intensivierung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien namentlich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ist einerseits ein Ergebnis zunehmender Leistungsfähigkeit der deutschen Textil- und Metallindustrie, andererseits ein Ergebnis der Intensivierung des Transits oder mit anderen Worten eines verstärkten Anteils deutscher Kaufleute am internationalen Handel. Das wird am deutlichsten sichtbar am Geschick, mit dem die Nürnberger im Osten vordringen, aber auch an der weitgreifenden Tätigkeit der Kölner, Dortmunder oder der Lübecker.

In diesem Rahmen müssen wir die Belebung auf den innerdeutschen Handelswegen sehen, das Aufblühen auch der Frankfurter Messen. Was den Transit durch das Rheintal zwischen den Niederlanden und Oberdeutschland sowie Italien betrifft, so sind ihm zweifellos der Niedergang der Champagnermessen und die Störungen des Krieges zwischen Frankreich und England zugute gekommen. Doch zeigt der gerade in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts blühende Verkehr über den Paß von Jougne und der Verkehr durch das Rhône-tal die Bedeutung der französischen Straßen für den italienisch-niederländischen Handel.

Seit dem Ausbau der regelmäßigen Seeverbindungen zwischen den Mittelmeerehäfen und Nordwesteuropa begannen die großen Firmen für Geschäfte zwischen dem Süden und Norden die Möglichkeiten der Seewege und Landverbindungen miteinander zu kombinieren. Wir sehen es, allerdings erst für das beginnende 15. Jahrhundert, beim Brügger-Kölner Unternehmen der Veckinchusen und an einigen Geschäften der Ravensburger Gesellschaft.

Von den Unternehmungen her gesehen fällt vor allem die starke Aktivität der Nürnberger ins Auge. Dank der günstigen Lage Nürnbergs im oberdeutschen Verkehrsnetz und ihren guten Beziehungen zu den Wittelsbachern wie zu den Luxemburgern verstanden es die Nürnberger Kaufleute, den Warenhandel mit industriellen Unternehmungen namentlich des Metallsektors und Bankgeschäften zu kombinieren und dank ihrer guten Kenntnisse der italienischen Verhältnisse früher und stärker zu modernisieren, als man bisher wohl annahm. Die Familiengesellschaft blieb wohl die vorherrschende Unternehmensform, aber das Depositum und die Stille Gesellschaft gaben die Möglichkeit, zusätzliche Mittel zu erschließen.¹³²⁾

Bei den Italienern fällt die starke regionale Gruppierung auf: Venezianer, Lombarden, Toskaner, Genuesen, unter den Lombarden besonders Milanesen und solche

131) Eine der letzten Studien AMMANNs bezieht sich auf diese Frage: H. AMMANN, *Deutschspanische Wirtschaftsbeziehungen bis zum Ende des 15. Jahrhunderts* (im Druck).

132) Vgl. dazu jetzt WOLFGANG FRHR. STROMER VON REICHENBACH, *Das Schriftwesen der Nürnberger Wirtschaft vom 14. bis zum 16. Jahrhundert. Zur Geschichte oberdeutscher Handlungsbücher*. In: *Beiträge z. Wg. Nürnbergs II*, Nürnberg 1967, S. 751 ff.

aus Asti, unter den Toskanern Florentiner und Lucchesen. Die größten Unternehmungen schufen die Florentiner. Wie bei den Lombarden nahm das Münz- und Bankgeschäft schon früh einen wichtigen Platz bei ihnen ein. Den Veränderungen, die zum Niedergang der Champagnermessen führten und die zum Teil im monetären Bereich begründet lagen, fielen verschiedene Firmen zum Opfer. Die Krise der vierziger Jahre des 14. Jahrhunderts hatte den Bankrott von 20 mittleren und der drei großen Firmen der Bardi, Peruzzi und Acciaiuoli zur Folge. Trotzdem zählte man 1369 wieder etwa 108 Unternehmen in Florenz. Unter ihnen ist das der Alberti Antichi das bedeutendste, das mit einem Personal von etwa 400 Personen und seinem Filialsystem an die Bardi der ersten Jahrhunderthälfte herankam.¹³³⁾

Die Italiener fanden in Deutschland eine stärkere Konkurrenz als in Frankreich. Am stärksten traten sie bei uns im Rheinland auf. In Frankreich war ihr Aktionsfeld sehr weit, zunächst in Avignon, nach dem Niedergang der Champagnermessen aber auch in Paris und in den Seestädten.¹³⁴⁾ Um so auffälliger ist die Passivität der Franzosen selbst. Die einzigen, die bemerkenswerte internationale Verbindungen hatten, waren die Cahorsiner, die sich in England, im 13. Jahrhundert auch im Rheinland nachweisen lassen, aber dann von den Italienern namentlich Avignons verdrängt wurden.¹³⁵⁾

Von der Pest war in diesem Referat nur eingangs die Rede. Über die Auswirkungen des Schwarzen Todes besteht heute noch kein klares Bild. Vermutlich wurden die Küstenbereiche stärker betroffen als die großen Siedlungen im Binnenland. Die Verlustzahlen Abels und Reinckes für Deutschland übersteigen zum Teil die 50%-Grenze, erreichen teilweise sogar 80%.¹³⁶⁾ Eine neuere französische Untersuchung hat die hohen Verluste Orvietos herausgestellt.¹³⁷⁾ In den großen Wirtschaftszentren hat sich aber die volle Aktivität doch auffallend bald wieder eingestellt. Nach Renouard traf das für Florenz von 1360 ab zu. Ähnliches darf man wohl für das Rheinland und Oberdeutschland annehmen. Das Jahr der Kölner Konföderation ist 1367, und 1388 wurde die Universität gegründet. Bezeichnenderweise hebt die neue niederländische Forschung die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts als eine Zeit des städtischen Auf- und Ausbaus, namentlich Hollands und Seelands, hervor.¹³⁸⁾

133) YVES RENOUDARD, *Recherches sur les Compagnies commerciales et bancaires, utilisées par les papes d'Avignon avant le Grand Schisme*, Paris 1942, S. 36.

134) Vgl. dazu auch RENOUDARD, *Les relations des papes d'Avignon et des companies commerciales et bancaires*.

135) PH. WOLFF, *Le problème des Cahorsins*. In: *Annales du Midi*, 62, 1950.

136) H. REINCKE, *Bevölkerungsverluste der Hansestädte durch den Schwarzen Tod*. In: *Hans. Gbl.* 72, 1954, S. 88-90.

137) ELISABETH CARPENTIER, *Une ville devant la peste. Orvieto et la peste noire de 1348* (*Ecole Pratique des Hautes Etudes, sixième section*), Paris 1962; D. HERLIKY, *Population, plague and social change in rural Pistoia 1201-1430*. In: *Economic History Review* 1965, 225 ff.

138) W. JAPPE ALBERTS und H. P. H. JANSEN, *Welvaart in Wording, 's - Gravenhage* 1964,

Damit hätten wir gewisse Hinweise für den Konjunkturablauf während des hier behandelten Jahrhunderts. Zeigt die zweite Jahrhunderthälfte deutlichere Krisenzeichen als die erste, so müssen doch bestimmte regionale Unterschiede beachtet werden. Der Rückgang der Tuchproduktion in Florenz von 100 000 Stück 1309/10 bis auf 19 000 im Jahre 1382, den Carlo Cipolla betont¹³⁹⁾, wie weit wurde er ausgeglichen durch eine Betonung besserer Qualitäten und durch die Ausbreitung des Wollgewerbes in anderen Gebieten? Luzzatto beurteilt die Entwicklung in Venedig positiver¹⁴⁰⁾ als Day den Konjunkturablauf in Genua¹⁴¹⁾. So ist die Situation auch anders in Nürnberg, Frankfurt, Köln und den nördlichen Niederlanden, in Amsterdam und England als in Brügge und dem übrigen Flandern.

S. 279 ff. Siehe auch HERMANN VAN DER WEE, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy II*, The Hague 1963, S. 52 ff.; J. A. VAN HOUTTE, *Economische en sociale geschiedenis van de lage landen*, Antwerpen 1964.

139) CARLO CIPOLLA, *The Trends in Italian Economic History in the later Middle Ages*. In: *The Economic History Review* 2nd Ser. II, 1949, S. 181.

140) LUZZATTO, *L'economia*, S. 87 ff.

141) DAX, *Les Douanes de Gênes I*, S. XV ff.