

---

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

DOI: 10.11588/fr.1986.0.52730

---

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.

dinaire Rabban Çauma et bien sûr Marco Polo et son »compétiteur« Ibn Battuta, et toute la piétaille des explorateurs, des dernières décennies du XIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>/XVI<sup>e</sup> siècles. Plus que par l'évolution technique, ce choix chronologique paraît déterminé par la documentation, qui est inexistante avant le XIII<sup>e</sup> siècle (dans l'Allemagne du Nord et dans l'espace néerlandais-flamand) ou le XIV<sup>e</sup> (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

engins, si répandus sur les côtes flamandes, néerlandaises, allemandes autant qu'en Rhénanie, restèrent-ils inconnus en France et en Italie? L'auteur pose (p. 112) la question, sans pouvoir y répondre. Ne pouvait-il invoquer au moins l'homogénéité, si souvent reconnue par ailleurs, de l'espace hanséatique auquel appartenaient, précisément, les plus fameuses de ces grues, depuis Bruges jusqu'à Gdansk/Danzig? C'étaient en tout cas des instruments tellement formidables dans les ports de la fin du Moyen Age et de la Renaissance, souvent jumeaux, comme à Germersheim (p. 89-91), du bâtiment de la douane, qu'ils ont eu d'importantes implications dans l'histoire économique, sociale et politique des cités portuaires, devenant éventuellement de véritables enjeux de pouvoir entre les instances – ecclésiastiques, féodales, bourgeoises – qui se disputaient l'autorité sur les villes et les cours d'eau. C'est à cet aspect des choses que l'auteur consacre les derniers chapitres de son livre, qui l'amènent à une conclusion judicieuse – l'établissement d'un parallèle entre le développement des moulins médiévaux et celui des grues portuaires entre 1300 et 1600: si les premiers ont joué un rôle décisif dans la fixation de la seigneurie banale, l'histoire des secondes se confond avec l'histoire de la tentative faite pour asseoir dans la ville et dans son plat-pays un pouvoir préétatique: plus que d'un quelconque progrès technique, leur développement témoigne de l'évolution des structures de pouvoir (p. 115).

Stéphane LEBECQ, Lille

Hermann-Josef HORSTKOTTE, *Die Theorie vom spätrömischen »Zwangsstaat« und das Problem der »Steuerhaftung«*, Königstein (Anton Hain Verlag) 1984, XIV-135 p. (Beiträge zur klassischen Philologie, 159).

La rupture brutale entre le Haut-Empire et le Bas-Empire qui apparaissait encore comme une évidence voici quelques années est de plus en plus contestée, en particulier en Allemagne par Friedrich Vittinghoff envers qui l'auteur reconnaît sa dette. Son propos consiste à montrer, par l'étude de la question limitée de la responsabilité des curiales pour la perception de l'impôt, que la liberté individuelle et le droit de propriétés étaient tout aussi bien préservés au IV<sup>e</sup> siècle que pendant les trois précédents.

Dans un premier chapitre il rappelle la théorie longtemps dominante d'un Etat de plus en plus oppressif, voire totalitaire, à partir du III<sup>e</sup> siècle. C'est sur ce point que le travail, rédigé en 1978, a le plus vieilli car la thèse de Cl. Lepelley, entre autres, a entièrement renouvelé la question. D'autre part, s'il est juste de noter que les sources qui dépeignent la situation sous les traits les plus noirs (Lactance...) sont partiales, il faudra un jour insister sur la nature différente des sources qui donnent, du I<sup>er</sup> au IV<sup>e</sup> siècle, des points de vue très différents sur une réalité sans doute plus stable qu'il n'y paraît.

Le chapitre 2 montre par une étude convaincante du *munus primipili* que la responsabilité de la curie n'a pas été diminuée par la perception directe de l'impôt pour l'armée par des militaires. La curie a conservé ses prérogatives. Peut-être aurait-il fallu insister sur le fait que la perception de l'impôt, pour l'armée comme pour tous les autres postes budgétaires, s'accompagne le plus souvent du paiement des dépenses publiques correspondantes. La curie est chargée à la fois de collecter l'impôt et de reverser aux ayants droit la part qui leur revient.

On passe ensuite à l'étude de la responsabilité financière des curiales qui était limitée aux cas de malversations. Si un contribuable ne payait pas tout son dû, il était poursuivi directement par les fonctionnaires. La distinction entre les *décaprotoi*, ou *ikosaprotoi*, d'Orient et les *decemprimi* d'Occident demanderait à être précisée car, à partir du IV<sup>e</sup> siècle, le groupe dirigeant qui organisait les travaux de la curie porte les noms de *protoi* ou de *principales*, qui sont strictement synonymes.

Enfin l'étude des conditions d'inscriptions dans l'*ordo* de la curie montre que la situation n'a