
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 9 (1981)

DOI: 10.11588/fr.1981.0.50980

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Les centres de gravité du domaine franc sont alors accumulés à l'est, et Paris se trouve en marge de la »zone active«, pour une première et une dernière fois.

Le volume présent ne donne qu'un découpage d'un patrimoine impressionnant. Chaque volume suivant élèvera à puissance la valeur de ce premier, et vice versa. Formons le vœu que l'édition des sculptures du HMA en France puisse être continuée de façon aussi vigoureuse.

Peter MARZOLFF, Heidelberg

Richard W. UNGER, *The Ship in the Medieval Economy 600–1600*, London, Montreal (Croom Helm/McGill – Queen's University Press) 1980, 304 S.

Zu Recht bemängelt der Autor in der Einleitung, daß sich Studien zur Geschichte des Schiffbaus bisher zu sehr in technischen Detaildiskussionen verloren haben. Im vorliegenden Werk will er daher nicht nur den Forschungsstand auf diesem Gebiet zusammenfassen, sondern die Entwicklung des Schiffbaus auch im gesamtwirtschaftlichen Konnex erklären, ein überaus wichtiger und bislang vernachlässigter Aspekt: »The goal here is to show the connection in the middle ages between the economy and changes in ship design and simultaneously to explain some of the economic and social results of those changes« (S. 21).

U.'s Darstellung umfaßt im angegebenen Zeitraum die Schifffahrt von der Ostsee bis zum Mittelmeer. Behandelt werden vor allem die größeren Schiffstypen, andere Wasserfahrzeuge wie z. B. Fischereiboote und nur im engeren Küstenbereich eingesetzte kleinere Schiffe werden nur sporadisch erwähnt, vor allem fehlt aber die Binnenschifffahrt völlig, ein bei den Straßenverhältnissen des Mittelalters ökonomisch bedeutsamer Teil des Wassertransports. Der Aufbau ist chronologisch. Nach einer wirtschaftstheoretischen Einleitung folgen Kapitel, die – unter Ausnahme des letzten – jeweils 150–250 Jahre behandeln und nach einem einheitlichen Schema aufgebaut sind: Nach einem kurzen Überblick über die politische Lage wird die Entwicklung des Schiffbaus erläutert, darauf folgt eine knappe Schilderung der allgemeinen Wirtschaft und schließlich der Versuch, die wechselseitige Beeinflussung zu erfassen. U. bezieht bei seinen Überlegungen nicht nur Umfang und Art des Waren- und Personenverkehrs ein, sondern auch die Preise von Baumaterialien, die Löhne und Verfügbarkeit von Arbeitskräften. Das Schwergewicht der Darstellung liegt freilich nicht im wirtschaftlichen Teil, sondern in der Behandlung des Schiffbaus sowohl im Mittelmeer wie auch im Atlantik und der Ostsee, wobei er die entscheidende Neuerung in der Übernahme des Kraweelbaus und der Entwicklung des Schiffes mit vollem Rigg, dreimastig, mit Rah- und Schratsegel, zunächst Lateiner, später meist Gaffel, sieht. Dieser Typ bildete die Grundlage des Schiffbaus bis ins 19. Jh. und war die Voraussetzung für die europäische Expansion in überseeische Gebiete. Die Zusammenfassung des Forschungsstandes ist zweckmäßig und hilfreich, da Einzelergebnisse gerade auf diesem Gebiet in teilweise sehr abgelegenen und schwer faßbaren Veröffentlichungen erschienen sind. Dagegen wirkt die Verknüpfung mit der wirtschaftlichen Entwicklung zuweilen nur mühsam konstruiert, basiert häufig auf Allgemeinplätzen und Hypothesen, vor allem aber ist die Argumentation zu einseitig auf die Bedeutung von Schiffbau und Schifffahrt zurecht gestutzt, die immer als treibende Kraft ökonomischer und sozialer Wandlungen erscheinen. Die Fortschritte in der Agrarproduktion im 13. Jh. führt U. z. B. auf die gesunkenen Kosten im Massengutverkehr zurück, eine Folge der Innovation im Schiffbau (S. 153); dies mag freilich beigetragen haben, war aber wohl kaum die Ursache der Entwicklung. Erst in seinen Schlußbetrachtungen gesteht Vf. großzügig zu: »Of course, not all social change was a result of the technical improvements in transportation and especially of improvements in shipping.« (S. 276)

Der Versuch, die Entwicklung des Schiffbaus im Kontext der Gesamtwirtschaft unter Einbeziehung der politischen Lage in diesem großen Bereich auf 300 Seiten zu behandeln, ist

ein schwieriges Unterfangen. Notwendig müssen noch kontroverse Sachverhalte in diesem relativ jungen Forschungsgebiet, das erst mit der Schiffsarchäologie den großen Aufschwung erlebte, vereinfacht dargestellt werden, ebenso wie die Vielfalt regional unterschiedlicher Schiffbautraditionen.

Dennoch scheint dem Rez., daß angesichts der vielfach noch dürftigen Quellenbasis und häufig noch ungeklärter Forschungslage Einzelfunde zu großzügig verallgemeinert werden und U.'s Angaben zu viel Sicherheit vortäuschen. So weiß U., daß der englische Kiel eine Länge – Breite Verhältnis von 3,5:1–4,5:1 hatte (S. 77) oder kennt die Zahl und Besetzung der Boote, die Ende des 14. Jh. in der Heringsfischerei vor Schonen tätig waren und deren Fangergebnisse (S. 167; diese Angaben relativiert er freilich in Anm. 7, S. 195). Die häufigen Wechsel von Meer zu Meer, von den doch bis ins Spätmittelalter recht verschiedenen Schiffbaumethoden im Mittelmeer und den nordischen Meeren, wirken störend, da nicht immer deutlich zu erkennen ist, für welchen Bereich die Aussagen gelten. Auch der Versuch der Kategorisierung ist nicht immer angebracht und führt zu seltsamen Stilblüten, so wenn er nach der Feststellung, daß die friesischen Schiffe dem Waren- und Menschentransport dienten, vermerkt, daß Sklaven in beide Kategorien fallen.

Der Anmerkungsapparat ist zweigeteilt in einen Sachapparat, dessen Fußnoten leider häufig Anmerkungen zu langen Passagen des Textes zusammenfassen, so daß der spezifische Nachweis einzelner Angaben erst gesucht werden muß, und einen Apparat, der Abbildungen in anderen Werken nachweist, da U. seinem Buch nur wenige Tafeln und Skizzen beigelegt hat, so daß die Darstellung teilweise nur verständlich ist, wenn man die angegebenen Werke mit Abbildungen, zumeist Basil Greenhill, *Archaeology of the Boat*, Middletown, Conn. und London, 1976 oder Björn Landström, *The Ship*, 1961, zur Hand hat.

U. hat seinem Buch eine ausgezeichnete, reichhaltige Bibliographie und einen ausführlichen Index beigelegt. Trotz mancher Mängel bietet er einen guten Überblick über den Forschungsstand in einem unübersichtlichen Gebiet und gibt viele Anregungen und Anstöße für weitere Forschung, insbesondere für die Untersuchung der wechselseitigen Beeinflussung von Schiffbau und Wirtschaft.

Michael WIBEL, Mannheim

Quellen zur Geschichte der Alamannen von Marius von Avenches bis Paulus Diaconus (Quellen zur Geschichte der Alamannen III), übersetzt von Camilla DIRLMEIER und bearbeitet von Klaus SPRIGADE, Heidelberg (Jan Thorbecke, Sigmaringen) 1979, in–4°, 90 p. (Heidelberger Akademie der Wissenschaften. Kommission für Alamannische Altertumskunde. Schriften, 5).

Ce volume III est la suite des deux précédents dus à Camilla Dirlmeier et Gunther Gottlieb: I, paru en 1976, pour les sources allant de Dion Cassius à Ammien Marcellin, et II, paru en 1978, pour celles allant de Libanios à Grégoire de Tours; quant au vol. IV (du Géographe de Ravenne à Hermann de Reichenau), cf. le compte-rendu en *FRANCIA* 8 (1980) 777–9. Grâce à cette publication chronologiquement ordonnée des sources sur l'histoire des Alamans, on dispose des textes grecs ou latins avec non seulement une traduction allemande en regard, mais aussi, pour chaque source, une notice d'introduction suivie par la mention des éditions et des principales études historiques, ainsi que de nombreuses notes en bas de page. Chacun de ces trois volumes correspond, très utilement pour les historiens, à chacune des trois grandes étapes de l'histoire alamannique.

Les sources réunies ici concernent la période d'entre 555 et environ 750, débutant avec le règne du roi d'Austrasie Thibaut (548–555), fils de Théodebert I^{er}, lui-même fils de Thierry, le