

1987, Paris 1991, Association pour l'édition et la diffusion des études historiques, ISBN 2-907594-01-X, 367 S., zahlreiche Karten, Abb. und Diagramme, FF 190. – Kurz vor der Mitte des 12. Jh. erfanden wahrscheinlich Zisterzienser einen hydraulischen Eisenhammer. Damit brach eine 200 Jahre währende Periode an, in der die Mönche Frankreichs wesentlich am Abbau und an der Weiterverarbeitung von Metallen, vor allem von Eisen und Silber beteiligt waren, und zwar zunächst selbst und im Spät-MA auch mit der Unterstützung von Lohnarbeitern. Außerdem beschränkte sich die metallurgische Tätigkeit in jenen Jahren keineswegs auf die Befriedigung des Eigenbedarfs. Aus verschiedenen ordensgeschichtlichen, wirtschaftlichen und technischen Veränderungen verlagerte sich am Ende des MA der Schwerpunkt auf die königlichen und adeligen Produktionsstätten, ohne daß die Mönche aus diesem Wirtschaftszweig ganz verdrängt worden wären. Es überrascht, bei diesen profanen Geschäften auch die eremitischen Orden der Grammontenser und Kartäuser vertreten zu sehen. Drei Themenkreise mit insgesamt 17 Beiträgen werden unter Einbeziehung archäologischer Quellen ausführlicher behandelt: Ein allgemeiner über das ma. Frankreich, in dem verschiedene Regionalstudien vereint sind, die Bourgogne und Champagne als besser erschlossene Fabrikationszentren und das Beispiel der Abtei Fontenay. Leider fehlt ein Register. C. L.

Maritime aspects of migration, ed. by Klaus Friedland (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF 34) Köln – Wien 1989, Böhlau, ISBN 3-412-13888-6, 465 S., DM 128. – Die Beiträge des Bandes gehen zurück auf die Versammlung der International Commission of Maritime History im Rahmen des Internationalen Historikertags in Stuttgart 1985. Eine Sektion befaßte sich mit Navigation und Migration im Mittelmeer während des hohen und späten MA. Michel B a l a r d, Les transports des occidentaux vers les colonies du Levant au Moyen Age (S. 3–25), stellt die Breite des Themas vor Augen und referiert die Ergebnisse der Vorträge vor dem Hintergrund der neueren seegeschichtlichen Forschung. – Jean R i c h a r d, Le transport outre-mer des croisés et des pèlerins (XIIe–XVe siècles) (S. 27–44), unterscheidet zwischen einer ersten Phase des mediterranen Personenverkehrs, als große Zahlen von Kreuzfahrern ins Heilige Land gebracht wurden, von einer zweiten seit etwa 1330, die durch den Wandel der Pilgerreise zum touristischen Unternehmen gekennzeichnet ist. Davon handeln Charterverträge, Lizenzen und die Statuten der Seestädte, aber auch die Organisation des Alltags an Bord (Unterbringung, Verpflegung, Hygiene) gibt Hinweise auf die zunehmende Kommerzialisierung der Jerusalemwallfahrt im ausgehenden MA. – Christiane V i l l a i n – G a n d o s s i, Typologie des navires utilisés sur les routes de l'orient méditerranéen (S. 45–70), wertet weniger schriftliche und archäologische als ikonographische Quellen aus, um die in der mediterranen Seefahrt gebräuchlichen Schiffstypen vorzustellen. Obwohl auch die bildlichen Darstellungen oft nur ein Schema wiedergeben, stellen sie die Mittel bereit, sowohl eine Klassifikation „par silhouettes“ (einfacher Nachen, Boot mit Mast, mit Aufbauten, mit ebenem Boden, Dreimaster) zu entwerfen als auch die Entwicklung runder (*navis/nau*, Kogge, Karacke) und gelängter Bootstypen (Galeere, Galeasse, Fregatte, Brigantine u. ä. m.) sowie der Zwischenformen zu beschreiben. – John H. P r y o r, Winds, waves, and rocks: the routes and the perils along them (S. 71–85), und