

tres de forge kennen und auch die Berater der Herzöge, die sich nun immer stärker zu Eisenspezialisten entwickeln. Auf S. 479 ff. werden Unzufriedenheit und Unruhen in der Bevölkerung angesprochen, danach auch Luftverpestung, Transportschäden, Haftungsklauseln, Waldverwüstung und Auswirkungen auf die Wasserläufe. Besonders reich ist die Überlieferung für die Eisenhütten von Moyeuivre (westlich der Mosel zwischen Thionville und Metz), für die aus dem 17. Jh. ein farbiger Plan erhalten ist (S. 239). Hier soll damals das bedeutendste Eisenwerk Lothringens und ganz Europas gearbeitet haben.

Dietrich Lohrmann

Alan COOPER, *Bridges, Law and Power in Medieval England, 700–1400*, Woodbridge u. a. 2006, Boydell & Brewer, XII u. 185 S., 1 Karte, ISBN 978-1-84383-275-1, GBP 45 bzw. USD 80. – Brücken, ihre Bedeutung und Fragen um ihre Erhaltung im MA lassen sich sowohl von einem rechtshistorischen als auch einem wirtschafts- und umwelthistorischen Ansatz her analysieren. Der Vf. versucht diese Zugänge am Beispiel England und für einen sehr weiten Zeitrahmen zu verbinden. Das Hauptanliegen des Buches ist es, das Verhältnis von königlicher Macht einerseits und der Erbauung und Erhaltung von Brücken andererseits zu erkunden, nicht zuletzt da sowohl antike als auch ma. Autoren (darunter Beda Venerabilis, Wilhelm von Malmesbury oder Geoffrey von Monmouth) gerne bedeutende Regenten mit deren öffentlichem Bauprogramm assoziierten. Zudem lag es im Interesse jeder vorausschauenden Herrschaft, auf Straßen und Brücken Ordnung und Sicherheit zu gewähren, sowohl über eine kontinuierliche Instandhaltung der Verkehrswege als auch über eine spezielle diesbezügliche Jurisdiktion (S. 1). Der Vf. arbeitet in der Folge vier Phasen bei der Instandhaltung von Brücken heraus: In der Frühzeit zwischen ungefähr 700 und 871 erscheint die Aufgabe, Brücken zu errichten, bisweilen in Urkunden auf, doch bildete sie offensichtlich noch keinen besonders wichtigen Teil der Herrschaftspraxis. Es gab insgesamt nur wenige Brücken, so daß auch Brückenmauten noch keine besondere ökonomische Bedeutung hatten. Wie archäologische Ergebnisse zeigen, waren damals die meisten Flüsse Englands noch problemlos durch Furten passierbar. Die zweite Phase zwischen 871 und 975 stellt eine Zeit der Transformation dar. Besonders unter der Regierung Alfreds des Großen (871–899) wurde auf die Einhaltung von Diensten wie die Instandhaltung von Brücken großer Wert gelegt. Die Urkunden legen auch nahe, daß die Bedeutung von Brücken für den Verkehr damals allgemein zunahm, was mit der Festigung der Herrschaft im Kampf gegen die Dänen in einem direkten Zusammenhang stehen dürfte: So wie sich damals allgemein das Selbstverständnis des Königtums nicht mehr rein durch die Abwehr feindlicher Angriffe konstituierte, sondern auch durch Vorkehrungen für inneren Frieden, so mutierte die Sorge um die Brücken von einer Notwendigkeit im Krieg zu einer allgemeinen Verpflichtung im Frieden (S. 149), ein Befund, den auch die Rechtssammlungen des Æthelstan und Edmund nahe legen. Zudem läßt sich aus archäologischen und ortsnamenkundlichen Ergebnissen erschließen, daß die wirtschaftliche Entwicklung auch die Umwelt veränderte und Brücken auf diese Weise ein wichtiger Teil einer neuen, dichter besiedelten Landschaft wurden. In einer dritten Phase zwischen 975 und dem Ende des 11. Jh. ging dieser Frieden wieder verloren. Die allgemeine Verpflichtung, auf