

## Tagungsbericht

*Sea ships – evidence for cultural exchange in global historical perspective, 16.–17. Januar 2015 in Bremerhaven*

Kulturaustausch und frühe Globalisierung sind derzeit viel beachtete Forschungsthemen in den Geschichtswissenschaften, weniger jedoch bislang noch in der Mittelalter- und Neuzeitarchäologie. Insbesondere die Frage nach der Rolle von Seeschiffen, die ja die beachtliche Ausweitung der transkontinentalen Kontakte nach der erfolgten Entdeckung der Seewege nach Indien und Amerika erst ermöglichten, ist bislang noch nicht hinreichend gewürdigt worden. Diesem Desiderat entgegen trat nun ein internationaler und interdisziplinärer Workshop am Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, gleichsam als Auftakt zu einer umfangreichen Beschäftigung in einem europaweiten Forschungsnetzwerk. Beteiligt sind neben Mittelalter- und Neuzeitarchäologen auch Archäobotaniker, Textilarchäologen, Historiker und Chemiker.

Die Initiatorin und Organisatorin Simone Kahlow/Bremerhaven stellte in ihrem Einführungsvortrag (A new aspect of research? Sea ships and their significance for studies about cultural exchanges) zunächst drei Leitfragen zur Diskussion: Wie manifestierte sich Kulturaustausch in der Schifffahrt der Frühen Neuzeit? Welche archäologischen Belege stehen in diesem Kontext zur Verfügung? Und: Welche Kontinuitäten und Diskontinuitäten sind zeitlich und regional feststellbar? Es wurde deutlich, dass archäologische Untersuchungen der Sachkultur geborgener Schiffswracks sowie die kulturgeschichtliche Auswertung unter der Fragestellung von Kulturaustausch und Globalisierung trotz einer seit den 1980er Jahren verstärkten Kulturtransferforschung weitgehend fehlen.

Der gestiegene Bedarf an Luxusgütern in der Frühen Neuzeit führten nach Basil Evangelidis/Athen (The Age of Global Sail Ships, Pilots and Cosmographers) zu einem umfangreichen Katalog an Transportgütern, die Nachfrage nach Wissensvermehrung während der europäischen Expansion wiederum zu Weiterentwicklungen in Kartographie, Technik, Astronomie und Optik. Insbesondere Schwierigkeiten bei der Navigation mussten überwunden werden.

Änderungen des Schiffbaus im mediterranen Raum, insbesondere zu den Segeln und ihren Konstruktionen, zeigten auch Auswirkungen auf den niederländischen Schiffsbau und von dort wiederum auf die Binnenschifffahrt nördlich der Alpen, wie Anne-Kathrin Piele/Berlin (Cultural exchange in early modern age shipbuilding) darstellte. Da sie nach holländischem Vorbild gebaut wurden, waren die Donauschiffe technisch besser als vergleichbare Binnenschiffe. Dies weist auf eine starke Internationalisierung des Schiffbaus in dieser Zeit, von dem die österreichischen und deutschen Lande stark profitierten.

Um mit anderen in einen Austausch zu treten, braucht es eine Verständigungsmöglichkeit. Die zeitgenössischen Quellen darüber, wie dies umgesetzt wurde, sind rar, jedoch lassen sie ein ausgeklügeltes System erkennen, über das Dirk Berger/Frankfurt an der Oder (Involuntary interpreters – a system of knowledge transfer in the Portuguese expansion) sprach. Bereits in der ersten Phase der Expansion wurden Dolmetscher

regelmäßig mit auf die Reisen genommen. Dabei müssen wir durchaus von hohen Zahlen an Schiffen ausgehen, die vorrangig von Portugal nach Afrika fuhren. Als Dolmetscher waren vor allem Afrikaner tätig, die bereits in Portugal an Bord gingen und nicht erst unterwegs angeworben wurden. Es bleibt also auch die Frage, wie diese nach Europa kamen und dort die Sprache erlernten.

Bei den beachtlichen Investitionen, die für die Schifffahrt getätigt wurden, waren die Schiffseigner stets darauf bedacht, etwaige Risiken zu minimieren. Es war wichtig zu wissen, wo genau sich das eingesetzte Schiff gerade befand. Aus diesem Grund wurde spätestens seit dem 17. Jahrhundert mit den Lloyd-Listen eine Zeitung initiiert, über die Stefan Geißler/Heidelberg (The Lloyd's Lists – A Global intelligence Unit?) seit einiger Zeit forscht. Die ältesten erhaltenen Exemplare stammen aus den 1740er Jahren. Sie beinhalten Daten wie den Namen des Schiffs, des Kapitäns und des geplanten Ankunftshafens, aber auch Beobachtungen von Schiffen auf See. Durch die Übertragung der Daten auf ein Kartensystem können die Listen auch dafür herangezogen werden, um archäologische Wracks zu lokalisieren.

Susan Möller-Wiering/Rendsburg (Shipping fish. Transport of perishable products) betonte, wie sich an ganz verschiedenen Stellen im Schiffsbereich Textilien finden können. Zunächst ist an die Segel zu denken, die mit ikonographischen Belegen, Schriftquellen sowie bislang nur wenigen archäologischen Quellen ein spannendes interdisziplinäres Thema bieten. Textilien finden sich aber auch als Verpackungsmaterial. Der Transport von Fisch, insbesondere Stockfisch, der von Skandinavien nach ganz Europa geliefert wurde, konnte beispielsweise in Ballen erfolgen, ähnlich wie beim Tabak. Insgesamt sind die Verpackungsmittel noch schlecht erforscht.

Ähnliches gilt für botanische Überreste, die auf Schiffen mitgeführt wurden. Über ein besonders eindrucksvolles Beispiel berichtet Mia Lempiäinen-Avci/Turku (Plant remains from 18<sup>th</sup> century Dutch shipwreck Vrouw Maria). Durch herausragende Erhaltungsbedingungen konnten von dem Schiff, das auf dem Weg von Amsterdam nach St. Petersburg im Jahr 1771 vor Finnland sank, unzählige Pflanzenreste geborgen werden. Kaffeebohnen, Indigo, Tee, Tabak, Trauben und vieles mehr wurden offenbar von Personen aus dem russischen Adel bestellt. Das überlieferte Fundmaterial misst sich in Tonnen. Einige gefundene Samen dienten allerdings nicht als Transportware, sondern vielmehr, um den Transport zu sichern.

Patrick Cassitti/Bamberg (A contribution to the study of global trade routes in the post-medieval period: Nuremberg Ware from Venetian shipwrecks in the Eastern Adriatic) untersuchte Waren und Produkte aus Nürnberg und seiner Umgebung, die auf einem venezianischen Schiffswrack in der Adria gefunden wurden. Darunter sind unzählige Glasfragmente, zahlreiche Metallobjekte, wie Fertig- und Halbprodukte oder auch Barren. Anhand überlieferter Transportlisten läßt sich ein spannender Abgleich vornehmen. So sind die zahlreichen geborgenen Messingobjekte vom Schiff nicht in den Listen erwähnt. Leider ist die Nürnberger Messingwarenproduktion, die nicht alleinig in der gleichnamigen Stadt erfolgen musste, trotz ihrer hohen wirtschaftlichen Bedeutung bislang nur unzureichend erforscht. Nürnberg diente für den europäischen Handel auch als wichtiges Güterverteilzentrum in dieser Zeit; über Venedig bestanden Kontakte bis nach Nordafrika. Neben verschiedenen Schriftquellen zeigen auch die Stempel der Produzenten und Händler die Handelsverbindungen auf, die mit nürnbergischen Waren über einen langen Zeitraum gepflegt wurden. Sie verdeutlichen die ungeheure Mobilität von Objekten in der Frühen Neuzeit.

Zum Produktspektrum des Handels gehörten auch lebende Waren. Tiere waren aber nicht nur wichtige Handelsobjekte, sondern dienten auch dazu, Naturgeschichte zu verstehen, wie Alan Ross/Berlin (Monkeys as living commodities between Africa and Europe in the early modern period)

darlegte. Besonders beliebt waren Affen, die an zahlreichen europäischen Höfen zur Unterhaltung dienten. Sie wurden teilweise dressiert und wie Hunde gehalten, aber auch wie Puppen angezogen. Erstaunlicherweise waren exotische Tiere auch dann noch interessant, wenn sie bereits tot waren. Sie wurden nach dem Ableben in Alkohol eingelegt. Dies ging freilich nur, wenn die Tiere nicht zu groß waren, was wiederum mit ein Grund gewesen sein wird, dass gerade Primaten sehr beliebt waren. Der Umfang dieser Tierhaltungen ist jedoch bislang noch nicht ausreichend erforscht. Deutlich wird, dass Tiere zwar auch zur Wissenserweiterung dienten, im Fall der Affen aber vorhandenes afrikanisches Wissen darüber nicht nach Europa gelangte.

Eine Wissenserweiterung anderer Art hängt mit Seeschiffen ebenfalls zusammen. So sprach Björn Lindeke/Stockholm (*With the Warship Kronan in the wake of Paracelsus – Archaeological finds reflecting the conception of drugs during the Swedish Great Power era*) über die Entwicklung der Medizin, die auch im starken Zusammenhang mit Kriegen und Kriegsschiffen steht. Von der Kronan konnte die Medizinkiste geborgen und untersucht werden; sie war umfangreich gefüllt mit Quecksilber, Goldstückchen, Bernstein, aber auch Überresten von Wassermelonen, die nach damaliger Vorstellung allesamt wirksame Medizinprodukte darstellten. Auf kleinen Boxen war vermerkt, was sie einst enthielten: Weihrauch, Rhabarber, gerösteten Rhabarber und Aniskerne. Als wichtiges Element in der zu dieser Zeit durch Paracelsus geprägten Medizin diente Antimon, von dem gleich drei Behälter auf der Kronan gefunden wurden.

Dass bereits lange vor der Entdeckung des Seewegs nach Indien immer wieder intensive Kontakte zwischen Asien und Europa bestanden, zeigte der Autor in seinem Beitrag (Gerson H. Jeute/Bremen: *Asian objects in Europe*) auf. Der frühmittelalterliche Austausch und Handel zwischen dem Orient und Nordeuropa strahlte nach Süden aus, wo es aber auch schon seit der Merowingerzeit Kontakte nach Afrika, Byzanz und Indien gab. Bis zu den Entdeckungsfahrten der Portugiesen erreichten asiatische Objekte Europa auf unterschiedlichen Wegen: per Schiff auf der Maritimen Seidenstraße, per Boot auf den Flussverbindungen zwischen Orient und Ostsee und natürlich auf dem Landweg (Seidenstraße, europäische Handelswege). Deutlicher noch als bei Schiffswracks werden bei archäologischen Landfunden die Abnehmerkreise und ihre soziale Stellung sichtbar; ein Aspekt, der bei herrschaftlich-musealen Sammlungen kaum Berücksichtigung finden kann.

Noch einmal zurück auf die Frage, was Kultur ist, ging der letzte Beitrag von Christof Jeggel/Bamberg (*Visible and invisible Goods. Spotting archaeological objects found in shipwrecks and transcultural commercial exchange from the historian's hinterland*). Er stellte zusammenfassend klar, wie stark die Kulturtransfergeschichte mit der Wirtschaftsgeschichte verbunden ist, verwies aber auch auf methodische Probleme. So muss eine Unterscheidung zwischen Kunst- und Gebrauchsware erfolgen. Schiffs- und Transportlisten sind häufig zu ungenau, um sagen zu können, was sich dahinter versteckt. Bekannte Produktnamen wurden ebenfalls regelmäßig genutzt, um seine eigenen Waren zu verkaufen, auch unter Inkaufnahme von Labelpiraterie. Es stellt sich also auch die Frage, inwiefern Schiffswracks eine Realität anzeigen, wenngleich sie als sogenannte geschlossene Befunde mit ihrer weitgehenden Unberührtheit bereits – zumindest archäologisch – einen Idealfall bieten. Archäologische und schriftlichen Quellen können in der Zusammenschau durchaus Schiffsbiographien ermöglichen, aber nicht immer funktioniert die Korrelierung der doch recht unterschiedlichen Quellengattungen. Hier besteht also noch weiterer Forschungsbedarf.

Im Zuge der Europäischen Expansion nahmen Mobilität und Vernetzung weltweit innerhalb kurzer Zeit enorm zu. Eine Konstante, die das gesamte System vorantrieb, war der Handel, der wiederum auch einer

Entwicklung unterworfen war. Machten sich niederländische Händler zunächst noch selbst Konkurrenz, so konnte durch die Schaffung der Vereinigte Oostindische Compagnie (VOC) dann die Einigkeit erlangt werden, welche die Niederländer kurz darauf zu einem der führenden Player im globalen Handelssystem machte.

Stärker als bislang müssen auch die Akteure und ihr individuelles und gemeinschaftliches Handeln berücksichtigt werden. So ging die Europäische Expansion auch einher mit Eroberung, Unterdrückung und Brutalität. Vom Kulturaustausch konnten nicht alle Seiten und soziale Schichten gleichermaßen profitieren, der Wissenstransfer unterlag Beschränkungen vor allem dort, wo Wettbewerbsvorteile in Gefahr waren. Eine spannende Frage ist auch die nach privaten Gegenständen und privatem Eigentum auf den Schiffen, auf denen es auch internationale Mannschaften gab. Wie haben diese sich verständigt und verstanden? Vor Ort waren die Europäer außerdem von Zulieferern und Vermittlern aus dem Hinterland abhängig.

Die Forschungen zum Zusammenhang von Seeschiffen und Kulturaustausch stehen also noch am Anfang und lassen in Zukunft spannende Ergebnisse erwarten. Alle Beiträge sollen in Kürze in einem Tagungsband publiziert werden.

Dr. Gerson H. Jeute  
Bremer Straße 68a, D-27572 Bremerhaven-Wulsdorf  
ghjeute@t-online.de