

de in de vestiging van de Gelderse macht in 1514. Het was de massale steun van de Friese weerbare mannen die dit mogelijk maakte. Daarna ontstond een patstelling waarin de rol van de milities afnam. De hoofdrol in de werkelijke gevechten was nu voor de beroepssoldaten. De Geldersen verspeelden in deze jaren toenemend het krediet dat ze bij de meerderheid van de Friezen hadden opgebouwd door op hardhandige wijze belastingen te heffen. Verschillende gemeentes liepen hierdoor over naar de Habsburgers, en tegen 1523 beschikten deze over een numerieke overmacht die hielp met het innemen van de laatste Gelderse zwaartepunten. Van eminent belang op de lange termijn was dat de Habsburgers stelselmatig meer geld wisten vrij te maken voor oorlogvoering. Of dit kwam door een meer ontwikkeld staatsapparaat of gewoon doordat de Habsburgers beschikten over meer territoria en krediet blijft een open vraag. Het laatste zal eerder het geval zijn geweest.

Dit boek nodigt uit tot verder comparatief onderzoek over de rol en ontwikkeling van de milities in de Nederlanden. Mol vergelijkt waar mogelijk de Friese casus al, bijvoorbeeld met Holland, maar hier ligt nog veel werk.

Erik Swart, Justus-Liebig-Universität Giessen

Andrew Brown and Jan Dumolyn (eds.), *Medieval Bruges, c. 850-1550*. (Cambridge: Cambridge University Press, 2018). 549 p. ISBN 9781108419659.

DOI: 10.18352/tseg.1054

Despite the extensive literature written on different aspects of Bruges' history as one of the major cities in medieval and early modern Europe, a synthesis of all aspects of its history has still been lacking up to now. Given the wealth of historical scholarship, this is quite a challenge, to which Andrew Brown and Jan Dumolyn have definitely lived up through editing this volume on medieval Bruges. All aspects of the history of Bruges can be found in this work. Besides the well-known history of Bruges as the marketplace of north-western Europe, readers can find in-depth analysis of the social, political, religious and art-historical developments in this book. Moreover, the authors excellently synthesize the various disciplines into one coherent and persuasive story.

The chapters follow a chronological and thematic line. After an introduction and introductory chapter on Bruges' early history, the six following chapters focus on the 'rise' of Bruges through exploring three themes: urban space and landscape, economic development and the socio-political history, divided into an early and later period (ca. 1100-1300 and 1300-1500). Chapters 8 and 9 deal with the religious and art-historical elements of the city's history, followed by a chapter on Bruges

in the sixteenth century, when the city declined in economic and political importance, before a short concluding chapter. This approach works well, and pays due attention to all aspects of the political, economic and social development of Bruges between 1100 and 1600. The interplay between these three factors is convincingly analysed by the various authors, and the chronological break indeed represents a sensible choice since the social, economic and political make-up of the city had evolved extensively between 1200 and 1400. The result exemplifies to where a broad approach in urban history can lead historians. Methodologically, only the legal framework could have been analysed somewhat more in-depth, but for socio-economic historians this should not be too much of a problem.

In line with historiographical trends, the editors place a strong focus on the application of the concept of 'space' in Bruges. Whereas this often can lead to overly theoretical analyses, Brown and Dumolyn, as well as the individual contributors to the volume, do a very good job of applying the concept in a concrete way, which in turn strengthens the points they make about the architecture and role of space in the city, for instance for the religious developments in the city or the way markets were shaped by both the design of the city and geographical circumstances. In this respect, the part on the urban ecology is particularly worth reading.

Several minor points of criticism can, however, also be noted from the perspective of a socio-economic historian. When discussing the brokerage system in Bruges for foreign merchants, the authors of the chapter do not pay fair attention to the work by Anke Greve, who has contributed to our understanding of this system. Although Dumolyn has been very critical of her work in the past, this is still a strange omission, since the authors pay extensive attention to the system of brokers and hostellers in chapter 3. Moreover, the part on the role of foreign merchants in Bruges' rise is somewhat too concise, probably as a result of the author's choice to put forward the city itself as the main object of study. Related to this is the fact that the rich literature in Italian and Spanish, and to a lesser extent in German, is not fully acknowledged in the text or bibliography. From a more political perspective, the focus on the (admittedly many) revolts in Bruges in the late medieval period overshadows the more structural developments in the relationship between the Burgundian dukes and the city. On page 294, for instance, the authors note that the Burgundian dukes were accepted as overlords in 1384, but they pay minimal attention to the long-standing struggle over jurisdiction or tax payments in the fifteenth century.

In general, however, this book is an invaluable contribution to the rich history of Bruges for scholars and interested readers alike. Assembling all the experts has, fortunately, not led to a technical book, but to a readable and well-written overview of the history of Bruges over nearly thousand years. The combination of different approaches to urban history works well and the thematic arrangements cover almost everything of interest. Despite a few omissions, the book will be very

helpful for both scholars of medieval Flanders, for comparative historians of the same period or those working on urban history in general. Even for those very familiar with the history of Bruges, this synthesis brings together the vast amount of scholarship on Bruges and may very well function as a catalyst for multi- or interdisciplinary historical scholarship in the decades to come.

Gijs Dreijer, University of Exeter/Vrije Universiteit Brussel

Ruth Oldenziel et al. (eds), *Cycling Cities: the European Experience*. (Eindhoven: Foundation for the History of Technology, 2016). 256 p. ISBN 9789073192461.

DOI: 10.18352/tseg.1055

### Waarom de ene stad meer fietsers telt dan de andere

Fietsen is trendy. Steden waar fietsers de baas zijn, hebben vandaag een positief imago: het gaat om bruisende, gezonde steden. Decennialang werden fietsers gemarginaliseerd. Ze moesten uit de weg, letterlijk, en plaats maken voor de auto en eventueel het openbaar vervoer. In talrijke steden heeft die politiek geleid tot het bijna-verdwijnen van de fietsers. Hier en daar bleven ze wel overeind, zoals in Amsterdam. En op sommige plekken maken ze een comeback, zoals in Antwerpen. In *Cycling Cities: the European Experience* gaan de auteurs op zoek naar de algemene trends in het fietsgebruik en naar de verschillen tussen veertien Europese steden.

Eerst de algemene trends: overal in Europa won de fiets aan populariteit in de periode van 1920 tot pakweg 1950. Halfweg de twintigste eeuw deed er zich een scherpe duik voor in het fietsgebruik, om uiteindelijk in het begin van de jaren zeventig tot een absoluut dieptepunt te komen. Daarna bleef het aandeel fietsers min of meer gelijk, tot ongeveer 1995. In vele steden is het fietsgebruik vanaf dat moment weer beginnen toenemen.

Uit het boek blijken ook grote verschillen: in de ene stad spelen de tendensen meer uitgesproken dan in de andere. Op de ene plek zijn fietsers alweer volop in opmars, terwijl het elders veel aarzelender gaat. De samenstellers van het boek komen tot het besluit dat vijf factoren een cruciale rol spelen. Het gaat niet om oppervlakkige tendensen die plots en radicaal omkeerbaar zijn, maar om fundamentele dynamieken die zich vaak diep in het stedelijk weefsel verankeren.

In de eerste plaats gaat het om de stadsontwikkeling. Als steden sterk uitdijen, heel uitgestrekt worden en mensen in de randgebieden gaan wonen, heeft dat een negatief effect op het fietsgebruik. De trend om steden weer compacter te maken,