

bestemmes på grundlag af den klassiske periodes juridiske værker og *Geniza*-arkivet i Cairo. Specielt har det interesse, at forfatteren – antagelig med rette – mener at kunne fastslå islamiske mønstre for den senere italienske *commenda*-handel. Bogen har derfor central betydning for udforskningen af Middelhavsområdet's handelshistorie i middelalderen – og den har den ekstra kvalitet at være skrevet af en meget kyndig historiker.

E. LADEWIG PETERSEN

FRIEDRICH BRUNS (†)/HUGO WECZERKA: *Hansische Handelsstrassen*. Atlas, Textband, Register. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge, Band XIII 1–3. Köln Graz, Böhlau Verlag, 1962, 1967, 1968. viii s. + 60 kortplancher, xiv + 792 s., 116 s. DM 101.–

Værket er i sin kerne et efterladt arbejde af hansehistorikeren Friedrich Bruns (død 1945) hvis afhandling i *Hansische Geschichtsblätter* 1896 »Lübecks Handelsstrassen am Ende des Mittelalters« er blevet klassisk i den hansehistoriske litteratur. Det foreliggende værk er en kortlægning af de hanseatiske handelsveje til lands, og det stammer i hovedsagen fra Bruns' alderdom da han havde lagt udgiverarbejde og praktisk virksomhed bag sig og som pensionist fra 1933 til sin død kunne hellige sig den opgave som Hansischer Geschichtsverein havde betroet ham nogle årtier tidligere.

Bruns' efterladte manuskript er ajourført, udvidet og væsentligt suppleret af Hugo Weczerka, der påtog sig denne opgave i 1957 og i 1962 kunne udsende det af ham selvstændigt udarbejdede atlasbind. Han er også eneforfatter til tekstbindets første hoveddel, en diskussion af problemer og metode samt en forskningsoversigt – ligesom de instruktive indledninger til beskrivelsen af hver af de undersøgte regioner er dr. Weczerkas værk.

Begrebet »Hansische Handelsstrassen« er skabt af Bruns og loyalt overtaget af Weczerka. Hvad der menes er simpelthen handelsveje til lands benyttet af hanseatiske købmænd. At begrebet lider af indlysende mangler, synes udgiveren at have gjort sig klart. De inddragne »hanseatiske« veje er kun hanseatiske ved denne deres mulige eller konstaterbare benyttelse af hansekøbmændene; i alle andre henseender er de højst forskellige. Det gælder den retslige status de indtager under denne eller hin fyrstes nære eller fjerne herredømme, det gælder deres vekslende betydning for fjernhandelen og den lokale trafik (samt det kilde-materiale der melder herom), og det gælder landvejenes skiftende betydning for og afhængighed af den søværts transport som ikke her er behandlet systematisk – og som må siges at trænge hårdt til en moderne undersøgelse.

Værket stammer altså fra en tid, hvor en handelsvej mere end noget andet var en vej – en vej måske af skiftende teknisk standard, men fremfor alt en vej. Det står ikke den tankegang nær der f. eks. med Michael Postan i *The Cambridge Economic History of Europe* (vol. II, p. 137) vil bestemme en handelsvej som noget ganske labilt, et »system af muligheder« – et system der i nogle tilfælde udskiftes med andre når en enkelt af mulighederne falder bort, men også systemer der i andre tilfælde har indeholdt sådanne økonomiske og trafikale fordele at de synes at have kunnet overleve en hvilken som helst ændring af de enkelte bestanddele.

Et arbejde af denne tilblivelseshistorie må imidlertid have krav på publikums

udstrakte langmodighed. Det kan ikke bebrejdes dr. Weczerka, at han har afstået fra at ændre på den oprindelige plan og metode. Det kunne let have medført, at Bruns' vældige registreringsarbejde var gået tabt for forskningen uden at noget andet var sat i stedet. Og selv om de kortlagte veje står i et på flere punkter uafklaret forhold til transporten ad floderne og til skibsforbindelserne over havet – selv om det ikke har været muligt at gennemføre en lejlighedsvis anstillet, interessant sondring mellem veje der egnede sig for varetransport til vogns i større omfang og sådanne der f. eks. fortrinsvis lod sig befærde til hest – og selv om de mange indsamlede belæg for vejes eksistens og forløb er af højst forskellig beskaffenhed – selv om emnet og metoden således byder mange problemer, så er det dog fyldige og interessante oplysninger der hermed er gjort tilgængelige for forskningen.

Der foreligger hermed et atlas med oversigts- og specialkort over kendte kommunikationslinjer til lands fra senmiddelalderen og den nyere tid i et område mellem Brügge i vest, Novgorod og Smolensk i øst, Aalborg i nord og Nürnberg i syd – med markering på kortet af middelalderlige over for senere belæg for vejenes forløb, og med differentiering mellem de vigtigste senmiddelalderlige veje og sådanne der enten må tillægges anden eller tredje rangs betydning eller er belagt udelukkende i senere materiale. Og der foreligger et tekstbind som for hver eneste af disse veje fremlægger og diskuterer alle disse *Belege*, vel at mærke i den rækkefølge de har spillet en rolle for fastlæggelsen af vejenes forløb – hvad der unægtelig kan trætte den læge læser som snart må høre, at her var vejarbejder 1338 og igen i 1614 og 16, snart at hist påtænkte forhandlinger 1409, her omtaltes en kro 1447 og røvedes købmandsvarer 1566. For ikke at tale om, at længere henne ad vejen havde Christian I sit sidste nattekvarter før sin ankomst til Lübeck i 1462, led lybske borgere overlast i 1510, samt befandt sig ifølge et bevaret kort fra 1652 nogle navngivne lokaliteter på vej til det som toldsted 1479 bevidnede Segeberg (eksempler fra de første femten linjer af tekstbindets s. 148, vejen mellem Lübeck og Rendsburg over Segeberg og Neumünster).

Det følger af denne fremstillings måde, at teksten ikke er let læst og – hvad der navnlig er at beklage – at værket er vanskeligt at benytte som håndbog, når formålet ikke udelukkende er de lokalhistoriske konstateringer. At beklage, fordi det også vil hæmme den benytter, der ønsker at gøre brug af værket i et studium af hanseatiske handelsveje, deres forløb og deres kommercielle betydning. Han vil normalt i hvert enkelt tilfælde stå over for det spørgsmål, hvorvidt en sum af de her fremlagte vidnesbyrd kan benyttes i en handelshistorisk eller blot i en kommunikationshistorisk sammenhæng.

Men den læser der står vanskelighederne igennem, bliver alligevel belønnet – med et interessant billede af kommunikationslinjerne inden for de forskellige behandlede områder. Det er f. eks. interessant, at de større byer i det mecklenburgsk/forpommerske område ligger enten ved kysten i nord eller i områdets sydlige grænseland, og at de vigtigste veje er dem der i en kreds eller på tværs forbinder disse byer med hinanden – eller at området vest for Rhinen/Ijssel er domineret af et strålenet af veje udgående fra Köln (med et tilsvarende strålenet i Westfalen på den anden side af Rhinen). Der knytter sig naturligvis også interesse til de indbyrdes forbindelser mellem Lübeck og Hamburg (allerede en hovedinteresse i Bruns' gamle afhandling) såvel som til disse byers vejforbindel-

ser sydpå – over forskellige overfartssteder ved Elben, men med Lüneburg som et første fælles mål.

Som en introduktion til grundlæggende regionale ejendommeligheder har værket en særlig værdi, men savnet af vandvejenes behandling bliver akut i de øst- og centraleuropæiske områder.

At disse veje som alle andre førte til Rom, er for de flestes vedkommende underordnet deres orientering mod væsentlig nærmere mål. Værket repræsenterer et imponerende registrerings- og kortlægningsarbejde, der for det middelalderlige Vesteuropa måske overvejende er en orientering i de sekundære, landværts forbindelser, men for Centraluropa nok bl. a. kan illustrere en vis vækst i landtransportens økonomiske betydning i det 16.–18. århundrede.

KAI HORBY

HUGO OTT: Studien zur spätmittelalterlichen Agrarverfassung im Oberrheingebiet. Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte. XXIII. Stuttgart, Gustav Fischer Verlag, 1970. viii, 193 s. 3 kort i teksten og 4 kortbilag i farver. Indb. DM 62.

Denne bog er et i flere henseender interessant arbejde, først og fremmest p. gr. a. sin tilbundsående punktanalyse af nogle få lokaliteter og klostergodser, men tillige fordi det undersøgte område i Breisgau omfatter bebyggelser såvel i lavlandet (Altsiedelland) som i det tilstødende Schwarzwald (Ausbaugebiet), samt endelig fordi det pågældende lavland er en af de egne i Europa, hvor der forekommer tovangsbrug.

Bogens første hovedafsnit (I. Kapitel) er tillige det, der vækker størst opmærksomhed: Ved en indtrængende dobbeltanalyse af senmiddelalderlige urbarer og af opmålinger fra sidste tredjedel af 1700-tallet er det lykkedes Ott at nå frem til bemærkelsesværdige resultater: således påviser han, at de blokformede jorder, som af geografen Anneliese Krenzlin antages at repræsentere et ældre udviklingstrin end systemet med åse inddelt i agre (Zur Genese der Gewinnflur in Deutschland nach Untersuchungen im nördlichen Unterfranken, *Geografiska Annaler* 43, 1961, s. 190–204. – Samme og Ludwig Reuss: Die Entstehung der Gewinnflur nach Untersuchungen im nördlichen Unterfranken, *Frankfurter Geographische Hefte* 35, 1961. – Jfr. Poul Meyer: *Danske bylag*, 1949, s. 270–278), i de her undersøgte tilfælde har ligget til en hovedgård (Meierhof), medens agerstrimlerne sammesteds har hørt til fæstegårdene (Schupposen, Lehen). Tilsvarende iagttagelser kan gøres i Danmark, uden at de dog tør antages at have generel gyldighed.

I sit andet hovedafsnit (II. Kapitel) angriber Ott den især af historikeren Willi A. Boelcke (Die frühmittelalterlichen Wurzeln der südwestdeutschen Gewinnflur, *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie* 12, 1964, s. 131–163) på et utilstrækkeligt grundlag fremsatte påstand om en kausalsammenhæng mellem tovangssystemet og særlig intensiv parcellering (s. 69), som han ganske vist ikke totalt forkaster (s. 64). Ott beskæftiger sig tillige kritisk med geografen Étienne Juillard's opfattelse (se især L'assolement biennal dans l'agriculture septentrionale, le cas particulier de la Basse-Alsace, *Annales de Géographie* 1952), at tovangsbruget forekommer på den frugtbare løss-jord, samt at specialisering