

---

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**  
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris  
(Institut historique allemand)  
Band 23/1 (1996)

DOI: 10.11588/fr.1996.1.59774

---

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.

Jacques PAVIOT, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384/1482*, Lille (Presses Universitaires de Lille) 1995, 387 S.

Burgundische Herzöge und Schifffahrt? Karl der Kühne auf hoher See, Graf Bobby im U-Boot?: Rezensent erinnert sich, wie in seiner Studentenzeit Heiterkeit im Hörsaal ausbrach, als ein Dozent von der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine sprach. Man mag über fehlende historische Kenntnisse von Geschichtsstudenten schon vor dreißig Jahren klagen, man kann allerdings auch davon ausgehen, daß heute der Titel des hier anzuzeigenden Buchs außerhalb des engen Zirkels von Zunftgenossen und einigen Kennern in Belgien und in den Niederlanden wohl auf ähnliches, im Unwissen gründendes Unverständnis selbst bei Historikern stoßen wird. Dabei hatte der gesamte maritime Bereich von der Handelsschifffahrt über den Seekrieg bis zur Kreuzzugsflotte, vom Fischfang über Piraterie bis zu Hafenausbau und Werftanlagen in der Geschichte des Herzogtums durchaus seine Bedeutung, und zwar von 1384 an, als Philipp der Kühne das flandrische Erbe antrat, bis zum Vertrag von Arras (1482), der die burgundischen Niederlande in habsburgischen Besitz übergehen ließ. Bereits in jenem Jahr 1384 plante Philipp, damals noch in die – überdies von ihm selber wesentlich mitgestaltete – Politik des französischen Hofes eingebunden, den Krieg gegen England über See auf die Insel zu tragen. Die Sache war, um im Bild zu bleiben, schließlich ein Schlag ins Wasser (nicht so für die Engländer, die dabei mehr als 8000 Fässer poitevinischen Weins erbeuteten), doch fortan sollte der Kampf auf dem Meer – und darum geht es hier vorrangig, wenn auch nicht ausschließlich – immer wieder zu einer Art zweiten, kleineren Kriegstheaters zwischen La Rochelle und Friesland für die Burgunderherzöge werden: so in der Auseinandersetzung zwischen Philipp dem Guten und Jakobäa von Wittelsbach, so bei der Belagerung des von England besetzten Calais 1436 wie in dem nach Abschluß des Vertrags von Arras 1435 unterhalb der Kriegsschwelle weiterschwelenden Streits mit Frankreich, das oft normannische Seefahrer für eine Politik der Nadelstiche einzusetzen wußte; so auch noch in den siebziger Jahren, als mit der Flucht des englischen Königsmachers Warwick nach Frankreich und Eduards IV. nach Holland der Konflikt zwischen Karl dem Kühnen und Ludwig XI. einem verwirrend-dramatischen Höhepunkt zusteuerte, und so etwas später, als im Kampf um das burgundische Erbe die Franzosen zwar zu Land bei Guinegat(t)e unterlagen, doch den Schiffen der Flamen und Holländer schweren Schaden zufügten. Und mit der von Philipp dem Guten betriebenen *croisade bourguignonne* weitete sich das Aktionsfeld gar auf Mittel- und Schwarzmeer aus – doch davon später mehr.

In drei dicht geschriebenen und großteils auf handschriftlichem Material beruhenden Kapiteln (II–IV: S. 43–199) zeichnet Jacques Paviot diese Ereignisse detailliert und kenntnisreich nach. Niemand dürfte derzeit über ähnliche Kompetenz und Erfahrung für dieses Thema verfügen, zu dem er seit zehn Jahren eine Vielzahl vorbereitender Einzelstudien vorgelegt hat (vgl. S. 355). Obendrein gab er zeitgleich mit dieser – übrigens vorbildlich preiswerten (180 FF) – Veröffentlichung, die auf eine Thèse des Jahres 1993 zurückgeht, einen umfänglichen Quellenband »Portugal et Bourgogne au XV<sup>e</sup> siècle« heraus, der einen wichtigen Aspekt des Themas dokumentiert: den vor allem seit der Heirat Philipps des Guten mit der Infantin Isabella aus dem Hause Avis zunehmenden Einfluß von Portugiesen auf die »politique navale«. Denn das technische Know-how wie die Seefahrer Lusitaniens wurden insbesondere für die Kreuzflotte unentbehrlich (vgl. meine Besprechung des Werks in der Zs. für Histor. Forschung 22, 1995, 544ff.). Und eine weitere, direkte Paralleledition zu dieser Thèse wird unter den Auspizien der renommierten Brüsseler »Commission royale d'histoire« bereits angekündigt (Documents relatifs à la politique navale des ducs de Bourgogne 1384–1482; vgl. S. 11, 342). Womit ein Kernpunkt angesprochen wäre: Hier ist ein unersättlicher »mangeur de documents« am Werk, der selbstverständlich alle erhaltenen Recettes générales durchgesehen hat (der Kenner möge nur S. 338 einen Blick auf die Angaben zu Lille, Archives Dép. du Nord, Sér. B, werfen), der sich aber ebenso in Italien (Turin, Genua, Florenz, Rom), in London, Wien oder Belgien und den Niederlanden von Brügge und Leiden bis ins still-schöne, »schottische« Veere archivalisch bestens auskennt.

Mit ähnlicher Kompetenz behandelt Paviot im fünften Kapitel »La défense des intérêts économiques« (S. 201–280), was insbesondere Geleitschutz für die nach und von La Rochelle segelnden Weinschiffe wie für die Heringsfischer im Norden bedeutete, wobei im Einzelfall Politik, Wirtschaft und Piraterie wohl oft ineinander übergangen. Grundsätzlich aber brachten die Herzöge kein übermäßiges Interesse für diesen Schutz auf, überließen ihn möglichst den direkt betroffenen Orten und Provinzen und beschränkten sich selber darauf, bei englischen Übergriffen auf See die Habe englischer Kaufleute am Land bis zur Regelung des Konflikts zu konfiszieren. Generell scheint dem Hof auch wenig an Holland und Seeland und noch weniger an Friesland denn an Flandern gelegen zu haben. Daß man aber gerade in jenen Provinzen über ein – von den Herzögen mithin kaum ausgeschöpftes – maritimes Potential verfügte, zeigt der hansisch-niederländische Krieg 1438–1441, als Holländer, Seeländer und Friesen sich freien Handelszugang zum Ostseeraum erkämpften. (Die Ausführungen hierzu S. 235–249 dürften für die Hanseforschung nicht zuletzt deshalb von Interesse sein, weil sie u.a. handschriftliches Material aus dem Allgemeinen Reichsarchiv in Den Haag zugänglich machen.) Darüber hinaus erhält die vieldiskutierte Frage, ob die burgundischen Herzöge eine systematische Wirtschaftspolitik betrieben, zumindest von See aus eine negative Antwort: »Les ducs de Bourgogne ne s'inquiétaient donc guère de l'économie et de sa défense armée« (S. 249).

Schließlich das sechste und letzte Kapitel – ebenfalls ganz aus handschriftlichen Zeugnissen erarbeitet – über Häfen und Schiffsbau, über Kriegsausrüstung und Dekoration der Schiffe, über Kriegsordnung zur See und Seefahrer (S. 281–325). Bei letzterem geht es u. a. um ein hartes Regiment für harte Männer. Schon wer sich an Bord beim abendlichen »Angelus Dei« absentierte, riskierte umgehend eine Prügelstrafe (S. 300). Nur, in der Besprechung ausgerechnet eine solch »schlagende« Anordnung herauszugreifen, heißt eigentlich beim potentiellen Leser einen falschen Eindruck von diesem Werk zu erwecken, wie es auch durch den (hier dennoch vorgebrachten, da alle »burgundischen Erwartungen« bestätigenden) Hinweis auf eine Nachricht geschieht, wonach der Maler Melchior Boederlam 1386 für seinen Beitrag zur Flottenausstattung entlohnt wurde, nämlich *pour la façon de faire la devise de monseigneur sur la voile de sa nef et de semer le dit voile de grans rouleaux de drap de cousture de plusieurs grosses lettres et de marguerites* (S. 46 mit A. 28). Denn aufs Ganze legt Paviot vom ersten bis zum vorletzten Satz eine, mit Naturwissenschaftlern gesprochen, »harte« Veröffentlichung vor, und zwar so hart, so randvoll mit Fakten gefüllt, daß man glaubt, eine anmerkungsgesättigte Habilitationsschrift in positivistisch-deutscher Tradition und nicht eine Thèse aus dem Land der Annales-Historiographie in der Hand zu haben. Das macht die Lektüre nicht immer leicht; hinzu kommt, daß die bis zu 600 Anmerkungen der einzelnen Kapitel jeweils an deren Ende stehen, mithin ein den Lesefluß störendes, permanentes Hin- und Herblättern erforderlich ist. Und schon der – zunächst mit überlegt ausgewählten Bildern gut gestaltete – Einstieg wirkt etwas schwerfällig, weil ein von der Sache her doch recht trockenes Kurzkapitel über militärische und administrative Strukturen (»Les amirautés, la justice maritime et les bailliages de l'eau«) direkt am Anfang steht (S. 19–42). Wäre es nicht besser gewesen, dieses nach dem ereignisgeschichtlichen Überblick (II–IV) dem zweiten Teil mit den »Strukturkapiteln« V und VI zuzuordnen? Umgekehrt überrascht etwas, daß nicht im ersten Teil, sondern in jenem fünften Kapitel »La défense des intérêts économiques« auch die Auseinandersetzungen mit den europäischen Mächten zur See wie die internen maritimen Konflikte zwischen Holland und Seeland abgehandelt werden.

Und der letzte Satz? Der sei wörtlich zitiert, weil er so schön (und untypisch für diese Arbeit) ist: »Princes sans royaume, les ducs de Bourgogne ont vu leur bannière claquer au vent sur toutes les mers de l'ancien monde« (S. 334). Das aber führt zum dritten, m. E. wichtigsten Kapitel: »Les flottes de la croisade« (S. 105–151). Denn der Kreuzzug ließ jene »politique navale«, die für die Herzöge generell nur von sekundärer Bedeutung war, zumindest bei Philipp dem Guten ins Zentrum des Planens und Handelns treten. Er beschränkte sich nicht darauf,

im Bedarfsfall nach üblicher Manier Handelsschiffe zu requirieren und kriegsmäßig auszustatten (und deshalb offene Seeschlachten möglichst zu vermeiden), er betrieb vielmehr, auch unter erheblichem Einsatz eigener Mittel, den Bau einer Kreuzflotte, um das für ihn wichtigste Unternehmen überhaupt zu verwirklichen: die *croisade bourguignonne*, den *saint voyage de Turquie* und wohl auch nach Jerusalem, wie Paviot in seiner Besprechung meines Buches über die Kreuzzugspläne des Herzogs in dieser Zeitschrift (Bd. 22, 1995, 333) treffend angemerkt hat. In den vierziger Jahren kam Philipp den Johannitern auf Rhodos zu Hilfe und ließ seine Schiffe im Schwarzmeer operieren, in den Fünfzigern entfaltete er breitangelegte politische und diplomatische Aktionen, um schließlich mit seinen Plänen zur maßlosen Enttäuschung eines Pius II. am Widerstand des wiedererstarkten Frankreich zu scheitern. Doch diese vom Rezensenten, wie gesagt, kürzlich abgehandelte Thematik berührt Paviot nicht (mehr); auch dieses Kapitel läßt sich am besten so beschreiben, wie sein Lehrer Philippe Contamine die ganze Arbeit charakterisiert: »étude minutieuse, scrupuleuse, parfaitement documentée et maîtrisée« (S. 9). Wir erfahren fast auf den Tag genau, wann das Holz für den Bau der ersten Schiffe 1438 geschlagen wurde oder wieviel Mehl und Trockenfisch die Rhodosfahrer 1441 luden. Auch hier also detaillierteste Analysen und Auswertungen der dokumentarischen Quellen, wobei eine gewisse Notwendigkeit mit im Spiel war angesichts des Umstands, daß die Chronisten der Zeit das Thema weniger berühren (vgl. S. 135f.; andererseits beruht schon die Dissertation der Huizinga-Schülerin Johanna Dorina Hintzen »De kruistochtplanen van Philips den Goede« [1918] auf erzählenden Quellen). Jene Aussage des Galeerenkommandanten und Gesandten Antoine de Payage, das Banner Burgunds sei in allen Häfen des Mediterraneum gefürchtet, steht zwar wirkungsvoll am Schluß des Kapitels (S. 139), wird aber nur sehr kurz (und treffend) interpretiert.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Wer die bisherigen Publikationen von Paviot kennt, weiß um seine Fähigkeit auch zur Synthese, zur Darstellung historischer Zusammenhänge in ansprechender Form – selbst die erwähnte Edition »Portugal et Bourgogne au XV<sup>e</sup> siècle« belegt das durch ihre Einleitung. Der Autor erbringt mit dieser Thèse, die übrigens für die Zeit der habsburgischen Niederlande durch einen Schüler von W. Blockmans ihre Fortsetzung finden soll (vgl. S. 199 A. 346), einen weiteren und überzeugenden Beweis, daß er (auch) das Handwerk des Historikers meisterhaft beherrscht; die faszinierenden Aspekte und Facetten seines Themas zeigt er uns dagegen eher in seinen sonstigen Veröffentlichungen.

Heribert MÜLLER, Köln

Michael ZINGEL, Frankreich, das Reich und Burgund im Urteil der burgundischen Historiographie des 15. Jahrhunderts, Sigmaringen (Thorbecke) 1995, 258 S. (Vorträge und Forschungen. Sonderband, 40).

Offen gestanden, ich habe mich bei der Lektüre dieses Buchs etwas geärgert – fast war es, mit Blick auf Stil und Ausdruck, eine Lesequal. Wenn sprachlich derartige Unbeholfenheit und Umständlichkeit zu konstatieren sind, wäre es Sache der Verantwortlichen gewesen, die Dissertation vor Aufnahme in eine renommierte Reihe durch den Autor grundlegend überarbeiten zu lassen. Einige Belege (und ich präsentiere keineswegs die schlimmsten Stolpersteine und Schreckbilder, die vor allem die Lektüre der beiden Einleitungskapitel zur sprachlichen Geisterbahnfahrt werden lassen): »Als Ergebnis wird, wie noch zu zeigen sein wird, deutlich werden, daß Jean le Fèvre de Saint-Remy trotz seiner starken inhaltlichen Abhängigkeit von Monstrelet von diesem in bezug auf sein Bild von der Stellung der Politik der Herzöge von Burgund in Frankreich abweicht und eine eigene Meinung vertritt« (62) – »Wenn man der Frage nachgeht, wie Du Clercq die burgundisch-französischen Beziehungen nach dem Beginn der Herrschaft Ludwigs XI. beschreibt, so kann festgestellt werden, daß er von der Person und der Regierung Ludwigs XI. eine schlechte Meinung hat« (116) – »Wenn