

Hansische Geschichtsblätter



Herausgegeben vom
Hansischen
Geschichtsverein

Sonderdruck
aus dem 134. Jahrgang 2016

Vom Feld aufs Schiff.
Handel und Export von Reis aus Valencia
nach Flandern im Spätmittelalter

von David Igual Luis

Die Hansischen Geschichtsblätter sind ein refereed journal. Eingereichte Beiträge unterliegen einem anonymisierten Begutachtungsverfahren (Double Blind Review), das über die Aufnahme in die Zeitschrift entscheidet.

Redaktion:
Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow

Umschlagabbildung nach:
Hanseraum und Sächsischer Städtebund im Spätmittelalter in: Hanse, Städte, Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser, Bd. 1 hg. von Matthias Puhle, Magdeburg 1996, S. 3

Verlag/Gesamtherstellung:
callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen, Wismar, www.callidusverlag.de

Printed in the EU, 2017

ISSN 0073-0327
ISBN 978-3-940677-03-7

VOM FELD AUF S SCHIFF.
HANDEL UND EXPORT VON REIS AUS VALENCIA
NACH FLANDERN IM SPÄTMITTELALTER

von David Igual Luis

Abstract: This article analyses the rice trade between Valencia and Flanders from the late fourteenth to the end of the fifteenth century. That such an analysis is possible at all is due to the information revealed by Valencian sources and by the documents left to us by the foreign agents (overwhelmingly Italian merchants) who took an interest in Valencia. The article follows rice from production in the fields surrounding Valencia through its sale in the city for commercial purposes and to its export by sea, tracing the paths that linked countryside and city, production and market and, finally, the local and the international economy. Rice played a considerable role in the trade between Valencia and Flanders for two reasons. The first is quantitative: large amounts of rice – upwards of hundreds of thousands of kilograms per annum in the fifteenth century – were exported. The second is qualitative: the rice market was relatively ‘competitive’, because institutions played only a very minor role and commercial capital never managed to erect a monopoly in this sector.

Einleitung

Reis und alles was mit dieser Ware zusammenhängt ist auch ein zeitgenössisches Phänomen: es ist ein sichtbares Identitätsmerkmal Valentias und der gesamten Region im Osten der Iberischen Halbinsel. Die Kultivierung und die Kommerzialisierung dieses Produktes und seine gastronomische Vermarktung besitzen für die Region Valencia eine unbestreitbare soziale, ökonomische und kulturelle Komponente. Diese kulturelle Bedeutung ist das Resultat einer langen Entwicklung, die ihren Ausgangspunkt im Mittelalter genommen hat.

Die Reispflanze, ursprünglich im Osten beheimatet, wurde während der muslimischen Vorherrschaft auf der Iberischen Halbinsel eingeführt. Nach

der christlichen Eroberung im 13. Jahrhundert, der Errichtung des Königreiches von Valencia, welches in die Krone von Aragon inkorporiert wurde, wurde der Reisanbau fortgesetzt, zumindest in Valencia. Seine ökonomische Bedeutung war bis in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts jedoch eher unbedeutend. Im späten 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts wurde der Reisanbau stark erweitert. Diese späte Entwicklung ermöglichte in verschiedenen Gebieten rund um Valencia einen systematischen Reisanbau.¹

Aus den Quellen, den muslimischen wie den christlichen, wird deutlich, dass Reis im spanischen Mittelalter eine Alltagskost war und auf verschiedene Art und Weise genutzt wurde. Er wurde als Korn, als Grieß oder Mehl genutzt und mit Eiern oder Mandelmilch vermischt. In Hungerzeiten konnte dieses Produkt auch den sonst üblichen Weizen ersetzen.² Schaut man jedoch auf die auf den Reisanbau erhobenen Steuern und Abgaben im christlichen Königreich Valencia, so muss diesem Produkt eine eher untergeordnete Rolle zugeschrieben werden. Auch kulinarisch wurde es stigmatisiert: vom 13. Jahrhundert an galt Reis vor allem in den Städten als eine bäuerische Speise.³ Allerdings konnte all dies nicht verhindern, dass sich im christlichen Valencia der Reisanbau immer weiter ausbreitete und Reis sich in einigen Gegenden zum dominierenden Produkt entwickelte. Ebenso wenig konnte die Abneigung verhindern, dass dieses Produktes durch einheimische oder fremde Kaufleute in zahlreiche Gebiete, vor allem nach Nordeuropa, exportiert wurde.

Vor einigen Jahren schon wies Frederigo Melis als Ergebnis seiner Studien italienischer Handelsmanuale auf diese Entwicklung hin, wobei er auf die Wende zum 15. Jahrhundert besonderen Wert legte. F. Melis identifizierte auf der einen Seite im Königreich Valencia eine Saatregion, eine *regione delle semenze*, südlich der Stadt Valencia. Nach seinen Untersuchungen lag diese Region hauptsächlich zwischen Jávea, Gandia, Denia und Alcoy, wo italienische Kaufleute vor allem Kümmel, Mandeln, Anis – aber auch Reis – erwarben.

¹ Pau VICIANO, *Els peus que calciguen la terra. Els llauradors del País Valencià a la fi de l'Edat Mitjana*, Valencia 2012, S. 200 f.

² Antoni RIERA MELIS, *Las plantas que llegaron de Levante. Acerca del legado alimentario islámico en la Cataluña medieval*, in: *Anuario de Estudios Medievales* 31/2, 2001, S. 787–841, hier S. 806 f. und 831 f.

³ Pau VICIANO, *Senyors, camperols i mercaders. El món rural valencià al segle XV*, Catarroja-Barcelona 2007, S. 73 f.; Ferran GARCIA-OLIVER, *Els cultius*, in: Emili GIRALT I RAVENTÓS (ed.), *Història agrària dels Països Catalans*, 4 vols., Barcelona 2004, hier Vol. II, S. 301–327, hier S. 316; Antoni FURIÓ and Ferran GARCIA-OLIVER (Hg.), *Llibre d'establiments i ordenacions de la ciutat de València. I (1296–1345)*, Valencia 2007, S. 32 f.



Abb. 1: Das Gebiet Valentias im Osten der Iberischen Halbinsel: Die im Artikel erwähnten Orte zeigen Orte der Produktion und des Handels sowie der fiskalischen Kontrolle. Die Plätze in fett kennzeichnen die Haupthäfen in Relation zu ihrer ökonomischen oder institutionellen Funktion. Karte gezeichnet von Juan Antonio García González und David Igual Luis.

Auf der anderen Seite konnte Melis darauf hinweisen, dass während dieser Periode große Mengen an Reis aus Valencia nach Italien, aber auch nach Flandern und an die Küsten der Nordsee transportiert wurden, von wo aus dieses Produkt über Sand und Meer weitervertrieben werden konnte, z. B. nach Lyon aber auch nach Deutschland, Skandinavien und in den baltischen Raum. Für Melis war der Fernhandel mit diesem geringwertigen Massenprodukt eine Neuentwicklung dieser Zeit, die er mit der grundsätzlichen Etablierung eines Fernhandelssystems um 1350 verband. Er wies in diesem Zusammenhang auf die Zirkulation verschiedenster Produkte geringeren Wertes hin, die sich einer immer größer werdenden Nachfrage in Europa erfreuten. Die iberische Halbinsel und insbesondere Valencia profitierten von der Intensivierung des Handels mit diesen Gütern mit den westatlantischen Häfen.⁴

Auf dieser Grundlage soll im folgenden Beitrag der Reishandel zwischen Valencia und Flandern detaillierter unter drei Gesichtspunkten analysiert werden: Zuerst soll die Chronologie der Handelsentwicklung, vor allem an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert, untersucht werden. Gerade zu dieser Zeit trugen verschiedene Faktoren, von denen einige schon erwähnt wurden, zur Steigerung des Handels bei. Es war auch in dieser Zeit, dass sich Valencia generell und sehr erfolgreich zum Knotenpunkt des internationalen Fernhandels entwickelte.⁵ Zum zweiten soll der Handel zwischen Valencia und Flandern anhand der spanischen Quellen untersucht werden. Dieses soll, sooft es notwendig erscheint, mit Quellen anderer Provenienz, vor allem von italienischen Kaufleuten, ergänzt werden. Und zum dritten sollen die Interaktionen vom Anbau des Reises auf den Feldern Valencias über dessen Handel in der Stadt bis hin zu dessen Seeexport durch die anliegenden Häfen beschrieben werden. Auf diese Art und Weise soll der Weg zwischen dem Land und der Stadt, zwischen Produktion und Markt, und letztendlich zwischen der regionalen und der internationalen Wirtschaft deutlich gemacht werden. Selbstverständlich ist dieser Weg erst der Beginn einer Reise, die mit der Ankunft des Reises an seinem flämischen Emp-

⁴ Federigo MELIS, *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Florence 1990, S. 228, 258f., 272, 337 und 364; DERS., *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Florence 1984, S. 117 und 166.

⁵ Zu diesem Thema siehe David IGUAL LUIS, *Valencia: opportunities of a secondary node*, in: Wim BLOCKMANS, Mikhail KROM und Justyna WUBS-MROZEWICZ (Hg.), *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe, 1300–1600*. Oxon-New York 2017, S. 210–228.

fangsort endet, von wo aus dieses Produkt an seine Endverbraucher im Norden Europas verteilt wurde.⁶

2. Die Chronologie des Reisanbaues in Valencia und dessen Anbauflächen

Schon im 13. Jahrhundert, nach der christlichen Eroberung Valencias, erscheinen die ersten Informationen zum Reisanbau in den Quellen.⁷ Allerdings scheint der Reis im Süden der Region Valencia vor allem für den lokalen Verbrauch angebaut worden zu sein.⁸

Es gibt aber auch Hinweise darauf, dass das Produkt gerade zu dieser Zeit seinen Einzug in den internationalen Handel gehalten hat. Von 1243 bis 1298 enthalten die verschiedenen Handelstarife auch Reis, welcher in verschiedener Weise bezeichnet wird: unter seinem lateinischen Namen oder auf Katalanisch, als roter Reis, *arròs vermel*, oder als ungespelzter (ungeschälter) Reis, *arròs que no sia picat*. Diese Namen deuten darauf hin, dass er auf dem Markt sowohl geschält als auch ungeschält (mit seiner roten Hülse) angeboten wurde.⁹

Aus der Sicht des Handelshistorikers haben wir allerdings bis in die ersten Dezennien des 14. Jahrhunderts zu warten, bis sich ein klareres Bild für den

⁶ Siehe den Artikel von Sabine KARG und Carsten JAHNKE, Der Reishandel im Hanseraum, in diesem Band, der den weiteren Handel mit Reis in Nordeuropa beschreibt. Ich danke Herrn Prof. Carsten Jahnke und dem HGV für die Möglichkeit, meinen Beitrag zusammen mit seinem zusammen zu veröffentlichen. So wie er mich auf dieses Thema gestoßen hat, so schuf er auch eine fruchtbare zweiseitige Atmosphäre, die es ermöglichte, die beiden Texte aufeinander abzustimmen und damit die internationalen Zusammenhänge eines Handels vom Produzenten bis zum Endverbraucher darzustellen.

⁷ RIERA MELIS, Las plantas (wie Anm. 2), S. 829. Aureli SILVESTRE ROMERO (Hg.), Llibre de la Cort del Justicia de València (1287–1288, 1298), Valencia 2008, S. 885. Enric GUINOT RODRÍGUEZ, M. Àngels DIÈGUEZ und Carmel FERRAGUD (Hg.), Llibre de la Cort del Justicia de València (1280–1282), Valencia 2008, S. 189 f.

⁸ Miriam PARRA VILLAESCUSA, Explotación agrícola en el sur del Reino de Valencia. El cultivo del arroz en Orihuela a finales de la Edad Media, in: Medievalismo. Revista de la Sociedad Española de Estudios Medievales 23, 2013, S. 11–41, hier S. 21 ff.

⁹ Die erwähnten Tarife, lleudes genannt, betrafen verschiedene Plätze in Valencia: Valencia (1243 und 1271[?]), Alcira (1250) und Burriana, Sagunto, Játiva und Biar (1251). Der lleuda von Tortosa, in Katalonien, betraf zur gleichen Zeit Transaktionen innerhalb des Königreichs Valencia und umfaßten auch Reis (1252, 1276[?] und 1298). Siehe Miguel GUAL CAMARENA, Vocabulario del comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV), Tarragona 1968, S. 70, 88, 91, 97, 114, 120, 123, 139, 170 und 217 f.; RIERA MELIS, Las plantas (wie Anm. 2), S. 830. Im 15. und 16. Jahrhundert wurden die Handelsabgaben wie die *peatge* und die *lleuda* in Valencia auch weiterhin erhoben. (Miguel GUAL CAMARENA, Arancel de lezdas y peajes del reino de Valencia (siglo XV), in: Anuario de Historia Económica y Social I, 1968, S. 657–690, hier S. 664; Emilia SALVADOR ESTEBAN, La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación), Valencia 1972, S. 272).

internationalen Reishandel ergibt. Anhand von Schiffskontrakten und Klagen nach Piratenüberfällen kann nachvollzogen werden, dass Reis schon von 1319 bis 1333 über Valencia oder Burriana, einem Hafen im Norden des Königreiches, nach Katalonien, Mallorca, den Süden des heutigen Frankreichs, Sevilla und Nord Afrika exportiert wurde. Die Eigner dieser Frachten waren Kaufleute der Krone Aragons und aus dem südlichen Frankreich.¹⁰

Von diesem Zeitpunkt an kann die Entwicklung des Reishandels vor allem auch anhand der Zunahme königlicher und städtischer Verordnungen über dessen Anbau und Qualitätssicherung nachgezeichnet werden. Paradoxe Weise limitieren oder verbieten diese Verordnungen vor allem den Anbau von Reis; oder sie ordneten zumindest eine alternierende Reihe von Maßnahmen an, die fördernd, aber auch schädigend waren. Jede dieser Maßnahmen wäre theoretisch im Stande gewesen, die Ausbreitung des Reisanbaues zu verhindern – aber ihre stetige Wiederholung zeigt, dass der Anbau dieses Produktes in Valencia immer mehr Raum gewann.¹¹

Zusammenfassend kann so konstatiert werden, dass Reis, zwar zu unterschiedlichen Zeiten und in unterschiedlichen Intervallen, doch in allen Gebieten des Königreiches eine prominente Bedeutung eingenommen hat, die sich auch in den Quellen ablesen lässt. So erklärte der Magistrat Valencias schon 1374 in einem Schreiben, dass Reis das wichtigste Nahrungsmittel sei, welches dort angebaut würde.¹² Und später, im Jahr 1448, erteilte der König Lizenzen, die sich am Profit orientierten, den das Königreich Valencia durch den Reis, dessen großen Nutzen und die Vorteile für diejenigen, die ihn säen und ernten, erzielte.¹³

Es ist vor allem der Ertrag des Reises, der zwei- bis dreifach über dem anderer Getreidesorten liegt, der den Grund für den Erfolg dieser Pflanze legte; trotz der Probleme und Auseinandersetzungen, die ihr Anbau verursachte. Aber das ist nicht der einzige Grund, den die Historiker für diesen Erfolg anführen. Neben den Pullfaktoren kamen Pushfaktoren hinzu: Von der Mitte und dem Ende des 14. Jahrhunderts an stieg die Nachfrage außerhalb Valencia beträchtlich

¹⁰ Juan Leonardo SOLER MILLA, *El comercio en el Reino de Valencia durante la primera mitad del siglo XIV: instituciones, rutas y grupos mercantiles*, Diss. masch., 2 Voll., University of Alicante 2015, hier Vol. I, S.144, 565ff. und 569. Die Rolle, die die Kaufleute aus dem Languedoc beim Reisexport aus Valencia vor allem in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts gespielt haben, wird besonders von Guy ROMESTAN, *Els mercaders llenguadocians en el regne de València durant la primera meitat del segle XIV*, in: Antoni FURIÓ (Hg.), *València, un mercat medieval*, Valencia 1985, S.175–263, hier S.219f., hervorgehoben.

¹¹ Pau VICIANO, *Pagesos que innoven. La petita explotació en les transformacions agràries de la fi de l'Edat Mitjana*, in: Miquel BARCELÓ et al. (Hg.), *El feudalisme comptat i debatut. Formació i expansió del feudalisme català*, Valencia 2003, S. 504.

¹² Agustín RUBIO VELA (Hg.), *Epistolari de la València medieval*, Valencia 1985, S. 210.

¹³ VICIANO, *Senyors, camperols i mercaders* (wie Anm. 3), S. 75.

an, was in einigen Fällen zu einem Spekulationsinteresse einiger städtischer Kaufleute aber auch von Bauern und Gutsherren führte.¹⁴ Für Bauern war der Anbau von Reis ein teures Vergnügen. Aber die Investitionen wurden durch den zu erwartenden Gewinn kompensiert und durch die Tatsache, dass dieses Produkt andere Grundnahrungsmittel ersetzen konnte. Der Anbau dieser neuen Pflanze eröffnete damit neue Möglichkeiten für den eigenen Verbrauch, wobei ein erheblicher und marktfähiger Überschuss produziert werden konnte. Letztendlich, unabhängig davon, welche Faktoren wirklich ausschlaggebend waren, zeigen die Ereignisse um die Einführung des Reisanbaues, dass der Agrarsektor in Valencia am Ende des Mittelalters eine hohe Dynamik aufwies, bei der die Interessenübereinstimmung verschiedener Gruppen zu weitausgreifenden Transformationsprozessen und Innovationen führte.¹⁵

Als Fazit kann konstatiert werden, dass vor 1500 eine ansehnliche Fläche Acker- und Marschland in Reisfelder verwandelt wurde, vor allem in den küstennahen Gebieten – auch wenn Reis nie die Dominanz der traditionellen Getreidesorten infrage stellen konnte.¹⁶

3. Reis auf dem lokalen Markt: Varianten, Maßeinheiten und Preise

Im Jahr 1309 entbrannte in der Stadt Valencia ein Streit zwischen denen, die „als Stadtbauern“ und denen, die als „Bürger mit Reismühlen“, bezeichnet wurden. Der Grund für die Auseinandersetzung war ein Streit über die Größe und Form der Reismaße und der Maßeinheiten, *barcellas*, die die Mühlenbesitzer anwandten, wenn sie Reis kauften oder bestellten. Das *barcella* war ein Hohlmaß, das im mittelalterlichen Valencia $16 \frac{3}{4}$ Liter entsprach.¹⁷

¹⁴ Antoni FURIÓ, Producción agraria, comercialización y mercados rurales en la Corona de Aragón, in: José Ángel SESMA MUÑOZ (Hg.), La Corona de Aragón en el centro de su historia, 1208–1458. Aspectos económicos y sociales, Zaragoza 2010, S. 363–425, hier S. 405f. und 415; Paulino IRADIEL, El segle XV. L'evolució econòmica, in: Ernest BELENGUER (Hg.), Història del País Valencià, 5 Bd., Barcelona 1989, hier Bd. 2, S. 265–324, hier S. 279 und 283.

¹⁵ VICIANO, Senyors, camperols i mercaders (wie Anm. 3), S. 56 und 69–75; DERS., Pagesos que innoven (wie Anm. 11), S. 510–512 und 517. Im Hinblick auf die Einführung des Reisanbaus in Valencia sollte man beachten, dass diese parallel zur Einführung anderer neuartiger Produkte wie Maulbeeren und Zuckerrohr stattfand. Auch der Anbau dieser Produkte wurden durch eine breite kommerzielle Nachfrage stimuliert.

¹⁶ VICIANO, Els peus que calciguen la terra (wie Anm. 1), S. 200 ff.; IRADIEL, El segle XV (wie Anm. 14), S. 283.

¹⁷ FURIÓ und GARCIA-OLIVER (Hg.), Llibre d'establiments (wie Anm. 3), S. 73f. In Hinblick auf die *barcella* und andere valencianische Gewichts- und Maßeinheiten siehe ausführlich David IGUAL LUIS, Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental, Castellón 1998, S. 485, und Earl J. HAMILTON, Money, prices, and wages in Valencia, Aragon and Navarre, 1351–1500, Cambridge 1936, S. 46 ff.

Dieser Disput zeigt zum einen deutlich, dass Reis schon zu Beginn des 14. Jahrhunderts regelmäßig in Valencia in den Handel gelangte und in den städtischen Mühlen verarbeitet wurde. Zum anderen zeugt er von einem Schwerpunkt der städtischen Politik, zumindest im 14. Jahrhundert: der Sicherung eines Standardmaßes für die marktgängigen Produkte in der Stadt. Und tatsächlich entschied der Rat der Stadt als Folge des Prozesses von 1309, dass kein Reis oder andere Saaten in *barcelles* gemessen werden durften, die nicht durch die Stadt geeicht waren, und, dass die *barcelles*, in denen roter Reis gemessen würde, den Verkäufern gehören dürften – wenn sie denn die rechte Größe besäßen.¹⁸

Verordnungen dieser Art wurden zwischen 1338 und 1339 regelmäßig wiederholt. Es wurde angeordnet, dass die gehäufte *barcella* als Standard zu gelten habe, dass aber der Preis der Ware nach *cafis* abzurechnen sei. Ein *cafis* ist eine andere Maßeinheit, die in Valencia 12 *barcelles* (= 201 Litern) entsprach.¹⁹

Parallel dazu wurde 1341 angeordnet, dass geschälter Reis, *arroç picat*, auch weißer Reis genannt, gesiebt werden musste, um ihn von Steinen und anderem Unrat zu befreien. Bei größeren Mengen erhielt der Sichter 2 Schilling (*sous*) pro *càrrega*. Im Jahr 1371 wurde angeordnet, dass kein Reis oder anderes Getreide aus der Stadt ausgeführt werden dürfe, wenn es nicht gesichtet sei, und dass, im Falle von Reis, der Lohn des Sichters bei 9 Schilling je *càrrega* liegen solle. Das *càrrega* (*carga* im modernen Spanisch) und das oben erwähnte Pfund sind regionale Gewichtseinheiten, die weiter unten erläutert werden.²⁰

Die Quellen zeigen vor allem zwei Wägeeinheiten, in denen Reis in Valencia gewogen wurde: zum einen durch Hohlmaße, *cafissos-barcelles*, und zum anderen durch Gewichtsmaße, *càrregues*-Pfund.

Es wurden folgende Gewichtsmasse angewandt:

1 *càrrega* = 3 quintars = 12 arroves = 360 Pfund

oder nach heutigen Gewicht

1 *càrrega* = 127,8 kg; 1 quintar = 42,6 kg; 1 arrova = 10,65kg, 1 Pfund = 355 Gramm.

Das hier beschriebene *arrova* wird im Katalanischen als dünn/klein (*prima*) zu einem Gewicht von 30 Pfund gerechnet, im Gegensatz zu dem großen

¹⁸ FURIÓ und GARCIA-OLIVER (Hg.), *Llibre d'establiments* (wie Anm. 3), S. 76 f.

¹⁹ FRANCISCO SEVILLANO COLOM, *Valencia urbana medieval a través del oficio de Mustaçaf*, Valencia 1957, S. 281 f. (1339) und 310 (1338); FURIÓ und GARCIA-OLIVER (Hg.), *Llibre d'establiments* (wie Anm. 3), S. 388 f. (1341).

²⁰ SEVILLANO COLOM, *Valencia urbana* (wie Anm. 19), S. 365 (1343) und 381 ff. (1371); FURIÓ und GARCIA-OLIVER (Hg.), *Llibre d'establiments* (wie Anm. 3), S. 389 (1341) und 411 (1343).

arrova (*arrova grossa*) von 36 Pfund. Die Differenz zwischen den beiden *arrovas* wurde durch ein königliches Edikt für Valencia aus dem Jahr 1255 festgeschrieben.²¹

Die Unterscheidung, die die Datini zwischen altem und neuem Reis, alles wahrscheinlich weißer Reis, trafen, hing mit der jährlichen Ernte zusammen, die im September erfolgte.²² Aus den Datinidokumenten aber auch aus städtischen Aufzeichnungen des späten 14. Jahrhunderts wird deutlich, dass der neue Reis den Markt nicht vor Anfang Oktober, eher später erreichte.²³ Allerdings schlugen die zu erwartenden Auswirkungen der neuen Ernte schon vorher zu Buche. Nach Chiarinis *practica di mercatura* aus dem 15. Jahrhundert stiegen in Valencia und Barcelona die lokalen Währungen gegenüber den fremden im Juli und August, da dieses die Monate seien, in denen Kermes und Reis, die in Valencia geerntet würden, vorab bestellt werden könnten.²⁴ Diese Periodisierung beeinflusste natürlich die Preisbildung, wie an einigen Beispielen gezeigt werden kann.

Die Zeitreihen, die in der klassischen Studie von Earl J. Hamilton präsentiert und von Philippe Wolff reinterpretiert wurden, zeigen, dass der Markt von Valencia zwischen 1413 und 1450 von den Entwicklungen des Marktes für Getreide und Industrieprodukte relativ unabhängig war. Die jährlichen Schwankungen waren relativ gering. Das kann als Folge des leichten Zuganges dieser Stadt zu diesen Produkten interpretiert werden. Allerdings gibt es hiervon zwei Ausnahmen: Wein – und Reis. Das kann auf der Tatsache beruhen, dass die Nachfrage nach genau diesen Produkten mehr elastisch war, bestimmt von einem Markt der von unzureichenden politischen Interventionen (zumindest im Vergleich zu anderen Lebensmitteln) gestört wurde und ebenso von der Einkaufspolitik fremder Kaufleute beeinflusst werden konnte.²⁵

²¹ Josepa CORTÉS (Hg.), *Liber privilegiorum civitatis et regni Valencie. I. Jaume I (1236–1276)*, Valencia 2001, S.77 und 170 f.

²² RIERA MELIS, *Las plantas* (wie Anm. 2), S. 805 f.; VICIANO, *Senyors, camperols i mercaders* (wie Anm. 3), S.72.

²³ Angela ORLANDI (ed.), *Mercaderies i diners: la correspondència datiniana entre València i Mallorca (1395–1398)*, Valencia 2008, S.337 (für das Jahr 1396); RUBIO VELA (Hg.), *Epistolari* (wie Anm. 12), S. 208–211 (zwei Dokumente aus dem Jahr 1374).

²⁴ Franco BORLANDI, *Il libro di mercatantie et usanze de' paesi*, Turin 1936, S. 168; ORLANDI (Hg.), *Mercaderies i diners* (wie Anm. 23), S. 52.

²⁵ Earl J. HAMILTON, *Money, prices, and wages in Valencia, Aragon and Navarre, 1351–1500*, Cambridge 1936, S.41–63 und 213–263, besonders S.215 ff.; Philippe WOLFF, *Réflexions sur l'histoire des prix dans la péninsule ibérique aux XIVe et XVe siècles*, in: Luigi DI ROSA (Hg.), *Studi in memoria di Federigo Melis*, 5 Voll., Neapel 1978, hier Vol. III, S. 73–90. Die oben wiedergegebenen Schlüsse beziehen sich vor allem auf Hamilton und Wolff, wie sie bei IRADIEL, *El segle XV* (wie Anm. 14), S. 297–301, zusammengefasst sind.

Datum	Preis (in velencianischen sous per càrrega Reis)
9-8-1395	42
19-8-1395	42
12-11-1395 – 15-11-1395	40
9-12-1395 – 13-12-1395	40–41 (neuer Reis) 38 (alter Reis)
	40½
10-2-1396	37
29-2-1396	36
11-3-1396	36
14-3-1396	38
16-3-1396	37½
6-4-1396	38–40
13-4-1396	38½–39
29-5-1396	42
6-10-1396	38–39 (neuer Reis)
4-11-1396 – 10-11-1396	41
	39½–40
27-3-1397 – 10-4-1397	37½
26-11-1397	39

Tab. 1: Reispreise 1395–1397 aus der Datini-Korrespondenz.

Die Dokumente des Datiniarchives bieten hierzu die Möglichkeit einer Mikro-Analyse der erwähnten Preisfluktuationen, aber sie referieren mehr auf die Preise vergangener Jahre und auf Reis weniger als Konsumprodukt, sondern als kommerzialisierte Handelsware. In der Korrespondenz von Datinis Angestellten in Valencia und Mallorca aus den Jahren zwischen 1395 und 1398, erscheinen zahlreiche Hinweise auf den valencianischen Reispreis per *càrrega*, wie die nebenstehende Tabelle zeigt.²⁶

Die Daten umfassen den Zeitraum von etwas mehr als zwei Jahren, August 1395 bis November 1397. In dieser Zeit schwankte der Preis zwischen 36 und 42 Schilling per *càrrega*. Das ist aber nicht der höchste Preis, der aus den Datiniunterlagen erschlossen werden kann. Andere Dokumente zeigen, dass der Preis in Valencia bis auf 46 oder 47 Schilling steigen konnte.²⁷ Wie auch immer, schaut man sich Tabelle 1 an, so wird eine Entwicklung deutlich: von einem hohen Preislevel in den letzten Monaten des Jahres 1395 (zwischen 40 und 42 β , mit Ausnahme des alten Reises, der im Dezember mit 38 β veranschlagt wurde), sank der Preis im Februar und April des Folgejahres (auf ca. 40 β) und variierte danach stärker (zwischen 37 und 42 β) bis in den Mai. Aber nicht nur das. Die Angestellten des Hauses Datini notierten ebenso große und kleine Preisunterschiede innerhalb von nur wenigen Tagen.

Die Gründe für diese Fluktuationen sind bisher nicht klar. Teilweise können sie wohl auf Unzulänglichkeiten innerhalb der Korrespondenz zurückgeführt werden.²⁸ Allerdings sollte dieses heuristische Problem nicht von dem Gedanken ablenken, dass die oben erwähnten strukturellen Gründe,

²⁶ Die Zahlen in der Tabelle stammen aus ORLANDI (Hg.), *Mercaderies i diners* (wie Anm. 23), S. 165, 273, 280, 282, 285, 292, 305, 310, 365, 368, 373, 444, 454, 557, 652, 661, 662, 668 und 669.

²⁷ Bruno DINI, *Una pratica di mercatura in formazione (1394–1395)*, Florence 1980, S. 130 (mit Datum vom 9. Januar 1395: 46–47 *sous*); Jacques HEERS, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, in: DERS., *Société et économie à Gênes (XIVe–XVe siècles)*, London 1979, I, S. 157–209, hier S. 204 (vom 18. und 28. Februar 1394: 47 *sous*). In der Fußnote mit Bezug auf Heers, und damit immer auf das Datiniarchiv, wird ein Preis von 58 *sous* per *càrrega* Reis für den 10. Dezember 1395 in Valencia notiert. Dieser Wert weicht erheblich von dem letzten in meiner Tabelle aufgeführten von 41 *sous* ab. Ich habe ihn nicht mit in die Tabelle aufgenommen, da hier, aufgrund des Datums vom 10. Dezember ein Lesefehler vorzuliegen scheint. Dieser Preis weicht zudem selbst von den höchsten Vorhersagen für alten Reis erheblich ab, die der Datiniagent im Juli 1396 nach Italien geschickt hatte und die bei 45 *sous* lagen.

²⁸ Ich nehme hier auf den Unterschied zwischen altem und neuem Reis Bezug, der bei Datini erscheint, auf den Unterschied zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis sowie auf die Preise, die ohne nähere Angabe, vor allem nicht, ob es sich um alten oder neuen Reis handelt, in den Quellen erscheinen. Letztere dominieren die Tabelle vollständig. Dieses sollte bei der Beurteilung der Preise in der Tabelle immer im Hinterkopf behalten werden, da der Qualitätsunterschied immer einen Preisunterschied mit sich zieht.

eine elastische Nachfrage, eine ungenügende politische Kontrolle und Steuerung, der Einfluss ausländischer Märkte oder mehr zeitnahe Umstände hypothetisch auch für diese Schwankungen verantwortlich gemacht werden können. Unter anderem kann auch auf die Beeinflussung des Marktes durch die zur Verfügung stehende Waren- oder die zu erwartende Erntemenge, die Unterschiede zwischen altem und neuem Reis, und – selbstverständlich – auf den Stand der Verhandlungen zwischen Verkäufern und Käufern als Ursache hingewiesen werden. Für das 15. Jahrhundert müssen alle diese Faktoren als austauschbar gelten. Handelskontrakte für Reis in Valencia in denen ausländische Käufer involviert waren, zeigen für das 15. Jahrhundert jedenfalls Nominalpreise, die denen des Hauses Datini aus dem 14. Jahrhundert ähneln, aber noch der Geldentwicklung angepasst werden müssen: 38β (September 1414), 40β (September 1482), 38β (November 1489), 42β (Juli 1496) oder 40β im September 1496.²⁹

4. Der Weg in die Welt und die bestimmenden Faktoren: der Export

Die soeben genannten Preise gelten für den Einkauf in der Stadt Valencia. Der eine Preis wurde 1414 durch den flämischen Kaufmann Martin van der Beurse verhandelt, der 100 *càrregues* Reis von jemanden im *horta*, der Gegend mit entwässerten Feldern um Valencia herum, erworben hatte. Im Dezember des Jahres hatte van der Beurse die Zahlung für die Körner geleistet, die ihm im Januar geliefert werden sollten. Das war aber nicht die einzige Transaktion, an der der Flame beteiligt war: im Jahr 1415 erwarb er 76 *càrregues* und im Jahr 1423 weitere 400 *càrregues* geschälten Reises, *arroci albi picati*, die ihm im Juni geliefert werden sollten.³⁰

Wenden wir uns wieder den oben erwähnten Preisen und Geschäften zu, so stehen die Käufe der Jahre 1482 und 1496 für Pietro Spannochi aus Siena. Er handelte die Preise für die Lieferung von Reis mit den Einwohnern von Alcira aus, 25 *càrregues* im September 1482 und 15 *càrregues* im Juli 1496, beide Lieferungen sollten im jeweiligen Oktober in Valencia über-

²⁹ Charles VERLINDEN, El registre del mercader de Bruges Martin van der Beurse (1414–1427), in: FURIÓ (Hg.), València, un mercat medieval (wie Anm. 10), S. 265–275, hier S. 269 (24. Dezember 1414); Archivo del Reino de Valencia (hiernach ARV), Protocolos, Nr. 2001 (12-9-1482), 2006 (14-11-1489) und 2013 (9-7-1496 und 23-9-1496). Andere Reispreise aus Valencia, seien sie mit oder ohne Teilnahme ausländischer Kaufleute zustande gekommen, bestätigen das Preisniveau: 38β per *càrrega* im Jahr 1421 und 44 im Jahr 1422 (Jacqueline GUIRAL-HADZHOSSIF, Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410–1525), Valencia 1989, S. 423).

³⁰ VERLINDEN, El registre (wie Anm. 29), S. 269 (24. Dezember 1414 und 19. Februar 1415); José HINOJOSA MONTALVO, De Valencia a Flandes. La nave della frutta, Valencia 2007, S. 286 und 430f. (13. Juli 1423).

geben werden, und für weißen Reis, 10 *càrregues* im September 1496.³¹ Der Erwerb des Jahres 1489 war durch den Genuesen Bernado di Franchi an einen Muslim in Alcocer, in der südlichen Hälfte des Königreiches Valencia, vermittelt worden. Im November verkaufte er dem Italiener 30 *càrregues* Reis, die im Dezember in Valencia ausgeliefert werden sollten. Der Vertrag spezifiziert, dass der Reis aus „dem gegenwärtigen Jahr“ und in Übereinstimmung mit der Probe sein sollte, die im Besitz des Genuesen und des Maklers war, der das Geschäft vermittelt hatte.³² Im Jahr 1491 erwarb die Ravensburger Gesellschaft des Onofre Humpis, Ompis wie er in den spanischen Quellen genannt wird, Reis vom valencianischen Bürger Anoni Pastor.³³

Die ausländischen Kaufleute, die sich am Reishandel beteiligten, waren bekannte Größen im Handel Valencias, wo sie aktiv am Stadtleben teilnahmen, ökonomisch wie sozial. Es soll hierbei nur erwähnt werden, dass Onofre Humpis einer der Regenten der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft war. Unter seiner Leitung arbeiteten von 1480 an verschiedene Faktoren und Angestellte der Gesellschaft in Valencia.³⁴ Betrachtet man die Verhaltensweisen der ausländischen Kaufleute als Gruppe, so lassen sich avancierte Kaufstrategien ausmachen. Reis wurde stets von den in der Stadt ansässigen fremden Kaufleuten erworben, wenn diese im Umland auf den Bauernhöfen Produkte für den Versand erwarben. Diese Mechanismen können vor allem im Kontext der Vereinbarungen zwischen städtischen Kaufleuten und ländlichen Erzeugern gesehen werden, die zeigen, dass in Valencia, wie überall im späten Mittelalter, das Handelskapital seine Netze weit und ausladend auswarf und damit einen gewissen Grad der Abhän-

³¹ ARV, Protocolos, Nr. 2001 (12-9-1482) und 2013 (9-7-1496 und 23-9-1496).

³² ARV, Protocolos, Nr. 2006 (14-11-1489). Der Verkäufer war Azmet Moedín *alfaquinus*, ein islamischer Rechtsgelehrter aus Alcoer, der im Auftrag der muslimischen Gemeinde handelte. Siehe auch GUIRAL-HADZIOSSIF, Valencia, puerto mediterráneo (wie Anm. 29), S. 423.

³³ ARV, Protocolos, Nr. 2007 (4-8-1491).

³⁴ José HINOJOSA MONTALVO, Mercaderes alemanes en la Valencia del siglo XV: la “Gran Compañía” de Ravensburg, in: Anuario de Estudios Medievales 17, 1987, S. 455–468, hier S. 459–461; Aloys SCHULTE, Geschichte der Grossen Ravensburger Handelsgesellschaft, 3 Bde, Stuttgart-Berlin 1923, hier Bd. I, besonders S. 179. Darüber hinaus in Bezug auf Martin van der Beurse, VERLINDEN, El registre (wie Anm. 29), und HINOJOSA MONTALVO, De Valencia a Flandes (wie Anm. 30), S. 281–288. Für die Italiener Spannochchi und Di Franchi, siehe David IGUAL LUIS, Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental, unpublished thesis, 4 vols., University of Valencia 1996, S. 255–270.

gigkeit des Landes von der Stadt und seinem Kapital erzeugte.³⁵ In ihren Verhandlungen und in ihren Geschäften, die den Reis betreffen, zeigt sich, dass die Interessen der Kaufleute so weit reichten, dass sie die Reismühlen direkt kontaktierten oder z. B. die Transportkosten übernahmen, bevor der Reis exportiert wurde, wie zumindest an einem Beispiel aus dem Hause Datini gezeigt werden kann.³⁶

Aber die Penetration des Landes mit städtischem Kapital konnte auch andere Wege beschreiten. So übergab z. B. im Jahr 1467 der venezianische Kaufmann Pietro Bianco, der in Valencia stationiert war, dem Azmet Fiar, einem Muslim aus Alberique im Herzen des Königreiches, 14 Pfund und 10 Schilling, um damit Reis und Häute für ihn zu erwerben. Das Geld wurde in Form einer *commenda* übergeben, einer im mittelalterlichen Valencia und der Krone von Aragon geläufigen Gesellschaftsform.³⁷ Außerdem, und mehr signifikant, lieh die genuesische Gesellschaft der Cipriano und Raffaele Gentile zwei Bauern aus Paterna bei Valencia 24 Pfund gegen das Versprechen, diese in Form von Reis zurückzuzahlen.³⁸ Dieser Kredit war mit dem vergleichbar, den der Nicololau Casalduch, ein Adelige mit merkantilem Hintergrund, im April 1499 einem einsamen Bauern der gleichen Gegend einräumte. Er lieh ihm 10 Schilling, um damit Reissaat zu kaufen; das Geld sollte in Form von Reis im folgenden September, nach der Ernte, zurückgezahlt werden.³⁹

So vereinzelt diese Nachweise auch sind, sie zeigen doch eine gewisse standardisierte Vorgehensweise, mit denen die Kaufleute Zugang zu den Reisproduzenten erhielten, ohne damit andere Möglichkeiten, wie z. B. den direkten Erwerb, die Bestellung durch eine *comenda* oder die Rückzahlung anderer Kreditmöglichkeiten, zu vergessen. Nach den vorliegenden Informationen scheint aber die direkte Verbindung zwischen Kaufleuten und Produzenten in dieser Region die vorrangige gewesen zu sein. Allerdings ist, wie die verschiedenen Möglichkeiten, die die Datini-Vertreter gewählt ha-

³⁵ David IGUAL LUIS, Los medios de pago en el comercio hispánico (siglos XIV y XV), in: José Ignacio de la IGLESIA DUARTE (Hg.), El comercio en la Edad Media. XVI Semana de Estudios Medievales (Nájera y Tricio del 1 al 5 de agosto de 2005), Logroño 2006, S. 253–288, hier S. 267–272; DERS., Valencia e Italia (wie Anm. 34), S. 316f.; GARCIA-OLIVER, Els cultius (wie Anm. 3), S. 316 und 321 f.

³⁶ DINI, Una pratica (wie Anm. 27), S. 245. Die Reismühle, in der die Datini-Agenten den Reis abholten, besaß den Namen *molino d'in Silba*.

³⁷ Archivo de Protocolos del Patriarca de Valencia (nachfolgend APPV), Nr. 24046 (23-1-1467).

³⁸ APPV, no. 6164 (12-1-1487). Die Firma der Brüder Cipriano und Raffaele Gentile war eine der einflussreichsten aller italienischen Kompagnien in Valencia in den 1480er Jahren; s. IGUAL LUIS, Valencia e Italia (wie Anm. 34), S. 255–270.

³⁹ VICIANO, Senyors, camperols i mercaders (wie Anm. 3), S. 72.

ben, zeigen, es nicht auszuschließen, dass die Kaufleute dieses Produkt auch von den Reismüllern oder den Besitzern der Reismühlen erworben haben, wie der Datini-Vertrag von 1395 zeigt.

Wie auch immer die Kaufleute den Reis erworben haben, sobald er in ihrem Besitz war, konnte er in die städtischen und internationalen Distributionskanäle eingespeist werden, vor allem in die der Hauptstadt des Königreiches. So verkaufte z. B. Francesco della Chiesa, ein lombardischer Kaufmann in der Stadt Valencia, in den Jahren 1481 und 82 mehrere Ladungen Reis an die Gebrüder Antoni, Makler, und Bartomeu Despí (einen Zimmermann) und an Francesc Bertran (einen Kaufmann), alle drei aus Valencia, und an die flämischen Kaufleute Antonio und Pedro Plener. Dieser Verkauf generierte Kredite von Seiten della Chiasas, die sich auf die Gesamtsumme von 146 Pfund, 6ß und 10 Pfennige beliefen.⁴⁰

Für die meisten ausländischen wie auch die mittleren und großen Kaufleute aber, die sich im Reishandel Valencias betätigten, ging es wohl vor allem um den Export dieser Ware. Das ist nicht erstaunlich, schauen wir uns wieder einmal an, was die Vertreter Datinis in Valencia während der 1390er Jahre berichteten: durch den Export von Reis aus Valencia erzielten sie ohne größere Probleme gute Preise und einen „*buon*“ oder „*convenevole profitto*“, einen guten oder angemessenen Profit.⁴¹

Vom späten 14. bis ins späte 15. Jahrhundert erlitt der Reisexport aus Valencia keine nennenswerten Behinderungen, noch waren die institutionellen Bürden, wie angedeutet, in dieser Zeit besonders schwer. Allerdings konnten Probleme durch ungünstige Exportbedingungen, z. B. durch feindselige Handlungen, auftreten. So waren es z. B. im April 1370 politische Umstände, die den Handel erschwerten, als die Bauern von Valencia über die Unbilden klagten, die ihnen durch den schwebenden Konflikt und Krieg mit Kastilien auferlegt worden waren und die vor allem das Spelzen und den Export des Reises aus der Stadt und dem Königreich verhinderten.⁴² Hungersnöte und Preissteigerungen hatten gleichfalls einen Einfluss auf die Kommerzialisierung dieses Produktes. So stoppte der Stadtrat im Januar 1375 den Preisanstieg bei rotem Reis und setzte eine Obergrenze von 30ß per *cafis* fest. Gleichzeitig wurde die Verfütterung von Reis an Tiere untersagt.⁴³ Zu anderen Zeiten, vor allem in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, konnte der Reisexport lizenziert und von der Gegeneinfuhr von Weizen, oder zumindest dem Versprechen einer Einfuhr

⁴⁰ ARV, Protocolos, Nr. 2000 (16-4-1481) und 2001 (1-3-1482 und 26-4-1482).

⁴¹ ORLANDI (Hg.), *Mercaderies i diners* (wie Anm. 23), S. 426f., 433 und 440.

⁴² RUBIO VELA (Hg.), *Epistolari* (wie Anm. 12), S. 134ff. und 388.

⁴³ SEVILLANO COLOM, *Valencia urbana* (wie Anm. 19), S. 100f.

von Weizen nach Valencia, abhängig gemacht werden. Hiermit sollte die ausreichende Versorgung der Stadtbevölkerung mit Brotgetreide gesichert werden.⁴⁴ Und schließlich, zumindest in Hinblick auf den Seetransport, konnten auch Probleme mit Piraten oder andere Schifffahrtsprobleme Einfluß auf die Marktentwicklung nehmen. Einige wenige Beispiele können dieses zeigen. So setzte z. B. um 1400 herum eine Nao, eine Art Großschiff, seine Segel in Valencia in Richtung Flandern. An Bord hatte sie u. a. 58 Sack Reis, entsprechend 77 *càrregues* und 1 *quintar*. Das Schiff wurde geentert und nach Cagliari entführt.⁴⁵ Im Jahr 1482 wurde eine andere Nao auf dem Wege nach Flandern, beladen mit 29 balen Reis, von Franzosen *in partibus de Normandia et Picardia* entführt.⁴⁶ Zwei Jahre später verloren die Genuesen Cipriano und Raffaele Gentile eine Ladung Reis auf dem Wege nach Nordafrika⁴⁷ und 1487 und 1498 schließlich zwei Ladungen, wobei die eine für Genua, 1487 mit 12 Sack Reis, und die anderen für Talmone und Civitavecchia, 1498 mit 36 und 37 Sack Weizen und 26 *càrregues* Reis, bestimmt waren, die an den Küsten der Provence resp. Sardinien endeten.⁴⁸

Einer der Faktoren, der Reisexporteuren, vor allem Ausländern, beständige Kopfschmerzen verursachte, war die fiskalische Besteuerung dieses Produktes. So wurde z. B. Luca del Sera, einer der hochrangigen Datinivertreter auf der Iberischen Halbinsel, Bürger von Játiva im Kgr. Valencia, um damit gewisse Steuern, die nur Ausländern auferlegt waren, zu sparen. Er schrieb ausdrücklich, dass einer der Vorteile seiner neuen Lage das Umgehen der *peatge*, einer Warenexportsteuer, für 60 *càrregues* Reis sei, die er neulich erworben habe.⁴⁹

Luca wusste genau, dass er die Abgaben, die für den Seeexport aus Valencia, sei es nach Norden oder nach Süden, erhoben wurden, in den Preis mit einzurechnen hatte. Er kalkulierte deshalb in seinen Briefen von 1396 bis 1404 neben den Transportkosten ins Schiff auch die Steuern und Abgaben mit ein, zusammen mit den Ausgaben für den Makler, die Säcke für

⁴⁴ JOSÉ HINOJOSA MONTALVO, Las relaciones comerciales entre Valencia e Italia durante el reinado de Alfonso el Magnánimo (“coses vedades”), in: Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón 10, 1975, S. 439–510, hier S. 469; DERS., De Valencia a Flandes (wie Anm. 30), S. 176; Ferran ESQUILACHE, El cultiu d’arròs valencià a l’Edat Mitjana, in: Harca.org. Medievalistes valencians, <<http://harcajmv.blogspot.com.es/2011/12/el-cultiu-darros-valencia-ledat-mitjana.html>> (letzter Zugriff 8. März 2015).

⁴⁵ RUBIO VELA (Hg.), Epistolari (wie Anm. 12), S. 182 f.

⁴⁶ ARV, Protocolos, Nr. 2001 (21-8-1482).

⁴⁷ ARV, Real Cancillería, Diversorum Valentiae, Nr. 306, ff. 39r.-v. (20-3-1484).

⁴⁸ ARV, Protocolos, Nr. 2675 (12-2-1487) und 2698 (12-3-1498).

⁴⁹ ORLANDI (Hg.), Mercaderies i diners (wie Anm. 23), S. 37, 447 und 458.

den Transport, die Unterbringung und Vorbereitung des Produktes an Land sowie die Beförderung in den Hafen.⁵⁰ Folgendes Exempel kann als praktisches Beispiel dienen: Für vier Sack Reis, die Datini von Valencia nach Avignon senden ließ, wurden 2 Pfund, 19ß und 5 den. als Unkosten berechnet, hinzu kamen Abgaben von 1 Pfund, 13ß und 7 den., zusammen ergab das eine Summe von 56,5 v.H. des Warenwertes.⁵¹

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Reishandel seit dem 13. Jahrhundert verschiedenen Abgaben unterworfen war. Hinzu kam, dass die eingehenden Abgaben, vor allem die der Ausländer, spätestens ab einem gewissen Zeitpunkt im 15. Jahrhundert vom königlichen Kämmerer als substantieller Teil des Jahresbudgets angesehen wurden. Zwischen 1470 und 1472 erließ der König daher eine äußerst detaillierte Verordnung, mit zahlreichen Unterkapiteln, über die Erhebung von Steuern und Abgaben, der sogenannten *pes reial* oder *peatge*, die vor allem den Export Valencias betrafen. Unter den Regelungen fand sich z. B. jene, dass alle Ausländer, die eine Befreiung von den königlichen Abgaben genossen, keinen Reis exportieren durften. Als Folge dessen durften nur diejenigen Reis aus Valencia exportieren, die auch die königlichen Steuern bezahlten.⁵² Zudem wurden teilweise auch Exportverbote erlassen, die nur durch die Zahlung einer Extrasteuer für *coses vedadas*, für verbotene Produkte, umgangen werden durften. Auch wenn die Hinweise auf diese Steuer widersprüchlich sind, so scheint es doch wahrscheinlich, dass diese Steuer vor allem in Zeiten von Lebensmittelknappheit und Teuerungen erlassen wurde.⁵³ Es kann zudem konstatiert werden, dass bei Aufhebung des Bannes ein starker Anstieg kommerzieller Transaktionen zu verzeichnen ist. Das war z. B. in den frühen

⁵⁰ DINI, *Una pratica* (wie Anm. 27), S. 58f. Unter den von Luca del Sera erwähnten Abgaben für südgehende Schiffe befanden sich eine städtische Marktgabe, die *sisá*, und andere Exportabgaben: die *peatge* von Valencia oder, wenn die Schiffe von Denia, Jávea, Gandía oder Moraira aus ihre Reise antraten, die *lleuda*. Bei nordgehenden Schiffen wurden die *lleudes* in Peñíscola, im Kgr. Valencia, Tortosa und Cadaqués in Katalonien und in Collioure, im heutigen Südfrankreich, gezahlt. Für diese Abgaben und das valencianische Steuer- und Abgabensystem im allgemeinen siehe IGUAL LUIS, *Valencia e Italia* (wie Anm. 34), S. 12–130.

⁵¹ DINI, *Una pratica* (wie Anm. 27), S. 245. Bei diesem Geschäft wurden folgende Unkosten eingerechnet: die *sisá*, eine unspezifizierte *vithigale* (*vectigal*), die *peatge* und die *lleudes* von Peñíscola und Tortosa. Die verbleibenden Unkosten ähneln denen, die Luca del Sera in den Jahren 1396–1404 noch erwähnt und sie enthielten auch weitere Transaktionskosten wie den Transport des Reises an die Küste, resp. die Abholung an der Reismühle. Unter diesen Unkosten befinden sich aber weder die Kosten für den Erwerb des Reises noch für die Schiffsfracht.

⁵² ARV, Real Cancillería, *Drets reals de peatge, quema y altres*, Nr. 644, foll. 85r.–91r. (3-2-1470) und foll. 91v.-94r. (18-7-1472), besonders foll. 88r. und 92r.

⁵³ Ramón FERRER NAVARRO, *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza 1977, S. 240f. und 309; GUAL CAMARENA, *Arancel de lezdas y peajes* (wie Anm. 9), S. 669.

1430er Jahren der Fall, Jahren, in denen von einer Liberalisierung des Reis-handels in Valencia, vor allem in Richtung Italien und Flandern, gesprochen werden kann, einem Zeitraum, in dem zudem die kultivierten Flächen erheblich ausgeweitet wurden.⁵⁴

Die Quellen, die im Zusammenhang mit den verstärkten fiskalischen Kontrollen entstanden, geben uns einen interessanten Einblick in die quantitative Seite des Reisexportes.⁵⁵ Nach einer Zollliste, den *lleuda* von Tortosa, deklarierten die genuesischen Kaufleute in den Jahren 1462 bis 1464 insgesamt 4.669 *arrovas* und 26 Pfund Reis, was 49.734,08 kg entspricht.

Darüber hinaus besitzen wir noch eine zweite Quellenreihe, die sogenannte Portugiesen-Steuer, die Portugiesen für ihre Im- und Exporte in Valencia zu zahlen hatten. Diese Reihe reicht von August 1464 bis April 1471, wenn auch mit einigen wenigen Unterbrechungen.⁵⁶ Innerhalb dieser Periode wurde 68 Mal Reis deklariert. Insgesamt gaben die Portugiesen 769 *arroves* und 15 Pfund (8.195,17 kg) und 1 *cofi*, ein Korb mit unspezifiziertem Gewicht, vor dem kgl. Zöllner an.

Die Zahlen, die normalerweise in den genuesischen und portugiesischen Beispielen erscheinen, scheinen auf ein bestimmtes Exportmuster hinzuweisen. Bei den Genuesen handelte es sich um klare kommerzielle Aktivitäten und zudem um eine generell hohe Exportmenge. Bei den Portugiesen dagegen, die generell kleine oder kleinere Mengen deklarierten, scheint es sich mehr um kleinere Detailkäufe oder um die Versorgung des eigenen Haushalts gehandelt zu haben.

Allerdings, was auch immer der Grund für diese Unterschiede ist, so befinden sich die hier präsentierten Zahlen aus den fiskalischen Erhebungen des 15. Jahrhunderts auf einem signifikant niedrigen Niveau. Der größte Unterschied wird deutlich, wenn man sich vor Augen führt, dass allein die Große Ravensburger Handelskompagnie im Jahr 1479 204.000 kg Reis aus Valencia nach Flandern exportiert hat.⁵⁷

⁵⁴ HINOJOSA MONTALVO, *Las relaciones comerciales* (wie Anm. 44), S. 468; DERS., *De Valencia a Flandes* (wie Anm. 30), S. 176f. und 260.

⁵⁵ ARV, *Maestre Racional*, Nr. 10260. Siehe LUIS, *Valencia e Italia* (wie Anm. 34), hier Vol. IV, S. 156–181.

⁵⁶ ARV, *Maestre Racional*, Nr. 12124. Siehe María Rosa MUÑOZ POMER et al. (Hg.), *Els llibres de la collecta del Dret Portugués de València (1464–1512)*, Valencia, im Erscheinen. Die Lücken reichen von August 1467 bis August 1468, zwischen August 1469 und März 1470 resp. April und August 1470.

⁵⁷ Siehe in diesem Band KARG und JAHNKE, *Der Reishandel im Hanseraum*.

5. Der maritime Handel zwischen Valencia und Flandern und dessen Bedeutung für den Reishandel

Generell wurde im 15. Jahrhundert Reis aus Valencia in verschiedenste Richtungen exportiert. In den vorangegangenen Kapiteln wurden bereits einige Destinationen erwähnt: Katalonien, Mallorca, Frankreich, Sevilla, Nordafrika, Italien und, natürlich, Flandern. Mehr pauschal konstatierte die Forschung über den valencianischen Handel im Spätmittelalter zum einen, dass Reis auf den meisten Routen und in den meisten Handelsgeschäften der Krone von Aragon eine übliche Ware war;⁵⁸ und zum andern, dass Reis, wenn auch in unterschiedlichen Mengen, Teil aller Schiffsloadungen war, die die Stadt und das Königreich Valencia verließen und für die Iberische Halbinsel, das westliche Mittelmeer oder den Atlantik bestimmt waren.⁵⁹ Einige dieser Transporte konnten auch über Land gehen,⁶⁰ oder über gemischte Routen, bei denen Land- und Seetransport einander abwechselten.⁶¹ Dennoch gilt für Valencia, dass der bestuntersuchte Bereich vor allem den Seehandel umfasst, und hier finden wir auch die wichtigsten Informationen für den Reisexport. Innerhalb des Gesamtexports nimmt der Export nach Flandern einen herausragenden Stellenwert ein.

Der gegenwärtige Stand der Forschung erlaubt es nicht, den prozentualen Stellenwert des Reisexports nach Flandern am Gesamtexport dieses Produktes aus Valencia zu bestimmen. Einige Hinweise vom Ende des 14. Jahrhunderts, irgendwo zwischen qualitativen und quantitativen Beschreibungen, unterstützen die Aussagen, die schon F. Melis treffen konnte: nämlich,

⁵⁸ Maria Teresa FERRER, *El comerç català a la baixa edat mitjana*, in: *Catalan Historical Review* 5, 2012, S. 159–193, hier S. 160, 163, 165 ff., 169, 172 ff. und 176 f.; Miguel GUAL CAMARERA, *El primer manual hispánico de mercadería (siglo XIV)*, Barcelona 1981, S. 220 f.

⁵⁹ Enrique CRUSELLES GÓMEZ, *Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos (finales del XIV-primer mitad del XV)*, in: *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* 7, 1988–1989, S. 83–109, hier S. 87 ff., 98, 102 und 104; DERS., *Comercio y mercado en tiempo de crisis (Los mercaderes valencianos y su Mediterráneo frente a la época de los Descubrimientos)*, unveröffentl. Studie der University of Valencia 1991, S. 13, 22, 34, 37, 49, 67, 73 f., 79, 84, 93, 95, 108 und 114; FURIÓ, *Producción agraria (wie Anm. 14)*, S. 396 und 398.

⁶⁰ Vor allem wurde Reis nach Kastilien, Katalonien, Aragon, von wo aus der Ebro erreicht wurde, und dem Languedoc versandt. Siehe RIERA MELIS, *Las plantas (wie Anm. 2)*, S. 830; Concepción VILLANUEVA MORTE, *Hacienda y fiscalidad en el Alto Palancia durante el siglo XV: estrategias e impuestos comerciales en una comarca fronteriza*, Segorbe 2007, S. 127 f.; und José HINOJOSA MONTALVO, *Aspectos del comercio exterior valenciano en el siglo XIV (1351–1378)*, in: *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* 12, 1999, S. 207–236, hier S. 234.

⁶¹ Der Reis erreichte den hansischen Raum u. a. über Genua: Von Valencia nach Genua wurde er über den Seeweg verschifft, von Genua über die Alpen weiter in den Norden. Siehe KARG und JAHNKE, *Der Reishandel im Hanseraum*, in diesem Band.

das Flandern (und damit der Hanseraum und Nordeuropa) die wichtigste Destination für valencianischen Reis darstellte.

Schaut man zuerst auf den Handel zwischen Valencia und Flandern als Ganzes, so scheint Reis zusammen mit anderen Agrarprodukten aus der Mitte und dem Süden des Königreiches im Handel omnipräsent gewesen zu sein.⁶² Und darüber hinaus, wenn wir uns die Kontakte zwischen Flandern und dem Rest der Krone von Aragon anschauen, so erscheint Reis aus Valencia mit konstanter Regelmäßigkeit auch hier in den Handelskontakten, vor allem in Barcelona.⁶³ Oben wurde schon darauf hingewiesen, dass die Exportmenge für Reis aus dieser Region bei mehreren tausend Kilogramm lag und dass relativ große Quantitäten davon im 15. Jahrhundert auf den flämischen Markt gesandt wurden. Ergänzend kann man anfügen, dass allein im Jahr 1432 Exporte in Höhe von 1.027 *càrregues*, entsprechend 131.250,6 kg, aus Valencia nach Flandern genehmigt wurden.⁶⁴

Noch klarer wird die Bedeutung des Reises für den valencianischen Export, wenn wir die Frequenz der Exporte mit der auf anderen Seerouten vergleichen. Von 1395 bis 1398 verzeichnet die Datinikorrespondenz zwischen Valencia und Mallorca circa 300 Schiffsbewegungen mit Valencia als Ausgangspunkt. Nur in 14 von diesen (ab dem Jahr 1396) gibt es Hinweise auf Reis. Von diesen 14 Schiffsbewegungen hatten fünf Flandern als Ziel, die restlichen gingen nach Mallorca (vier), in die Provence (eine), Barcelona und Aigues-Mortes (eine), Venedig (eine), Genua (eine) und an einen nicht weiter spezifizierten Ort.⁶⁵ Viele Jahrzehnte später, in der Zeit von 1488 bis 1520, zeigen uns die valencianischen Seeverkehrsverträge, dass von allen aus Valencia bedienten Destinationen nur vier für den Reishandel von Bedeutung waren: drei davon lagen im nördlichen Mittelmeerraum: Katalonien, Frankreich und Norditalien – und die vierte war Flandern.⁶⁶ Die Gebiete, in die der Reis transportiert wurde, gleichen denen, die oben bereits für frühere Perioden dargestellt wurden; sie werden im Anhang zu diesem Beitrag noch einmal gesondert aufgelistet.

⁶² HINOJOSA MONTALVO, *De Valencia a Flandes* (wie Anm. 30), S. 176–180; CRUSELLES GÓMEZ, *Jerarquización* (wie Anm. 59), S. 90; IGUAL LUIS, *Valencia e Italia* (wie Anm. 34), S. 316.

⁶³ Dolors PIFARRÉ TORRES, *El comerç internacional de Barcelona i el mar del Nord (Bruges) a finals del segle XIV*, Barcelona 2002, S. 176–182; Claude CARRÈRE, *Barcelona 1380–1462. Un centre econòmic en època de crisi*, 2 Voll., Barcelona 1977–1978, hier Vol. II, S. 24ff.; Maria Elisa SOLDANI, *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*, Barcelona 2010, S. 523.

⁶⁴ HINOJOSA MONTALVO, *De Valencia a Flandes* (wie Anm. 30), S. 176f.

⁶⁵ ORLANDI (Hg.), *Mercaderies i diners* (wie Anm. 23), S. 102–120, besonders S. 108, 110f., 113ff. und 119f.

⁶⁶ CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado* (wie Anm. 59), S. 49, 67, 93 und 114.

In den Notariatsakten aus Valencia konnten für die Zeit von 1478 bis 1501 bisher 24 Seetransporte von Reis nachgewiesen werden, vor allem in Charterkontrakten oder anderen Verträgen, aber auch durch vergleichbare Vereinbarungen mit See- oder Kaufleuten. Ein Großteil der nachgewiesenen Verträge, 18 Stück, hatte Flandern als Ziel, in nur vier wurde der Kurs in Richtung Italien (nach Genua, Porto Pisano, Neapel und Venedig) gesetzt, und die letzten beiden behandelten Fahrten nach Madeira und nach Collioure resp. dem Cap de Canet (heute Canet-en Roussillon), Häfen an der Küste des Perpignan.⁶⁷

Die hier andeutungsweise aufgezeigte Bedeutung des valencianischen Reises für den Handel mit Flandern ist keinesfalls überraschend. Es war die allgemeine Bedeutung des Flandernhandels, die Valentias Rolle als Handelszentrum von internationaler Bedeutung befestigte. Trotz einiger früherer Initiativen zur Beförderung des Flandernhandels, die auf den Beginn des 14. Jahrhunderts zu datieren sind, unternahmen die dort ansässigen und die fremden Kaufleute erst von den 1370er/1380er Jahren an regelmäßig Handelsfahrten nach Flandern. Von da an erlebte der bilaterale Handel allerdings einen großen Aufschwung und pendelte sich auf hohem Niveau ein, zumindest was die valencianischen Ausfahrten anbelangte.

Die Handelsfahrten begannen in der Stadt oder dem Königreich Valencia oder waren Teil von Flotten, die ihren Ausgangspunkt in Barcelona oder Mallorca nahmen. Auf jeden Fall scheinen die ungünstigen Rahmenbedingungen seit dem späten 14. Jahrhundert kein unüberwindliches Hindernis für den Ausbau der Handelskontakte dargestellt zu haben, seien es die stets wiederkehrenden Piratenüberfälle, seien es die politischen Widrigkeiten.⁶⁸ Für diese Phase läßt sich die Anzahl der Handelsfahrten nach Flandern, die in Valencia ausgehandelt worden waren, für einige Jahre schätzen. Begrenzen wir uns dabei auf die Zeit nach 1450, aus welcher die Aufzeichnungen des Stadtnotars Jaume Salvador vorliegen, so zeigt es sich, dass die Zahl der Seeversicherungen für diese Route zumindest in den Jahren 1488, 1492, 1495 und 1499 die Zahl von zwanzig weit übersteigt. Dazu kommen die Charterverträge italienischer Kaufleute, die für dieselbe Route vor demselben Notar abgeschlossen wurden. Zwischen 1478 und 1499 finden

⁶⁷ Für die maritimen Verbindungen und die Rolle von Collioure und Canet-en-Roussillon, siehe Roser SALICRÚ I LLUCH, *En lo port de Cochliure o en la plaja de Canet?*, in: Salvador CLARAMUNT (Hg.), *XVII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó* (Barcelona-Lleida, 2000). Actes, 3 Voll., Barcelona 2003, hier Vol. I, S. 573–594.

⁶⁸ HINOJOSA MONTALVO, *De Valencia a Flandes* (wie Anm. 30), S. 65–80, 165, 207–213 und 245 f.

wir davon 48, im Durchschnitt zwei bis drei per Jahr, bei einem Maximum von sechs bis acht pro Jahr.⁶⁹

Flandern lag für Valencia allerdings am allernördlichsten Horizont, der durch den Englischen Kanal, den Pas de Calais und die Westsee, verlängert bis in die Irische See, begrenzt wurde und an den sich das hansische Gebiet anschloss. Südlich dieser Grenze wurden alle Zielorte in den Quellen allgemein als „Flandern“ bezeichnet, manchmal noch ergänzt mit einigen spezifischen Ortsnamen wie Brügge, Sluis oder Middelburg, der Hauptstadt Seelands.

Die Länge der Reise zwischen Valencia und Seeland variierte. Nach Aussagen von Quellen aus dem späten 14. und frühen 15. Jahrhundert konnte eine Reise zwischen einem und vier Monate ausmachen, im Durchschnitt konnte man mit weniger als zweieinhalb Monaten rechnen. Die Rückreise aus dem Norden allerdings dauerte in der Regel länger, ganze vier bis fünf Monate. Selbstverständlich beeinflussten die angelaufenen Zwischenstationen und die Liegedauer in den einzelnen Häfen die Reisedauer beträchtlich. Es erscheinen deshalb seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts in Valencia Charterverträge, die ein direktes Ansteuern Flanderns beziehungsweise auf der Fahrt dorthin nur wenige Zwischenstationen im Süden des Königreiches vorsahen. Normalerweise hielten die Schiffe ein Mal im Süden des Reiches, an der Küste Alicantes zumeist in den Häfen von Denia, Jávea oder Villajoyosa.⁷⁰

Hierbei darf nicht vergessen werden, dass schon F. Melis Denia und Jávea im Herzen der valencianischen Region *delle semenze*, der Saatregion, platziert hatte, wo der Handel mit Reis, Kümmel, Mandeln und Anis zusammenlief. Ausgehend von diesen Überlegungen und einhundert Jahre später, an der Wende zum 16. Jahrhundert, kann man konstatieren, dass Villajoyosa und Alicante in einer wenn nicht in zwei weiteren Regionen platziert waren: der *regione della grana*, der Kermesregion, wo die mittelalterlichen Kaufleute die Kermesschildlaus als Färbestoff erwarben, und der *regione della frutta*, der Fruchtregion, aus der getrocknete Feigen oder

⁶⁹ CRUSELLES GÓMEZ, Comercio y mercado (wie Anm. 59), S. 114; DAVID IGUAL LUIS, Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media, in: Itinerarios medievales e identidad hispánica. XXVII Semana de Estudios Medievales (Estella, 17 a 21 de julio de 2000), Pamplona 2001, S. 113–158, hier S. 129 f.

⁷⁰ Für die nördliche Grenze der valencianischen Schifffahrt, den Zielorten in Flandern und den Zwischenstationen siehe IGUAL LUIS, Valencia e Italia (wie Anm. 34), S. 314 ff., und DERS., Itinerarios comerciales (wie Anm. 69), S. 129 und 131. Zur Dauer der Überfahrt nach Flandern siehe PIFARRÉ TORRES, El comerç internacional (wie Anm. 63), S. 49, und HINOJOSA MONTALVO, De Valencia a Flandes (wie Anm. 30), S. 151 f.

Rosinen stammten.⁷¹ Der Zwischenstopp in diesen Häfen galt deshalb vor allem der Zuladung mit weiteren, begehrten Agrarprodukten für den nord-europäischen Markt, und das bis in die Zeit um 1500. Danach änderte sich die Zusammensetzung der Ladungen aus den Häfen der Alicante: von da an wurden große Mengen an Agrarprodukten, doch in unterschiedlicher Zusammensetzung, auf die Handelsschiffe verladen: Mandeln, wenn diese am reifsten waren oder in ihrer weichen, grünen Form, gefolgt von Reis, Rosinen und Melasse. In geringeren Mengen wurden auch Wein, Datteln, Anissaat, Kümmel, Safran, Feigen, Olivenöl, Kermes und Saflor, eine Färbepflanze mit safranfarbenen Blüten, aus dieser Region ausgeführt.⁷²

Die Zusammensetzung der Schiffsladungen bedeutete, dass die Schiffe an nur wenigen Zeitpunkten nach der Ernte im Spätsommer beziehungsweise Frühherbst in den Norden aufbrechen konnten.⁷³ Hierfür wurden vor allem große Schiffe bevorzugt. Aus diesem Grunde erscheinen vor allem Naos auf dieser Route, wie Beispiele wiederum aus dem Ende des 15. Jahrhunderts zeigen. Diese Naos, runde Segelschiffe für den Lastenschwertransport, gehörten vor allem Seefahrern aus dem Norden Spaniens, von Gallizien bis zum Baskenland. Für diese Zeit kann ebenfalls gezeigt werden, dass, bei der Größe der Schiffe, der Länge und dem Gebiet der Reise, das Transportrisiko so groß war, dass die Ladungen auf verschiedene Schiffe verteilt wurden, um Risiken zu minimieren. Als Folge dessen zeichneten verschiedene Befrachter Verträge mit den einzelnen Schiffen.⁷⁴ Allerdings gab es auch Beispiele, in denen die Schiffer Gesamtladungen für sich alleine beanspruchten und eine Verteilung auf andere Schiffe in den Verträgen ausdrücklich ausschlossen, oder aber, dass Befrachter die Zuladung mit Produkten anderer Kaufleute untersagten.⁷⁵

⁷¹ MELIS, *I mercanti italiani* (wie Anm. 4), S. 228. Siehe zum Feigenhandel Carsten JAHNKE, *Der Feigenhandel im Hanseraum*, in *HGBll* 131, 2015, S. 41–75, und zum Rosinenhandel DERS., *Der Handel mit Rosinen, Korinthen und Zibeben im Hanseraum*, in Vorbereitung.

⁷² CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado* (wie Anm. 59), S. 114f.; IGUAL LUIS, *Valencia e Italia* (wie Anm. 34), S. 316.

⁷³ HINOJOSA MONTALVO, *De Valencia a Flandes* (wie Anm. 30), S. 165, 235 und 312. Es ist zu beachten, dass die Reisernte im September stattfand.

⁷⁴ CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado* (wie Anm. 59), S. 125; IGUAL LUIS, *Valencia e Italia* (wie Anm. 30), S. 315; DERS., *Itinerarios comerciales* (wie Anm. 69), S. 131 f.

⁷⁵ Hierzu kennen wir einige Beispiele vom Ende des 15. Jahrhunderts. Siehe CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado* (wie Anm. 59), S. 119, und bei den Reisen vom 23-11-1485 und 17-8-1501 im Anhang. Die ersten Anzeichen für eine solche Strategie finden sich aber schon im Jahr 1397 bei Datini, wo einer seiner Agenten in Valencia bemerkt, dass eine Nao nur seinen Reis nach Venedig transportieren würde. Siehe ORLANDI (Hg.), *Mercaderies i diners* (wie Anm. 23), S. 450 und 460.

Von den in Tabelle 3 im Anhang aufgelisteten 24 Frachtverträgen für Reis aus der Zeit zwischen 1478 und 1501 zeichnen sich die 18, die auf Flandern ausgerichtet waren, durch diese Charakteristika aus. Es wurde vereinbart, den Reis in Valencia,⁷⁶ in den südlichen Häfen (Denia, Jávea, Villajoyosa oder Alicante)⁷⁷ oder an der Küste zwischen Valencia und den aufgeführten Häfen zu verladen.⁷⁸ Neben der Verbindung dieser Häfen mit den von Melis beschriebenen Produktionsgebieten ist vor allem auf die herausragende Bedeutung Valentias für den Reisanbau und die Nähe der Stadt sowie einiger anderer der erwähnten Häfen zu weiteren weiter oben genannten Anbaugebieten, wie Sueca, Cullera, Alcira, Valldigna, Játiva oder Orihuela hinzuweisen. Hierbei muss vor allem bedacht werden, dass der verstärkte Reisanbau um 1500 begann. Es ist aber ebenso selbstverständlich, dass der Reis, bevor er nach Flandern verschifft wurde, zuerst innerhalb des Königreiches von Valencia verhandelt worden sein konnte, z. B. von Valencia nach Denia. Hierfür konnten vielerlei Gründe, vor allem aber die Verfügbarkeit von Lasträumen für den Überseetransport oder generell aber auch anderer Kostenfaktoren, ausschlaggebend gewesen sein.⁷⁹

Für die im Anhang aufgeführten Ladungen war ausschließlich der Transport von Reis ausschlaggebend. Doch war der Reistransport Teil einer weit aus vielfältigeren und diversifizierten Wirklichkeit, in der Reis nur Teil einer, auch andere Waren umfassenden, Sendung sein konnte (in 24 der registrierten Fälle) oder in der weitaus mehr Kaufleute als angegeben an diesen Ladungen beteiligt waren (was in 10 Fällen der Fall ist).⁸⁰ Im folgenden werden einige, wenige Fälle aufgezeigt, wobei alle Ladungen für den Versand nach Flandern eingeschifft worden waren.

In der Flotte, die zwischen dem 17. Februar und dem 9. März 1484 organisiert wurde, hatten zwei Agenten Reis zu unterschiedlichen Befrachtungstarifen eingeschifft. Der Valencianer Lluís Salvador Vives hatte einen Kontrakt über 44 *balen* zu 17 grossi fläm. per *quintar*, wohingegen die Große Ravensburger Handelskompagnie unter Onofre Humpis 300 *quintar* an Gütern, darunter Reis, Kümmel und Saflor verschifft. Daneben versandte Humpis auch 10 Tonnen Wein. Der Gesamtkontrakt der Oberdeutschen sah einen Frachttarif von 18 grossi per *quintar* vor. Ein dritter Befrachter gesellte sich zu diesen beiden, der Siener Kaufmann Pietro Spanocchi, der

⁷⁶ Siehe die Reisen vom 11-1-1481, 26-1-1481, 17-11-1481 und 14-9-1487 im Anhang.

⁷⁷ Siehe die Reisen vom 23-10-1487 und 2-11-1489 im Anhang.

⁷⁸ Siehe die Reisen vom 17-2-1484, 10-3-1492 und 17-8-1501 im Anhang.

⁷⁹ CRUSELLES GÓMEZ, Comercio y mercado (wie Anm. 59), S. 115 und 117.

⁸⁰ Siehe die Reisen vom 10-5-1482, 4-9-1482, 26-1-1484, 17-2-1484, 16/24-9-1485, 23-10-1487, 2-11-1489, 30-12-1490, 10-3-1492 und 13-10-1497 im Anhang.

100 Tonnen Melasse und 50 Fass Wein einschiffte. Er bezahlte 7ß und 6 den. fläm. für jedes Fass Melasse und 20 grossi per *quintar* für den Wein, wobei jedes Fass 11 *quintar* ausmachte.

Die Fracht vom 14. September 1487 dagegen gehörte nur einem einzelnen Befrachter: der oberdeutschen Gesellschaft des Clemente Ankenreute (Ancarrita, wie er in den regionalen Quellen genannt wird). Zu den 30 balen Reis, die im Anhang aufgeführt werden, fügte Ankenreute noch weitere 15 balen grüne Mandeln und 12 bis 15 balen Saflor und Kümmel hinzu. Für die gesamte Fracht sollten 18 grossi per *quintar* bezahlt werden.

Die Ladung vom 2. November 1489 kann als Beispiel von Diversität gelten. Bei dieser Ladung kamen drei Befrachter zusammen: Joan de l'Anyell, ein valencianischer Kaufmann mit pisanischen Wurzeln, Onofre Pellerà aus Valencia und die Erben des Ambrogio Spanocchi aus Siena. Zusammen luden sie 150–200 *quintar* Reis, grüne Mandeln und Anissaat, 50 oder 60 Tonnen Melasse, 200 *quintar* Rosinen und 10 Tonnen Wein. Daneben ergänzten zwei deutsche Gesellschaften den Kontrakt. Onofre Humpis lud 50 oder 60 Tonnen Melasse, 20 oder 30 balen Mandeln und 10 balen Kümmel und die Gesellschaft des Konrad Ankenreute 60 balen Mandeln, 20 balen Kümmel und 13 Kisten mit Datteln. Für alle Kaufleute galt die gleiche Frachtrate: 1 Golddukat und 2ß fläm. per Tonne Melasse und 1 Golddukat für jede 4 *quintar* aller weiteren Artikel.

In Tabelle 3 im Anhang stechen dann noch die beiden Reisen vom 23. Oktober 1487 und vom 13. Oktober 1497 als diejenigen mit den meisten Befrachtern hervor.

Zusammenfassend scheint es klar zu werden, dass der Reisexport nach Flandern durch die Dynamiken auch anderer Agrarprodukte angekurbelt wurde. Es scheint sich abzuzeichnen, dass der Export durch verschiedene Kaufmannsgruppen betrieben wurde. Zumindest für das Ende des 15. Jahrhunderts zeigen die Forschungen zum allgemeinen Handel zwischen Valencia und Flandern,⁸¹ wie auch für den Reishandel auf dieser Route (siehe den Anhang am Ende dieses Beitrages), dass Kaufleute aus allen Regionen des Mittelmeeres und des Nordens an diesem Handel partizipierten. Sie waren zumeist in der Stadt Valencia selbst etabliert oder hatten zumindest Geschäftsinteressen in der Stadt und im Königreich; die Kaufleute waren vielfach Valencianer oder zumindest Untertanen der Krone von Aragon, aber auch Italiener und Deutsche. Zu dieser Zeit war ihre Präsenz auf den Handelsrouten etabliert und selbstverständlich, wie auch Valencianer, Italiener

⁸¹ Siehe hierzu die oben erwähnten Beispiele und IGUAL LUIS, *Valencia e Italia* (wie Anm. 34), S. 315, und DERS., *Itinerarios comerciales* (wie Anm. 69), S. 132.

Die Reise vom 23. Oktober 1487		Die Reise vom 13. Oktober 1497	
Schiffer	Waren	Schiffer	Waren
Galceran Adret, Kaufmann aus Valencia	160 <i>quintars</i> Rosinen	Conrado Anke-reute und seine Kompagnie, oberdeutsche Kaufleute	60 große Tonnen Melasse; 400 <i>quintars</i> Rosinen, Mandeln, Saflor, Anissaat und Wein
Clemente Anke-reute und Kom-pagnie, oberdeut-sche Kaufleute	300 <i>quintars</i> Früchte und grüne Mandeln	Cesare di Barzi, florentinischer Kaufmann	100 <i>quintars</i> grüne Mandeln
Domenico Centu-rione und Andrea Gentile, genuesi-sche Kaufleute	700 <i>quintars</i> Früchte, 500 <i>quintars</i> Wein	Jaume Macip, valencianischer Kaufmann	32 balen grüner Mandeln
Cipriano und Raffaele Gentile, genuesische Kaufleute	300–400 <i>quintars</i> Rosinen, Feigen, Mandeln, Saflors und, auf Wunsch des Schiffers, Wein	Domènec Peran-dreu, valenciani-scher Kaufmann	300 <i>quintars</i> grüne Mandeln, Rosinen und Reis
Alamany Loqui, ein Kaufmann wohnhaft in Valencia	100 <i>quintars</i> Rosinen und Mandeln	Onofre Pellerà, valencianischer Kaufmann	300 <i>quintars</i> Reis, Mandeln, Rosinen und Saflor
Martí d'Ordunya, <i>nayper</i> aus Valencia	350 <i>quintars</i> Wein, Früchte, Reis und Mandeln	Pere Cavallo, valencianischer Kaufmann	306 balen Man-deln, 26 balen Reis, 4 Kisten mit anderen Waren
Frachtpreis: alle 19 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>		Frachtpreis: 2 Dukaten per barrel Melasse; 1 Dukaten per balen Saflor, bei Wein entsprechend dem üblichen Tarif per Faß, 1 Dukaten per 3½ <i>quintar</i> für die restlichen Waren	

Tab. 2: Die zwei Fahrten nach Flandern mit den meisten Befrachtern (1478–1501).

oder Deutsche in der ersten Hälfte des gleichen Jahrhunderts im Handel mit Flandern und vor allem im Reishandel omnipräsent waren.⁸²

Die Vereinbarungen, die diese Kaufleute mit den Schiffern getroffen haben, machten am Ende des 15. Jahrhunderts eine Standardisierung der Frachtraten in Valencia möglich, die für die Fahrt nach Flandern nach Produkten gestaffelt war. Diese Entwicklung muss im Zusammenhang mit der Entwicklung sogenannter diskriminierender Frachtraten gesehen werden, ein Mechanismus, den bereits F. Melis beschrieben hat, und den dieser als zentralen Entwicklungspunkt für das Eindringen von billigen Massenprodukten wie Reis in den Fernhandelsmarkt ansah.⁸³ Die oben angesprochenen Frachtverträge und auch der Anhang bestätigen dieses Resultat.

Jacqueline Guiral hat in diesem Zusammenhang die Frachtraten für Frachten zwischen Valencia und Flandern zwischen 1477 und 1513 untersucht und dabei vier Gruppen herausgearbeitet: Nüsse und getrocknete Früchte, Melasse, Wein und Reis sowie Safran, Anissaat und Kümmel. Die Ergebnisse ihrer Analyse lieferte drei Kernaussagen. Erstens veränderte sich die Preisfestsetzung bei den Frachtraten, beginnend mit Angaben pro *quintar* oder Tonne zu pauschalen Abmachungen für größere Mengen, z. B. für jede 3, 4 oder 5 *quintar*. Zweitens konnte ein Sinken der Frachtpreise beobachtet werden. Guiral verbindet dieses mit der veränderten Form der Preisfestsetzung in den Frachtbriefen und auch mit veränderten Verhandlungsstrategien der Befrachter. Und drittens kann sie z. B. für Reis, Safran, Anissaat und Kümmel eine größere Preisfluktuation bei den Frachtraten auch innerhalb eines Jahres zeigen; so schwankte der Frachtpreis für diese Produkte in den Jahren 1481 und 1482 auf der Flandernroute zwischen 18 und 19 grossi fläm. per *quintar*.⁸⁴ Tabelle 3 im Anhang zeigt über einen längeren Zeitraum eine noch größere Schwankungsbreite bei den Frachtpreisen, zwischen 17 und 20 grossi

⁸² HINOJOSA MONTALVO, De Valencia a Flandes (wie Anm. 30), S. 176f. und 261 f.

⁸³ MELIS, I trasporti e le comunicazioni (wie Anm. 4), S. 3–68, besonders S. 54f., 64 und 67f.

⁸⁴ GUIRAL-HADZIOSSIF, Valencia, puerto mediterráneo (wie Anm. 29), S. 264–268.

per *quintar* zwischen 1481 und 1487,⁸⁵ und bestätigt damit Guidals Aussagen schon für die Frühzeit ihres Untersuchungszeitraumes.⁸⁶

6. Zusammenfassung

Im letzten Abschnitt habe ich versucht zu zeigen, dass die Entwicklung des valencianischen Reishandels nach Flandern einerseits im Gesamtkontext des maritimen Handels zwischen diesen beiden Orten und andererseits im Zusammenhang mit der allgemeinen Entwicklung der Agrarexporte aus dieser Stadt gesehen werden muss. Das mag dazu beitragen, die Bedeutung des Reisexportes aus Valencia nach Nordeuropa zu relativieren, aber es darf nicht dazu verleiten, die Bedeutung des Reishandels für die Stadt, die Region und die Entwicklung der Handelsroute nach Flandern im Allgemeinen zu unterschätzen. Vom Ende des 14. Jahrhunderts an trug Reis wesentlich zur Etablierung der Nordroute und ihres weiteren Bestehens bei und dieser Handel diente zugleich als Anreiz für fremde Kaufleute, sich in Valencia niederzulassen.

In diesem Lichte gesehen ist es erstaunlich, dass der Handelsentwicklung dieses Produkts und seiner Kommerzialisierung bisher von der valencianischen, der spanischen wie auch der mediterranen Forschung nur wenig Beachtung geschenkt wurde, vor allem im Vergleich zu anderen Agrarprodukten Valencias, die zur gleichen Zeit in den internationalen Fernhandel eingespeist wurden; hier ist vor allem an Wolle aus dem Norden des Königreiches zu denken, deren Produktion sich bis ins südliche Aragon ausdehnte, aber auch an Zucker und getrocknete Früchte, die aus dem Zentrum und dem

⁸⁵ Die erste im Anhang aufgeführte Reise von 1478 zeigt einen außergewöhnlich niedrigen Preis von 7 *grossi* per *quintar*. Er bezieht sich auf den Reis, die grünen Mandeln, Rosinen und die Anissaat, die das Schiff auch noch transportieren konnte. Allerdings ist ein Lesefehler meinerseits in der Originalquelle nicht völlig auszuschließen. Aber es ist auch zu bemerken, dass der ursprüngliche Kontrakt die Fracht in *balen* und nicht in *quintar* bestimmte, etwas, das häufiger zu bemerken ist, dass aber die endgültige Preisberechnung zwischen Schiffer und Kaufmann auf der Grundlage der *quintar* per *bale* erfolgt ist.

⁸⁶ Die Daten im Anhang stammen ARV, Protocolos, Nr. 1998 (1478), 2000 (1481), 2001 (1482), 2003 (1484), 2004 (16/24-9-1485), 2675 (1487), 2005 (1488), 2006 (1489), 1121 (1490–1491), 2009 (1492), 2012 (1494; die Fracht vom 28-6-1494 ist durch zusätzliche Dokumente vom gleichen Tag belegt), 2014 (1497) und 2018 (1500); APPV, Nr. 6163 (23-11-1485) und 6100 (1501). – Die Quellenhinweise für die Reisen vom 23-11-1485 und 1501 entstammen HINOJOSA MONTALVOS, De Valencia a Flandes (wie Anm. 30), S. 255, 304, 451–454 und 463 ff. Die Namen, die Berufsbezeichnungen und die Herkunft der Schiffer sowie der Kaufleute entstammen den gleichen Quellen sowie CRUELLES GÓMEZ, Comercio y mercado (wie Anm. 59); GUIRAL-HADZHOSSIF, Valencia, puerto mediterráneo (wie Anm. 29); und IGUAL LUIS, Valencia e Italia (wie Anm. 34). – In der Spalte der Frachtraten erscheinen diverse Währungseinheiten: *grossi* flämisch, *sous* und *deniers* (ß u. Pfg.) aus Aragon, portugiesische *reales* sowie Dukaten unterschiedlicher Herkunft.

Süden des Königreiches stammten.⁸⁷ Die merkantile und ökonomische Rolle des Reises war vor allem aus zwei Gründen beachtlich. Erstens aufgrund des quantitativen Aspektes: der Export von Reis belief sich auf viele tausend Kilogramm pro Jahr, im 15. Jahrhundert sogar auf mehrere hunderttausend Kilogramm. Zweitens ist auf den qualitativen Aspekt des Reishandels hinzuweisen. Die Analyse zeigt die enge Verzahnung von ländlicher Produktion, dem Eintritt des Reises in den Markt, seiner Bündelung und Bearbeitung in den Häfen und seines Exports über See. Bis zu einem gewissen Punkt sind diese Zusammenhänge mit der bereits besser untersuchten Woll- und Fruchtproduktion vergleichbar, vor allem in der Rolle, die die Stadt Valencia bei der Organisation der Verträge, dem Handelskreislauf und bei den operationalen Überlegungen der Kaufleute zu ihren Verbindungen mit den ländlichen Produzenten eingenommen hat. Der vorliegende Beitrag sollte beide Aspekte zeigen und erste Quellen und Argumente skizzieren.

Wie bereits an anderer Stelle für das iberische Mittelmeer grundlegend gezeigt wurde,⁸⁸ machten diese Zusammenhänge den Export eines Massengutes wie Reis erst möglich. Sie erleichterten dem Markt die Verteilung eines solchen Produktes in verschiedene Richtungen, vor allem auch in Richtung des Binnenlandes. Dies erweiterte die Handelsnetzwerke, die hierdurch tief in der Stadt und dem Königreich von Valencia verankert wurden. Wenn die treibenden Kräfte sich auf den Markt der Stadt beschränken wollten, so waren sie in zunehmendem Maße von anderen Agenten abhängig, von lokalen Händlern oder, wenn möglich, von Bauern und selbst Spelzern oder Reismüllern.⁸⁹ Auf der anderen Seite standen eben diese Gruppen den internationalen Fernhändlern gegenüber, die ihren Horizont bis nach Flandern oder Italien und darüber hinaus erweiterten, und denen regionale oder über-

⁸⁷ An dieser Stelle seien nur einige, wenige historiographische Beispiele für die Behandlung dieser Produkte aufgeführt. Für Wolle siehe u. a. MELIS, *I mercanti italiani* (wie Anm. 4), S. 233–250; für Zucker, Jacqueline GUIRAL-HADZIOSSIF, *La diffusion et la production de la canne à sucre (XIII^e-XVI^e siècles)*, in: *Anuario de Estudios Medievales* 24, 1994, S. 225–245; und für Trockenfrüchte, María Teresa FERRER I MALLOL, *Fruita seca i fruita assecada: una especialitat de l'àrea econòmica catalana-valenciana-balear*, in: *Anuario de Estudios Medievales* 31/2, 2001, S. 883–943, sowie Juan Leonardo SOLER MILLA, *Especulación mercantil en las aljamas mudéjares rurales del sur del reino de Valencia (siglo XV)*, in: *Medievalismo. Revista de la Sociedad Española de Estudios Medievales* 17, 2007, S. 215–245.

⁸⁸ David IGUAL LUIS, *La difusión de productos en el Mediterráneo y en Europa occidental en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, in: Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII–XVIII. Atti della Trentaduesima Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini (Prato, 8–12 maggio 2000)*, Florenz 2001, S. 453–494, hier S. 477–489; DERS., *‘Non ha porto alcuno, ma sola spiaggia’*. *La actividad marítima valenciana en el siglo XV*, in: *Aragón en la Edad Media* 25, 2014, S. 101–134, hier S. 118–122.

⁸⁹ VICIANO, *Senyors, camperols i mercaders* (wie Anm. 3), S. 72.

regionale ja selbst fremde Kaufleute zur Seite standen, und schließlich auch Schiffer und Seeleute, die dieses Gut transportierten. Die größte Zahl der hier präsentierten Individuen gehört dabei sicherlich zu den Großkaufleuten und den Schiffern.

Einige der erwähnten Aspekte spielten auch in die innere Struktur des Handels hinein: die Varianz der Reissorten, roter und weißer, alter und neuer; die Standardisierung der Gewichtseinheiten; die Preisbildung des Produktes und seines Transportes; die Erwerbsmöglichkeiten; die Transport- und Exportmöglichkeiten; die Organisation der Frachten und der Routen; und das alles in einem Markt, der einerseits einer ständigen fiskalischen Überwachung unterlag und der andererseits auch Exportrestriktionen unterworfen werden konnte. Im Ganzen gesehen kann der valencianische Reismarkt dabei hypothetisch als ein konkurrenzorientierter Markt gekennzeichnet werden, zumindest in den Grenzen des im Mittelalter Möglichen.⁹⁰ Hierfür können zwei Gründe angeführt werden: Erstens können die institutionellen Determinanten des Reishandels als ungenügend bezeichnet werden; sie waren auf jeden Fall schwächer als in anderen Bereichen der Lebensmittelversorgung, z.B. bei Weizen. Und zweitens gelang es den exportierenden Kaufleuten in diesem Bereich nicht, mit ihrem Kapital die Produktion und die Verbindungen mit den Konsumenten dieses Produktes zu dominieren oder zu monopolisieren, wie es in Valencia für andere Bereiche, z.B. für Trockenfrüchte im 15. Jahrhundert, zu beobachten ist.⁹¹

Dieser Beitrag konnte hoffentlich eines mit Sicherheit zeigen, dass die Handelsstrukturen ihren primären Zweck erreichten, nämlich die Versorgung der nahen und fernen Handelsziele mit Reis. Das ist es, was der deutsche Reisende Hieronymus Münzer oder Monetarius laut seiner Beschreibung von seinem Besuch in Valencia im Jahr 1494 deutlich in Erinnerung behalten hat. Nach einer Auflistung der reichhaltigen regionalen Agrarprodukte, unter ihnen auch Reis, kommt er auf seine Ankunft in Alicante zu sprechen. Auch hier weist er auf den Überfluss an Wein, Mandeln und Reis hin – vor allem aber beeindruckt ihn die Vielzahl der Schiffe im Hafen von Alicante und der

⁹⁰ Die Idee des valencianischen Reismarktes als ein konkurrenzorientierter Markt bezieht sich auf die Gedanken von VICIANO, Pagesos que innoven (wie Anm.11), S.517.

⁹¹ IGUAL LUIS, La difusión de productos (wie Anm.88), S.480ff. Bisher konnten meines Wissens nach noch keine dem Fruchteinkauf der Kaufleute entsprechenden Kaufverträge für Reis entdeckt werden, wo ganze Erträge einer oder kommender Ernten durch einen Gutsbesitzer oder Bauerngemeinschaften einem einzelnen Kaufmann zugesprochen wurden. Der Unterschied zwischen dieser Art des Frucht- und des Reiserwerbes mag auch darin begründet sein, dass die Fruchtproduktion vorrangig in muslimischen Händen lag, wohingegen die Reisfelder vor allem innerhalb der Grenzen christlicher Gemeinden lagen, manchmal sogar innerhalb städtischer oder halb-städtischer Grenzen, neben Valencia vor allem in Castellón, Sueca, Cullera, Alcira, Játiva oder Orihuela.

Umfang der Exporte, die von dort aus abgefertigt wurden und die für Flandern, England oder andere Häfen in Europa bestimmt waren.⁹² Wenn sie erst ihren Bestimmungsort erreicht hatten, so fanden sie dort auch ihren Markt, oder wie ein flämischer Datini-Agent es einst um 1400 in Brügge ausdrückte, sie würden *lontano da qui* gebracht werden, von dort aus „weit weg“.⁹³ Die Reise des Reises aus Valencia endete folglich nicht in Flandern, aber diese Geschichte liegt außerhalb der Reichweite dieses Artikels.

⁹² Jerónimo MÜNZER, *Viaje por España y Portugal (1494–1495)*, Madrid 1991, S. 47–51 und 61 ff.

⁹³ MELIS, *I mercanti italiani* (wie Anm. 4), S. 340, 346 und 364 (das Zitat entstammt von S. 364). Der Korrespondent Datinis war Guglielmo Barberi, ein italinisierter Name. Er war in Brügge für den Handel mit Früchten, Reis und Mandeln aus Malaga, Alicante und Valencia zuständig.

Anhang

Datum	Schiffstyp	Schiffer	Route	Reismenge	Kaufleute	Frachtrate
12-10-1478	<i>Nao</i>	Juan Martínez de Mezquita	Valencia-Flandern	32 balen	Francesco Palomar, genuesischer Kfm.	7 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
11-1-1481	Caravel	Martín de Licoya, Baske	Valencia-Denia-Alicante-Flandern	70 balen	Francesco Palomar und Andrea di Castiglione, genuesische Kaufleute	18 <i>grossi</i> per bale
26-1-1481	<i>Nao</i>	Antón de Arona	Valencia-Denia-Valencia-Alicante-Flandern	175 <i>quintars</i>	Francesco Palomar und Andrea di Castiglione, genuesische Kaufleute	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
12-4-1481	<i>Nao</i>	Pedro Vidal, Galizier	Valencia-Ibiza-Genoa	4 Sack	Francesco Palomar und Andrea di Castiglione, genuesische Kaufleute	Nicht gezahlt
5-11-1481	<i>Balener</i>	Martín de Pinsa	Valencia-Denia-Jávea-Alicante-Flandern	350 <i>quintars</i>	Andrea di Castiglione, genuesischer Kfm., im Auftrag von Francesc Torres, aus Gandía	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
17-11-1481	<i>Balener</i>	Pedro Baces, Portugiese	Valencia-Denia-Alicante-Lisbon (optionale Zwischenstops)-Flandern	nicht spezifiziert	Giovanni del Vinyo, florentinischer Kfm., und Benedetto Pinello, genuesischer Kfm.	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
10-5-1482 und 21-8-1482	<i>Nao</i>	Martín López de Basarán, Baske	Valencia-Alicante-Sluis oder Middelburg	29 balen	Bandino Bulguerini, Kfm. aus Siena	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>

Tab. 3: Ausgewählte Beispiele des Seetransports von Reis aus den valencianischen Notariatsprotokollen, 1478–1501 (s. dazu Anm. 86)

Datum	Schiffstyp	Schiffer	Route	Reismenge	Kaufleute	Frachtrate
4-9-1482	<i>Nao</i>	Pedro Sánchez Doloqui, Baske	Valencia-Küste von Alicante-Flandern	400–500 quintars (Reis und andere Güter)	Antonio Berti florentinischer Kfm.	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
				500–800 quintars (Reis und andere Güter)	Joan de l'Anyell, valencianischer Kfm., pisanischen Ursprunges	
21-10-1482	<i>Nao</i>	Nicola Bremono, Venetianer	Valencia-Tortosa-Venedig	nicht spezifiziert (die Reisladung ist optional)	Pere Canyicar, valencianischer Kfm.	3 Dukaten per Tausend
26-1-1484	Caravel	Diego de Ceverío, Baske	Alicante-Jávea-Villajoyosa-Alicante-Flandern	100 balen	Domènec Perandreu, valencianischer Kfm.	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
				75–80 balen	Joan de l'Anyell, valencianischer Kfm., pisanischen Ursprunges	
17-2-1484 und 9-3-1484	<i>Nao</i>	Pedro de Pinsa, Baske	Valencia-Küste von Alicante-Sluis oder Middelburg	300 quintars (Reis und andere Güter)	Große Ravensburger Handelskompanie, Onofre Humpis, oberdeutscher Kfm.	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
				44 balen	Lluís und Salvador Vives, valencianische Kaufleute	
16/24-9-1485	Caravel	Martin de Irrazabal, Baske	Valencia-Jávea-Alicante-Brügge oder Middelburg	550 quintars (Reis und andere Güter)	Erben des Martí Ruiz, valencianische Kaufleute	20 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>

Datum	Schiffstyp	Schiffer	Route	Reismenge	Kaufleute	Frachtrate
23-11-1485	<i>Nao</i>	Martín de Basarán, Galizier	Valencia-Denia-Valencia-Alicante-Sluis	3,500 quintars (Reis und andere Güter)	Erben des Martí Ruiz, valencianische Kaufleute	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
14-9-1487	<i>Nao</i>	Martín de la Rentería, Baske	Valencia-Jávea-Alicante-Flandern	30 balen	Clemente Ankereute und Kompagnie, oberdeutscher Kfm.	18 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
23-10-1487	<i>Nao</i>	Pedro Navarro	Denia-Küste von Alicante-Flandern	350 <i>quintars</i> (Reis u. a. Güter)	Martí d'Ordunya, nayper aus Valencia	19 <i>grossi</i> per <i>quintar</i>
19-5-1488	Caravel	Jaume Sorís, Katalane	Valencia-Collioure oder Cap de Canet	nicht spezifiziert	Ferrer Dala, Kfm. aus Perpignan	6 sous und 6 deniers pro Sack
2-11-1489	Caravel	Juan de Santagalís, Galizier	Küste von Alicante (Denia, Jávea, Villajoyosa und Alicante)-Flandern	150–200 <i>quintars</i> (Reis und andere Güter)	Joan de l'Anyell, valencianischer Kfm., pisanischen Ursprunges und Onofre Pellerà, valencianischer Kfm. Beide beurkunden für sich selbst und i. A. der Erben des Ambrogio Spannochi, Kfm. aus Siena	1 Dukaten für jede 4 <i>quintars</i>
30-12-1490 and 8-1-1491	Caravel	Martín de Goín, Baske	Valencia-Porto Pisano-irgendwohin Talamone-Bone oder Bugia-Porto Pisano	12 Sack	Nicola und Francesco del Nero, florentinische Kaufleute, und Gabriel Mas, valencianischer Kfm.	325 Dukaten (für den Reis und die anderen, transportierten Güter)
10-3-1492	<i>Nao</i>	Pascual de Idias, Baske	Valencia-Küste von Alicante (Denia, Jávea und Alicante)-Flandern	600 <i>quintars</i>	Alfonso Sánchez, Lieutenant des Kämmers der Krone von Aragon	1 Dukaten für jede 3½ <i>quintars</i>

Datum	Schiffstyp	Schiffer	Route	Reismenge	Kaufleute	Frachtrate
28-6-1494	<i>Nao</i>	Gómez de Aries, Galizier	Valencia-Alicante oder jeden Hafen bis Cartage-na-Southampton oder einen anderen Hafen an der Küste Englands-London oder Flandern	40 balen (Reis und Mandeln)	Onofre Pellerà, valencianischer Kaufmann, beurkundet im Auftrag von Alfonso Sánchez, Lieutenant des Kämmers der Krone von Aragon	1 Dukaten pro bale
13-10-1494	Nao	Juan Ruiz de Irrazabal, Baske	Denia-Neapel	15 <i>càrregues</i>	Jaume Brunet, Kfm. aus Barcelona	45 Dukaten (für den Reis und die anderen, transportierten Güter)
13-10-1497	<i>Nao</i>	Ochoa de Ochanduri, Baske	Denia-Küste von Alicante-Flandern	300 <i>quintars</i> (Reis und andere Güter)	Domènec Perandreu, valencianischer Kfm.	1 Dukaten für jede 3 ½ <i>quintars</i>
				300 <i>quintars</i> (Reis und andere Güter)	Onofre Pellerà, valencianischer Kfm.	
				26 balen	Pere Cavallo, valencianischer Kfm.	
31-1-1500	Caravel	Pedro Yáñez, Portugiese	Valencia-Denia-Madeira	10 <i>càrregues</i>	Nicola del Nero, florentinischer Kfm.	15.000 port. <i>reales</i> (für den Reis und die anderen, transportierten Güter)
17-8-1501	<i>Nao</i>	Juan de San Juan de Arrizaga, Baske	Valencia und Küste von Alicante (Denia, Jávea, Villajoyosa und Alicante)-Sluis	2,500 <i>quintars</i> (<i>Reis - 100 balen - und anderer Güter</i>)	Pere Espina oder Escrivà, valencianischer Kfm	1 Dukaten für jede 4 <i>quintars</i>

