



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 14 (1986)

DOI: 10.11588/fr.1986.0.52729

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.

rôle considérable aussi dans la formation de lectures étymologiques, véritables producteurs de métaphores et d'images. Le moyen âge doit être considéré surtout comme une époque conservatrice, de médiation et de sauvegarde d'une culture d'imitation.

Ici, comme dans presque tous les autres domaines du savoir, les pères de l'église ont cependant joué un rôle considérable dans la formation de ce que nous appelons généralement la culture médiévale. Sous l'influence biblique, le christianisme, dès l'âge patristique, a enrichi le symbolisme rattaché à l'œil et à la vision. Sans l'apport judéo-chrétien, la culture antique aurait été assimilée de manière stérile. La symbolique chrétienne, l'imagerie biblique, la spiritualité patristique et monastique ont forgé un dossier d'une extraordinaire richesse, dont les principaux éléments ressortent ici avec clarté et précision.

Ce qui frappe surtout, c'est l'ambivalence, ou plutôt, la plurivalence des signes. L'œil est à la fois symbole de *vita activa* et de *vita contemplativa*, de connaissance de soi et d'union mystique. Aussi bien la résurrection du Christ (le lion dormant avec les yeux ouverts) que les sentiments affectifs les plus répugnants (l'œil aveugle synonyme de démonisation de l'âme) sont représentés par la très large famille des métaphores liées à l'œil et à la vision.

Il était bon que les contradictions et les similitudes, les analogies et les divergences soient étudiées avec autant de soin dans un seul et même ouvrage.

Agostino PARAVICINI BAGLIANI, Lausanne

Jean-Paul ROUX, en collaboration avec Sylvie-Anne ROUX, *Les explorateurs au Moyen Age*, Paris (Fayard) 1985, 381 p., dont 40 p. d'annexes.

«C'est un livre neuf ou, si l'on préfère, entièrement refait» (Avant-propos, p. 10), affirme avec raison l'auteur, faisant allusion à son ouvrage paru au Seuil dans la collection «Le temps qui court» en 1961, sous le même titre. Disons tout de suite cependant que le livre de 1961 présentait l'avantage d'une fort bonne illustration, plus parlante que certaines facilités d'écriture de la présente édition, comme celle-ci: les explorateurs n'avaient pas «le palace et ses salles de bain, l'auto rapide et la langue anglaise» (p. 209).

Le présent ouvrage est cependant en progrès sur celui de 1961 (le dernier paragraphe de la page 13 de ce dernier, par exemple, a heureusement été modifié) bien que tout ce qui ne relève pas directement de l'histoire des explorateurs y reste assez faible; saint François s'y voit qualifié d'«Ombrien modeste» (p. 60), mais surtout, toute l'histoire antérieure au XII^e siècle y est, par méconnaissance, mésestimée. On peut regretter aussi une édition où les citations, judicieuses, ne sont pas assorties de leurs références et où leur interprétation a trop tendance à voir du merveilleux là où l'on peut très bien ne voir qu'une manière astucieuse d'évoquer des réalités inconnues de la plupart des occidentaux, ainsi de la description de l'éléphant et du perroquet par Jourdain (p. 264-265).

L'économie d'ensemble de l'ouvrage, enfin, accentue ces défauts car aux 4 premiers chapitres plus événementiels succèdent les 4 derniers plus thématiques qui, en fait, ne sont souvent que des répétitions étoffées de citations qui auraient été bien venues, voire nécessaires, dans les premiers chapitres.

Ces défauts mis de côté, c'est au spectacle d'un défilé magnifique de ces explorateurs que le lecteur se trouve convié, merveilleuses figures de grands missionnaires – ainsi Jean de Monte Corvino – ou attachants personnages de marchands – les Polo en tout premier lieu –, explorateurs qui peignent leur épopée en des terres lointaines, aux peuples étranges parfois, mais observés avec autant de sympathie que de curiosité, sans perdre le plus souvent de vue les raisons de leurs longs cheminements pleins de danger; convertir ou faire du commerce. Ce sont des franciscains et des dominicains, Jean de Plan Carpin, Guillaume de Rubrouck, Ricoldo de Monte Croce, André de Longjumeau, Odoric de Pordenone, mais aussi l'extraor-

dinaire Rabban Çauma et bien sûr Marco Polo et son »compétiteur« Ibn Battuta, et toute la piétaille des explorateurs, des dernières décennies du XIII^e siècle notamment, »époque privilégiée des voyages« (p. 130). Un Gengis Khan, un Innocent IV et ces captifs chrétiens »qui formaient le gros des effectifs européens en terre mongole« (p. 119) ont permis, suscité, aidé leurs explorations, et l'œuvre d'un Jean de Mandeville »fit plus pour la divulgation des connaissances des explorateurs du Moyen Age que la totalité des œuvres de ceux-ci« (p. 226).

Explorateurs qui passionnaient donc les lecteurs et qui nous fascinent encore aujourd'hui à travers l'ouvrage de Jean-Paul Roux.

Marie-Thérèse KAISER-GUYOT, Essen

Michael MATHEUS, *Hafenkrane. Zur Geschichte einer mittelalterlichen Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Straßburg bis Düsseldorf, Trier* (Verlag Trierer Historische Forschungen) 1985, 134 p., 2 cartes, 2 planches couleurs, 20 ill. (Trierer Historische Forschungen, 9).

Pour approfondir le concept de »révolution commerciale du Moyen Age«, souvent formulé mais rarement justifié, rien de tel que des monographies étudiant dans un cadre régional les origines, la diffusion, la capacité et le rôle économiques des instruments techniques de cette révolution. Après les travaux de Paul Heinsius et de Detlev Ellmers sur la navigation et la batellerie dans l'espace nord- et moyen-européen, après les importantes recherches des archéologues sur l'aménagement des fronts de mer et de fleuves (cf. *Waterfront archaeology in Britain and northern Europe*, congrès de Londres édité en 1981 par The Council for British Archaeology), cette étude de Michael Matheus sur les grues portuaires de la Rhénanie médiévale est particulièrement bienvenue; mais il faut préciser d'emblée que le Moyen Age annoncé dans le titre correspond en réalité – ce qui trompe les espérances du médiéviste, qui n'en est averti que dans l'avant-propos (p. 9) – »au Moyen Age tardif et au début des temps modernes«, plus précisément, comme on ne s'en rend compte que dans le corps du livre, aux XV^e/XVI^e siècles. Plus que par l'évolution technique, ce choix chronologique paraît déterminé par la documentation, qui est inexistante avant le XIII^e siècle (dans l'Allemagne du Nord et dans l'espace néerlandais-flamand) ou le XIV^e (dans la région ici considérée). C'est sans doute le caractère fragmentaire de cette documentation qui explique le traitement expéditif donné à l'étude des origines techniques et géographiques de la machine (en particulier p. 12–15); et on regrette bien que rien ne soit dit du cheminement qu'elle a suivi depuis l'Antiquité où elle était, paraît-il (p. 113), connue, jusqu'à la pré-Renaissance. L'auteur a en effet adopté un plan synchronique, dans lequel les premiers chapitres se veulent essentiellement techniques, mobilisant à côté des sources écrites une abondante iconographie, qui aide à distinguer entre les plus simples instruments à levier, parfois semblables à des vergues au sommet de leur mât (ce qui donne à penser que la mâture même du navire put parfois faire office de grue), et les grues plus complexes sur lesquelles l'auteur focalise délibérément son attention: les »Schiffskrane« (qu'on pourrait appeler grues flottantes) et surtout les »Landkrane« dont certains bâtis sont parvenus jusqu'à nous (à Andernach, à Trèves), et dont une iconographie très riche, généralement extérieure à la région étudiée, permet de restituer le fonctionnement: il s'agit dans tous les cas de ce que l'auteur appelle des »Tretadkrane«, des grues à grande roue dont le treuil était mis en mouvement par le pas répété des valets marchant à l'intérieur de la roue, suivant le système dit parfois en français de la »cage d'écureuil«. Outre la grande grue de Bruges, bien connue grâce à une miniature de Simon Bening (1483–1561) conservée à la Bayerische Staatsbibliothek de Munich, qui est citée et illustre parfaitement le livre, on aurait pu voir évoquée la moins célèbre grue de Nieuwpoort, représentée sur un panneau attribué à Lancelot Blondeel (1498–1561) et qui est conservé au musée de cette ville. Pourquoi ces