

Horizonte maritimer Konnektivität

Sebastian Kolditz (Heidelberg)

Meere verbinden und trennen – oder, wie der kappadokische Kirchenvater Basileios in einer vielzitierten Passage seiner Interpretation des Schöpfungsberichts formulierte: »Das Meer ist auch daher schön vor Gott, weil es die Inseln umspült, ihnen zugleich Schmuck und Schutz bietet; und auch, weil es die einander fernsten Länder zusammenführt und den Seeleuten (*tois nautillomenois*) ungehinderten Verkehr ermöglicht: durch sie verschafft es (uns) die Kenntnis des bisher Unbekannten (*historias tōn agnooumenōn*) und den Kaufleuten Reichtum«¹⁾. Zwei gegensätzliche Vorzüge stehen nebeneinander: die trennende Wirkung der See impliziert Schutz, namentlich für die allseits vom Wasser umgebenen Inseln²⁾, doch zugleich stiftet das Meer vielfältigste Verbindungen: Wege der Kenntnis und des Profits.

Die historische Forschung hat ihre Akzente ähnlich gesetzt. Wenn Meere – vermehrt in den letzten Jahren – zum Objekt eigener historischer Darstellungen geworden sind³⁾,

1) Basilius von Caesarea, Homilien zum Hexaemeron, hg. von Emmanuel AMAND DE MENDIETA/Stig Y. RUDBERG (Die griechischen christlichen Schriftsteller N.F. 2), Berlin 1997, IV 7, S. 67 f.: *Καλὴ δὲ καὶ ἄλλως παρὰ θεῶ, ὅτι περισφίγγει τὰς νήσους, ὁμοῦ μὲν κόσμον αὐταῖς, ὁμοῦ δὲ καὶ ἀσφάλειαν παρεχομένη δι' ἑαυτῆς· ἔπειτα καὶ ὅτι τὰς πλεῖστον ἀλλήλων διεστώσας ἡπείρους συνάπτει δι' ἑαυτῆς, ἀκόλυτον τοῖς ναυτιλλομένοις τὴν ἐπιμιξίαν παρεχομένη· δι' ὧν καὶ ἱστορίας τῶν ἀγνοουμένων χαρίζεται, καὶ πλοῦτου πρόξενος ἐμπόροις γίνεται [...]*.

2) Das Thema des Schutzes ist von Aldo A. SETTIA, L'acqua come difesa: la penisola italiana, in: L'Acqua nei secoli altomedievali (Settimane di Studio 55), Bd. 1, Spoleto 2008, S. 357–388, vor allem für Inseln in Seen behandelt worden. Maritime Inseln waren zwar auf natürliche Weise gegen große Heerzüge zu Lande geschützt, doch konnte ihre Lage im Fall eines Angriffs von der See umso kritischer sein, da insbesondere kleine Inseln kaum Rückzugsräume boten. Andererseits bildeten Inseln oft selbst Rückzugsorte und Operationsbasen für Akteure diverser Formen des Seeraubs und maritimer Gewalt, vgl. Pinuccia F. SIMBULA, Îles, corsaires et pirates dans la Méditerranée médiévale, in: Îles du Moyen Age (Médiévales 47), Saint-Denis 2004, S. 17–30.

3) Das gilt besonders für die angelsächsische Forschungslandschaft, wobei hier nur einige Darstellungen genannt seien, so zum Pazifik: Matt K. MATSUDA, Pacific Worlds. A History of Seas, Peoples, and Cultures, Cambridge u. a. 2012; Alastair COUPER, Sailors and Traders. A Maritime History of the Pacific Peoples, Honolulu 2009; Paul D'ARCY, The People of the Sea. Environment, Identity and History in Oceania, Honolulu 2006; zum Indischen Ozean: Michael PEARSON, The Indian Ocean (Seas in History),

so in erster Linie als verbindende Elemente, als Basis vielfältiger menschlicher Interaktion und Kommunikation über das Wasser hinweg⁴). In diesem Sinne hat etwa Jerry Bentley in Meeresräumen einen besonders fruchtbaren historischen Analyserahmen gesehen, um »nationale« Kategorien in der Geschichtsschreibung zu überwinden⁵). Die Beschäftigung mit der Geschichte maritimer Verbindungen lädt zum Perspektivwechsel ein, rückt die Verbindungswege selbst ins Zentrum und die Küsten an die Peripherie. Verschiedene Meeresräume könnten so letztlich ihrerseits miteinander in Beziehung gesetzt und verglichen werden⁶), allerdings dominiert bisher der Blick auf je einen Meeresraum in der *longue durée*, auf dessen natürliche Rahmenbedingungen für spezifische Ausprägungen menschlicher Interaktion mit diesem und über dieses Meer. Ein solcher Zugriff steht in der oft auch explizit evozierten Tradition von Fernand Braudels epochalem Werk über das Mittelmeer in der Zeit Philipps II.⁷), in dem das *mare magnum* zwischen den drei Kontinenten der alten Welt bekanntlich auf zwei Weisen charakterisiert wird: einerseits durch kaum veränderliche, räumliche Einheit stiftende natürliche Gegebenheiten, vor allem Klima⁸) und agrarische Vegetation⁹), aber auch charakteristische Lebensrhythmen und

London-New York 2003; Der Indische Ozean. Das afro-asiatische Mittelmeer als Kultur- und Wirtschaftsraum, hg. von Dietmar ROTHERMUND/Susanne WEIGELIN-SCHWIEDRZIK (Edition Weltregionen 9), Wien 2004; zum Atlantik: Barry W. CUNLIFFE, *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples, 8000 BC–AD 1500*, Oxford 2001; Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique. De l'Antiquité à nos jours*, 2. Aufl. Paris 2012; zum Persischen Golf: *The Persian Gulf in History*, hg. von Lawrence G. POTTER, New York 2009. 4) Vgl. auch Ludwig STEINDORFF, Meere als Kommunikationsräume. Vorwort, in: *Saeculum* 56 (2005), S. 169–171.

5) Jerry H. BENTLEY, *Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis*, in: *The Geographical Review* 89 (1999), S. 215–224; siehe auch John MACK, *The Sea. A Cultural History*, London 2011, S. 20.

6) Dieses Desiderat formuliert Kären WIGEN, *Introduction*, in: *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, hg. von Jerry H. BENTLEY/Renate BRIDENTHAL/Kären WIGEN, Honolulu 2007, S. 1–18, hier S. 1–3. Ein Beispiel für die selbstverständliche Überschreitung der Grenzen zwischen Meeren ist die Untersuchung der weitgespannten Seeverbindungen zwischen der arabischen Welt und China, siehe Roderich PTAK, *Die Maritime Seidenstraße. Küstenräume, Seefahrt und Handel in vor-kolonialer Zeit*, München 2007, bes. S. 28–53.

7) Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1. Aufl. Paris 1949, 4. Aufl. Paris 1979; hier benutzt: Fernand BRAUDEL, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.*, übers. von Grete OSTERWALD u. a., 3 Bde., Frankfurt 1990; zur Rezeption und Bedeutung des Werkes vgl. u. a. John A. MARINO, *The Exile and his Kingdom: The Reception of Braudel's Mediterranean*, in: *The Journal of Modern History* 76 (2004), S. 622–652; Gabriel PITERBERG/Teofilo F. RUIZ/Geoffrey SYMCOX, *Introduction*, in: *Braudel Revisited. The Mediterranean World, 1600–1800*, hg. von DENS., Toronto 2010, S. 3–13.

8) Braudel schreibt dem Klima die Rolle des einheitsstiftenden Faktors im Mittelmeerraum zu, die größeren Meeresräumen über verschiedene Klimazonen hinweg fehle, vgl. BRAUDEL, *Mittelmeer* (wie Anm. 7), I, S. 330 f.

9) Ebd., S. 336 f.: »Klima und Geschichte haben überall die gleiche Trinität hervorgebracht: Getreide, Oliven und Wein; mit anderen Worten, die gleiche landwirtschaftliche Zivilisation [...]«.

Funktionen von Küsten- und Gebirgsräumen¹⁰; andererseits durch die Rhythmen eines vielseitigen, primär ökonomischen Austauschs über das Meer¹¹, der wiederum auf Land- und Flusswegen in die Kontinente hinein diffundiert sei und so einen nach Norden und Süden erweiterten Mittelmeerraum ausgebildet habe¹².

Braudels Ansatz hat auch auf die historische Untersuchung anderer Meeresräume beträchtlichen Einfluss ausgeübt, insbesondere auf die seit Jahrzehnten blühende historische Forschung zum Indischen Ozean und seinen Randmeeren. In Aufbau und Konzeption großer Synthesen, namentlich von Kirti N. Chaudhuri zum Gefüge dieses Ozeans¹³, von Anthony Reid für Südostasien¹⁴ und Denys Lombard zum javanischen Archipel¹⁵ haben sich auch Inspirationen aus der Mittelmeerforschung niedergeschlagen¹⁶. Zugleich ist auf diese Weise die Suche nach anderen »Mittelmeeren«¹⁷ oder »Braudelschen Regionen«¹⁸ angeregt worden, auch auf dem Festland in Gestalt der großen Wüsten mit ihren

10) Vgl. Ebd., S. 33–71; S. 196–214. Die Betonung des Naturraumes bei Braudel bedeutet freilich keineswegs, dass die Menschen bei ihm »an den Rand der Darstellung rückten« (so Margrit PERNAU, *Transnationale Geschichte*, Göttingen 2011, S. 99), vielmehr werden die meisten Facetten des Raumes bei ihm durch humane Handlungsmuster, nicht durch naturwissenschaftliche Beschreibung konstituiert. Das zeigt sich besonders klar anhand der impressionistisch anmutenden Struktur der Belege.

11) Diesen Faktoren ist mehr oder weniger der gesamte zweite Teil des Werkes gewidmet, wobei die maritime Verkehrstätigkeit des 16. Jahrhunderts nur einen, obgleich gewichtigen Faktor darstellt, vgl. bes. BRAUDEL, *Mittelmeer* (wie Anm. 7), II, S. 17–50, 139–148, 282–423; zudem bereits ebd., I, S. 427–456.

12) Zum Konzept des erweiterten Mittelmeerraums, in dem vor allem die Schnittstellen zwischen Meer und großen Flüssen eine entscheidende Rolle spielen, siehe ebd., I, S. 241–319.

13) Während Kirti CHAUDHURI, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean*, Cambridge u. a. 1985, primär die Handelsgeschichte des Großraums bis zum 18. Jahrhundert entwirft, stehen in DERS., *Asia before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge 1990, strukturelle Momente wie Ernährung und Wohnen sowie die agrarische und industrielle Produktion im Zentrum.

14) Anthony REID, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450–1680*, 2 Bde., New Haven 1988–1993. Während sich Reid im zweiten Band den Konjunkturen wirtschaftlichen Austauschs in Südostasien widmet, sucht er die verbindenden Merkmale der Region im ersten Band weniger auf der naturräumlichen als auf der humanen Ebene, etwa in der Ernährungsweise, der materiellen Kultur oder sozialen Grundstrukturen, und versteht dabei das Meer als einheitsstiftenden Faktor.

15) Denys LOMBARD, *Le carrefour javanais: essai d'histoire globale*, 3 Bde., Paris 1990.

16) Vgl. PTAK, *Die maritime Seidenstraße* (wie Anm. 6), S. 9–13; PERNAU, *Transnationale Geschichte* (wie Anm. 10), S. 104–106; François GIPOULOUX, *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI^e–XXI^e siècle*, Paris 2009, S. 15–17.

17) David ABULAFIA, *Mediterraneans*, in: *Rethinking the Mediterranean*, hg. von William V. HARRIS, Oxford-New York 2005, S. 64–93.

18) So hat R. Bin WONG, *Entre monde et nation: les régions braudéliennes en Asie*, in: *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 56 (2001), S. 5–41, hier S. 18–23, den Kernraum Zentralasiens im heutigen Xinjiang mit guten Gründen als vergleichbare Region des Austauschs mit eigenen Rhythmen konzeptualisiert und ABULAFIA, *Mediterraneans* (wie Anm. 17), S. 75 f., die Sahara als metaphorisches »Mittelmeer« betrachtet.

Karawanenwegen¹⁹⁾ – gleichsam eine Aktualisierung der alten Analogie von Schiff und Kamel in der arabischen poetischen Tradition²⁰⁾. Allerdings ist die Suche nach einheitlichen Charakteristika solcher Räume in naturgeographischer oder auch anthropologischer Hinsicht durchaus umstritten²¹⁾, so dass sich besonders die Formen und Muster der Interaktion, primär im Bereich des Handels, als Ansatz der Untersuchung zu empfehlen scheinen²²⁾. Ganz im Sinne der einleitend zitierten Worte des Kirchenvaters Basileios wird das Meer, das den Austausch von Waren und Kenntnissen ermöglicht, somit vor allem zum Gegenstand einer großräumigen Handelsgeschichte, deren Interesse sich auf Häfen und Routen, auf Güter und Schiffskapazitäten richtet. Im mehr oder minder präzisen Diktum von der »maritimen Seidenstraße«²³⁾ findet diese Priorität für den Indischen Ozean ihren markanten Ausdruck, doch ist hier in der Untersuchung buddhistischer religiöser Mobilität sowie ihres Einflusses auf maritime Routen und Netzwerke auch ein Schwerpunkt auf der Ebene religiös motivierten Austauschs zu konstatieren²⁴⁾. Für den Mittelmeerraum spielt der seit langem intensiv erforschte, primär christliche Pilgerverkehr²⁵⁾ eine vergleichbare Rolle. Allerdings wird die reichhaltige Überlieferung der nord-

19) George Fadlo HOURANI, *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, Beirut 1963, S. 106, hat die von astronomischer Orientierung geprägte arabische Navigationskunst mit der Praxis von Karawanen in der Wüste in Beziehung gesetzt.

20) Vgl. Dionisius A. AGIUS, *Muslim Ships: Ibn Sida and the Medieval Mediterranean*, in: *De Triremibus*. Festschrift in Honour of Joseph Muscat, hg. von Toni CORTIS/Timothy GAMBIN, San Gwann 2005, S. 303–336, hier S. 307 f.

21) Vgl. die Diskussion bei Sanjay SUBRAHMANYAM, *Notes on Circulation and Asymmetry in two Mediterraneanans*, in: *From the Mediterranean to the China Sea. Miscellaneous Notes*, hg. von Claude GUILLOT/Denys LOMBARD/Roderich PTAK, Wiesbaden 1998, S. 21–43.

22) Für einen interaktionistischen Ansatz (sowohl zwischen Mensch und Meer als auch zwischen Meeresküsten) plädiert David ABULAFIA, *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, London 2011, S. XVII–XIX.

23) Problematisiert bei PTAK, *Die maritime Seidenstraße* (wie Anm. 6), S. 18, 22 f.; zur reduzierten Bedeutung der im regionalen Umfeld produzierten Seide im frühmittelalterlichen Handel des südchinesischen Haupthafens Quanzhou siehe Angela SCHOTTENHAMMER, *The Maritime Trade of Quanzhou (Zaitun) from the Ninth through the Thirteenth Centuries*, in: *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*, hg. von Stephan CONERMANN (*Asien und Afrika* 1), Hamburg 1998, S. 89–108, hier S. 98.

24) Vgl. Himashu Prabha RAY, *The Winds of Change. Buddhism and the Maritime Links of Early South Asia*, Delhi-Oxford 1994; Tilman FRASCH, *A Buddhist Network in the Bay of Bengal: Relations between Bodhgaya, Burma and Sri Lanka, c. 300–1300*, in: *From the Mediterranean to the China Sea* (wie Anm. 21) S. 69–92; Tansen SEN, *Buddhism, Diplomacy, and Trade. The Realignment of Sino-Indian Relations 600–1400*, Honolulu 2003.

25) Aus der zahlreichen Literatur sei hier nur verwiesen auf: Bernhard KÖTTING, *Peregrinatio religiosa. Wallfahrten in der Antike und das Pilgerwesen in der Alten Kirche*, 2. Aufl. Münster 1980; Pierre MARAVAL, *Lieux saints et pèlerinages d'Orient. Histoire et géographie des origines à la conquête arabe*, Paris 1985; Ludwig SCHMUGGE, *Die Pilger*, in: *Unterwegssein im Spätmittelalter*, hg. von Peter MORAW (*ZHF Beiheft* 1), Berlin 1985, S. 17–47; Ursula GANZ-BLÄTTLER, *Andacht und Abenteuer. Berichte europäischer Jerusalem- und Santiago-Pilger (1320–1520)*, Tübingen 1990; Jean RICHARD, *Le transport outre-mer des*

mediterranen Archive, etwa Genuas, Venedigs, Valencias oder Barcelonas, im Hinblick auf die maritime Geschichte²⁶⁾ zweifellos von den Quellen der Fernhandelsbeziehungen geprägt, denen für die Zeit des Hochmittelalters die in der Geniza von Kairo erhalten gebliebenen Dokumente²⁷⁾ als Nucleus von unschätzbbarer Bedeutung zur Seite treten. Vor diesem Hintergrund ist die enge Verzahnung von Handelsgeschichte und mediävistischer »Thalassologie«, wie sie sich etwa im Œuvre von Michel Mollat, Jacques Heers, Eliyahu Ashtor, Marco Tangheroni, Archibald Lewis, Ugo Tucci oder Richard W. Unger (um nur einige Protagonisten dieser blühenden Forschungstradition zu nennen) spiegelt²⁸⁾, keineswegs überraschend, auch wenn die maritim orientierte Mediävistik ebenso eine kaum noch zu überblickende Fülle an grundlegenden Ergebnissen zu Schiffstypen und Seeleuten, Piraterie und maritimer Kriegsführung, Häfen und Flotten hervorgebracht hat²⁹⁾.

I. KONNEKTIVITÄT

In Abgrenzung von Braudels dualem Paradigma für die Geschichte des Mittelmeerraumes haben Nicholas Purcell und Peregrine Horden in ihrer großen Studie zur mediterranen Geschichte die ökologische Dimension des Raumes wesentlich enger mit den

croisés et des pèlerins, in: *Maritime Aspects of Migration*, hg. von Klaus FRIEDLAND, Köln-Wien 1989, S. 27–44; Eliyahu ASHTOR, *Venezia e il pellegrinaggio in Terra Santa nel basso Medioevo*, in: *Achivio Storico Italiano* 143 (1985), S. 197–223.

26) Siehe dazu den instruktiven Überblick von Robert-Henri BAUTIER, *Sources pour l'histoire du commerce maritime en Méditerranée du XII^e au XV^e siècle*, in: *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIII^e siècle*, hg. von Michel MOLLAT DU JOURDIN u. a., Paris 1962, S. 137–177.

27) Zu dieser Überlieferung vgl. Shlomo DOV GOITEIN, *A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, Bd. 1: *Economic Foundations*, Berkeley-Los Angeles-London 1967, S. 1–28; Jessica L. GOLDBERG, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean. The Geniza Merchants and their Business World*, Cambridge 2012, S. 5–11.

28) Vgl. unter anderem: Michel MOLLAT DU JOURDIN, *Europa und das Meer*, München 1993; Jacques HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961; Eliyahu ASHTOR, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton, NJ 1983; Marco TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma 1996; Archibald R. LEWIS, *Naval Power and Trade in the Mediterranean: A.D. 500–1100*, Princeton, NJ 1951; DERS., *The Northern Seas. Shipping and Commerce in Northern Europe A.D. 300–1100*, Princeton 1958; DERS./Timothy J. RUNYAN, *European Naval and Maritime History: 300–1500*, Bloomington 1985; *Storia di Venezia*, Bd. 9: *Temi I. Il mare*, hg. von Alberto TENENTI/Ugo TUCCI, Roma 1991; Richard W. UNGER, *The Ship in the Medieval Economy, 600–1600*, London 1980; *Shipping and Economic Growth 1350–1850*, hg. v. DEMS., Leiden-Boston 2011.

29) Hier sei nur auf zwei wichtige Monographien verwiesen: Hélène AHRWEILER, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e–XV^e siècles*, Paris 1966; Susan ROSE, *Medieval Naval Warfare 1000–1500*, London-New York 2002; sowie auf die von Robert GARDINER herausgegebenen Bände der Reihe »Conway's History of the Ship«: *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since Pre-Classical Times*, London 1995; *Cogs, Caravels and Galleons, The Sailing Ship 1000–1650*, London 1994.

Strukturen maritimer Verbundenheit verzahnt. Letztere sind dabei unter dem Begriff »Konnektivität« subsumiert, dessen gegenwärtige Popularität und Omnipräsenz – auch zur Charakterisierung zeitgenössischer Gesellschaftsstrukturen – im Zeitalter globaler elektronischer Vernetzung nicht überrascht³⁰⁾. Horden und Purcell verstehen unter Konnektivität »the various ways in which microregions cohere, both internally and also one with another – in aggregates that may range in size from small clusters to something approaching the entire Mediterranean«³¹⁾ und lösen sich auf diese Weise bewusst von der Fixierung der historischen Mittelmeerforschung auf urbane Zentren, große Routen und Güter des Fernhandels. Stattdessen entwickeln sie ihr Argument aus ökologischer Perspektive, ohne jedoch einheitliche Charakteristika des circummaritimen Raumes zu postulieren, sondern ausgehend von der Beobachtung, dass sich die ökologischen Bedingungen in verschiedenen an das Mittelmeer grenzenden Regionen stark und kleinräumig voneinander unterscheiden, dabei jedoch in der Regel von Unbeständigkeit und Instabilität gekennzeichnet sind³²⁾. Braudels grundlegende Erkenntnis, dass »mediterrane Lebensweise« eher von Knappheit, Genügsamkeit und Unsicherheit als von suggestiver Opulenz gekennzeichnet sei³³⁾, findet hier eine interessante Nuancierung. Mithin erscheint das Meer, das mit seinen differenzierten Küstenverläufen zahlreiche Verbindungen zwischen den Mikroökologien ermögliche, als zentraler Ausgleichsfaktor, um regionalen Schwankungen und Defiziten zu begegnen. »Konnektivität« avanciert zur zeitlich wie regional variablen entscheidenden Kenngröße³⁴⁾. Damit wird dem Austausch agrarischer Produkte wie Getreide, Öl oder Wein auf der Basis lokaler Küstenschifffahrt (*cabotage*) eine deutlich gesteigerte Bedeutung im Gesamtgefüge maritimer Konnektivität beigemessen³⁵⁾. Als Spezifik des Mittelmeerraums, bezogen auf die Vormoderne³⁶⁾, pos-

30) Vgl. Andreas HEPP/Friedrich KROTZ/Shawn MOORES/Carsten WINTER, Konnektivität, Netzwerk und Fluss, in: Konnektivität, Netzwerk und Fluss. Konzepte gegenwärtiger Medien-, Kommunikations- und Kulturtheorie, hg. von DENS., Wiesbaden 2006, S. 7–19, hier S. 8 f. unter Verweis auf das Verständnis von Globalisierung als sich verdichtende komplexe Konnektivität, die räumlich-zeitliche Entfernungen neu strukturiert, jedoch sozial ungleiche Verteilungen aufweise. Im selben Band kritisiert Friedrich KROTZ, Konnektivität der Medien: Konzepte, Bedingungen und Konsequenzen, S. 21–41, hier bes. S. 23, den rein formalen Charakter der Konnektivitäts- und Netzwerkbeschreibungen, die gesellschaftlichen Wandel nur ungenügend beschreiben.

31) Peregrine HORDEN/Nicholas PURCELL, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford 2000, S. 123.

32) Ebd., S. 53–88, anhand der Analyse der ökologischen Rahmenbedingungen in vier distinkten Regionen an den Küsten des Mittelmeers.

33) Vgl. BRAUDEL, *Mittelmeer I* (wie Anm. 7), S. 344–350.

34) Peregrine HORDEN/Nicholas PURCELL, *The Mediterranean and »the New Thalassology«*, in: *American Historical Review* 111 (2006), S. 722–740, hier S. 733: »It could thus be claimed that the key variable in assessing the social and economic character of any Mediterranean microecology at a given historical moment is its »connectivity«, a term borrowed, ultimately, from graph theory«.

35) Siehe HORDEN/PURCELL, *The Corrupting Sea* (wie Anm. 31), bes. S. 143–152, 365–377.

tulieren Horden und Purcell die Intensität und Komplexität des funktionalen Zusammenhangs zwischen Subsistenzrisiken, einer auf Speichern angelegten »Produktionslogik«, »extremer« topographischer Fragmentierung und ausgleichender Konnektivität³⁷⁾. In einem solchen Modell erscheint maritime Interaktion als beinahe notwendige Folge natürlicher Rahmenbedingungen, so dass sich der mit dem offenen Begriff »Konnektivität« gewonnene weite Horizont erneut auf *eine* priorisierte Struktur materiellen Austauschs einzuengen droht. Diese hat zudem weniger schriftlichen Niederschlag erzeugt als der profitable Fernhandel zwischen urbanen³⁸⁾ Zentren. Vor allem jedoch sollte nicht übersehen werden, dass die entscheidende Rolle der Nahrungsproduktion im Modell der beiden Mediterranisten³⁹⁾ ihren Blick letztlich vom Meer zurück auf das umgebende Land lenkt. Das Meer ist nur mit Einschränkungen der Gegenstand ihres *opus magnum*⁴⁰⁾. Das höchst subtile Modell eines komplexen mediterranen Subsistenzregimes der *longue durée* ist mithin sicher kein rein *maritimes* Paradigma⁴¹⁾, so dass auch dahingestellt bleiben mag, ob es sich tatsächlich um die Grundlage einer »Neuen Thalassologie«⁴²⁾ handelt: wohl vor allem in dem Sinne, dass dem Meer als Träger von Verbindungen ein dezidiertes Vorrang gegenüber der selbstverständlich im Mittelmeerraum gleichfalls bestehenden terrestrischen Konnektivität eingeräumt wird.

Eine solche Differenzierung nach der Art von Verbindungswegen – zu Land, zur See oder auf Flüssen – charakterisiert bereits eine analytische Ebene im Hinblick auf Konnektivität als Konzept. Im Sinne der von Horden und Purcell gegebenen Definition liegt die elementarste Ebene des Begriffs im Bestehen von Verbindungen zwischen Objekten – in räumlicher Hinsicht also darin, dass bestimmte Orte oder Regionen miteinander in

36) Zur zeitlichen Einschränkung des Geltungsanspruchs des Modells vgl. ebd., S. 3; DIES., *The Mediterranean and »the New Thalassology«* (wie Anm. 34), S. 737.

37) Vgl. Nicholas PURCELL, *The Boundless Sea of Unlikeness? On Defining the Mediterranean*, in: *Mediterranean Historical Review* 18,2 (2003), S. 9–29, hier S. 12 f.: »The logic of risk-buffering, the intensity of fragmentation, and the possibility of connectivity can each be readily paralleled elsewhere. The only way in which the Mediterranean is differentiated from its neighbours is by the sheer intensity and complexity of the ingredients of the paradigm. Unexpectedly, it turns out to be defined by the paroxysm of factors that are not themselves peculiar to this or any other region«.

38) Nicht ohne Berechtigung lösen Horden und Purcell auch die oft scharf gezogene Grenze zwischen städtischen und ruralen Siedlungen auf, die auf unsicherer definitorischer Basis ruhe, vgl. HORDEN/PURCELL, *The Corrupting Sea* (wie Anm. 31), S. 89–108.

39) Vgl. die umfangreiche Berücksichtigung der Agrargeschichte in ebd., S. 175–297, die deutlich gegenüber der differenzierten Detaildarstellung von Strukturen der Mobilität und des Austauschs (ebd., S. 342–400) überwiegt.

40) Konsequenterweise positionieren sich HORDEN/PURCELL, *The Mediterranean and »the New Thalassology«* (wie Anm. 34), S. 731 durchaus kritisch zu Ansätzen der Mittelmeerforschung, die sie als »maritime turn« verstehen und grenzen ihr eigenes *Œuvre* von einer solchen Ausrichtung ab.

41) So auch ABULAFIA, *The Great Sea* (wie Anm. 22), S. XXV.

42) Den Begriff gebraucht rezensierend Edward PETERS, *Quid nobis cum pelago? The New Thalassology and the Economic History of Europe*, in: *Journal of Interdisciplinary History* 34 (2003), S. 49–61.

Verbindung stehen. Dieser Zustand der »connectedness« erschöpft jedoch nicht das begriffliche Potential, denn die Verbindungen lassen sich sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht näher charakterisieren. So kann qualitativ nicht nur nach den Verbindungsmedien gefragt werden, wie etwa in der Unterscheidung terrestrisch – maritim, sondern beispielsweise auch nach der Ebene bzw. Art der Verbindungen: Welches Gewicht kam mithin ökonomischen, politischen oder religiös motivierten maritimen Verbindungen zu, welche Rolle militärisch-agonalen oder kollaborativen Kontakten? Hatte maritime Konnektivität in konkreten räumlich-zeitlichen Einheiten folglich eher konstruktiven oder destruktiven Charakter, war sie von Einseitigkeit oder Gegenseitigkeit der Beziehungen geprägt? In quantitativer Hinsicht kann sowohl global nach der Dichte und Intensität von Verbindungen über einen bestimmten Zeitraum hinweg gefragt werden als auch detailliert nach deren zeitlicher Entwicklung und den darin zu Tage tretenden lang-, mittel- und kurzfristigen Rhythmen.

Auch wenn dabei die konkreten Rahmenbedingungen des natürlichen geographischen Raumes eine sehr wesentliche Rolle für die Ermöglichung und Beschaffenheit der Verbindungen spielen, ergeben sich doch auch abstrakte Formen der Repräsentation von Konnektivität: darunter die Modellierung eines vom konkreten Verlauf der Wege abstrahierenden Netzwerks aus Knotenpunkten und Linien⁴³⁾. Ein solches Bild erlaubt die Anwendung der Methoden der quantitativen Netzwerkanalyse bzw. mathematischen Graphentheorie⁴⁴⁾. Auf diesem Feld ist das Konzept Konnektivität bereits frühzeitig präzisiert worden: Als Ensemble von Punkten sowie Linien zwischen Paaren von Punkten kann ein Graph auch isolierte Punkte ohne Anschluss an Linien enthalten. Er wird nur dann als zusammenhängend bezeichnet, wenn zwischen jedem Paar von Punkten mindestens ein Pfad aus (unter Umständen mehreren) Linien besteht. Ein nicht-zusammenhängender Graph zerfällt daher in unverbundene Komponenten. Konnektivität als

43) Zur Relevanz von raumbezogenen Paradigmata und Netzwerkanalysen in Geschichtswissenschaft und Archäologie siehe Sunhild KLEINGÄRTNER/Gabriel ZEILINGER, Raumbildung durch Netzwerke? Eine Einführung, in: Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und Spätmittelalter aus archäologischer und geschichtswissenschaftlicher Perspektive, hg. von DENS., Bonn 2012, S. 9–18.

44) Grundlegend zur Einführung in die Netzwerkanalyse: Stanley WASSERMAN/Katherine FAUST, *Social Network Analysis. Methods and Applications*, Cambridge 1994; zur Einbeziehung des geographischen Raumes in mathematisch-physikalische Netzwerkmodelle, darunter Modelle von Transportsystemen, vgl. den Forschungsüberblick von Marc BARTHÉLEMY, *Spatial Networks*, in: *Physics Reports* 499 (2011), S. 1–101; zur Anwendung der Methoden auf Netzwerke materiellen Austauschs vgl. Søren Michael SINDBÆK, *The Small World of the Vikings: Networks in Early Medieval Communication and Exchange*, in: *Norwegian Archaeological Review* 40 (2007), S. 59–74; zur Anwendung auf maritime Konnektivität jetzt Johannes PREISER-KAPELLER, *The Maritime Mobility of Individuals and Objects. Networks and Entanglements* (Online-Präsentation), URL: http://www.academia.edu/4773852/The_Maritime_Mobility_of_Individuals_and_Objects_Networks_and_Entanglements (Zugriff am 19.12.2013).

Kenngroße eines Graphen bezeichnet die Anzahl von Punkten bzw. Linien, die notwendig entfernt werden müssen, um einen nicht-zusammenhängenden Graphen zu erzeugen. Je größer diese Anzahl ist, desto robuster ist der Zustand der Verbundenheit zwischen den Punkten: Konnektivität bezeichnet hier also nicht das bloße Bestehen von Verbindungen zwischen Punkten, sondern quantifiziert gleichsam die Stabilität des Zusammenhalts eines Graphen⁴⁵⁾. Als Eigenschaft bezieht sie sich dabei stets auf ein Gesamtgefüge an Verbindungen, nicht auf einzelne Punkte darin, doch lenkt sie zugleich die Aufmerksamkeit des Betrachters besonders auf sogenannte »cutpoints«, also diejenigen Punkte, an denen ein Gesamtnetzwerk in unverbundene Teile zerfallen kann. Die strenge mathematische Konzeptualisierung ist daher auch dann von einem hohen heuristischen Wert, wenn für historische Untersuchungen eher der weite, offene Horizont an Perspektiven, die der Begriff Konnektivität in maritimer Hinsicht eröffnet, von Interesse zu sein verspricht: Sei es auf makroskopischer Ebene als qualitativ wie quantitativ facettenreiche und wandelbare Eigenschaft eines bestimmten Meeresraumes, die sich konkretisiert im System der durch maritime Routen (bzw. abstrakte Netzwerklinien) miteinander verbundenen Häfen (Knotenpunkte), sei es aus lokalisiertem Blickwinkel die Charakterisierung des von einem einzelnen Knotenpunkt ausgehenden Systems maritimer Verbindungen, das sich wiederum aus individuellen Schiffsreisen ergibt.

Diese komplementären Skalen sollen auch den Aufbau der folgenden, notwendig skizzenhaften Betrachtungen zur verbindenden Dimension von Meeren im Mittelalter leiten. Dabei werden sich die evozierten Beispiele zumeist auf den (östlichen) Mittelmeerraum beziehen, auch wenn keine exklusiv mediterrane Perspektive angestrebt wird. Zunächst ist der Blick, ausgehend von den fundamentalen Rahmenbedingungen der Seefahrt im Mittelalter, auf Faktoren der Kontinuität und der konjunkturellen Dynamik in den konnektiven Strukturen von Meeresräumen zu lenken. Dabei sind zugleich die verschiedenen Ebenen maritimer Verbindungen, wie etwa der Transport von Gütern und Personen oder die Wechselwirkungen zwischen ökonomischen und militärischen Dimensionen, zu berücksichtigen. Anschließend wird die Rolle und Bedeutung charakteristischer Orte in maritimen Verbindungssystemen genauer zu betrachten sein, sowohl im Hinblick auf Häfen als natürliche Ausgangs- und Zielpunkte solcher Verbindungen als auch auf spezifische Orte der Passage, bevor in einem letzten Abschnitt Aspekte der Interaktion von Mensch und Meer zur Sprache kommen sollen.

45) Vgl. WASSERMAN/FAUST, *Social Network Analysis* (wie Anm. 44), S. 109, 112–117; William Thomas TUTTE, *Connectivity in Graphs* (Mathematical Expositions 15), Toronto-London 1966, S. 84–113; Béla BOLLOBÁS, *Modern Graph Theory* (Graduate Texts in Mathematics 184), New York 1998, S. 73 f.

II. WIRKFAKTOREN, DYNAMIKEN UND EBENEN MARITIMER KONNEKTIVITÄT

In einer Studie zu den byzantinischen maritimen Verkehrswegen hat Ewald Kislinger drei Faktoren benannt, denen grundlegende Bedeutung für die Ausbildung eines maritimen Wegenetzes zukomme: die von geographischen Konditionen beeinflusste Schiffbarkeit eines Meeresgebietes, die vielfältigen technischen Voraussetzungen der Seefahrt sowie die geopolitisch-militärischen Rahmenbedingungen⁴⁶. Den gleichen Elementen hatte Jacques Heers in einer grundlegenden Analyse vor allem noch vielfältige ökonomische Wirk- und Triebkräfte für die Herausbildung bzw. »Konstruktion« von Verkehrswegen – sowohl zu Wasser als auch zu Land – zur Seite gestellt⁴⁷. Doch als ausgedehnte, vermeintlich gleichförmige und dabei stets bewegte Fläche scheint das Meer, im Gegensatz zum Land mit seinen markanten Flächenprofilen und den Flussläufen, gerade nicht prädestiniert für die Ausbildung von Linien, Straßen oder Routen: es entzieht sich gleichsam der Markierung⁴⁸. Zwar bildet jedes Schiff oder Boot bei seiner Bewegung über die Meeresfläche notwendig eine wie auch immer beschaffene Linie aus, doch vermag es diese nicht dauerhaft der Meeresfläche als vorgegebenen Weg einzuschreiben. Und dennoch hat die Vorstellung von Routen zur See ihre volle Berechtigung, da sich diese infolge der natürlichen Gegebenheiten des Meeresraumes gleichsam selbsttätig ausbildeten, indem die technischen Voraussetzungen der Schiffe und die navigatorischen Kenntnisse und Instrumente die freie Wahl von Wegen über die Meere erheblich einschränkten. An erster Stelle steht hier die in der Forschung vielfach betonte Relevanz von Strömungen und Winden, aber auch von gefährlichen Untiefen⁴⁹ und markant sichtbaren Orientierungspunkten an den Küsten⁵⁰. Diese weitgehend konstant bestehenden Bedingungen standen

46) Siehe Ewald KISLINGER, Verkehrsrouten zur See im byzantinischen Raum, in: *Handels Güter und Verkehrswege. Aspekte der Warenversorgung im östlichen Mittelmeerraum (4. bis 15. Jahrhundert)*, hg. von DEMS./Johannes KODER/Andreas KÜLZER (Österreichische Akademie der Wissenschaften, phil.-hist. Klasse, Denkschriften 388), Wien 2010, S. 149–174, hier S. 150. In diesen Faktoren spiegeln sich die drei Titelemente der fundamentalen Studie von John PRYOR, *Geography, Technology, and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571*, Cambridge 1988.

47) Jacques HEERS, *Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau? Position générale des problèmes*, in: *Les grandes voies maritimes dans le monde XV^e–XIX^e siècles. Rapports présentés au XII^e Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d'histoire Maritime à l'occasion de son VII^e Colloque*, Paris 1965, S. 13–63.

48) Vgl. MACK, *The Sea* (wie Anm. 5), S. 16 f.: »The sea is not somewhere with ›history‹, at least not recorded history. There are no footprints left upon it, it consumes and secretes those who come to grief on its surface and the vessels in which they have sailed.« Mack verweist jedoch darauf, dass sich in solchen Bildern vor allem ein vorherrschender westlicher Blick auf das Meer spiegele.

49) Vgl. etwa PRYOR, *Geography, Technology, and War* (wie Anm. 46), S. 12–24; Pascal ARNAUD, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris 2005, S. 14–29.

50) Ebd., S. 29–33; HORDEN/PURCELL, *The Corrupting Sea* (wie Anm. 31), S. 123–132; zu Leuchttürmen vgl. nunmehr Baldassarre GIARDINA, *Navigare necesse est. Lighthouses from Antiquity to the Middle Ages. History, Architecture, Iconography and Archaeological Remains*, Oxford 2010.

mit der gleichfalls über lange Zeiträume von Persistenz geprägten technischen Entwicklung des Schiffbaus und der Navigation⁵¹⁾ in einem besonders engen Zusammenhang. Nicht geringer ist aber auch die Relevanz menschlicher Grundbedürfnisse einzustufen, wenn etwa die zahlreichen Ruderer an Bord der Galeeren⁵²⁾ regelmäßig mit Wasser und Nahrung versorgt werden mussten, die nur in begrenzten Mengen an Bord der oft kleinräumigen Schiffe genommen werden konnten, so dass Unterbrechungen der Fahrt in Zwischenhäfen teils in kurzen Zeitabständen erforderlich waren⁵³⁾. Darin liegt sicher ein Hauptgrund für die starke Dominanz der Küstenschifffahrt, namentlich im nahezu konstant von Galeeren geprägten⁵⁴⁾ Mittelmeerraum. Zudem schränkten die je eigenen jahreszeitlichen Rhythmen unterliegenden Windverhältnisse entlang der Routen den Schiffsverkehr oft auf spezifische Zeitfenster ein. So musste sich die Schifffahrt im Indischen Ozean vor allem nach dem relativ gut vorhersehbaren System der Monsunwinde richten⁵⁵⁾, aber auch im Mittelmeerraum bildeten sich für bestimmte Routen teils enge Zeitfenster⁵⁶⁾. Mehr noch infolge dieser Faktoren als durch das nicht permanent streng eingehaltene winterliche *mare clausum*⁵⁷⁾ war maritime Konnektivität über größere Distanzen somit notwendig saisonale Konnektivität mit mehr oder minder fest vorgegebenen Rhythmen. Andererseits wies sie jedoch angesichts der Konstanz natürlicher Rahmen-

51) Zur Entwicklung der Schiffe im Mittelmeerraum und den nördlichen Meeren siehe UNGER, *The Ship in the Medieval Economy* (wie Anm. 28), passim; PRYOR, *Geography, Technology, and War* (wie Anm. 46), S. 25–86.

52) Für eine Bireme waren in der Regel 120 Mann Ruderer erforderlich, für die seit dem späten 13. Jahrhundert dominierenden Triremen 180 Mann, vgl. Frederic C. LANE, *Venetian Seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages*, in: *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, hg. von Agostino PERTUSI, Bd. 1, Firenze 1973, S. 403–429, hier S. 414. Ähnliche Größenordnungen ergeben sich beispielsweise für byzantinische Dromonen oder die Galeeren Karls I. von Anjou, siehe John PRYOR, *From Dromōn to Galea: Mediterranean Bireme Galleys AD 500–1300*, in: *The Age of the Galley* (wie Anm. 29), S. 101–116, hier S. 106, 111.

53) Instruktive Beispiele für Itinerare mit Unterbrechungen gibt Giovanna PETTI BALBI, *Distanze e programmi di viaggio sul mare*, in: *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del basso Medioevo*. Atti del XXXII Convegno storico internazionale Todi, 8–11 ottobre 1995, Spoleto 1996, S. 271–295, hier S. 279–282.

54) Zumindest im Hinblick auf die Kriegsflotten, aber auch in Gestalt der Handelsgaleeren, die neben den aufkommenden Rundschiiffen im Mittelmeerraum weiterhin existierten, vgl. TANGHERONI, *Commercio e navigazione* (wie Anm. 28), S. 196–199; zu den Galeerentypen des Hoch- und Spätmittelalters siehe u. a. John PRYOR, *From Dromōn to Galea* (wie Anm. 52), S. 101–116; Lionel CASSON, *Merchant Galleys*, in: *The Age of Galley* (wie Anm. 29), S. 117–126, hier S. 123–126; Doris STÖCKLY, *Le système de l'incanto des galées du marché à Venise (fin XIII^e–milieu XV^e siècle)* (*The Medieval Mediterranean* 5), Leiden-New York-Köln 1995, S. 188–204.

55) Siehe CHAUDHURI, *Trade and Civilisation* (wie Anm. 13), S. 22–24, 126–131.

56) Vgl. ARNAUD, *Les routes de la navigation antique* (wie Anm. 49), S. 26–28.

57) HEERS, *Rivalité ou collaboration* (wie Anm. 47), S. 19; PRYOR, *Geography, Technology, and War* (wie Anm. 46), S. 87–89.

bedingungen und relativ langsamer technischer Evolution⁵⁸⁾ auch ein beträchtliches Potential auf, eine Struktur der *longue durée* auszubilden: Die Routen der mittelalterlichen Schifffahrt waren, auf kleinräumiger Ebene ebenso wie für den großen Fernverkehr, vor allem Erben der antiken Routen⁵⁹⁾. Zeitliche Dynamik in den konnektiven Strukturen – sowohl im Hinblick auf die Dichte des maritimen Verkehrs als auch die Ausbildung neuer räumlicher Muster seiner Verteilung – wurde somit vor allem durch ökonomische und politische Faktoren beeinflusst.

Henri Pirennes klassische These vom Zusammenbruch der maritimen Interaktion im Mittelmeerraum infolge der arabischen Expansion, die mithin das Ende der spätantiken Einheit dieses Raumes bewirkt habe⁶⁰⁾, beruht auf derartigen Beobachtungen. Obgleich dieses Postulat nur ein Element in Pirennes komplexer Argumentation bildet⁶¹⁾, hat sich die Rezeption doch von Beginn an darauf konzentriert. Heute kann die Annahme einer direkt durch die arabischen Eroberungen bewirkten ökonomischen Abschließung mediterraner Teilräume als weithin obsolet gelten⁶²⁾, doch die Beobachtung eines drastischen

58) Den wichtigsten Einschnitt markiert die sogenannte Nautische Revolution um 1300, vgl. dazu kompakt TANGHERONI, *Commercio e navigazione* (wie Anm. 28), S. 187–196.

59) Zur Charakterisierung der antiken Hauptrouten im Mittelmeerraum vgl. detailliert ARNAUD, *Les routes de la navigation antique* (wie Anm. 49), S. 56 f. (Karte) und S. 149–230; für die mittelalterlichen Hauptrouten siehe PRYOR, *Geography, Technology, and War* (wie Anm. 46), S. 87–101; für den byzantinischen Bereich mit seiner westägäischen (später von den Venezianern hauptsächlich genutzten) und ostägäischen (später genuesischen) Route vgl. KISLINGER, *Verkehrsrouten zur See* (wie Anm. 46), bes. S. 151–154, 173 f.

60) Siehe Henri PIRENNE, *Mahomet et Charlemagne*, hg. von Fernand VERCAUTEREN, Paris 1937; hier benutzt die kommentierte Ausgabe in der »Collection Hier«, Paris 1970, bes. S. 107–128; in nuce bereits in Henri PIRENNE, *Mahomet et Charlemagne*, in: *Revue belge de philologie et d'histoire* 1 (1922), S. 77–86.

61) So argumentiert Pirenne zunächst wesentlich ausführlicher für die fortwährende Einheit des mediterranen Raumes über die »Völkerwanderung« hinweg (Buch I), während sein Trennungsaxiom andererseits nur in Verbindung mit der Annahme einer wirkmächtigen Verschiebung des politisch-ökonomischen Zentrums im Frankenreich nach Norden (vgl. PIRENNE, *Mahomet et Charlemagne* [1970] (wie Anm. 60), S. 136–138) seine Erklärungskraft entfaltet. Letzteres Postulat ist in der älteren Pirenne-Debatte kaum je in Frage gestellt worden, siehe jedoch treffend: Raymond VAN DAM, *The Pirenne Thesis and Fifth-Century Gaul*, in: *Fifth-Century Gaul: A Crisis of Identity?*, hg. von John DRINKWATER/Hugh ELTON, Cambridge 1992, S. 321–333.

62) Dagegen hat bereits Daniel C. DENNETT, *Pirenne and Muhammad*, in: *Speculum* 23 (1948), S. 165–190, hier S. 168–173, argumentiert, dass es weder eine gezielte islamische Politik ökonomischer Blockade gegen Christen gegeben habe noch die frühen Seeunternehmungen der Muslime im 7. und frühen 8. Jahrhundert eine Abriegelung zwischen dem westlichen und östlichen Mittelmeerraum hätten bewirken können. Andrew S. EHRENKREUTZ, *Another Orientalist's Remarks concerning the Pirenne Thesis*, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 15 (1972), S. 94–104, betont zudem, dass die Handelsökonomie des islamischen Imperiums durch die Schaffung eines großräumigen integrierten Wirtschaftsraumes im Nahen Osten nicht mehr primär mediterran zu verstehen sei.

Rückgangs in den materiellen Austauschbeziehungen über das Mittelmeer hinweg⁶³) hat sich sowohl im historisch-archäologischen Befund für den wichtigen Hafentort Marseille⁶⁴) als auch die Küstenstädte des Nahen Ostens⁶⁵) durchaus bestätigt. Eine alternative Erklärung dafür hatte bereits 1951 Archibald Lewis in der Annahme gesucht, dass die nach einer Seeschlacht im Jahre 747 vor Zypern⁶⁶) wiederum weitgehend unangefochtene byzantinische Seeherrschaft im östlichen Mittelmeerraum den syrischen Händlern den Weg nach Westen systematisch habe abschneiden können⁶⁷). Das Aufkommen arabischer Angriffe gegen Korsika und Sardinien sowie bald auch gegen die italienischen Küsten des Karolinger-Reichs⁶⁸) habe schließlich die Überwindung dieser Thalassokratie im Zuge der arabischen Eroberung Siziliens und Kretas⁶⁹) vorbereitet. Während der späte zeitliche

63) Gegen das Postulat eines generell signifikanten Rückgangs des Handels aufgrund von Beobachtungen zu verschwindenden Monopol- und Luxusgütern (Papyrus, Gewürze) und zum Ende der Goldprägungen im Frankenreich hatte sich die früheste Kritik an der These gerichtet, vgl. Étienne SABBE, *L'importation des tissus orientaux en Europe occidentale au Haut Moyen Age (IX^e et X^e siècles)*, in: *Revue belge de philologie et d'histoire* 14 (1935), S. 811–848; Robert S. LOPEZ, *Mohammed and Charlemagne: A Revision*, in: *Speculum* 18 (1943), S. 14–38; Maurice LOMBARD, *Mahomet et Charlemagne. Le problème économique*, in: *Annales ESC* 3 (1948), S. 188–199.

64) Siehe Simon T. LOSEBY, *Marseille and the Pirene Thesis I: Gregory of Tours, the Merovingian Kings and »un grand port«*, in: *The Sixth Century. Production, Distribution and Demand*, hg. von Richard HODGES/William BOWDEN (*The Transformation of the Roman World* 3), Leiden 1998, S. 203–229; Simon T. LOSEBY, *Marseille and the Pirene Thesis II: »ville morte«*, in: *The Long Eighth Century*, hg. von Inge Lyse HANSEN/Chris WICKHAM, Leiden-Boston-Köln 2000, S. 167–193.

65) Auf Indizien für eine wachsende Unsicherheit der Seewege durch Piraterie und den Niedergang maritimer Handelsstädte im 8. und 9. Jahrhundert hat vor allem Elyahu ASHTOR, *Quelques observations d'un orientaliste sur la thèse de Pirenne*, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 13 (1970), S. 166–194, hier bes. S. 168–172, hingewiesen.

66) Siehe LEWIS, *Naval Power* (wie Anm. 28), S. 69; vgl. auch die Einschätzung von Ekkehard EICKHOFF, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650–1040)*, Berlin 1966, S. 46–48. Keine gesteigerte Bedeutung hat hingegen AHRWEILER, *Byzance et la mer* (wie Anm. 29), S. 36 f. dieser Seeschlacht beigemessen. Nur ein Glied in einer Kette von Faktoren bildet sie auch für John H. PRYOR/Elizabeth M. JEFFREYS, *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ. The Byzantine Navy ca 500–1204 (The Medieval Mediterranean 62)*, Leiden-Boston 2006, S. 33, die jedoch urteilen: »For the next half century the Empire would have virtually the only naval forces in the Mediterranean. However, during the preceding half century the struggle had turned the entire Mediterranean into something of a noman's land«.

67) LEWIS, *Naval Power* (wie Anm. 28), S. 69 f. und besonders 94–97: Lewis setzt den Beginn der Blockadepolitik bereits nach der Abwehr der arabischen Belagerung Konstantinopels 718 an und sieht in ihr ein wesentliches Instrument auf dem Wege der Byzantiner zur Rückgewinnung ihrer Seeherrschaft.

68) Vgl. Pierre GUICHARD, *Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (798–813)*, in: *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée* 35 (1983), S. 55–76.

69) Dazu Alexander A. VASILIEV, *Byzance et les Arabes I: La dynastie d'Amorium (820–867)*, hg. von Henri GRÉGOIRE/Marius CANARD, Nachdruck Brüssel 1959, S. 49–88; EICKHOFF, *Seekrieg und Seepolitik* (wie Anm. 66), S. 65–77; Vassilios CHRISTIDES, *The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824). A Turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam*, Athen 1984; DERS., *The Raids of the Moslems of*

Ansatz arabischer Seeherrschaft in Teilen des Mittelmeers auf das zweite Viertel des 9. Jahrhunderts durchaus tragfähig erscheint, ist Lewis' Postulat einer aktiven byzantinischen Blockadepolitik doch wenig plausibel, zumal sich der Tiefpunkt mediterraner maritimer Kommunikation, insbesondere des Handels, bereits vor der Mitte des 8. Jahrhunderts abzeichnet und in dessen letztem Viertel eine markante Erholung zu beobachten ist⁷⁰). In methodischer Hinsicht wichtig ist jedoch die Berücksichtigung analytisch getrennter, in der Gesamtbetrachtung aber rekombinierter Ebenen maritimer Konnektivität in Lewis' Konzept: einerseits der primär auf ökonomischen Gefällen beruhenden kommerziellen Verbindungen, andererseits der politisch-militärischen Durchdringung des Seeraumes durch verschiedene Akteure. Beide Ebenen zeigen eigenständige Rhythmen, die kontrastiv, aber auch konform verlaufen können⁷¹), beide weisen intrinsische Triebkräfte auf und bildeten differenzierte räumliche Muster aus, einerseits im System der großen kommerziellen Häfen, andererseits im strategischen Gefüge der wichtigen militärischen Flottenstützpunkte⁷²). Für das konnektive Gesamtbild eines Meeresraumes müssen daher ihre Verzahnungen berücksichtigt werden. Zudem hat Michael McCormick sein Panorama frühmittelalterlichen Austauschs im Mittelmeerraum nur durch die konsequente Berücksichtigung weiterer Indizien für weiträumige Kommunikation – von diplomatischen Gesandtschaften über Reisenachrichten und Reliquientransfer bis hin zur Verteilung von Münzfunden – entwerfen können⁷³). Obwohl mithin der materielle Gütertausch zweifellos stets besonders eng mit der Geschichte der Schifffahrt verzahnt gewesen ist und sicher deren Hauptantriebskraft bildete, kann maritime Konnektivität nicht auf eine politisch konditionierte Handelsgeschichte reduziert werden.

So stellten die staatlich organisierten *annona*-Flotten aus Ägypten zur Getreideversorgung Konstantinopels in der Spätantike ein strukturell tragendes Element des medi-

Crete in the Aegean Sea: Piracy and Conquest, in: *Byzantion* 51 (1981), S. 76–110; für Sizilien ausführlich Mohamed TALBI, *L'Émirat aghlabide 184–296 (800–909). Histoire politique*, Paris 1966, S. 403–443; zuletzt Alex METCALFE, *The Muslims of Medieval Italy*, Edinburgh 2009, S. 7–15.

70) Vgl. Michael McCORMICK, *Origins of the European Economy*, Cambridge u. a. 2001, S. 433–443; ein Rückgang der Belege zeichnet sich demnach auch für das zweite Viertel des 9. Jahrhunderts ab, also im unmittelbaren Gefolge der arabischen Eroberung Siziliens und Kretas. Zur Situation des byzantinischen Handels im 8. Jh. vgl. auch Leslie BRUBAKER/John HALDON, *Byzantium in the Iconoclast Era c. 680–850. A History*, Cambridge 2011, S. 512–529.

71) Vgl. die generelle Beobachtung von McCORMICK, *Origins* (wie Anm. 70), S. 438: »Peaceable and military communications rise together«; ein umgekehrt proportionales Verhältnis sei hingegen die Ausnahme.

72) Dabei bildete in mittelbyzantinischer Zeit das Netz der militärischen Stützpunkte den Rahmen, in den sich die kommerziellen Aktivitäten einschrieben, wie Hélène AHRWEILER, *Les ports byzantins (VII^e–IX^e siècles)*, in: *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo (Settimane di Studio 25)*, Spoleto 1978, Bd. 1, S. 259–283, hier S. 263, 267, betont hat: »les bases navales nous livrent les noms des ports actifs et animés par le commerce international«, denn Flottenkriegsführung und Handel seien auch personell eng verzahnt gewesen.

73) Vgl. McCORMICK, *Origins* (wie Anm. 70), S. 15–19 (Methode) sowie S. 123–387 (empirische Befunde).

terranen Schiffsverkehrs dar⁷⁴), das auch auf politischen und kirchlichen Ebenen zu engen Verbindungen zwischen den Metropolen Konstantinopel und Alexandria bis ins frühe 7. Jahrhundert beitrug⁷⁵). Nicht zuletzt verfügte das wohlhabende Patriarchat von Alexandria um 600 über eine eigenständige kommerzielle Flotte⁷⁶). Mit der zunächst persischen, dann arabischen Eroberung Ägyptens kam die Achse zwischen Konstantinopel und Alexandria weitgehend zum Erliegen: Die Basis der hauptstädtischen Getreideversorgung verlagerte sich primär in den thrakischen Raum⁷⁷), während sich für Ägypten der Austausch über das Rote Meer hinweg vertiefte, dienten die agrarischen Überschüsse des Nillandes nun doch der Versorgung Mekkas und Medinas⁷⁸). Das Ende der römisch-by-

74) Zur Rolle des römischen Staates als quasikommerzieller Akteur in der Spätantike vgl. Jean DURLIAT, *Les conditions du commerce au VI^e siècle*, in: *The Sixth Century* (wie Anm. 64), S. 89–117, hier S. 100–107. Zu den spätantiken *annona*-Flotten siehe Geoffrey RICKMAN, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford 1996, S. 198–209; Peter HERZ, *Organisation und Finanzierung der spätantiken annona*, in: *Nourrir la plèbe*, hg. von Adalberto GIOVANNINI, Basel 1991, S. 161–188. Das Gewicht der Tausch- und Geschenkökonomie neben kommerziellen Formen des Warenaustauschs hat Philip GRIERSON, *Commerce in the Dark Ages: A Critique of the Evidence*, in: *Transactions of the Royal Historical Society* 5. Ser. 9 (1959), S. 123–140, herausgestellt.

75) Spürbar sind diese Zusammenhänge nicht zuletzt in den Konflikten der beiden konkurrierenden Patriarchate in der Spätantike: so konnte der Alexandriner Oberhirte Theophilus in seinem Vorgehen gegen Ioannes Chrysostomos auf begeisterte Unterstützung unter den in Konstantinopel anwesenden ägyptischen Seeleuten vertrauen, vgl. Sozomenos, *Historia Ecclesiastica* 8, 17.1, hg. von Günther Christian HANSEN, Bd. 4 (*Fontes Christiani* 73/4), Turnhout 2004, S. 1008; J. H. G. W. LIEBESCHUETZ, *The Fall of John Chrysostom*, in: *Nottingham Medieval Studies* 29 (1985), S. 1–31, hier S. 12; ebenso fand Timotheos Ailuros während seines Aufenthalts in der Hauptstadt unter Basiliskos besondere Unterstützung in diesem Milieu, siehe Ps.-Zacharias V 1: *Historia ecclesiastica Zachariae rhetori vulgo adscripta*, übers. von E. W. BROOKS, Bd. 1 (*Corpus scriptorum Christianorum orientalium* 87 – *Scriptores Syri* 41), Louvain 1924 (Nachdruck 1953), S. 145: *pompa magna receptus est, a nautis alexandrinis, et a populo qui Constantinopoli adfuit*; vgl. auch Theodoros Anagnostes, *Kirchengeschichte*, hg. von Günther Christian HANSEN, Berlin 1971, S. 113, § 404. Umgekehrt ließ die Bedeutung der ägyptischen *Annona* für die Hauptstadt die Kaiser sensibel auf die häufigen gewaltsamen Unruhen in Alexandria (vgl. Christopher HAAS, *Alexandria in Late Antiquity. Topography and Social Conflict*, Baltimore-London 1997, S. 11–13) reagieren, wobei die enge maritime Anbindung ihre Eingriffsmöglichkeiten vergrößert haben dürfte.

76) Siehe HAAS, *Alexandria in Late Antiquity* (wie Anm. 75), S. 249; DURLIAT, *Les conditions du commerce* (wie Anm. 74), S. 111.

77) Siehe John L. TEALL, *The Grain Supply of the Byzantine Empire, 330–1025*, in: *Dumbarton Oaks Papers* 13 (1959), 87–139, hier S. 97 f., 117–126; Paul MAGDALINO, *The Grain Supply of Constantinople, Ninth–Twelfth Centuries*, in: *Constantinople and its Hinterland*, hg. von Cyril MANGO/Gilbert DAGRON, Aldershot 1995, S. 35–47, hier S. 36 f.; Jean DURLIAT, *L’approvisionnement de Constantinople*, in: ebd., S. 19–33, hier bes. S. 25–27; siehe auch Johannes KODER, *Maritime Trade and the Food Supply for Constantinople in the Middle Ages*, in: *Travel in the Byzantine World*, hg. von Ruth MACRIDES, Aldershot 2002, S. 109–124, hier S. 116 f.

78) Vgl. Philip MAYERSON, *The Port of Clysmā (Suez) in Transition from Roman to Arab Rule*, in: *Journal of Near Eastern Studies* 55 (1996), S. 119–126, hier S. 125 f.

zantinischen Teilhabe am Indienhandel⁷⁹⁾ dürfte sich mithin kaum negativ auf die maritime Konnektivität im Indischen Ozean bis hin nach China ausgewirkt haben, wo nun arabische und jüdische Kaufleute eine prägende Rolle spielten⁸⁰⁾. Im Gegensatz zum Mittelmeer waren die östlichen Meere insgesamt weniger von den Rhythmen maritimer militärischer Konfrontation gezeichnet.

Nicht immer lassen sich zudem verschiedene Ebenen maritimer Aktivitäten so klar abgrenzen wie in mittelbyzantinischer Zeit, als die Seestreitkräfte des Imperiums mit ihren Dromonen über spezialisierte, hervorragend ausgerüstete Schiffe verfügten⁸¹⁾, sich in die hauptstadtnahe Kernflotte und die regionalen Verbänden der ägäischen Seethemen aufgliederten⁸²⁾ und sehr deutlich vom Handelsverkehr auf kleineren privaten Schiffen unter unabhängigen Kapitänen (*naukleroi*) zu unterscheiden sind⁸³⁾. Gleichwohl konfigurierten die Stützpunkte der Flotte nicht unwesentlich das Netz der Häfen, auf die sich der überregionale Handel konzentrierte⁸⁴⁾. Eigenständige militärische Flottenverbände an festen Stützpunkten bildeten auch diejenigen islamischen Dynastien aus, die eine aktive maritime Politik verfolgten, etwa die syrischen Umayyaden⁸⁵⁾, die Fatimiden⁸⁶⁾ oder die

79) Zu diesen florierenden Handelsverbindungen in vorislamischer Zeit siehe HOURANI, Arab Seafaring (wie Anm. 19), S. 17–46; Josef WIESEHÖFER, Mare Erythraeum, Sinus Persicus und Fines Indiae. Der Indische Ozean in hellenistischer und römischer Zeit, in: Der Indische Ozean in historischer Perspektive (wie Anm. 23), S. 9–36, hier S. 22–36; Dietmar ROTHERMUND, Der Blick vom Westen auf den Indischen Ozean vom »Periplus« bis zur »Suma Oriental«, in: Der Indische Ozean. Das afro-asiatische Mittelmeer (wie Anm. 3), S. 9–35, hier S. 11–17; Nina V. PIGULEWSKAJA, Byzanz auf den Wegen nach Indien. Aus der Geschichte des byzantinischen Handels mit dem Orient vom 4. bis 6. Jahrhundert, Berlin-Amsterdam 1969, S. 70–87 und 134–149; Eivind Heldaas SELAND, Trade and Christianity in the Indian Ocean during Late Antiquity, in: Journal of Late Antiquity 5 (2012), S. 72–86.

80) Siehe HOURANI, Arab Seafaring (wie Anm. 19), S. 61–79; SCHOTTENHAMMER, The Maritime Trade of Quanzhou (wie Anm. 23), S. 92 f.; zur Rolle der jüdischen Kaufleute im hochmittelalterlichen Indienhandel siehe Shlomo Dov GOITEIN, From the Mediterranean to India. Documents on the Trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries, in: Speculum 29 (1954), S. 181–197.

81) Zu den Dromonen jetzt PRYOR/JEFFREYS, The Age of the ΔΡΟΜΩΝ (wie Anm. 66), S. 123–421.

82) Siehe AHRWEILER, Byzance et la mer (wie Anm. 29), bes. S. 19–35, 45–92, 97–111; Louis BRÉHIER, La marine de Byzance du VIII^e au XI^e siècle, in: Byzantion 19 (1949), S. 1–16, hier S. 3–9.

83) Zu den Handelsschiffen, für die sich in den Quellen stark variierende Bezeichnungen finden, vgl. John DIMITROUKAS, The Merchant, Transporting and Fishing Ships in Byzantium, in: Cultural Relations between Byzantium and the Arabs, hg. von Yacoub Yousef AL-HUJJ1/Vassilios CHRISTIDES, Athen 2007, S. 55–61.

84) Vgl. oben Anm. 72.

85) Zu den Stützpunkten und Arsenalen der Umayyaden in Syrien, Ägypten und Nordafrika sowie den jährlichen Zügen (*cursus*) und ihrer Organisation siehe Aly Mohamed FAHMY, Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century A.D., Cairo 1966, S. 23–41, 51–54, 64–71, 87–114; vgl. auch LEWIS, Naval Power (wie Anm. 28), S. 59–69. Eine konzise Übersicht über die von Nordafrika aus geführten maritimen Operationen in dieser Epoche bietet TALBI, L'Émirat aghlabide (wie Anm. 69), S. 385–388. Zur maritimen Politik der Umayyaden von Córdoba/al-Andalus, die vor allem der

Almohaden⁸⁷⁾. Und das breite Spektrum maritimer Gewalt umfasst nicht zuletzt verschiedene Formen des Seeraubs, dessen Schauplätze sich besonders auf bestimmte Insel- und Küstenräume konzentrierten, während die zum Einsatz kommenden Schiffe im Grunde nicht von anderen Schiffstypen zu unterscheiden sind⁸⁸⁾. Die großen Konfrontationen unter den konkurrierenden italienischen Seestädten, etwa im Verlauf der vier genuesisch-venezianischen Kriege zwischen 1257 und 1381⁸⁹⁾, beschränkten sich nicht auf offene Seegefechte militärischer Flotten, sondern umfassten auch die bewusste Schädigung des feindlichen Handels durch Korsarenangriffe, wie sie etwa der Venezianer Carlo Zeno während des Chioggia-Krieges erfolgreich gegen genuesische Handelsschiffe führte⁹⁰⁾. Die enge Verflechtung ökonomischer und militärischer Rollen zeigt sich zuvor bereits am maritimen Aufstieg der Handelsstädte Genua und Pisa, der mit Zügen zur See gegen die Muslime im westlichen Mittelmeerraum⁹¹⁾ eng verbunden ist, und an der Einbindung der Venezianer in den militärischen Schutz des byzantinischen Reiches in Adria

Sicherung der iberischen Küsten diene, vgl. Christophe PICARD, *Bahriyyūn, émirs et califes: l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale (VIII^e-X^e siècle)*, in: *Medieval Encounters* 13 (2007), S. 413–451, hier S. 428–430; Jorge LIROLA DELGADO, *El poder naval de al-Andalus en la época del Califato omeya*, Granada 1993 (mir nicht zugänglich).

86) Siehe Yaacov LEV, *The Fatimid Navy, Byzantium, and the Mediterranean Sea, 909–1036 C.E./297–427 A.H.*, in: *Byzantion* 54 (1984), S. 220–252; David BRAMOULLÉ, *Activités navales et infrastructures maritimes: Les éléments du pouvoir fatimide en Méditerranée orientale (969–1171)*, in: *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Age*, hg. von Ghislaine FABRE/Daniel LE BLÉVEC/Denis MENJOT, Paris 2009, S. 257–273; David BRAMOULLÉ, *Recruiting Crews in the Fatimid Navy (909–1171)*, in: *Medieval Encounters* 13 (2007), S. 4–31.

87) Die große Wertschätzung der frühen Almohaden für ihre Flotte und die Ausbildung der Seekrieger sowie den häufig kombinierten Einsatz von Land- und Seestreitkräften durch diese Dynastie hat Christophe PICARD, *La politique navale des premiers califes almohades: Un système de gouvernement et de souveraineté*, in: *Los Almohades. Problemas y perspectivas*, hg. von Patrice CRESSIER, Bd. 2, Madrid 2005, S. 567–584, gezeigt.

88) Vgl. jetzt Ruthy GERTWAGEN, *Is there a Typology of Pirate Crews and Ships across the Byzantine and Medieval Mediterranean? (11th to 15th Century)*, in: *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, hg. von Nikolas JASPERS/Sebastian KOLDITZ (Mittelmeerstudien 3), München-Paderborn 2013, S. 67–82.

89) Frederic C. LANE, *Seerepublik Venedig*, München 1980, S. 125–132, 137–140, 265–273, 287–300; John E. DOTSON, *Venice, Genoa and Control of the Seas in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, in: *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, hg. von John B. HATTENDORF/Richard W. UNGER, Woodbridge 2003, S. 119–135.

90) Siehe LANE, *Seerepublik Venedig* (wie Anm. 89), S. 295 f. Im Gegensatz dazu hatten sich die Genuesen im ersten Krieg mit Venedig 1264 erfolgreich der Korsarentaktik bedient, vgl. John E. DOTSON, *Fleet Operations in the First Genoese-Venetian War, 1264–1266*, in: *Viator* 30 (1999), S. 165–180, hier S. 168–176.

91) Vgl. LEWIS, *Naval Power* (wie Anm. 28), S. 197–199, 232–235; Marco TANGHERONI, *Economia e navigazione nel Mediterraneo occidentale tra XI e XII secolo*, in: *Medioevo. Saggi e rassegne* 16 (1991), S. 9–24, hier S. 16–19

und Ionischem Meer im Gegenzug für Handelsprivilegien in Konstantinopel⁹²⁾. Der in maritimen Raubzügen in der Ägäis bewährte Genuese Guglielmo Grasso stieg wiederum zum Befehlshaber (*ammiraglio*) der Flotte des staufischen Königreichs Sizilien am Ende des 12. Jahrhunderts auf⁹³⁾. Die spezifische ökonomische Orientierung der italienischen Seerepubliken bildete somit eine wichtige Voraussetzung für die Ausbildung militärischer maritimer Kompetenz, als deren Anbieter die Seerepubliken um so deutlicher hervortreten konnten, als etwa Aragon-Katalonien oder die französische Krone im 12. Jahrhundert noch nicht über eigene dauerhafte Flotten für maritime Unternehmungen verfügten⁹⁴⁾. Dieses Gefälle schlug sich auch darin nieder, dass Genua zum wichtigsten »Lieferanten« der Transportflotten für die Kreuzzüge des 13. Jahrhunderts (und darüber hinaus) wurde⁹⁵⁾.

Damit ist der Personenverkehr als eine konnektive Ebene angesprochen. Die besonders großräumig konstruierten genuesischen Kreuzzugsschiffe für den Transport von Kriegerern und Pferden waren darauf spezialisiert⁹⁶⁾. Die Autoritäten Venedigs, das im Spätmittelalter weitgehend monopolistisch den Pilgertransport ins Heilige Land organisierte, verfügten wiederholt Verbote des Warentransports auf Pilgerschiffen, jedoch mit begrenztem Erfolg⁹⁷⁾. Zudem bedienten sich weniger betuchte Wallfahrer wohl auch gern finanziell günstigerer Handelsschiffe, um an ihr Ziel zu gelangen⁹⁸⁾. Muslimische Pilger

92) Vgl. Ralph-Johannes LILIE, Handel und Politik zwischen dem Byzantinischen Reich und den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeli (1081–1204), Amsterdam 1984, S. 8–16, 330–334. Siehe auch Thomas F. MADDEN, The Chrysobull of Alexius I Comnenus to the Venetians: the Date and the Debate, in: *Journal of Medieval History* 28 (2002), S. 23–42.

93) Vgl. Enrico BASSO, Pirateria, politica, ceti dirigenti. Alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo, in: *Seeraub im Mittelmeerraum* (wie Anm. 88), S. 209–250, hier S. 211–216.

94) Vgl. Maria Teresa FERRER I MALLOL, Navegació, ports i comerç a la mediterrània de la Baixa Edat Mitjana, in: *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*. Actas de las V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática, hg. von José PÉREZ BALLESTER/Guillermo PASCUAL, Valencia 2007, S. 113–166, hier S. 114 f.; Michel MOLLAT DU JOURDIN, Philippe Auguste et la Mer, in: *La France de Philippe Auguste – Le temps des mutations*. Actes du colloque international organisé par le C.N.R.S., Paris 1982, S. 605–623.

95) Jacques HEERS, Les nations maritimes et le transport des hommes (guerriers, pèlerins, marchands, esclaves) en Méditerranée de l'an mil à l'an 1500 environ, in: *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII–XVIII*. Atti della Quarta Settimana di Studio, hg. von Anna VANNINI MARX, Firenze 1986, S. 33–60, hier S. 34–42.

96) Vgl. ebd., S. 39–41; John H. PRYOR, Transportation of Horses by Sea during the Era of the Crusades: Eighth Century to 1285 A.D., in: *DERS., Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean*, London 1987, Nr. V, S. 9–27, 103–125.

97) Siehe Ugo TUCCI, I servizi marittimi veneziani per il pellegrinaggio in Terra Santa nel Medioevo, in: *Studi Veneziani* n.s. 9 (1985), S. 43–66, hier S. 45 f.

98) Vgl. Marie-Luise FAVREAU-LILIE, The German Empire and Palestine: German Pilgrimages to Jerusalem between the 12th and 16th Century, in: *Journal of Medieval History* 21 (1995), S. 321–341, hier S. 327 f.; PETTI BALBI, Distanze e programmi di viaggio (wie Anm. 53), S. 285.

aus dem Maghreb nutzten im 15. Jahrhundert mitunter auch genuesische Schiffe für ihre Reisen⁹⁹). Institutionalisierte Strukturen des Personenverkehrs stellten also im Panorama mittelalterlicher Seereisen eher gewichtige Sonderfälle dar; die wichtigste Grundlage dürfte hingegen die Handelsschifffahrt gebildet haben. Dabei unterschied das kodifizierte Seerecht zwischen Passagieren (*peregrini*) und Kaufleuten in Begleitung ihrer Waren, die einen unterschiedlichen Status an Bord von Schiffen einnahmen¹⁰⁰). Ein weites Spektrum an Personen konnte aus nichtkommerziellen Gründen zu Seereisen genötigt sein¹⁰¹): Gesandte, Gelehrte und Studenten, die besonders im *dār al-Islām* beeindruckende Bildungswege absolvierten, handwerkliche und künstlerische Spezialisten oder Boten mit den ihnen aufgetragenen Nachrichten. Im Spätmittelalter ist nicht zuletzt an die zahlreichen Adligen auf weiter Fahrt mit diversen, nicht zuletzt touristischen Motiven¹⁰²) zu denken oder auch an Ciriaco von Ancona, den unersättlichen Jäger nach antiken Hinterlassenschaften im Ägäisraum¹⁰³). Ein Monarch wie der byzantinische Kaiser¹⁰⁴) konnte auch für kurze Ausflüge im Umfeld von Konstantinopel eigene Schiffe verwenden und natürlich auf die Dromonen der zentralen Kriegsflotte zurückgreifen¹⁰⁵). So fiel es Kaiser Manuel I. Komnenos nicht schwer, dem römischen König Konrad III. während des

99) HEERS, Les nations maritimes et le transport des hommes (wie Anm. 95), S. 51.

100) Siehe Consolat de Mar, Bd. 1: Nuclis originaris (Costumes. Establiments. Usatges), hg. von Ferran VALLS I TAVERNER (Els nostres classics A 27), Barcelona 1930, S. 44 (Costumes cap. 35): *Tot home és apellat pelegrí qui dó nòlit de la sua persona e de roba que no sia mercaderia. E tot hom que port de deu quintars en avall, deu donar nòlit de la sua persona. E no pot ésser mercader qui de vint besants en avall dona de nòlit.* Zu den in Realität häufig überzogenen Reisegebühren der Pilger vgl. TUCCI, I servizi marittimi (wie Anm. 97), S. 47 f.

101) Vgl. dazu beispielsweise Ioannis Ch. DIMITROUKAS, Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich vom Anfang des 6. Jahrhunderts bis zur Mitte des 11. Jahrhunderts, 2 Bde., Athen 1997, hier Bd. 1, ab S. 130.

102) Siehe Werner PARAVICINI, Von der Heidenfahrt zur Kavalierstour. Über Motive und Formen adligen Reisens im späten Mittelalter, in: Wissensliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Bedingungen, Typen, Publikum, Sprache, hg. von Horst BRUNNER/Norbert Richard WOLF, Wiesbaden 1993, S. 91–130.

103) Vgl. Cyriac of Ancona, Later Travels, hg. von Edward W. BODNAR (The I Tatti Renaissance Library 10), Cambridge, Mass. 2003.

104) Für ihre Reisen von Konstantinopel nach Bithynien – zu militärischen ebenso wie rekreativen Zwecken – konnten sich die Kaiser eigens für sie bereitgehaltener Schiffe oder Boote bedienen, vgl. DIMITROUKAS, Reisen und Verkehr (wie Anm. 101), Bd. 1, S. 273, 280 f. Sicher dürfte auch die für Otto III. bestimmte byzantinische Prinzessin auf einem eigens zur Verfügung gestellten Schiff in Begleitung des ottonischen Gesandten Arnulf von Mailand nach Süditalien gereist sein, denn nachdem die Nachricht vom Tod des jungen Kaisers in Bari eingetroffen war, sei sie umgehend *cum omnibus suis ad patriam domum* zurückgekehrt, so dass das Schiff kaum ein weiteres Ziel verfolgt haben dürfte, vgl. Landulfi historia Mediolanensis, hg. von Ludwig BETHMANN/Wilhelm WATTENBACH (MGH SS 8), Hannover 1848, cap. II 18, S. 56.

105) Vgl. DIMITROUKAS, Reisen und Verkehr (wie Anm. 101), Bd. 1, S. 280 f.

Zweiten Kreuzzugs mehrfach Schiffe zur Verfügung zu stellen¹⁰⁶). Die portugiesische Prinzessin Eleonore wurde im Winter 1451/52 auf einer großen Karacke in Begleitung von sechs weiteren Schiffen mit einer Besatzung von insgesamt etwa 3000 Mann zu ihrem künftigen Gatten Friedrich III. nach Italien gebracht¹⁰⁷). Hingegen standen Gesandten und offiziellen diplomatischen Vertretern für ihre Missionen in der Regel keine eigenen Schiffe zur Verfügung. Auf den Wegen von und nach Byzanz bedienten sie sich nicht selten venezianischer Schiffe¹⁰⁸). Auch Johannes von Ragusa und die Gesandten des Basler Konzils erreichten ihr Ziel Konstantinopel 1435 *cum galeis venetorum*¹⁰⁹). Der Verkehr von Personen, Waren und Informationen lässt sich mithin in der Regel nicht auf spezialisierte Verbindungskanäle aufteilen, obwohl es sich analytisch um distinkte Ebenen handelt. Und so verdient es die Geschichte des maritimen Personenverkehrs und Reisens, auch jenseits der Pilgerfahrten, durchaus, aus dem übermächtigen Schatten der Handelsgeschichte zu treten, wie sich dies in der Forschung zur frühmittelalterlichen maritimen Kommunikation bereits intensiv andeutet.

Auch der Verlauf politischer Ereignisse konnte entscheidend durch maritime Voraussetzungen geprägt sein, wie sich am folgenden, etwas weiter ausholenden Beispiel zeigt:

106) So berichten die *Annales Herbipolenses*, hg. von Georg Heinrich PERTZ (MGH SS 16), Hannover 1859, S. 7, Z. 4–9, dass Manuel I. dem römischen König nach dessen kleinasiatischer Niederlage *grandem apparatus navium, inter quas tres erant naves auro argento diversisque coloribus iuxta regiam ornate magnificentiam*, geschickt habe, auf denen dieser mit seinen Begleitern nach Konstantinopel *prospera navigatione* zurückgekehrt sei, um dort den Winter 1147/48 zu verbringen. Im Folgejahr habe sich Konrad dann mit einer ganzen (vom Kaiser gestellten) Flotte auf die Weiterfahrt ins Heilige Land begeben *quia flantibus zephyris ad mare vocabat tempus oportune navigationis* (ebd., Z. 22–28).

107) Vgl. den Bericht des kaiserlichen Gesandten Nicolaus Lanckman *Desponsatio et coronatio serenissimi domini imperatoris Friderici tercii et eius auguste domine Leonore*: Leonor de Portugal, imperatriz da Alemanha. *Diário de Viagem do Embaixador Nicolau Lanckman de Valckenstein*, hg. von Aires A. NASCIMENTO, Lisboa 1992, cap. 26–28, S. 50–54.

108) So trat Liudprand seine erste Legation für Berengar II. von Italien im Jahre 949 in Venedig an, wo er auch auf den zurückkehrenden byzantinischen Gesandten Salomon und einen Legaten Ottos I. traf und sich ihnen offenbar anschloss – auch wenn sein Bericht die Zugehörigkeit des Schiffes nicht explizit nennt, dürfte es sich doch um ein venezianisches gehandelt haben, vgl. Antapodosis VI 4, in: Liudprandi Cremonensis *Opera Omnia*, hg. von Paolo CHIESA (Corpus Christianorum Continuatio Mediaevalis 156), Turnhout 1998, S. 146. Seine Rückreise von der gescheiterten Legation 968 verlief in verschiedenen mehr oder minder improvisierten Etappen zu Wasser und zu Land, siehe Legatio, cap. 58–65, ebd., S. 213–218. Auch Bischof Werner von Straßburg musste als Gesandter Konrads II. nach Byzanz den Seeweg auf einem venezianischen Schiff wählen, da ihm der Landweg über Ungarn versperrt geblieben war, vgl. Wipo, *Gesta Chuonradi Imperatoris XXII*, in: Die Werke Wipos, hg. von Harry BRESSLAU (MGH SS rer. Germ. 61), 3. Aufl. Hannover-Leipzig 1915, S. 42: *et multum circa fines Veronae moratus tandem cum maximo labore per Venetiam mare Adriaticum ingressus navigio calamitoso Constantinopolim pervenit*. Im 12. Jahrhundert reisten Gesandtschaften zwischen Byzanz und Ägypten nicht selten auf venezianischen Handelsschiffen, vgl. KISLINGER, Verkehrsrouten zur See (wie Anm. 46), S. 171 und Anm. 250.

109) Eugenio CECCONI, *Studi storici sul concilio di Firenze*, Firenze 1869, Nr. LXXVII (Johannes von Ragusa an das Basler Konzil am 9. Februar 1436), S. CXCVIII.

Michael von Rhodos war ein erfahrener Seemann¹¹⁰. Seit er sich 1401 in Venedig niedergelassen hatte, war er in der Regel jährlich auf einem Schiff unterwegs gewesen, kannte die Adria ebenso wie die Routen nach Konstantinopel und Flandern. Vom einfachen Ruderer war ihm der Aufstieg unter die Kandidaten für höhere, verantwortungsvolle Positionen auf den Galeeren gelungen, darunter die Stellung eines *homo de conseio* und diejenige eines *comitus*, der für die Umsetzung der Befehle des Kapitäns auf einer Galeere zuständig war¹¹¹. Davon gibt ein knappes Verzeichnis von Michaels Reisen und Diensten in seinem kürzlich edierten nautischen Handbuch Zeugnis¹¹². Doch seine Existenz blieb prekär angesichts der Auswahlverfahren für die wichtigen Positionen an Bord der Staatsgaleeren: um die Funktion eines *homo de conseio* oder *amirao* in einer *muda* musste man sich etwa jährlich neu beim Collegio bewerben, dessen fluktuierende Zusammensetzung kaum Patronage oder Kontinuität zuließ¹¹³, ein *comitus* wurde in der Regel durch den Schiffspatron bestimmt. So überrascht es nicht, dass Michael nicht nur auf Handelsgaleeren, sondern ebenso in militärischen Flotten Positionen übernahm – der Wechsel gehörte in Venedig letztlich zum System, nur wirkte er sich für einen besoldeten Seemann in anderer Weise aus als für die finanziell unabhängigen *nobili*, die hin und wieder das Patronat eines Schiffes oder die Position des Flottenkapitäns übernehmen konnten oder mussten¹¹⁴. Im Jahre 1437 scheint Michael erst spät mit den Flandern-Galeeren des Vorjahres, auf denen er die prestigeträchtige Stellung eines *armirao* eingenommen hatte¹¹⁵, nach Venedig zurückgekehrt zu sein: möglicherweise konnte er so für viele Positionen auf den neuen *mudae* nicht mehr kandidieren, um den Posten des *armirao* auf den Romania-Galeeren bemühte er sich vergeblich¹¹⁶. Dass er letztlich doch eine Reise in verantwortlicher Position antreten konnte, ergab sich kurzfristig aus besonderen Umständen. Drei andere Schauplätze spielten dafür eine essentielle Rolle: Florenz, die römische Kurie (in Bologna) und Basel. Die bewegte Geschichte der Verhandlungen des dortigen Generalkonzils sowie Papst Eugens IV. mit den Byzantinern zur Abhaltung eines Unionskonzils, die im Frühjahr 1437 in den offenen Bruch zwischen den Baslern und der Kurie mündete¹¹⁷, ist

110) Zu seinem Lebenslauf umfassend Pamela O. LONG, Introduction: The World of Michael of Rhodes, Venetian Mariner, in: *The Book of Michael of Rhodes. A Fifteenth-Century Maritime Manuscript*, hg. von Pamela O. LONG/David MCGEE/Alan M. STAHL, 3 Bde., Cambridge, Mass.-London 2009, Bd. 3: Studies, S. 1–33; Alan M. STAHL, Michael of Rhodes: Mariner in Service to Venice, in: ebd., S. 35–98.

111) Zu dieser Position vgl. ebd., S. 70 f; zum *homo de conseio* S. 64 f.

112) *The Book of Michael of Rhodes* (wie Anm. 110), Bd. 2: Transcription and Translation, S. 272–280.

113) Vgl. STAHL, Michael of Rhodes (wie Anm. 110), S. 65–69.

114) Zur Funktion der *patroni* und des Kapitäns eines Schiffsgeleitzuges vgl. STÖCKLY, Le système de l'incanto (wie Anm. 54), S. 278–286.

115) Siehe STAHL, Michael of Rhodes (wie Anm. 110), S. 90 f.

116) Ebd., S. 92.

117) Aus der zahlreichen Literatur sei hier nur verwiesen auf: Joseph GILL, *The Council of Florence*, Cambridge 1959, S. 46–84; Michiel DECALUWÉ, *A Successful Defeat. Eugene IV's Struggle with the Council of Basel for Ultimate Authority in the Church, 1431–1449*, Bruxelles 2009, bes. S. 206–281.

hier nicht Gegenstand; doch führte sie dazu, dass beide Seiten 1437 hektische Anstrengungen unternahmen, um die griechische Konzilsdelegation unter Führung des Kaisers auf ihren Schiffen aus Konstantinopel in den Westen zu befördern. Zur Organisation dieser Seereise hatte das Konzil 1436 Angebote verschiedener Städte, darunter auch der Florentiner, einholen lassen, die sich im Gegenzug für die Zusage der Abhaltung des Unionskonzils in ihren Mauern zur Übernahme erheblicher Kosten und zur Ausrüstung mehrerer Schiffe verpflichten mussten, denn es galt bis zu 700 Personen in Konstantinopel an Bord zu nehmen sowie Bogenschützen für den Schutz der Stadt an den Bosphorus zu befördern¹¹⁸). Einen wirklichen Wettbewerb hatte die Mehrheit der Basler freilich nicht im Sinn, da aus ihrer Sicht nur Avignon als Austragungsort in Frage kam: Für die Ausrüstung der Konzilsflotte kooperierte man mit dem Herzog von Savoyen. Diese Seite der Flottenproblematik ist gut bekannt¹¹⁹) und hier nur deshalb zu erwähnen, weil sie einen permanenten Druck auf die Bemühungen des Papstes erzeugte, seinerseits eine Flotte für die Abholung der griechischen Teilnehmer am geplanten Unionskonzil aus Konstantinopel aufzustellen. Obwohl selbst Venezianer¹²⁰), präferierte Eugen IV. dabei so deutlich das Angebot der Stadt Florenz, dass noch Anfang Juni 1437 alle Beteiligten davon ausgingen, dass das päpstliche Unionskonzil in Florenz zusammenkommen würde¹²¹). Die Stadt am Arno hatte die erforderlichen Gelder trotz ihrer angespannten finanziellen Lage zugesichert, ebenso auch die Stellung der Schiffe¹²²). Doch Florenz war in maritimer

118) Diese Notwendigkeit folgte aus den Bestimmungen der Vereinbarungen zwischen Basler Konzil und Byzantinern im Dekret »Sicut pia mater«, vgl. Johannes HELMRATH, *Locus concilii*. Die Ortswahl für Generalkonzilien vom IV. Lateranum bis Trient (Mit einem Votum des Johannes de Segovia), in: *Annuaire Historiae Conciliorum* 27/28 (1995/6) (= Synodus: Beiträge zur Konzilien- und allgemeinen Kirchengeschichte. Festschrift für Walter Brandmüller), S. 593–662, hier S. 627 f.

119) Vgl. beispielsweise François MUGNIER, *Nicod de Menthon et l'expédition envoyée par le Concile de Bâle à Constantinople*, in: *Mémoires et documents publiés par la Société Savoisiennne d'histoire et d'archéologie* 32 (1893), S. 23–79; Willy COHN, *Die Basler Konzilsflotte des Jahres 1437*, in: *Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde* 12 (1913), S. 16–52. Zum Hintergrund der schwierigen Verhandlungen zwischen Basel und Avignon siehe Heribert MÜLLER, *Die Franzosen, Frankreich und das Basler Konzil*, Paderborn u. a. 1990, Bd. 2, S. 494–513.

120) Auch Venedig bewarb sich um die Austragung des Konzils auf seinem Territorium, nämlich für Udine, neben Florenz der einzige italienische Kandidat, der als potentieller Konzilsort von der Basler Minorität und dem Papst im Mai 1437 noch genannt wurde, vgl. *Epistolae pontificiae ad Concilium Florentinum spectantes*, hg. von Georg HOFMANN, Bd. 1 Roma 1940, Nr. 66, S. 69, Z. 16–18, 35–37.

121) In diesem Sinne schrieb Eugen IV. noch am 13. Juni 1437 an Sigismund, vgl. ebd., S. 71 f., und noch deutlicher muss sich der byzantinische Gesandte Disypatos in einem Schreiben vom 4. Juni aus Bologna an den Kaiser geäußert haben, denn Johannes von Ragusa paraphrasiert dessen Botschaft: *sancta synodus cum sanctissimo domino nostro tandem in omnibus et per omnia concors remanserat et civitas Florentina pro loco futuri ycumenici celebrandi concilii [...] fuerat electa essentque parata omnia, que ad huiusmodi sancte rei exequationem requiruntur*. (*Concilium Basiliense*, hg. von Johannes HALLER, Bd. 1, S. 382, Nr. 46).

122) Eine provisorische Zusage erging bereits im Juli 1436 an das Basler Konzil, verbindlicher dann erneut im August 1436 (CECCONI, *Studi Storici* [wie Anm. 109], Nr. LXXXVI und Nr. LXXXVIII), doch eine

Hinsicht ein ambitionierter Neueinsteiger¹²³⁾: Bis zum Beginn des 15. Jh. war dieser kommerziell wichtige Akteur für den Seehandel stets auf die durch politische Verwerfungen unsichere Kooperation mit Pisa oder auf alternative Partner wie Genua angewiesen gewesen¹²⁴⁾. Auch die Eroberung Pisas im Jahre 1406 änderte diese Lage nicht fundamental, bis mit dem Kauf von Porto Pisano und Livorno 1421 von den Genuesen Florenz selbst direkten Zugang zum Mittelmeer erhielt. Die von den Seekonsuln in Pisa¹²⁵⁾ koordinierte Entsendung der ersten Galeeren 1422 nach Alexandria wurde feierlich inszeniert, von der Florentiner Geschichtsschreibung gebührend registriert und von einer diplomatischen Offerte am Mamlukenhof begleitet, um den Florentiner Kaufleuten eine sichere Position im Ägyptenhandel zu verschaffen¹²⁶⁾. Warum die ursprünglich gleichfalls vorgesehene Entsendung von Legaten nach Konstantinopel¹²⁷⁾ in diesem Jahr letztlich unterblieb, entzieht sich unserer Kenntnis, doch sicher ist, dass Florenz auch am Bosphorus bestrebt war, das Pisaner Erbe anzutreten¹²⁸⁾. Dafür bot sich nun 1436/7 eine willkommene Gelegenheit. Das Florentiner Angebot zur Abholung der Griechen zum Unionskonzil war von Beginn an mit dem Interesse an der Etablierung eines eigenen Romania-Handels verknüpft, wie aus den Protokollen der Consulte und Beschlüssen der Räte zu diesem Vorhaben mitunter deutlich wird: So war durchaus vorgesehen, auf den Florentiner Schiffen, die den Kaiser und die Griechen transportieren sollten, auch Waren zu be-

Provisione der legislativen Räte, auch zur Stellung von vier Galeeren, erfolgte erst im Februar 1437: Zur Entwicklung der Florentiner Bewerbung vgl. detailliert Paolo VITI, Leonardo Bruni e il Concilio del 1439, in: *Firenze e il Concilio del 1439*, hg. von DEMS., Firenze 1994, Bd. 2, S. 509–575, hier S. 518–544; jetzt auch Luca BOSCHETTO, *Società e cultura a Firenze al tempo del Concilio. Eugenio IV tra curiali, mercanti e umanisti (1434–1443)*, Roma 2012, S. 146–161.

123) Zur Aufnahme und Struktur der staatlich regulierten Handelsschifffahrt der Florentiner siehe generell Michael MALLETT, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967, S. 10–61.

124) Siehe ebd., S. 5–8; Sergio TOGNETTI, *Firenze, Pisa e il mare (metà XIV–fine XV sec.)*, in: *Firenze e Pisa dopo il 1406. La creazione di un nuovo spazio regionale*, hg. von DEMS., Firenze 2010, S. 151–178, hier S. 155–160, auch zur Kontinuität dieser Situation über 1406 hinweg.

125) Zu diesem nunmehr florentinischen Amt siehe Michael MALLETT, *The Sea Consuls of Florence in the Fifteenth Century*, in: *Papers of the British School at Rome* 27 (1959), S. 156–169.

126) Vgl. dazu die ausführlichen Notizen in Pagolo di Matteo Petriboni, Matteo di Borgo Rinaldi, Priorista (1407–1459), hg. von Jacqueline A. GUTWIRTH, Roma 2001, S. 146 f. und bes. 152 f.; zur Legation an den Sultan siehe *Diario di Felice Brancacci, ambasciatore con Carlo Federighi al Cairo per il Comune di Firenze (1422)*, hg. von Dante CATELLACCI, in: *Archivio Storico Italiano* 4. ser. 8 (1881), S. 157–188.

127) Vgl. *Archivio di Stato di Firenze, Signori, Dieci di Balìa, Otto di Pratica. Legazioni e commissarie, missive e responsive* 8, fol. 22v: *Magnifici domini priores [...] elegerunt et mandauerunt dominum Franciscum ser Vermani Nerij legum doctorem et Nicolaum domini Guccij de Nobilibus, ciues florentinos, in ambaxatores communis Florentini ad eundum ad Supremum Soldanum Babilonie et Imperatorem Constantinopolitanum [...]*.

128) Siehe Giuseppe MÜLLER, *Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'Oriente Cristiano e coi Turchi fino all'anno 1531*, Firenze 1879, Nr. CI (zu 1416), S. 149; mit dem kaiserlichen Privileg vom August 1439 wurde den Florentinern dann auch tatsächlich die frühere Kirche und Loggia der Pisaner übertragen, siehe ebd., Nr. CXXII, S. 174–177.

fördern¹²⁹⁾. Hinter diesem Anliegen standen Gruppen von Kaufleuten. Gleichwohl beriet man noch am 29. Mai 1437 in Florenz, ob das Unternehmen überhaupt zustande kommen könnte: vor allem wegen der hohen finanziellen Aufwendungen, nicht zuletzt für die Ausrüstung der Schiffe¹³⁰⁾. Vor diesem Hintergrund¹³¹⁾ wandte sich Eugen IV. nun an die Venezianer mit der Bitte, ihrerseits die Schiffe für die Abholung der Griechen zum Konzil in Florenz zur Verfügung zu stellen¹³²⁾. Die zwar mit Florenz verbündete, in der Frage des Konzilsortes aber konkurrierende Markusrepublik ließ sich die Gelegenheit zu einer süffisanten Ablehnung nicht entgehen: Venezianische Schiffe für die Steigerung des Ruhmes von Florenz einzusetzen schien dem Senat in seiner Antwort an den päpstlichen Gesandten vom 9. Juni 1437 nicht angemessen¹³³⁾. Mit dieser bisher stets übersehenen Positionierung der Venezianer schied Florenz als Konzilsort aus¹³⁴⁾. Nicht die rhetorischen Drohungen des Herzogs von Mailand am Basler Konzil¹³⁵⁾, sondern handfeste finanzielle Probleme und der maritime Rückstand der Florentiner gegenüber den etablier-

129) Vgl. die Provisiione vom 7./8. Juni 1437 zur Entsendung der Schiffe (zweier *galee grosse*): Archivio di Stato di Firenze, Provisiioni Duplicati 134, fol. 113v–115r: Der Kapitän der Schiffe sollte zugleich als Gesandter in Konstantinopel agieren, und zu Waren heißt es (fol. 114r): *Item quod omnes nauti qui percipiuntur ex rebus et mercantiis onerandis tam eundo quam redeundo in dictis galeis pertineant ad comune florentinum.*

130) Zum Protokoll dieser Consulta siehe BOSCHETTO, Società e cultura a Firenze (wie Anm. 122), S. 157–159.

131) In der nämlichen Consulta vom 29. Mai (Archivio di Stato di Firenze, Consulte e Pratiche 51, fol. 103v) hatte Piero de Beccanugi als Lösung für die Florentiner Probleme bereits vorgeschlagen: *et galee Venetorum capiuntur et provideatur circa cetera.*

132) Eugen IV. schickte einen Boten in der Frage bereits am 5. Juni, also vor der Florentiner Provisiione zu den Galeeren, nach Venedig, vgl. Archivio di Stato di Roma, Mandata 828, fol. 123r. Nach der Wiedergabe des päpstlichen Ersuchens im Senatsprotokoll (Archivio di Stato di Venezia, Senato Secreti 14, fol. 40r) ging es vor allem um eine Galeere für den Transport der päpstlichen Gesandten zu den Griechen, doch die Venezianer vermuteten nicht ohne Grund, dass letztlich alle Schiffe und Bogenschützen durch Venedig gestellt werden sollten. Eine Florentiner Beteiligung an der päpstlichen Gesandtschaft ist nicht zu erkennen, die Initiative dürfte vielmehr vom unter Zeitdruck stehenden Papst ausgegangen sein.

133) Senato Secreti 14 (wie Anm. 132), fol. 40–41: der Papst solle bedenken *si est rationabile, conveniens et honestum, quod cum reputatione et suffragiis nostris Florentini acquirant sibi hanc gloriam et utilitatem huius concilii.*

134) Der Florentiner Gesandte an der Kurie, Piero Guicciardini, verteidigte seine Stadt bereits am 20. Juni 1437 an der Kurie gegen den potentiellen Vorwurf, ihre Verpflichtungen nicht einhalten zu wollen: vermutlich war er zu diesem Zeitpunkt bereits über die venezianische Reaktion informiert, siehe CECCONI, Studi Storici (wie Anm. 109), Nr. CXXXIV, S. CCCLIX–CCCLXI. Florenz ließ danach erstaunlich schnell die unpopulären Beschlüsse zur Finanzierung des Konzils wieder fallen (am 10. Juli 1437, Provisiioni Duplicati 134 (wie Anm. 129), fol. 171r–172v) und vermied jede Auseinandersetzung mit Venedig oder dem Papst. Guicciardinis Urenkel Francesco aber führt in: *Le cose fiorentine*, hg. von Roberto RIDOLFI, Firenze 1945, S. 262, aus: *Facevano e' Vinitiani per invidia ogni cosa per sturbare la venuta del concilio a Firenze. El resto di questa prattica vedi nel registro di Piero.*

135) Vgl. dazu VITI, Leonardo Bruni e il Concilio (wie Anm. 122), S. 544–554

ten Venezianern hatten darüber entschieden. Um sein Konzil realisieren zu können, war der Papst darauf angewiesen, Venedig selbst zum Partner zu nehmen, und nachdem er sich dieser Notwendigkeit grundsätzlich gebeugt hatte¹³⁶), konnten die Schiffe seiner Flotte zur Abholung der Griechen Ende Juli bzw. Anfang August 1437 von Venedig aus in See stechen¹³⁷). Michael von Rhodos profitierte davon: im wortkargen Verzeichnis seiner Engagements vermerkt er zu 1437 freilich nur: »Ich bin mit dem Edelmann ser Alvise Bembo übereingekommen als *comito* für die päpstlichen Galeeren zum Kaiser nach Konstantinopel 1437. Mein Kapitän war der ehrwürdige Herr Antonio Condulmer, mein Patron Nicolo da Candia«¹³⁸). Aber auch die Florentiner mussten ihre kommerziellen Hoffnungen nicht begraben: obwohl in der Consulta des 4. Juli 1437 skeptische Stimmen zu hören waren, ob die Venezianer ein Florentiner Handelsschiff in den Gewässern der Romania dulden würden¹³⁹), entschloss man sich am 10. Juli zur Entsendung einer *galea*¹⁴⁰). Sie erreichte Konstantinopel im Oktober und wurde im November wieder beladen, wie aus dem Kontenbuch Giacomo Badoers hervorgeht¹⁴¹). Dass Florenz letztlich »sein« Konzil doch noch beherbergen konnte, ist bekannt: den Griechen bescherte dieser Umstand nach der beschwerlichen winterlichen Seereise nach Italien¹⁴²) eine gleichfalls kräftezehrende Landreise über den Apennin im Januar/Februar 1439¹⁴³).

Das Beispiel zeigt, dass nicht nur in maritimen Gefechten Entscheidungen zur See gefallen sind. Unterschiedlich verteilte maritime Ressourcen und verschiedene Motiva-

136) Am 25. Juni erteilte die Serenissima dem päpstlichen Gesandten Ludovico Trevisan, Bischof von Traù, die Zusage, ihre Schiffe für die Abholung der Byzantiner zur Verfügung zu stellen, wenn das Konzil entweder auf venezianischem oder päpstlichem Gebiet stattfinden würde, vgl. Senato Secreti 14 (wie Anm. 132), fol. 45r. Das war der erste Schritt hin zu einem Konzilsort Ferrara.

137) Vgl. den Legationsbericht des Bischofs von Digne, in: *Fragmenta protocolli, diaria privata, sermones* (Concilium Florentinum III/2), hg. von Georg HOFMANN, Roma 1951, S. 53, Z. 24.

138) *The Book of Michael of Rhodes*, Bd. 2 (wie Anm. 112), S. 278: *M'achordiè per chomitto chon el nobile homo miser Alvixe Benbo chon le gallie del papa in Chostantinopolli per l'inperador, del 1437. Mio chapetagno l'egregio miser Antonio Chondolmer, mio paron Nichola de Chandia.*

139) *Consulte e Pratiche* 51 (wie Anm. 131), fol. 105v–108r, Wortmeldung des Giuliano Gucci: *honor et utile mercatorum esset galeam destinare, sed credendo Venetos non contentari, est ex hoc in proposito videre maius periculum, sed advertens quod Anconitani et alii sine molestia Venetorum navigant ideo si aliam demonstrationem Veneti non facerent, magis suadet quod galea destinatur quam non.*

140) *Provisioni Duplicati* 134 (wie Anm. 129), fol. 171r–172v.

141) *Il Libro dei conti di Giacomo Badoer* (Constantinopoli 1436–1440), hg. von Umberto DORINI/Tomaso BERTELÉ, Roma 1956, S. 248 (Ankunft) und S. 203 (Beladung). Zur Abreise der *galea* aus Pisa am 6. August 1437 vgl. MALLETT, *The Florentine Galleys* (wie Anm. 123), S. 156.

142) Die Fahrt und ihre Etappen werden ausführlich dargestellt bei Syropoulos: *Les »Mémoires« du Grand Eclésiarque de l'Église de Constantinople Sylvestre Syropoulos sur le concile de Florence (1438–1439)*, hg. von Vitalien LAURENT (Concilium Florentinum IX), Paris 1971, cap. IV 1–16, S. 196–212.

143) Vgl. zuletzt Marco DI BRANCO, *Da Ferrara a Firenze. Gli itinerari delle delegazioni conciliari (gennaio–febbraio 1439) e le visite di Eugenio IV e Giovanni VIII a Pistoia*, in: *Rendiconti dell'Accademia Nazionale dei Lincei. Classe di scienze morali, storiche e filologiche ser. 9*, 19 (2008), S. 727–746.

tionen für die Herstellung von Verbindungen zur See greifen hier ineinander. Zugleich ordnet sich das Geschehen in die Schritte ein, mit denen Florenz als ein neuer maritimer Akteur sein eigenes maritimes System errichtete. Die Voraussetzung dafür bildete die Kontrolle über einen eigenen Hafen.

III. HÄFEN

Als in aller Regel unverzichtbare Ausgangs- und Zielorte beliebiger Schiffsreisen bilden Häfen die eigentlichen Knotenpunkte in jedem Netzwerk maritimer Konnektivität. Es sind die Orte, an denen Seefahrzeuge zur Ruhe kommen und ausharren können, an denen Schiffe be- und entladen werden, Reisende sich einschiffen oder an Land gehen¹⁴⁴). Anders als die Küstenlinien an sich stehen diese ausgezeichneten Punkte nicht nur für die Berührung der Elemente, sondern vor allem für die humane Dimension der Verbindung zwischen Land und Meer, was sich sowohl in der Topographie der Hafenstädte als auch ihrem sozialen Gefüge markant niederschlagen kann, aber nicht muss¹⁴⁵). Häfen können somit als Institutionen verstanden und analysiert werden¹⁴⁶). Im Hinblick auf die Hafenanlagen an sich sind wiederum natürliche Häfen von solchen zu unterscheiden, die oft mit großem Aufwand künstlich angelegt und permanent gegen die Gewalt des Meeres geschützt werden mussten¹⁴⁷). An manchen Orten konnte sich die natürliche Lage eines Hafens aufgrund der Windverhältnisse als ungünstig erweisen, so dass ebenfalls umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich waren¹⁴⁸), während ein günstiger offener Zugang zum Meer nicht selten die Notwendigkeit implizierte, den Hafenbereich als besonders vulnerable Zone der Hafenstadt durch besondere Befestigungen und Zugangssperren wie

144) Mathias TRANCHANT, *Les ports maritimes en France au Moyen Âge*, in: *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*, Paris 2005, S. 21–31, hier S. 25, unterscheidet anhand der Terminologie zwei Grundfunktionen: *havre*, »Hafen« für den sicheren Ankerplatz eines Schiffes; *portus*, verwandt mit *porta*, für den Übertritt zwischen Land und Meer.

145) Vgl. ebd., S. 29 f.; Jacques HEERS, *Paysages urbains et sociétés dans les différents types de »villes portuaires« en Méditerranée occidentale au Moyen Age*, in: *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, hg. von Ennio POLEGGI, Genova 1989, S. 11–24.

146) Zum institutionellen Charakter von Häfen als »structure fondamentale d'organisation sociale« mit Regeln und Operationen siehe John GILISSEN, *Une typologie des escales. Histoire des grandes escales vue sous l'angle institutionnel*, in: *Les grandes escales*, Bd. 3: *Période contemporaine et synthèses générales* (Recueils de la Société Jean Bodin 34), Bruxelles 1974, S. 681–731, hier S. 728–731.

147) Diesen Aspekt hebt hervor und illustriert Ruthy GERTWAGEN, *The Concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean: Construction and Maintenance on Crete to the End of the Fifteenth Century*, in: *International Journal of Maritime History* 12 (2000), S. 177–241, hier bes. S. 180 f.

148) Das trifft beispielsweise auf Dubrovnik zu: Vgl. Bariša KREKIĆ, *Le port de Dubrovnik (Raguse), entreprise d'état, plaque tournante du commerce de la ville (XIII^e–XVI^e siècle)*, in: *I porti come impresa economica*, Firenze 1988, S. 653–673, hier S. 655.

Ketten eigens zu schützen¹⁴⁹). Andere Häfen verlandeten im Laufe der Jahrhunderte irreversibel und mussten schließlich aufgegeben oder aber mühsam vom Sand befreit und gereinigt werden¹⁵⁰). Häfen bilden also grundsätzlich dynamische Knotenpunkte von Konnektivität: sie konnten gezielt neu angelegt oder erschlossen werden, aufgrund verschiedener Faktoren aus Netzwerken verschwinden oder sich durch stabile Persistenz auszeichnen.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit bieten sich drei komplementäre und eng miteinander verzahnte Perspektiven auf Häfen als Orte in konnektiven Systemen an: In einer ersten Reihe von Ansätzen kann sich das Interesse nur auf einen individuellen Hafen und das von ihm ausgehende maritime Verbindungsnetz richten, ebenso wie auf die Beziehung von Hafen und Hafenstadt oder die diversen im Hafensbereich lokalisierten Funktionen. Dieser Blickwinkel hat in der Forschung wohl stets dominiert. Aus primär maritimer Sicht können Häfen zweitens aber auch als Stationen auf Routen des Seeverkehrs (und Repräsentanten dieser Routen) mit unterschiedlichen Funktionen für den Schiffsverkehr entlang einer Küstenlinie oder als Teile eines regionalen Hafensystems verstanden werden. Schließlich lassen sich Häfen drittens als Übergänge zwischen maritimen und terrestrischen Routen, zwischen See- und Flussschifffahrt betrachten. Selbstverständlich können die folgenden kurzen Bemerkungen der komplexen Vielfalt jeder dieser Perspektiven nicht annähernd gerecht werden.

Erstens: Um das mit einem konkreten größeren Hafen verbundene konnektive System auch in seiner historischen Dynamik zu kennzeichnen, bietet sich natürlich die Erfassung der ein- und/oder auslaufenden Schiffe als Methode an, soweit die spezifische Überlieferung eines Hafenortes die Aufstellung entsprechender Verzeichnisse erlaubt: Dieser Ansatz ist bereits in diversen großen empirischen Studien umgesetzt worden, beispielsweise von Michel Balard für die ostmediterranen Kontakte des Hafens von Genua im 13. Jahrhundert¹⁵¹), von Damien Coulon für Barcelona im Hinblick auf Zielpunkte im östlichen

149) Vgl. beispielsweise für Dubrovnik ebd., S. 655 f., S. 660; für die Hafenstädte an der syrischen Küste des Fatimidenreichs: David BRAMOULLÉ, *Le réseau portuaire du califat fatimide en Méditerranée (969–1171): une difficile mise en œuvre*, in: *Espaces et réseaux en Méditerranée VI^e–XVI^e siècle*, Bd. 2: *La formation des réseaux*, hg. von Damien COULON/Christophe PICARD/Dominique VALÉRIAN, Paris 2010, S. 45–73, hier S. 49–51; zu Hafenkettensystemen jetzt systematisch: Benjamin Z. KEDAR, *Prolegomena to a World History of Harbour and River Chains*, in: *Shipping, Trade and Crusade in the Medieval Mediterranean. Studies in Honour of John Pryor*, hg. von Ruthy GERTWAGEN/Elizabeth JEFFREYS, Farnham 2012, S. 3–37.

150) So waren die Häfen an der Südküste Konstantinopels in spätbyzantinischer Zeit wiederholt so stark zugeschwemmt, dass sie mit großem Aufwand gereinigt werden mussten, in osmanischer Zeit aber schließlich aufgegeben wurden, vgl. Wolfgang MÜLLER-WIENER, *Die Häfen von Byzanzion – Konstantinopel – Istanbul*, Tübingen 1994, S. 26 f.

151) Michel BALARD, *Le film des navigations orientales de Gênes au XIII^e siècle*, in: *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e–XVIII^e siècles)*, Bd. 2: *Marins, navires et affaires*, hg. von Henri DUBOIS/Jean-Claude HOCQUET/André VAUCHEZ, Paris 1987, S. 99–122, rekurrend auf: Alberto TENENTI/Corrado

Mittelmeerraum¹⁵²⁾ oder von Michael Mallett für die Florentiner Galeeren des 15. Jahrhunderts¹⁵³⁾. Dabei bieten die Verzeichnisse auch detaillierte Angaben zu den Schiffen bzw. den hinter den Fahrten stehenden Akteuren. Das konnektive Gefüge eines Hafens besteht auf dieser Ebene der Erfassung mithin nicht nur aus Linien (oder Routen) von einem Punkt zu anderen Punkten an der Peripherie eines Meeresraumes, sondern umfasst auch die Frequenz und – ansatzweise – den Charakter dieses Verkehrs in ihrer zeitlichen Entwicklung. Die dabei wirksamen Kräfte von Beharrung und Veränderung lassen sich deutlich am System der venezianischen Staatsgaleeren erkennen, das auf Kontinuität, Sicherheit und Gleichmäßigkeit der einzelnen Schiffsgelentzüge über Jahrzehnte hinweg ausgerichtet war¹⁵⁴⁾, aber durchaus erhebliche Schwankungen und Konjunkturen, nicht nur aufgrund politischer Rahmenbedingungen im östlichen Mittelmeerraum, sondern auch durch häufige Verzögerungen oder die Konkurrenz der attraktiveren Privatschiffahrt aufweist¹⁵⁵⁾. Davon geben sowohl die Beschlüsse des Senats der Serenissima als auch die zahllosen venezianischen Chroniken permanent Zeugnis. Unter letzteren ragt das Werk des Antonio Morosini aus dem frühen 15. Jahrhundert deutlich hervor, der gleichsam diaristisch alle ihm verfügbaren Nachrichten aufzeichnete¹⁵⁶⁾. Die Informationen aus dem Hafen spielen dabei eine zentrale, wenn auch quantitativ wohl doch nicht dominante Rolle. So registriert Morosini nicht selten die Vergabe (im *incanto*-Verfahren)¹⁵⁷⁾, die Abfahrt und/oder die Rückkehr der verschiedenen *mudae* eines Jahres¹⁵⁸⁾,

VIVANTI, Le film d'un grand système de navigation: Les galères marchandes vénitienes, XIV^e–XVI^e siècles, in: *Annales ESC* 16 (1961), S. 83–86.

152) Damien COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au moyen âge: un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330–ca. 1430)*, Madrid 2004, S. 673–797, mit Verweisen auf weitere Listen für den katalonischen Haupthafen von Claude Carrère und Mario Del Treppo.

153) MALLETT, *The Florentine Galleys* (wie Anm. 123), S. 153–176.

154) Vgl. STÖCKLY, *Le système de l'incanto* (wie Anm. 54), bes. S. 70–89; siehe auch Bernard DOUMERC, *Le rôle ambigu de la muda vénitienne: Convoi marchand ou unité de combat?*, in: *Histoire Maritime: Thalassocraties et période révolutionnaire*, Paris 1991, S. 139–154.

155) Zu Fluktuationen und deren Rahmenbedingungen vgl. Eliyahu ASHTOR, *Observations on Venetian Trade in the Levant in the 14th Century*, in: *The Journal of European Economic History* 5 (1976), S. 533–586; zu den Verzögerungen: Bernard DOUMERC, *La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle: le problème du retard des muda*, in: *Annales ESC* 40 (1985), S. 605–623; zur Konkurrenzsituation: Georg CHRIST, *Passagers clandestins? Rôle moteur des galères vénitienes et concurrence des navires ronds à Alexandrie au début du XV^e siècle*, in: *Espaces et réseaux*, Bd. 2 (wie Anm. 149), S. 275–290, hier S. 279–284; siehe auch die Diskussion der Niedergangsfaktoren bei STÖCKLY, *Le système de l'incanto* (wie Anm. 54), S. 313–330.

156) *Il codice Morosini. Il mondo visto da Venezia, 1094–1433*, hg. von Andrea NANETTI, 4 Bde., Spoleto 2010.

157) Zum *Procedere* und den Bestimmungen siehe STÖCKLY, *Le système de l'incanto* (wie Anm. 54), S. 49–64.

nicht selten aber auch das Eintreffen von Nachrichten mit diesen und anderen, privaten Schiffen¹⁵⁹). Morosinis Nachrichtenhorizont erweist sich als Spiegel venezianischer Konnektivität: zur See über weite Entfernungen, aber im wesentlichen punktuell ausgerichtet; zu Lande hingegen konzentriert auf das engere regionale Umfeld der Lagunenstadt¹⁶⁰). Im Hinblick auf die organisierten Schiffsgeleitzüge, deren Instruktionen die Aufenthaltsorte und Verweildauern der *galee di mercato* im Vorfeld genau festlegten, ergibt sich ein streng auf Venedig ausgerichtetes zentralisiertes konnektives System, das jedoch unter Einbeziehung der weniger stark reglementierten, quantitativ aber dominierenden privaten Schifffahrt relativiert wird, da diese auch Routen unter Umgehung der Lagunenstadt realisierte¹⁶¹). Das konnektive Gefüge des Hafens Venedig und dasjenige der Schiffe venezianischer Provenienz sind also nicht identisch, und noch wesentlich markanter tritt das Phänomen der Umgehung des Heimathafens im genuesischen Schiffsverkehr hervor¹⁶²). Zu denken ist auch an teils weit entfernt von heimatlichen Gewässern, aber doch nicht gänzlich ohne Rückbindung an die herrschaftlichen Autoritäten ihres Herkunftsgebiets operierende Korsaren¹⁶³).

Dank der günstigen venezianischen Überlieferungslage lassen sich auch die konnektiven Strukturen eines regionalen Cabotage-Verkehrs mitunter für bestimmte Zeitschnitte repräsentativ rekonstruieren, wie Mario Gallina kürzlich für den kretischen

158) Beispielsweise: *Marti di XXI del mexe de zener de M IIIIcento XV, zionse in Veniexia le nostre tre galie da marchado, chapetanio el sovra dito misier Vido da Chanal, chon tuto salvamento molto bem charga' de seda e vari, spezie e altre marchadantie [...]*, siehe Il codice Morosini (wie Anm. 156), S. 651.

159) Willkürlich herausgegriffen: Ende Juli 1426 Nachrichten von der Pest und türkischen Übergriffen auf Negroponte, überbracht durch die *galea Bemba*, sowie *novele de l'armada del soldan*, überbracht durch eine zurückkehrende Pilgergaleere, siehe Il codice Morosini (wie Anm. 156), S. 1147; im November desselben Jahres schriftliche Nachrichten (*lettere abude da le parte d'Alesandria dal nostro consolo de Veniexia*) über Maßnahmen des Sultans, übermittelt durch *la nave de sier Bortolamio Conzanave* und zugleich *per la via de Candia* (ebd., S. 1175).

160) Dieser grundsätzliche Eindruck bei der Lektüre Morosinis harrt selbstverständlich noch genauere Prüfung durch quantitative und qualitative Analysen des Nachrichtenhorizonts, die bisher – nicht zuletzt aufgrund der erst jüngst erschienenen Edition des vollständigen Chroniktextes für die besonders wertvolle Zeit der Augenzeugenschaft Morosinis – noch ausstehen. Ebenso ist bisher der Zusammenhang von Seefahrt und Nachrichtenverkehr wenig behandelt worden, vgl. für die Spätantike: Lietta DE SALVO, *Mare, commercio e informazione privata nella tarda Antichità*, in: *L'information et la mer dans le monde antique*, hg. von Jean ANDREAU/Catherine VIRLOUVET (Collection de l'Ecole française de Rome 297), Rome 2002, S. 299–319.

161) Vgl. CHRIST, *Passagers clandestins?* (wie Anm. 155), S. 290.

162) Jacques HEERS, *Gênes et l'Afrique du Nord vers 1450: Les voyages »per costeriam«*, in: *Anuario de Estudios Medievales* 21 (1991), S. 233–246.

163) So namentlich für die gefürchteten katalanischen Korsaren im östlichen Mittelmeerbecken, vgl. dazu Maria Teresa FERRER I MALLOL, *Incidència del cors en les relacions catalanes amb l'Orient (segles XIII–XV)*, in: *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'edat mitjana*, hg. von DERS., Barcelona 2003, S. 259–307.

Haupthafen Candia anhand von Notariatsakten über Seedarlehen aus dem 14. Jahrhundert gezeigt hat¹⁶⁴): Öfter als Zypern, Konstantinopel, das venezianische Koron oder ägäische Inseln wie Naxos oder Chios bildete demnach die bereits türkisch beherrschte kleinasiatische Küste mit Milet und Ephesos das Ziel der kretischen Seefahrten, nicht selten mit einer Zwischenstation auf Rhodos¹⁶⁵). Auch Fahrten nach Apulien, Alexandria oder Pisa sind verzeichnet¹⁶⁶), bemerkenswerterweise jedoch nicht ins relativ nahe gelegene, ökonomisch prosperierende Monembasia¹⁶⁷). Grundstrukturen des regionalen maritimen Austauschs lassen sich auch für andere zentrale Orte erkennen: Auf Sizilien bildete etwa Messina im Spätmittelalter ein Zentrum in einem lokalen Netz von Getreidetransporten im Ionischen und Tyrrhenischen Meer¹⁶⁸).

Eine merkantile Färbung haftet schließlich unverkennbar dem Begriff *emporium* an, der als Quellenterminus vor allem für die großen Handelszentren an den nördlichen Küsten des Karolingerreichs aufscheint, aus denen langfristig keine Städte hervorgegangen sind¹⁶⁹). Im Zuge seiner Übertragung auf die Handelswelt des Indischen Ozeans hat der Terminus einen verstärkt konzeptionellen Charakter angenommen: In diesem Sinn werden leicht von der See aus zugängliche, viel besuchte Zentren eines überregionalen, diversifizierten Handels, der sich weitgehend frei von herrschaftlicher Interferenz habe entfalten können, als Emporia bezeichnet¹⁷⁰). Im Einklang mit dem hohen Grad an Instabilität von Küstenlagen, Flussläufen und Siedlungskonglomeraten, den André Wink für große Teile der Küsten des Indischen Ozeans hervorgehoben hat¹⁷¹), erscheinen die potentielle Verschiebung des Ortes und mithin eine relativ schwache Anbindung an das unmittelbare Hinterland als weitere Kennzeichen¹⁷²). Nach Chaudhuri habe an der Wende vom 10. zum 11. Jahrhundert ein letztlich bis ins Spätmittelalter hinein existierendes, auf Emporia gestütztes System des Handels im Indischen Ozean eine bis dahin vorherr-

164) Mario GALLINA, La navigazione di cabotaggio a Creta nella seconda metà del Trecento (dai registri notarili candioti), in: *Thesaurismata* 38 (2008), S. 23–103.

165) Vgl. das Diagramm, ebd., S. 35, in dem Kleinasien als Ziel von 33 % aller Fahrten an der Spitze liegt.

166) Ebd., S. 32 f.

167) Zu dieser stark auf maritime Verbindungen ausgerichteten und ökonomisch prosperierenden Stadt am südöstlichen Ende der Peloponnes in der spätmittelalterlichen Romania siehe Haris A. KALLIGAS, *Monembvasia. A Byzantine City State*, London-New York 2010, S. 26–48, zum Hafen ebd., S. 103–110.

168) Siehe Hadrien PENET, *Clavis Siciliae. Les activités portuaires du détroit de Messine (XII^e–XV^e siècles)*, in: *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*, Paris 2005, S. 261–276, hier S. 264–268.

169) Dazu Adriaan VERHULST, *The Carolingian Economy*, Cambridge 2002, S. 91–93 mit Literatur.

170) Vgl. Dietmar ROTHERMUND, *Asian Emporia and European Bridgeheads*, in: Roderich PTAH/Dietmar ROTHERMUND, *Emporia, commodities and entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400–1750*, Stuttgart 1991, S. 3–8, hier bes. S. 3 f.

171) Siehe André WINK, *From the Mediterranean to the Indian Ocean: Medieval History in Geographic Perspective*, in: *Comparative Studies in Society and History* 44 (2002), S. 416–445, hier S. 418–420; zur Instabilität der Städte und den Schwierigkeiten, sie vom Umland zu unterscheiden, vgl. ebd., S. 426–432.

172) Vgl. ROTHERMUND, *Asian Emporia* (wie Anm. 170), S. 4.

schende Struktur abgelöst, die von »durchgehenden« Verbindungen zwischen dem arabisch-persischen Raum und Südchina, realisiert vornehmlich durch arabische Seefahrer, geprägt gewesen sei¹⁷³⁾. Emporia wie Quanzhou, Cambay in Gujarat, Quilon in Südindien oder Aden werden daher als zentrale Knotenpunkte im konnektiven Gefüge eines Meeresraumes bzw. miteinander verbundener Meeresräume verstanden, obgleich parallel dazu auch dem auf große Herrschaftszentren und nicht auf Emporia ausgerichteten Handel, etwa mit Pferden oder Agrarprodukten, eine wesentliche Rolle konzediert worden ist¹⁷⁴⁾.

Vergleichbare Grundstrukturen der Verteilung deuten sich aber auch im Mittelmeerraum an: in der jüngsten archäologisch-historischen Forschung hat etwa Comacchio als mediterranes Emporium des früheren Mittelalters vermehrte Aufmerksamkeit gefunden¹⁷⁵⁾. Aber auch darüber hinaus gilt es, die unterschiedlichen Rollen großer Hafenorte in konnektiven Gefügen zu beachten: stellen die großen »hubs« an der nordmediterranen Küste im Hoch- und Spätmittelalter besonders aktive Ausgangspunkte von Seefahrtsaktivitäten dar, so bildeten die süd- und ostmediterranen sowie pontischen Zentren wie Tunis, Konstantinopel, Trapezunt oder Alexandria im Hinblick auf den Fernhandel vor allem Anlaufpunkte für exogene Akteure im Schiffsverkehr. Dieses Gefälle kann – ebenso wie die Frequenz bestimmter Routen und deren zeitliche Entwicklung – in einfachen Modellen zur räumlichen Visualisierung von Konnektivität nur schwer zum Ausdruck gebracht werden, könnte aber durchaus als ein empirischer Bestimmungsfaktor von »Seemacht« – neben aktiver militärischer Flottenpolitik oder expansiven Bestrebungen politischer Akteure über Seeräume hinweg – verstanden werden¹⁷⁶⁾.

Zweitens: Entlang der Küstenlinien eines Meeresraumes reihten sich Häfen unterschiedlicher Größe, Funktion und Nutzungsfrequenz aneinander¹⁷⁷⁾. Angesichts der Erfordernisse, die sich aus der Versorgung der Schiffsbesatzungen und der Navigation entlang der Küsten ergaben, spielten dabei nicht nur die großen Zentren, sondern auch die vielen lokalen und regionalen Zwischenhäfen (*escales*) eine essentielle Rolle für die Seefahrt. Sie waren zudem erforderlich, um eventuelle Reparaturen an den Schiffen vorzunehmen oder Nachrichten zu empfangen und weiterzuleiten. Die Ergebnisse einer den

173) CHAUDHURI, *Trade and Civilisation* (wie Anm. 13), bes. S. 39–41, 48–50.

174) ROTHERMUND, *Asian Emporia* (wie Anm. 170), S. 6.

175) Sauro GELICHI/Diego CALAON/Elena GRANDI/Claudio NEGRELLI, *The History of a Forgotten Town: Comacchio and its Archaeology*, in: *From one Sea to another. Trading Places in the European and Mediterranean Early Middle Ages*, hg. von Sauro GELICHI/Richard HODGES, Turnhout 2012, S. 169–205.

176) Auf die Wichtigkeit der Artikulation offizieller maritimer Präsenz als symbolisches und faktisches Machtmittel ist jüngst verwiesen worden: CHRIST, *Passagers clandestins?* (wie Anm. 155), S. 288–290; vgl. auch DERS., *Transkulturelle Pirateriebekämpfung? Venezianisch-Mamlukische Kooperation und Gefangenenerfreierung im östlichen Mittelmeerraum im Spätmittelalter*, in: *Seeraub im Mittelmeerraum* (wie Anm. 88), S. 363–375.

177) Paradigmatisch beschrieben für die katalonische Küste von Maria Teresa FERRER I MALLOL, *Navegació, ports i comerç* (wie Anm. 94), S. 117–145.

escales als Institution gewidmeten gemeinsamen Tagung der Société Bodin und der Commission internationale d'histoire maritime (1968) zeigten jedoch nicht geringe Schwierigkeiten im Hinblick auf eine strenge typologische Abgrenzung zwischen *escales* und anderen Häfen, da Ansätze für eine nach »Größe« gestufte Ordnung nicht vollständig befriedigen¹⁷⁸⁾. Vielmehr richtet sich der Blick nun auf regionale Vernetzungen und die dabei erkennbaren Hierarchien von Häfen, wie sie beispielsweise aus überlieferten Schiffsitineraren erschlossen werden können¹⁷⁹⁾.

Solche Wegbeschreibungen, etwa das im kaiserlichen Zeremonienbuch enthaltene Stadiodromikon, das Itinerar einer großen byzantinischen Militärexpedition gegen die Araber auf Kreta aus dem Jahre 949, bilden eine Form der punktuellen Repräsentation von Routen, in diesem Fall durch ägäische Inseln¹⁸⁰⁾. Mit ihnen verwandt sind die Portulane, Verzeichnisse der an einer Seeroute gelegenen Küstenorte, üblicherweise mit Angaben zum Abstand zwischen ihnen und zu navigatorisch relevanten Details. Die insgesamt nicht zahlreichen bekannten Portulane in griechischer Sprache finden sich erst in Handschriften aus dem 16. Jahrhundert und verweisen somit vielleicht eher in das griechische maritime Milieu von Venedig als in einen spätbyzantinischen Kontext¹⁸¹⁾. Zugleich stehen sie jedoch für eine anhaltende Relevanz der Portulane über das Spätmittelalter hinaus, und auch Michael von Rhodos hat mehrere Portulanverzeichnisse, so für den Weg nach Konstantinopel und das Durchqueren der Adria, in sein nautisches Handbuch aufgenommen. Deren genaue Betrachtung zeigt jedoch, dass sie kein verlässliches Hilfsmittel für die Bewegung von Schiffen in diesen Seeräumen gebildet hätten¹⁸²⁾. Die praktische Relevanz solcher Verzeichnisse ist daher ebenso unsicher wie diejenige maritimer Karten, die zwar verschiedentlich als Hilfsmittel an Bord von Schiffen im Spätmittelalter erwähnt

178) Siehe GILISSEN, *Une typologie des escales* (wie Anm. 146), S. 695–727; Charles VERLINDEN, *Les grandes escales. Synthèse générale vue sous l'angle économique*, in: *Les grandes escales 3* (wie Anm. 146), S. 657–679, hier bes. S. 658–660. Verlinden erhebt letztlich die Komplexität von technischen und ökonomischen Funktionen zum Kriterium einer »grande escale«.

179) Vgl. etwa Katia SCHÖRLE, *Constructing Port Hierarchies: Harbours of the Central Tyrrhenian Coast*, in: *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean*, hg. von Damian ROBINSON/Andrew WILSON, Oxford 2011, S. 93–106; PREISER-KAPPELLER, *The Maritime Mobility of Individuals and Objects* (wie Anm. 44).

180) Dazu Elisabeth MALAMUT, *Les Îles de l'Empire Byzantin VIII^e–XII^e siècles*, Paris 1988, Bd. 2, S. 544–546 und 658 (Karte). Zur Zusammenstellung der Flotte und der gleichzeitigen maritimen Sicherung Konstantinopels vgl. PRYOR/JEFFREYS, *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ* (wie Anm. 66), S. 554–556

181) Edition: Armand DELATTE, *Les portulans grecs*, Paris 1947, dort S. VII–XIX zur handschriftlichen Überlieferung. Delatte verortet die Portulane (ohne präzisere Argumentation) »à une époque où Byzance a dû céder aux «Francs» les voies du commerce maritime.« (ebd., S. XIX). Zu den lateinischen Portulanverzeichnissen und ihren Zusammenhängen mit maritimen Karten vgl. nach wie vor Konrad KRETSCHMER, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Hildesheim 1962.

182) Siehe Piero FALCHETTA, *The Portolan of Michael of Rhodes*, in: *The Book of Michael of Rhodes* Bd. 3 (wie Anm. 110), S. 193–210.

werden, doch deren erhaltene Originale keine charakteristischen Gebrauchsspuren aufweisen¹⁸³). Unabhängig davon handelt es sich bei Portulanen und Karten jedoch um wesentliche Repräsentationen maritimer Routen (in Gestalt potentieller Stationen), mithin – ebenso wie bei heutigen Netzwerkmodellen – um eine Darstellungsweise maritimer Konnektivität.

Drittens sei schließlich nur knapp die Übergangsfunktion von denjenigen Häfen erwähnt, die im Hinblick auf ihre maritime Anbindung als Ausgangs- bzw. Zielorte des Schiffsverkehrs zu charakterisieren sind: ihre Rolle als Schnittstellen zum Verkehr auf Straßen und Flüssen. Das Verhältnis zwischen maritimen und terrestrischen Verkehrsrouten oszilliert dabei zwischen Komplementarität und Konkurrenz: Ob die Landroute oder der Seeweg zwischen zwei Orten als günstiger angesehen werden kann, ist selten pauschal zu entscheiden, sondern hing von zahlreichen situativen Faktoren ab, darunter der Sicherheit, der Verfügbarkeit von Transportmitteln, der Menge und Art zu transportierender Güter oder Menschen oder von potentiellen Hindernissen und Schwierigkeiten für das Vorankommen auf dem Land- oder Seeweg zur betreffenden Jahreszeit¹⁸⁴). Andererseits bildeten Hafenorte zu Land selbst oft Ausgangspunkte für überregionale Straßen – terrestrische Straßen wie die am Hafenort Dyrrhachion beginnende Via Egnatia nach Konstantinopel¹⁸⁵) oder fluviale Wasserstraßen, die den Weg in das weitere Hinterland erschlossen¹⁸⁶). Das Verhältnis von See- und Flusshäfen, ihre räumlichen Strukturen und ihr Hafenbetrieb verdienen vor diesem Hintergrund weitere systematisch-vergleichende und Anbindungen skizzierende Untersuchungen¹⁸⁷).

183) Patrick GAUTIER DALCHÉ, *L'usage des cartes marines aux XIV^e et XV^e siècles*, in: *Spazi, tempi, misure e percorsi* (wie Anm. 53), S. 97–128. Auch Emmanuelle VAGNON, *Cartes marines et réseaux à la fin du Moyen Âge*, in: *Espaces et réseaux en Méditerranée*, Bd. 1: *La configuration des réseaux*, hg. von Damien COULON/Christophe PICARD/Dominique VALÉRIAN, Saint-Denis 2007, S. 293–308, versteht die Karten mit gutem Grund als Form der Repräsentation.

184) Das Problem diskutiert ausführlich HEERS, *Rivalité ou collaboration* (wie Anm. 47), S. 14–47. Er plädiert letztlich für einen Vorrang terrestrischer Verbindungen im Hinblick auf Personen (Boten, Gesandte etc.), für den Transport leichter, aber wertvoller Güter (etwa Gewürze außer Pfeffer) sowie von Edelmetallen und Münzen (ebd., S. 47–50). Hingegen verweist KISLINGER, *Verkehrsrouten zur See* (wie Anm. 46), S. 149 f., auf den wichtigen Umstand, dass Seewege im Gegensatz zu Landwegen keiner regelmäßigen Wartung bedurften.

185) Siehe Anna AVRAMEA, *Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries*, in: *The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century*, hg. von Angeliki LAIOU, *Dumbarton Oaks* 2002, Bd. 1, S. 57–90, hier S. 68 f.

186) Dazu HEERS, *Rivalité ou collaboration* (wie Anm. 47), S. 57–59.

187) Vgl. den wichtigen Sammelband *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge* (wie Anm. 144), dessen Studien jedoch See- und Flusshäfen in der Regel nicht in Beziehung zueinander setzen.

IV. ENGSTELLEN

Neben den verschiedenen Typen von Häfen wirken auch andere natürlich ausgezeichnete, strategisch wichtige Punkte an der Konfiguration maritimer räumlicher Netzwerke wesentlich mit: die Meerengen. In der Forschung haben sie bisher weit weniger Beachtung gefunden als Häfen und Hafenstädte, die aspektreiche systematische Skizze von Roderich Ptak zu ihrer Relevanz im Gefüge der »maritimen Seidenstraße«¹⁸⁸⁾ steht weitgehend allein. Ptak verweist etwa darauf, dass die Klassifikation einer geographischen Zone als Meerenge je nach Standpunkt unterschiedlich ausfallen konnte und dass Meerengen keineswegs nur durch ihr unmittelbares terrestrisches Umfeld, sondern mitunter auch aus der Ferne kontrolliert worden sind¹⁸⁹⁾. Nicht zuletzt unterscheidet er verschiedene Typen und Funktionen¹⁹⁰⁾. Aus räumlicher Sicht sind Meerengen die eigentlichen maritimen Grenzen, die Seebereiche voneinander abtrennen, so dass maritime Räume wie das Schwarze Meer, das Südchinesische Meer oder die Ostsee ihnen ihre Existenz verdanken, zugleich aber diese Meere auch miteinander verbinden¹⁹¹⁾. In Meerengen herrschen in der Regel anspruchsvolle Bedingungen für die Schifffahrt, nicht nur aufgrund schmaler Wasserstraßen, wie am Bosphorus¹⁹²⁾, sondern auch durch die damit verbundenen starken Strömungen, die eine Richtung der Passage deutlich bevorzugen¹⁹³⁾. Doch neben den natürlichen Bedingungen sind es auch anthropogene Faktoren, die die Funktion von Meerengen in maritimen Bewegungsräumen prägen. Schon das antike Byzantion hatte beträchtliche Profite aus der Kontrolle der Kommunikation zwischen dem ägäischen Raum und dem Pontos Euxinos ziehen können¹⁹⁴⁾. Ebenso vermochten dies auch die Kaiser von Konstantinopel mit Hilfe der sowohl der Zollerhebung als auch militärischen Sicherung dienenden Kontrollpunkte Abydos an den Dardanellen und Hieron am Bos-

188) Siehe Roderich Ptak, *Some Glosses on the Sea Straits of Asia: Geography, Functions, Typology*, in: *Crossroads 1/2* (2010), S. 79–98; Ptak plädiert dabei (S. 94 f.) dafür, das klassische, hafenzentrierte Modell des Blicks auf maritimen Austausch durch ein auf Meerengen orientiertes Konzept zu ergänzen.

189) Vgl. ebd., S. 85 (zur ambivalenten Sicht auf die Straße von Taiwan in chinesischen Quellen, ob es sich um eine spezifische Meereszone handele oder nicht) und S. 88.

190) Ebd., S. 89–94: So lassen sich leicht schiffbare von schwer befahrbaren Meerengen unterscheiden, unvermeidliche von umgehbaren, und dementsprechend bildeten manche, aber keineswegs alle Meerengen gute Voraussetzungen für die Herausbildung bedeutender Hafenstädte wie Aden, Hormuz oder Quanzhou.

191) Ebd., S. 82 f., hebt Ptak den verbindenden Aspekt hervor.

192) Vgl. MOLLAT DU JOURDIN, *Europa und das Meer* (wie Anm. 28), S. 32–36.

193) Vgl. PRYOR, *Geography, Technology, and War* (wie Anm. 46), S. 13; ARNAUD, *Les routes de la navigation antique* (wie Anm. 49), S. 228 f. (für Dardanellen und Bosphorus).

194) Vgl. Albrecht BERGER, *Die Häfen von Byzanz und Konstantinopel*, in: *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposions in Frankfurt 1996*, hg. von Evangelos CHRYSOS u. a., Mannheim 1999, S. 111–118, hier S. 111 f.; jetzt detailliert Patrice SCHLOSSER, *La Propontide et les détroits dans l'Antiquité*, thèse Université de Metz 2006.

porus¹⁹⁵). Auch wenn die byzantinische Kontrolle über die Meerengen in der Palaiologenzeit etwa durch die autonome Präsenz der Genuesen in Pera nur noch sehr eingeschränkt gegeben war, sicherte sie den Byzantinern doch weiterhin eine große strategische Bedeutung: Kaiser Michael VIII. (1259/61–1282) wurde in diplomatische Verhandlungen mit Ägypten eingebunden, um dem Mamlukenreich den Nachschub an Militärsklaven aus dem Gebiet der Goldenen Horde zu sichern¹⁹⁶. Venedig war an der regelmäßigen Erneuerung seiner *treugue* mit den Palaiologen als Grundlage für seine Präsenz in Konstantinopel interessiert¹⁹⁷, die zugleich das auch im byzantinischen Interesse liegende Gleichgewicht der Kräfte im Hinblick auf den Schwarzmeerhandel garantierte. Nicht geringer war die strategische Relevanz der Nahtstelle im Hinblick auf die Verbindung der beiden Kontinente Europa und Asien: als der osmanische Sultan Mehmed I. 1420/21 am Bosphorus von Europa aus in den kleinasiatischen Teil seines Reiches übersetzen wollte, stellte ihm Kaiser Manuel II. ein Schiff (*katargon*) zur Verfügung und begab sich selbst auf ein zweites, so dass beide Herrscher parallel die Meerengen Richtung Scutari überquerten, dabei im gemessenen Abstand Konversation pflegten und schließlich ein Mahl zelebrierten, jedoch örtlich getrennt: der Sultan als Herr des kleinasiatischen Landes in seinem Zeltlager, der Kaiser aber auf seinem Schiff¹⁹⁸. Und selbst der große Timur Lenk sandte 1404 Boten an den Basileus, um für sich und seine Truppen freies Übersetzen über den dem Kaiser unterstehenden Hellespont zu fordern, wie sich aus einer päpstlichen Indulgenz ergibt¹⁹⁹. Dass Mehmed II. als ersten Schritt zur Vorbereitung der Eroberung Konstantinopels die Festung Rumeli Hissar auf der europäischen Seite des Bosphorus errichten ließ und dann die neue osmanische Kontrolle der Seestraße nachhaltig

195) Dazu Hélène AHRWEILER, *L'escalé dans le monde byzantin*, in: *Les grandes escales*, Bd. 1: *Antiquité et Moyen Age* (Recueils de la Société Jean Bodin 32), Bruxelles 1974, S. 161–178, hier S. 167–169.

196) Vgl. Reuven AMITAI-PREISS, *Mongols and Mamluks. The Mamluk-Īlkhānid War, 1260–1281*, Cambridge 1995, S. 91–94: Durch die engen Beziehungen des Palaiologen zum Ilkhanat kam es bald zur Krise, die letztlich jedoch die von den Genuesen realisierte Sicherung des Mamlukennachschubs – kaum ohne grundsätzliche byzantinische Billigung – nicht behinderte.

197) Zu den Verträgen siehe Donald M. NICOL, *Byzantium and Venice. A Study in Diplomatic and Cultural Relations*, Cambridge 1988, bes. S. 297–301, 329 f., 349–355, 363 f., 387–389.

198) Sphrantzes VII 1–3: Giorgio Sfranze, Cronaca, hg. von Riccardo MAISANO (*Corpus Fontium Historiae Byzantinae* 29), Roma 1990, S. 14–16. Im Bereich der Dardanellen war es umgekehrt 1416 zu einer freundschaftlichen Begegnung des per Schiff von der Peloponnes nach Konstantinopel zurückkehrenden Kaisers mit Mehmed I. – dem Herrn der Meerengen dort – gekommen, vgl. Klaus-Peter MATSCHKE, *Die Schlacht bei Ankara und das Schicksal von Byzanz. Studien zur spätbyzantinischen Geschichte zwischen 1402 und 1422*, Weimar 1981, S. 96 f.

199) *Acta Urbani P.P. VI* (1378–1389), *Bonifacii P.P. IX* (1389–1404), *Innocentii P.P. VII* (1404–1406) et *Gregorii P.P. XII* (1406–1415), hg. von Aloysius TÄUTU, Roma 1970, Nr. 139, S. 278–282, hier S. 279: *per suos oratores et nuntios a Te cum instantia peti fecerint, minis etiam adhibitis si renitentia fieret, ut ipsi Tambourlano suisque gentibus in Europam per strictum Hellespontici maris Tuae ditioni suppositum, transitum deberes liberum exhibere.*

demonstrierte²⁰⁰), erscheint mithin folgerichtig. Nicht minder wichtig als der Bosphorus waren die Dardanellen mit der Festung Gallipoli. Gegen deren erzwungene Übergabe an die Osmanen hatte in den 1370er Jahren vor allem der Mesazon Demetrios Kydones mit einer Rede erfolglos opponiert²⁰¹), und Bayezid I. hatte den Stützpunkt in den späteren 1390er Jahren wirkungsvoll für die Abriegelung Konstantinopels genutzt. Auch nach seiner Niederlage gegen Timur konnten die Byzantiner die Rückgabe Gallipolis nicht erreichen, sondern lediglich ein Passageverbot für dort stationierte türkische Kriegsschiffe in Gebiete jenseits der Dardanellen²⁰²). Gleichwohl bemühten sie sich, wie auch die Venezianer, in den folgenden Jahren verschiedentlich, den Ort unter ihre Kontrolle zu bringen²⁰³).

Nicht weniger markant ist die Situation der Straße von Gibraltar, die bis ins späte 13. Jahrhundert recht erfolgreich den Mittelmeerraum vom westeuropäischen Atlantik separierte. Dass einzelne Wikingerschiffe sie zu passieren vermochten²⁰⁴), ist angesichts der für sie günstigen Strömung weniger bemerkenswert als die Überwindung dieses Hindernisses durch die Genuesen und Mallorquiner auf dem Wege nach Flandern seit den 1270er Jahren²⁰⁵), der 1314/5 schließlich auch die Einrichtung einer regulären venezianischen Linie nach Flandern folgte, die jedoch auch nach ihrer Stabilisierung 1334 zunächst von privaten Schiffen betrieben wurde²⁰⁶). Mit Recht hat Michel Mollat dieses Zusammenwachsen der europäischen Seeräume unter italienischer Ägide, das mit der Übernahme nautischer Innovationen im Mittelmeerraum verbunden gewesen sei, als wichtige Zäsur betrachtet²⁰⁷). Allerdings war die neue Situation weiterhin nicht mit einem Vordringen

200) Vgl. Steven RUNCIMAN, *The Fall of Constantinople 1453*, Cambridge 1965, S. 65–67.

201) Vgl. Judith RYDER, *The Career and Writings of Demetrios Kydones. A Study of Fourteenth-Century Byzantine Politics, Religion and Society (The Medieval Mediterranean 85)*, Leiden-Boston 2010, S. 43 f., 57–63, 79 f.

202) Vgl. MATSCHKE, *Die Schlacht bei Ankara (wie Anm. 198)*, S. 89–91.

203) Siehe im Einzelnen ebd., S. 94–106.

204) Neil S. PRICE, *The Vikings in Spain, North Africa and the Mediterranean*, in: *The Viking World*, hg. von Stefan BRINK, London 2008, S. 462–469; Christophe PICARD, *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental*, Paris 1997, S. 71–76.

205) Siehe MOLLAT DU JOURDIN, *Europa und das Meer (wie Anm. 28)*, S. 82.

206) Vgl. LANE, *Seerepublik Venedig (wie Anm. 89)*, S. 198 f. und besonders STÖCKLY, *Le système de l'incanto (wie Anm. 54)*, S. 152–157.

207) Siehe MOLLAT DU JOURDIN, *Europa und das Meer (wie Anm. 28)*, S. 82–93, auch zur spärlichen Präsenz nördlicher Schiffe im Mittelmeer noch im 15. Jahrhundert, während Portugal in dieser Zeit intensiv von ihnen besucht wurde. Ebenso stellt Bernard ROSENBERGER, *Le contrôle du détroit de Gibraltar aux XII^e–XIII^e siècles*, in: *L'occident musulman et l'occident chrétien au Moyen Age*, hg. von Mohammed HAMMAM, Rabat 1995, S. 15–42, hier S. 15, die Bedeutung der Öffnung heraus: »L'ouverture de cette liaison maritime directe est un événement d'une importance majeure pour toute cette partie du monde. Ses conséquences ont été funestes sur les itinéraires terrestres [...] Inversement elle a éveillé le littoral ibérique

nördlicher Schiffe ins Mittelmeer verbunden²⁰⁸), während umgekehrt der nördliche Seeraum des *hyperboreios Okeanos* mit seinen Küsten etwa für die Griechen unbekannte Gebiete blieben, denen sich erst im 15. Jahrhundert der kurze Text eines nicht näher zu identifizierenden Laskaris Kananos beschreibend widmete²⁰⁹). Letztlich beruhte auch die Öffnung der Seestraße von Gibraltar auf politischen Voraussetzungen, denn bis zum 13. Jahrhundert hatte sie sich als Garant des Zusammenhangs zwischen al-Andalus und dem Maghreb nahezu permanent unter muslimischer Kontrolle befunden²¹⁰). Das genuesische und pisanische Interesse artikuliert sich bereits 1147 durch die Beteiligung an der temporären kastilischen Eroberung Almerías, die jedoch schnell von der starken maritimen Macht der Almohaden rückgängig gemacht wurde²¹¹). Unter ihnen kam vor allem den mit Arsenalen ausgestatteten Orten Sabta/Ceuta und (obgleich landeinwärts gelegen) Sevilla eine zentrale Rolle für die Kontrolle der Meerengen zu²¹²), so dass die kastilische Eroberung Sevillas (1248)²¹³), der Verlust Ceutas an lokale islamische Machthaber und der Aufbau einer kastilischen Flotte im Raum der Meerengen mit genuesischer Unterstützung die Lage entscheidend veränderten²¹⁴). Das Potential zur Kontrolle der Seestraße ging der islamischen Seite verloren, ohne der christlichen im vollen Maße zuzufallen, wie sich bereits im späteren 13. Jahrhundert²¹⁵) und mehr noch bei den temporär erfolgreichen

de l'Atlantique à une vie économique e plus en plus active, préparant ainsi la voie à l'expansion portugaise et espagnole vers les Nouveaux Mondes«.

208) Die Gründe für diese langfristige Absenz, abgesehen von den Unternehmungen nordischer Schiffe im Umfeld des ersten Kreuzzuges sowie englischer beim dritten und flämischer beim vierten, diskutiert Archibald LEWIS, *Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar, 1031–1350 A.D.*, in: DERS., *The Sea and Medieval Civilizations. Collected Studies*, London 1978, Nr. X, S. 139–165.

209) Siehe dazu Tomas HÄGG, *A Byzantine Visit to Bergen. Laskaris Kananos and his Description of the Baltic and North Sea Region*, in: *Graeco-Arabica* 9/10 (2004), S. 183–195; Georgios MAKRISS, *Die Beschreibung der Nordlandreise des Laskaris Kananos (Codex Vindob. Histor. Gr. 113)*, in: *Historiae diversitas. Festschrift für Vladimir Iliescu*, hg. von Vasile LICA/Decebal NEDU, Galați 2006, S. 179–214.

210) Siehe ROSENBERGER, *Le contrôle du détroit* (wie Anm. 207), S. 18–26.

211) Vgl. FERRER I MALLOL, *Navegació, ports i comerç* (wie Anm. 94), S. 115; LEWIS, *Northern European Sea Power* (wie Anm. 208), S. 145 f.; PICARD, *La politique navale des premiers califes almohades* (wie Anm. 87), S. 570 f.

212) PICARD, *La politique navale des premiers califes almohades* (wie Anm. 87), S. 572 f.

213) Zum Hafen von Sevilla unter kastilischer Herrschaft vgl. Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ/Juan Manuel BELLO LEÓN, *El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII–XV)*, in: *En las costas del Mediterraneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad media*, hg. von David ABULAFIA/Blanca GARÍ, Barcelona 1997, S. 213–236.

214) Vgl. LEWIS, *Northern European Sea Power* (wie Anm. 208), S. 153 f.; ROSENBERGER, *Le contrôle du détroit* (wie Anm. 207), S. 29–31; zur Situation Ceutas unter den ersten 'Azafiden vgl. detailliert Mohamed CHÉRIF, *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, Paris 1996, S. 39–49.

215) Dazu detailliert ROSENBERGER, *Le contrôle du détroit* (wie Anm. 207), S. 32–42.

Operationen der Meriniden auf der iberischen Seite der Meerengen um 1340 zeigt²¹⁶). Auch nach der portugiesischen Eroberung Ceutas²¹⁷) im Jahre 1415 blieben die Herrscher Marokkos ein wichtiger politischer Faktor in diesem neuralgischen Bereich. Den Zustand latenter Spannung und permanenter gegenseitiger Wachsamkeit verdeutlicht etwa die kurze Beschreibung der Passage im Legationsbericht über die Fahrt der portugiesischen Prinzessin Eleonore nach Italien, obwohl der wohlgerüstete Konvoi im November 1451 die Seestraße ohne Zwischenfälle passieren konnte²¹⁸).

Auch weniger deutlich verengte Meeresbereiche wie der südliche Zugang zur Adria, der venezianische Golf, konnten für die Kontrolle eines Meeresraums eine zentrale Rolle spielen²¹⁹), bildeten aber mitunter auch eine günstige natürliche Voraussetzung für militärische Unternehmungen von Küste zu Küste²²⁰). Eine entscheidende Rolle für den Verkehr zwischen den beiden Becken des Mittelmeers kam zudem der zentral gelegenen Insel Sizilien und der Straße von Messina zu²²¹). Erst die arabische Eroberung der Insel seit 827 und insbesondere die Einnahme Messinas hätten die effektive Voraussetzung für eine mögliche Abtrennung der mediterranen Verkehrswege zwischen Ost und West im Sinn des Pirenneschen Postulats geschaffen. Tatsächlich dürfte die arabische Herrschaft über die Insel eher zur Intensivierung des Austauschs zwischen dem östlichen und zentralen Mittelmeerraum unter arabischer Ägide und zur von Shlomo Goitein gezeigten ökonomischen

216) Zu diesen Geschehnissen und dem von Kastilien angeführten Gegenfeldzug vgl. nunmehr Joseph F. O'CALLAGHAN, *The Gibraltar Crusade. Castile and the Battle for the Strait*, Philadelphia 2011, bes. S. 162–217.

217) Vgl. dazu Anna UNALI, *Le détroit de Gibraltar après la conquête portugaise de Ceuta (1415) dans la Crónica do Conde Dom Pedro de Menezes de Gomes Eanes de Zurara*, in: *La Méditerranée médiévale. Perceptions et représentations*, hg. von Hatem AKKARI, Paris-Tunis 2002, S. 209–219.

218) Lanckman de Valckenstein, *Desponsatio Friderici* (wie Anm. 107), cap. 29, S. 54–56: [...] *uenimus ad regnum Granati prope castrum fortissimum nomine Gibraltar. Ibi Dominus Marchio capitaneus maior misit unam gabellam cum armigeris ad explorandum; et nos consequenter diebus et noctibus nauigando uenimus ad Barbariam. [...] Videntes hoc, barbari et pagani fecerunt in altis montibus eorum de die fumigationes et in nocte ignem flamantem, designando aliis paganis et barbaris ut essent cauti, quia christiani cum potencia uenirent ad terras eorum. Ibi in timore et magna ordinatione fuimus*. Bei der Ankunft in Ceuta verrichtete man daher kollektive Dankgebete für die sichere Durchfahrt.

219) Vgl. u. a. Massimo COSTANTINI, *Le Isole Ionie nel sistema marittimo veneziano del Medioevo*, in: *Venezia e le Isole Ionie*, hg. von Chryssa MALTEZOU, Venezia 2005, S. 141–163.

220) So bei der osmanischen Eroberung Otrantos 1480, dazu jetzt zahlreiche Studien in: *La conquista turca di Otranto (1480) tra storia e mito*, hg. von Hubert HOUBEN, 2 Bde., Galatina 2008. Ebenso lassen sich die Versuche Robert Guiscards zum Angriff auf Byzanz zwischen 1081 und 1085 und das maritime Eingreifen der Venezianer in der Seeschlacht von Korfu 1084 anführen, dazu jetzt Charles STANTON, *Norman Naval Operations in the Mediterranean*, Woodbridge 2011, S. 47–58

221) Zu den Rückwirkungen dieser Lage auf die blühende Hafenstadt Messina im späteren Mittelalter siehe Hadrien PENET, *L'organisation des réseaux d'un port de détroit: le cas de Messine (XI^e–XV^e siècle)*, in: *Espaces et réseaux*, Bd. 1 (wie Anm. 183), S. 41–56; DERS., *Clavis Siciliae* (wie Anm. 168), S. 268–273.

mischen Blüte der tunesischen Metropolen beigetragen haben²²²). Dem aufblühenden Handelszentrum Amalfi, dessen Bewohner intensive Beziehungen nach Ägypten und Konstantinopel unterhielten²²³), dürfte die vergleichsweise hohe Bewegungsfreiheit in diesem arabisch geprägten Mittelmeerraum²²⁴) gleichfalls genutzt haben, nachdem seine Flotte in der Mitte des 9. Jahrhunderts wesentlich zur Verteidigung Roms gegen muslimische Angriffe von der See her beigetragen hatte²²⁵). Als der byzantinische Kaiser Basileios II. im Jahre 1025 nach der erfolgreichen Konsolidierung seiner Hegemonialstellung vom westlichen Balkan bis nach Syrien ein großes Flottenunternehmen zur Rückgewinnung Siziliens vorbereiten ließ²²⁶), wandte sich der sizilische Emir mit der Bitte um Flottenhilfe folgerichtig an die tunesischen Ziriden, doch gingen die zur Unterstützung gesandten Schiffe im Sturm unter²²⁷), so dass letztlich nur der Tod des energischen Basileus im Dezember 1025 und die militärischen Schwierigkeiten seines Feldherrn Orestes die byzantinische Reconquista der Insel verhinderten. Im Zuge der normannischen Eroberung Siziliens in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts sicherte sich Graf Roger I. die Kontrolle über die Straße von Messina und benachbarte Inseln und unternahm 1091 zudem einen durch sein vorheriges Bündnis mit den Ziriden abgesicherten Zug gegen die strategisch wichtigen maltesischen Inseln, die aber erst unter Roger II. permanent normannischer Herrschaft unterworfen wurden²²⁸). Mit seinem Ausgreifen auf die afrikani-

222) Siehe Shlomo DOV GOITEIN, *Medieval Tunisia, the Hub of the Mediterranean*, in: DERS., *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden 1968, S. 308–328, hier S. 308–313.

223) Vgl. ABULAFIA, *The Great Sea* (wie Anm. 22), S. 267–270; Ulrich SCHWARZ, *Amalfi im frühen Mittelalter (9.–11. Jahrhundert)*. Untersuchungen zur Amalfitaner Überlieferung, Tübingen 1978, S. 44; Mario DEL TREPPO/Alfonso LEONE, *Amalfi medioevale*, Napoli 1977, bes. S. 121–128 (mit Aufstellung von 25 Personen, die zwischen 950 und 1050 in Urkunden als unterwegs *ad navigandum* belegt sind).

224) So die These von Shlomo DOV GOITEIN, *The Unity of the Mediterranean World in the »Middle« Middle Ages*, in: *Studia Islamica* 12 (1960), S. 29–42.

225) Vgl. SCHWARZ, *Amalfi im frühen Mittelalter* (wie Anm. 223), S. 26 f.

226) Siehe Ioannis Scylitzae *Synopsis Historiarum*, rec. Johannes THURN (*Corpus Fontium Historiae Byzantinae* 5), Berlin-New York 1973, S. 368: Βουλόμενος δὲ ὁ βασιλεὺς ἐκστρατεῦσαι κατὰ τῆς Σικελίας Ὅρεστην προέπεμψε μετὰ δυνάμεως ἀδράς [...] sowie S. 383 f. (zum Scheitern des Unternehmens); EICKHOFF, *Seekrieg und Seepolitik* (wie Anm. 66), S. 382 f. Zuvor hatte sich Basileios II. wiederholt sowohl italienischer Flottenverbände (so Venedigs und Pisas) als wohl auch der Truppen der ägäischen Seethemata bedient, um die byzantinische Herrschaft in Süditalien zu stabilisieren, vgl. Catherine HOLMES, *Basil II and the Governance of Empire (976–1025)*, Oxford 2005, S. 433–439.

227) LEWIS, *Naval Power* (wie Anm. 28), S. 194; EICKHOFF, *Seekrieg und Seepolitik* (wie Anm. 66), S. 383.

228) Zum Unternehmen von 1091 siehe STANTON, *Norman Naval Operations* (wie Anm. 220), S. 61 f.; Charles DALLI, *The Siculo-African Peace and Roger I's Annexation of Malta in 1091*, in: *De Triremibus*. Festschrift in Honour of Joseph Muscat (wie Anm. 20), S. 265–274, der das Geschehen vor dem Hintergrund des Pisaner Flottenunternehmens von 1087 gegen Pantelleria und Mahdiya sowie der Afrika-Politik Rogers analysiert. Zur sukzessiven Errichtung der sizilischen Herrschaft über ein weiterhin islamisch geprägtes Malta vgl. Anthony LUTTRELL, *L'effriment de l'Islam (1091–1282)*, in: *Revue du Monde musulman et de la Méditerranée* 71 (1994), S. 49–61, hier 52 f.; DERS., *Approaches to Medieval Malta*, in: *Approaches to Medieval Malta: Studies on Malta before the Knights*, London 1975, S. 1–70, hier S. 30–32.

sche Küste (Tripolis, Ġerba, Mahdiya)²²⁹⁾ befestigte dieser Herrscher seine durch die geographische Position Siziliens ermöglichte nahezu vollständige Kontrolle über den Seeverkehr zwischen beiden Becken des Mittelmeers.

Im Jahr 1025 kam es auch in einer anderen Meeresregion zu einem großangelegten Flottenunternehmen: gleichfalls vor dem Hintergrund einer beträchtlichen Expansion und Konsolidierung seines Reiches griff der südindische Chola-Herrscher Rajendra I. erfolgreich das maritime Reich von Śrīvijaya auf Sumatra an und nahm dessen Mahārāja gefangen²³⁰⁾. Die genauen politischen Hintergründe dieses spektakulären Zuges, der nur durch eine glorifizierende Siegesinschrift Rajendras in Tanjavūr von 1030/31 gründlich bezeugt ist²³¹⁾, liegen im Dunkel, doch gingen dem Geschehen bereits diverse Kontakte einer Reihe von Akteuren voraus. So hatte der Herrscher Śrīvijayas einen Tempelschrein im südindischen Hafen Nāgapaṭṭinam errichten lassen, den die Chola-Könige durch Schenkungen förderten,²³²⁾ und im frühen 11. Jahrhundert lässt sich ein intensiver Gesandtenverkehr Śrīvijayas, Javas und der Chola-Herrscher zum chinesischen Hof beobachten, der mit der prononcierten Öffnung Chinas zur See unter der Song-Dynastie²³³⁾ in Zusammenhang stehen dürfte²³⁴⁾. Śrīvijaya, das auch nach dem Seeunternehmen von 1025 nicht einfach in die Chola-Herrschaft integriert wurde und möglicherweise weniger als zentralisiertes Reich, sondern eher als hierarchischer Verbund autonomer Zentren verstanden werden sollte²³⁵⁾, kam eine zentrale Rolle für den aufblühenden maritimen Fern-

229) Vgl. Hubert HOUBEN, Roger II. von Sizilien. Herrscher zwischen Orient und Okzident, Darmstadt 1997, S. 81–89; STANTON, Norman Naval Operations (wie Anm. 220), S. 102–114, der die geographische Position Siziliens als Grundlage für diese temporäre normannische Seemacht herausstellt.

230) Siehe Nilakanta SASTRI, The Cōlas, Madras ¹1984, S. 211–220; Vijay SAKHUJA/Sangeeta SAKHUJA, Rajendra Chola I's Naval Expedition to Southeast Asia. A Nautical Perspective, in: Nagapattinam to Suvarnadwipa. Reflections on the Chola Naval Expeditions to Southeast Asia, hg. von Hermann KULKE/K. KESAVAPANY/Vijay SAKHUJA, Singapore 2009, S. 76–90.

231) Text in Übersetzung bei SASTRI, The Cōlas (wie Anm. 230), S. 211/213.

232) Siehe Kenneth R. HALL, Trade and Statecraft in the Age of the Cōlas, New Delhi 1980, S. 169 f.; Hermann KULKE, The Naval Expeditions of the Cholas in the Context of Asian History, in: Nagapattinam to Suvarnadwipa (wie Anm. 230), S. 1–19, hier S. 6.

233) Zur maritim-kommerziellen Initiative des chinesischen Kaiserreichs in der frühen Song-Zeit vgl. Geoff WADE, An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE, in: Journal of Southeast Asian Studies 40 (2009), S. 221–265, hier S. 224 f.; John CHAFFEE, Song China and the Multi-State and Commercial World of East Asia, in: Crossroads. Studies in the History of Exchange in the East Asian World 1/2 (2010), S. 33–54, hier S. 40; ПТАК, Die maritime Seidenstraße (wie Anm. 6), S. 148–157 und 164–169.

234) Siehe KULKE, Naval Expeditions (wie Anm. 232), S. 5–10. Skeptisch zum Ausmaß und der langfristigen Bedeutung der maritimen Expeditionen der Cholas hingegen Michel JACQ-HERGOUALC'H, The Malay Peninsula. Crossroads of the Maritime Silk Road, Leiden 2002, S. 355–357; ПТАК, Die maritime Seidenstraße (wie Anm. 6), S. 183 f.

235) In diesem Sinne Hermann KULKE, »Kadātuan Śrīvijaya« – Empire or Kraton of Śrīvijaya? A Reassessment of the Epigraphical Evidence, in: Bulletin de l'École Française d'Extrême-Orient 80 (1993),

handel in Südostasien zu, da es mit der langen Straße von Malakka die Verbindung zwischen dem Ozean und dem Südchinesischen Meer kontrollierte. Die gut dokumentierte Präsenz tamilischer Händler in Südostasien und schließlich auch im südchinesischen Emporium Quanzhou spiegelt die rege Beteiligung südindischer Akteure an diesem Austausch während der folgenden Jahrhunderte²³⁶. Die strategisch besonders wichtigen, oft von Piraterie heimgesuchten Straßen von Malakka und Singapur²³⁷ bildeten nur eine von diversen Meerengen im Gefüge der »maritimen Seidenstraße«, und vielleicht entbehrt es nicht der Relevanz, dass die imperialen Chola-Herrscher auch Sri Lanka und damit die Meerengen zwischen dem indischen Subkontinent und dieser Insel ihrem Herrschaftsbereich eingliedern konnten, deren Bedeutung als Riegel zwischen dem west- und ostindischen Meeresraum trotz der schweren Schiffbarkeit beträchtlich gewesen sein dürfte²³⁸.

Für die Verbindung zwischen dem indischen und dem südchinesischen Meeresraum könnte in »frühmittelalterlicher« Zeit allerdings auch eine andere Form der Engstelle als Alternative zur Straße von Malakka genutzt worden sein: der Isthmus von Kra auf der Malaiischen Halbinsel, über den Waren auf dem Landweg zwischen Schiffen auf beiden Seiten transportiert worden sein könnten. Die Evidenz ist zwar in diesem Fall mit guten Gründen sehr umstritten²³⁹, doch ist generell das lokale Zusammenwirken von maritimen und terrestrischen Verkehrsformen in der Vormoderne nicht zu unterschätzen. Im byzantinischen Bereich ließe sich auf das Beispiel des Isthmus von Korinth verweisen, wo Reisende in der Spätantike nicht selten das Schiff wechselten oder in Zeiten unsicherer ägäischer Routen den Landweg in Richtung Thessalien antraten²⁴⁰. In solchen Zusammenhängen besaßen neben Meerengen also auch Landengen das Potential, neuralgische Punkte für maritime Konnektivität zu werden – jedoch mit komplementären Funktionen. Meerengen ermöglichten maritime Konnektivität zwischen verschiedenen Seeräumen, waren jedoch ebenso potentielle *cutpoints* für die maritimen Verbindungen, an denen das konnektive Gefüge leicht durch Sperrung in unverbundene Teilnetze zerfallen konnte.

S. 159–180, bes. S. 174–177; siehe auch DERS., Srivijaya – Ein Großreich oder die Hanse des Ostens?, in: Der Indische Ozean in historischer Perspektive (wie Anm. 23), S. 57–88, hier S. 58–62 und 70 f.

236) Die Belege diskutiert John GUY, Tamil Merchant Guilds and the Quanzhou Trade, in: The Emporium of the World. Maritime Quanzhou, 1000–1400, hg. von Angela SCHOTTENHAMMER, Leiden-Boston-Köln 2001, S. 283–308, hier bes. S. 287–296.

237) Siehe PTAK, Some Glosses on the Sea Straits (wie Anm. 188), S. 86 f.

238) Vgl. dazu Martin GOLLWITZER, Sri Lanka: Drehscheibe des Handels im Indischen Ozean von den Anfängen bis zur Kolonisierung, in: Der Indische Ozean in historischer Perspektive (wie Anm. 23), S. 37–56, hier S. 39 und 52; zur Eroberung Sri Lankas durch Rajendra siehe auch SASTRI, The Cōlas (wie Anm. 230), S. 199 f.

239) Eine beträchtliche Relevanz besonders für die Funan-Zeit nimmt etwa Lynda Norene SHAFFER, Maritime Southeast Asia to 1500, New York-London 1996, S. 20–22 an; zu einem sehr skeptischen Ergebnis, vor allem für die Zeit ab dem 9. Jahrhundert kommt hingegen die detaillierte Analyse von JACQ-HERGOUALC'H, The Malay Peninsula (wie Anm. 234), S. 30–50, bes. ab S. 44.

240) Siehe KISLINGER, Verkehrsrouten zur See (wie Anm. 46), S. 151, 163.

Landengen hingegen bildeten an sich unüberwindliche Grenzen für den Seeverkehr, boten jedoch unter den Bedingungen vormoderner Schifffahrt ein nicht unbeträchtliches Potential, terrestrisch überwunden zu werden.

Eine solche Situation charakterisiert beispielsweise die Lage Ägyptens, das im Mittelalter permanent sowohl am Mittelmeerhandel als auch am Handel des Indischen Ozeans über das Rote Meer partizipierte. Allerdings beschränkten sich konkrete geschäftliche Transaktionen, die ihren Niederschlag in den Geniza-Dokumenten gefunden haben, stets auf einen der beiden Räume²⁴¹⁾, und auch in maritimer Hinsicht handelte es sich um zwei unverbundene Systeme, obgleich die seit antiker Zeit bestehende Kanalverbindung zwischen Nil und Rotem Meer bei Clysmā/al-Qulzum²⁴²⁾ in der Frühzeit der arabischen Herrschaft temporär wiederbelebt worden ist²⁴³⁾. Die Idee, diesen Zustand durch einen Kanal an der Landenge von Suez nachhaltig zu ändern, soll bereits dem arabischen Eroberer Ägyptens, ‘Amr ibn al-‘Āṣ gekommen sein, doch habe sich der Kalif ‘Umar solchen Plänen entgegengestellt, da der Landriegel gegenüber dem Mittelmeerraum den sichersten Schutz der heiligen Stätten von Mekka und Medina gegen ein mögliches Flottenunternehmen der Christen bieten würde²⁴⁴⁾. Und dabei blieb es für zahlreiche Jahrhunderte. Ebenso wie Häfen konfigurieren also auch Engstellen das konnektive Gefüge eines maritimen Raumes nachhaltig, nicht zuletzt, indem sie Seefahrt kanalisieren und lokal unvermeidlich auf präzise Routenführung festlegten. Die Menschen der See standen hier immer von Neuem vor besonderen Herausforderungen.

V. MENSCHEN AUF SEE – MENSCHEN DER SEE

Den dramatischen Bericht über das in Seenot geratene Schiff, das den Propheten Iona an Bord genommen hatte, interpretierte der weitgereiste Kirchenvater Hieronymus distanziert als Sinnbild für die Rettung der Heiden durch die Opferung des flüchtigen Pro-

241) Siehe Shlomo Dov GOITEIN, *Letters and Documents on the India Trade in Medieval Times*, in: DERS., *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden 1968, S. 329–350, hier S. 333: Goitein betont, dass es »not a single business letter going from a place south-east of Egypt to a Mediterranean country west of Egypt, or vice versa« in der Überlieferung gebe.

242) Zum trajanischen Kanal zwischen dem Nil und Clysmā an der Suez-Meerenge vgl. MAYERSON, *The Port of Clysmā* (wie Anm. 78), S. 119–121.

243) Bestand hatte die Kanalverbindung allerdings nur bis 775, vgl. ebd., S. 126. Auch für Karawanen bildete die Strecke al-Qulzum–Kairo die kürzeste Transportverbindung zwischen dem Roten Meer und Kairo, die erst unter dem Druck offensiver Kreuzfahrervorstöße im 12. Jahrhundert auf südlicher gelegene Routen verlagert wurde, siehe Ulrich HAARMANN/Bettina ZANTANA, *Zwischen Suez und Aden – Pilger und Fernhändler im Roten Meer vom zehnten bis zum sechzehnten Jahrhundert*, in: *Der Indische Ozean in historischer Perspektive* (wie Anm. 23), S. 109–142, hier S. 109–111.

244) Vgl. HOURANI, *Arab Seafaring* (wie Anm. 19), S. 60, 82.

pheten²⁴⁵). Wie im autoritativen Bibeltext verbanden sich aber auch für mittelalterliche Passagiere nicht selten elementare Kontingenzerfahrungen mit der Seefahrt: Ioannes Eugenikos, Nomophylax und Diakon der Kirche von Konstantinopel, befand sich 1437/38 in der griechischen Delegation zum Unionskonzil nach Italien, verließ die Versammlung jedoch bereits im September 1438, um sich in Venedig zur Rückkehr an den Bosphorus einzuschiffen, auf einem privaten Handelsschiff, da die *Romania-muda* die Lagunenstadt schon verlassen hatte²⁴⁶). Doch in einem Sturm auf der Adria erlitt dieses Schiffbruch, so dass Ioannes und andere Passagiere nur dank des Rettungsbootes (ohne Ruder oder Segel) überlebten, aber zunächst orientierungslos auf dem Meer umhertrieben, bevor sie bei Portolero an der felsigen Küste landeten und auf dem Lande schließlich eine lange Strecke bis Ancona zurücklegten²⁴⁷). Erst im Mai 1439 konnte Ioannes dann von dort nach Konstantinopel aufbrechen und verfasste unterwegs seine Dankesrede für die Rettung²⁴⁸), die die kritischen Reiseerlebnisse eindrücklich schildert. Ebenso ließe sich auf die Erfahrungen des späteren Metropoliten Isidor von Kiev verweisen, der sich im September 1429 in Konstantinopel zur Rückkehr auf die südliche Peloponnes einschiffte. Wegen einer Pirateriewarnung setzten sizilische Kaufleute an Bord jedoch durch, den venezianischen Stützpunkt Modon auf der Halbinsel nicht anzulaufen, so dass sich Isidor noch im gleichen Monat nach einer Fahrt bei schlechtem Wetter in Syrakus wiederfand, worüber er gleichfalls Notizen niederschrieb²⁴⁹). Die portugiesischen Schiffe, die die künftige Kaiserin Eleonore 1452 nach Italien brachten, hätten eigentlich den unter Kontrolle Sienas stehenden Hafen von Talamone anlaufen sollen. Als sie jedoch Livorno erreicht hatten und die Windverhältnisse eine Weiterfahrt nicht begünstigten, verschaffte man sich durch Boten die Erlaubnis, bereits im Pisaner Hafen an Land zu gehen, da fast alle Männer und Frauen an Bord nach der langen Überfahrt mit Meeresunbilden im Golfe du Lion, einer Sturmflut bei Marseille und Piratengefechten bei Nizza geschwächt und kränklich waren²⁵⁰). Seekrankheit, hoher Wellengang, der Tod von Reisegefährten und die Furcht vor

245) Hieronymus, *Commentarius in Ionam prophetam* I 16, hg. von Siegfried RISSE (*Fontes Christiani* 60), Turnhout 2003, S. 138: *Ionas, in mari fugitivus, naufragus, mortuus, salvat naviculam fluctuantem, salvat ethnicos in diversas prius sententias mundi errore iactatos*. Zu nautischen Reflexionen über das Verhältnis von Mensch und Meer lässt sich der Kirchenvater auch sonst in seinem detaillierten Kommentar nicht verleiten.

246) Siehe Ioannes DIMITRUKAS, Die Rückreise des Johannes Eugenikos von dem Ferrara-Konzil und sein Schiffbruch auf der Adria im Jahre 1438, in: *Symmeikta* 15 (2002), S. 229–245, hier S. 233 f.

247) Vgl. ebd., S. 243 f.

248) Zur Überlieferung und Charakterisierung der Rede vgl. ebd., S. 229 f.

249) Siehe Ewald KISLINGER, Die Sizilienfahrt des Isidoros von Kiev (1429), in: *Diptycha* 6 (1994/95), S. 49–65.

250) Lanckman de Valckenstein, *Desponsatio Friderici* (wie Anm. 107), cap. 39, S. 66 f.: [...] *Sed uentus fuit contrarius nobis et omnis homo fuit debilitatus, maxime uirgines. Et uere multi utriusque sexus infirmi erant*. Zur Situation im Golfe du Lion vgl. ibid., cap. 33, S. 60: *Et omnis homo fuit debilitatus et maxime domina imperatrix cum suis electis et delicatis uirginibus*; zu den Gefechten an der Côte d'Azur ebd.,

slavischen oder muslimischen Angriffen sind auch prägende Momente der kondensierten poetischen Darstellung, in die Amalarius von Trier seine Erfahrungen der Reise zur See als Gesandter Karls des Großen an den Bosphorus gegossen hat²⁵¹). Den Grafen Fulco Nerra von Anjou veranlasste die wundersame Errettung aus stürmischer Seenot vor Kleinasien Küste auf dem Weg ins Heilige Land zur Stiftung eines dem Heiligen Nikolaus geweihten Klosters²⁵²). Der byzantinische Legat Leon von Synada erlitt 996 unmittelbar nach dem Aufbruch in Konstantinopel nahezu Schiffbruch, konnte jedoch auf ein anderes Schiff wechseln und deutet nur an, dass einige seiner Begleiter – in diesem Zusammenhang oder auf der weiteren Reise – ihr Leben verloren²⁵³). Hier verblasst das Erlebte hinter rhetorischen Konventionen. Auch wenn die Modi der Darstellung sehr unterschiedliche Züge tragen konnten, stehen doch immer wieder Unwägbarkeiten und Unannehmlichkeiten an Bord enger Schiffe²⁵⁴) im Mittelpunkt von Berichten über Seereisen²⁵⁵). Das Bewusstsein von Unsicherheit und Gefahr verband sich also untrennbar mit dem Meer²⁵⁶), und es scheint fraglich, ob sich die des Meeres eher unkundigen Passa-

cap. 37 (S. 64–66). Der bedrohlichen Lage vor Marseille war man u. a. mit dem Gelübde begegnet, zwei Pilger nach Compostela von den Schiffen aus zu entsenden, vgl. ebd., cap. 34, S. 62: *Et de consilio domine sponse et maiorum, uouimus unanimes consensu de propriis nostris expensis et satisfactione dirigere duos peregrinos ad Sanctum Iacobum in Galicia. Et uere statim tempestas et uentus minores erant!*

251) Amalarii Versus Marini, hg. von Ernst DÜMMLER (MGH Poetae I), Berlin 1881, S. 426–428; vgl. auch Reinhard DÜCHTING, Amalar, Versus marini, in: Lateinische Kultur im VIII. Jahrhundert. Traube-Gedenkschrift, hg. von Albert LEHNER/Walter BERSCHIN, St. Ottilien 1989, S. 47–58, hier 51–53.

252) Bernard S. BACHRACH, The Pilgrimages of Fulk Nerra, Count of the Angevins, 987–1040, in: Religion, Culture and Society in the Early Middle Ages. Studies in Honor of Richard E. Sullivan, hg. von Thomas F. X. NOBLE/John CONTRENI, Kalamazoo, Michigan 1987, S. 205–217, hier S. 206 f.

253) The Correspondence of Leo, Metropolitan of Synada and Syncellus, hg. von Martha POLLARD VINCSON (Corpus Fontium Historiae Byzantinae 23), Washington 1985, Ep. 10, S. 14: ἄμα γὰρ ἐλύσαμεν ἐκ τοῦ Σοφίας λιμένος καὶ ἡ ναὺς περιεργάγη καὶ μικροῦ περιετράπη. [...] ἀλλ' οὐκ ἦν ἐμὸν ἀποβῆναι, μόνον δὲ μεταβῆναι τὴν ναῦν καὶ τὴν ἐκείνης, ὅ φασι, τύχην ἦπερ ἐκείνης ἀλλάξασθαι.

254) Vgl. die Klagen aus der griechischen Konzilsdelegation 1437/38 auf dem Weg nach Venedig und die daraus entstehende Diskussion, ob sich (illegal) Waren und Sklaven an Bord befänden: Les »Mémoires« de Syropoulos (wie Anm. 142) IV 10, S. 206. Zu den Lebensbedingungen an Bord spätmittelalterlicher mediterraner Schiffe siehe Michel BALARD, Biscotto, vino e ... topi: dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale, in: L'uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a Cristoforo Colombo, Genova 1992, S. 241–254; primär aus Sicht der Seeleute und ihrer Aufgaben: Marco TANGHERONI, La vita a bordo delle navi, in: Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII–XV, Pistoia 1984, S. 155–187, hier bes. S. 166 f., 174–179.

255) Vgl. auch John PRYOR, At Sea on the Maritime Frontiers of the Mediterranean in the High Middle Ages: the Human Perspective, in: Oriente e Occidente tra Medioevo ed età moderna: Studi in onore di Geo Pistarino, hg. von Laura BALLETO, Genova 1997, Bd. 2, S. 1005–1034, hier bes. S. 1005–1007. Eindrückliche Schilderungen und Klagen über die Lebensverhältnisse an Bord finden sich in spätmittelalterlichen Pilgerberichten, siehe HEERS, Les nations maritimes et le transport des hommes (wie Anm. 95), S. 57–59.

256) Es ist bezeichnend, dass die Mehrzahl der Beiträge in einem rezenten Sammelband zum Verhältnis von Meer und Gewalt nicht anthropogener Gewalt, sondern der unberechenbaren Gewalt des Meeres

giere wie Eugenikos oder Isidor in ihrer Haltung substantiell von »Menschen der See« wie Michael von Rhodos unterschieden. Nautische Ausbildung beruhte zwar auf langer praktischer Erfahrung²⁵⁷⁾, doch sie konnte natürlich nicht gegen die Unwägbarkeiten des Meeres immunisieren. Der Rhodier, der sicher im Verlauf seines langen Berufslebens manche kritische Situation auf See erlebt hatte, hat dazu freilich in seinem nautischen Kompendium, soweit ich sehe, keine Notizen festgehalten, während er seine Verletzung in einer Schlacht gegen die Genuesen 1431 erwähnt und auch Gebete zum Schutz vor Krankheiten in der Handschrift notiert hat²⁵⁸⁾.

Bei aller Relevanz literarischer Topoi tragen Erfahrungsberichte und persönliche Notizen doch wesentlich zu einem differenzierten Bild der Wahrnehmung des Meeres und der Seefahrt in verschiedenen mittelalterlichen Kontexten bei und relativieren vereinfachte Annahmen wie etwa die bisweilen den Byzantinern oder Muslimen unterstellte generelle Furcht oder Zurückhaltung gegenüber der See²⁵⁹⁾. Zudem ist jüngst eine erhöhte Sensibilität für den direkten Umgang des Menschen mit der See im Rahmen einer anthropologisch orientierten Kulturgeschichte dieses Verhältnisses eingefordert worden²⁶⁰⁾. Von diesem berechtigten Anliegen kann und sollte die Betrachtung maritimer Konnektivität nicht zugunsten einer entrückten Vogelperspektive auf das Meer allein in Termen von Häfen und Routen, Warenaustausch oder Subsistenzsystemen abstrahieren²⁶¹⁾.

selbst gewidmet ist, siehe: *La Violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII^e–XIX^e siècle)*, hg. von Mickaël AUGERON/Mathias TRANCHANT, Rennes 2004.

257) Vgl. Ugo TUCCI, *La trasmissione del mestiere del marinaio a Venezia nel Medioevo*, in: *La trasmissione dei saperi nel Medioevo*, Pistoia 2005, S. 111–126, hier S. 114 f.; Annalisa CONTERIO, *L'»arte del navigar«: Cultura, formazione professionale ed esperienze dell'uomo di mare veneziano nel XV secolo*, in: *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale* (wie Anm. 254), S. 187–225, hier S. 192.

258) Zur Kriegsverletzung vgl. *The Book of Michael of Rhodes*, Bd. 2 (wie Anm. 112), S. 278: *Ala Riviera avesimo vituoria di Zenovexi e my veny per tera ferido e vasto, del 1431*. Zu den Gebeten siehe Franco Rossi, *Michael of Rhodes and his Manuscript*, in: ebd., Bd. 3, S. 99–113, hier 99; zum Charakter des Gesamtwerkes, in dem der Rhodier für sich persönlich verschiedene Wissensbestände festgehalten hat, ohne in der Regel als deren Autor gelten zu können, vgl. ebd., S. 100–104.

259) Zur Kritik solcher Vorstellungen vgl. im Hinblick auf Byzanz: John PRYOR, *Shipping and Seafaring*, in: *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*, hg. von Elizabeth JEFFREYS u. a., Oxford 2008, S. 482–491, hier S. 482 f.; bezüglich der Muslime: Christophe PICARD, *Le calife 'Umar interdit la Méditerranée aux Arabes: peur de la mer ou raison d'État?*, in: *Un Moyen Âge pour aujourd'hui. Mélanges offerts à Claude Gauvard*, hg. von Julie CLAUSTRE/Olivier MATTÉONI/Nicolas OFFENSTADT, Paris 2010, S. 247–257.

260) Das ist der Grundtenor des Anliegens von MACK, *The Sea* (wie Anm. 5).

261) Das trifft sich mit dem Anliegen einer vor allem aus zeitgeschichtlicher Perspektive und in Anlehnung an soziologische Paradigmen vermehrt eingeforderten Wende von der Geschichte der Transportmittel zu einer umfassenderen Geschichte der Mobilität, welche die fundamentale Relevanz technischer Entwicklungen zwar nicht in Abrede stellen, aber die humane Dimension stärker gewichten soll, siehe Mathieu FLONNEAU/Vincent GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? Mise en perspective d'un champ*, in: *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, hg. von DENS., Rennes 2009, S. 11–21; Gijs MOM, *Inventer et établir l'Histoire de la mobilité: aux origines d'un changement de paradigme*, in: ebd., S. 25–39.

Daneben eröffnen sich weitere Optionen, um die mit der See verbundenen Menschen selbst in die Betrachtung konnektiver Strukturen zu integrieren. Eine solche liegt beispielsweise in Untersuchungen zur Zusammensetzung des vielschichtigen »maritimen Milieus« der großen Hafen- und Handelsstädte oder der Schiffsbesetzungen²⁶²: Deren Rekrutierung konnte, wie im Fall der sizilianisch-aragonesischen Kriegsflotte unter Roger de Llúria nach der Sizilianischen Vesper, zu sehr heterogen zusammengesetzten Mannschaften führen: Ruderer aus Sizilien und von umliegenden Inseln, katalanische Bogenschützen, aber auch Muslime (*janetii*) mit teils nordafrikanischem Hintergrund²⁶³. Die Besetzungen venezianischer Galeeren waren im 15. Jahrhundert in hohem Maße von Personen dalmatinischer oder albanischer Herkunft geprägt²⁶⁴, daneben auch von Griechen, von denen einige – wie Michael von Rhodos – in verantwortliche Positionen auf den Schiffen gelangen konnten²⁶⁵. Ebenso spielten griechische Schiffsbaumeister und Arbeiter im Arsenal der Lagunenstadt eine eminente Rolle²⁶⁶. Unter den zahlreichen temporär oder dauerhaft im spätmittelalterlichen Ragusa nachweisbaren Griechen waren einige als Schiffsverleiher oder in Funktionen auf Schiffen tätig²⁶⁷. Auch auf genuesischen Galeeren begegnen zahlreiche Seeleute aus dem griechischen oder pontischen Raum, in geringer Zahl sogar aus venezianischen Kolonien, neben denjenigen aus dem ligurischen Umland Genuas²⁶⁸. Die Zusammensetzung der Schiffsbesetzungen spiegelt also in erster Näherung die Spezifika der konnektiven Systeme beider Seerepubliken.

262) Zu diesem Themenkreis grundlegend für den mittelalterlichen Mittelmeerraum: Le genti del Mare Mediterraneo, hg. von Rosalba RAGOSTA, Bd. 1, Napoli 1981. Siehe auch Laura BALLETO, I lavoratori nei cantieri navali (Liguria, secc. XII–XV), in: Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII–XV, Pistoia 1984, S. 103–153.

263) Lawrence V. MOTT, Serving in the Fleet: Crews and Recruitment Issues in the Catalan-Aragonese Fleets During the War of Sicilian Vespers (1282–1302), in: Medieval Encounters 13 (2007), S. 56–77, hier S. 63–67.

264) Bernard DOUMERC, Cosmopolitanism on Board Venetian Ships (Fourteenth–Fifteenth Centuries), in: Medieval Encounters 13 (2007), S. 78–95, hier S. 83–87.

265) Ein individuelles Profil zeigt auch Zorzi da Modone, der als Trompeter an Bord der Galeren ebenso wie als Musiker wirkte und gleichfalls ein nautisches Manuskript hinterlassen hat, vgl. CONTERIO, L'»arte del navegar« (wie Anm. 257), S. 190, 206 f. Zu den Seeleuten unter den östlichen Minderheiten in Venedig siehe auch Brunhilde IMHAUS, Le minoranze orientali a Venezia: 1300–1510, Roma 1997, S. 86–101.

266) Siehe Georgios MAKRI, Studien zur spätbyzantinischen Schifffahrt (Collana Storica di Fonti e Studi 52), Genova 1988, S. 160 f.; David JACOBY, I Greci e altre comunità tra Venezia e Oltremare, in: I Greci a Venezia. Atti del Convegno Internazionale di Studio (Venezia, 5–7 novembre 1998), Venezia 2002, S. 41–82, hier S. 55 f.

267) Siehe Bariša KREKIĆ, Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Âge, Paris-La Haye 1961, S. 129 f. und die tabellarische Übersicht S. 135–144.

268) Vgl. Michel BALARD, Les équipages des flottes génoises au XIV^e siècle, in: Le genti del Mare Mediterraneo, hg. von Rosalba RAGOSTA, Napoli 1981, Bd. 1, S. 511–534; DERS., Le minoranze orientali a Genova (secc. XIII–XV), in: La Storia dei Genovesi 3 (1982), S. 71–90, hier S. 77–81.

Weiteres heuristisches Potential könnte sich künftig mit dem vor allem am Berliner Zentrum Moderner Orient beheimateten Konzept »Translokaltät« verbinden. Entwickelt, um die kolonial bedingten Verflechtungen und Mobilitäten zwischen »Ländern des Südens« in der Moderne in ihrer Rückwirkung auf Akteure und Gesellschaften zu beschreiben²⁶⁹⁾, grenzt es sich nicht nur von einem Denken in rein nationalen Kategorien ab, die residual im Begriff »transnational« enthalten sind²⁷⁰⁾, sondern ergänzt vor allem den globalhistorischen Diskurs durch die Öffnung zum Lokalen, der traditionell privilegierteren Kategorie des europäischen ethnographisch geprägten Blicks auf den globalen »Süden«²⁷¹⁾. Erkennbar werden so einerseits Spannungen zwischen räumlicher Mobilität und lokaler Verfestigung, zwischen Stabilität und Fluidität, andererseits wird besondere Aufmerksamkeit auf die Raumbegriffe der Akteure selbst und auf Orte zwischen klar definierten Räumen, wie Grenz- und Transitbereiche, Flüchtlingslager oder auch Häfen, gelenkt²⁷²⁾. Ob die in der Berliner Konzeption erkennbare Einschränkung des Konzepts auf eine kolonial und postkolonial geprägte Moderne jedoch berechtigt ist²⁷³⁾, erscheint zumindest fraglich, denn die in der Terminologie enthaltene Spannung zwischen lokaler Verortung und konnektiven Zwängen lässt sich durchaus ebenso in mittelalterlichen Zusammenhängen beobachten. Gerade das »Milieu der See« erscheint in diesem Zusammenhang als ein vielversprechender Kandidat. So lassen sich manche Gruppen von »Geniza-Kaufleuten« sicher treffend als translokale Akteure bezeichnen, deren temporäre Verortung an der Malabar-Küste, in Aden und Nordafrika²⁷⁴⁾ oder auf Sizilien²⁷⁵⁾ durch ihre Korrespondenzbeziehungen über weite Seeräume hinweg zwar nicht in einen globalen, wohl aber eminent translokalen Horizont gestellt wird. Als translokaler Akteur

269) Vgl. Ulrike FREITAG/Achim VON OPPEN, Translokaltät als ein Zugang zur Geschichte globaler Verflechtungen [2005], URL: <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/forum/type=artikel&id=632> (Zugriff am 23.3.2012).

270) Vgl. dazu Ulrike FREITAG/Achim VON OPPEN, Introduction. Translocality: An Approach to Connection and Transfer in Area Studies, in: *Translocality. The Study of Globalising Processes from a Southern Perspective*, hg. von DENS., Leiden-Boston 2010, S. 1–21, hier 11–12.

271) Siehe ebd., S. 9–11; PERNAU, *Transnationale Geschichte* (wie Anm. 10), S. 67 f.

272) FREITAG/VON OPPEN, Introduction. Translocality (wie Anm. 270), S. 7: »Rather, it seems that translocality is often marked by transient, non-permanent and unordered spaces. This can be noted in border zones such as refugee camps, it can also be observed among nomads such as the Wodaabe.« Vgl. auch PERNAU, *Transnationale Geschichte* (wie Anm. 10), S. 70 f.

273) Auch PERNAU fordert dazu auf zu prüfen »wie neu Translokaltät als Phänomen (nicht als Forschungsrichtung) wirklich ist« (ebd., S. 72).

274) So im Fall des Abraham b. Perahyā Ben Yijū, siehe Shlomo D. GOITEIN, *From Aden to India. Specimens of the Correspondence of India Traders of the Twelfth Century*, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 23 (1980), S. 43–66.

275) Siehe Anliese NEF, *La Sicile dans la documentation de la Geniza cairote (fin X^e–XIII^e siècle): les réseaux attestés et leur nature*, in: *Espaces et réseaux*, Bd. 1 (wie Anm. 183), S. 273–291; Ruthy GERTWAGEN, *Geniza Letters: Maritime Difficulties along the Alexandria-Palermo Route*, in: *Communication in the Jewish Diaspora. The Pre-Modern World*, hg. von Sophia MENACHE, Leiden u. a. 1996, S. 73–91.

ließe sich ebenso wiederum Michael von Rhodos ansprechen, der sich mit seiner Familie in die engen Sozialstrukturen der Serenissima integrierte, aber durch seine Seereisen zweifellos über einen weiten Erfahrungsraum im Mittelmeer und Atlantik verfügte: nicht im Sinne einer Kenntnis weiter Räume schlechthin, sondern bezogen auf einzelne Häfen und zugehörige Orte²⁷⁶⁾. Ebenso ließe sich auf die vielschichtige Vita des Genuesen Benedetto Zaccaria verweisen, dessen Aktionsräume als Kaufmann, Kreuzfahrer, »Korsar«, Admiral und Inselherrscher zwar stets lokal konfiguriert waren, aber doch das ganze Mediterraneum umspannten²⁷⁷⁾. Der Terminus »Translokalität« bringt dieses komplementäre Verhältnis zwischen maritimer Konnektivität über potentiell weite Distanzen und grundsätzlich lokalen Bezügen der Akteure sehr gut zum Ausdruck, sicher besser als die Suche nach mittelalterlichen »Globalisierungen«²⁷⁸⁾. Selbst große Handelsmetropolen wie Genua, Venedig, Alexandria, Aden, Kalikut oder Quanzhou öffneten sich nie einfach »zur Welt« hin, sondern gegenüber einem je individuellen Gefüge maritimer und terrestrischer Vernetzungen, die zugleich ihre Informationshorizonte strukturierten²⁷⁹⁾.

Abschließend seien noch einmal wenige Aspekte aus den vorangehenden Überlegungen herausgestellt: Maritime Konnektivität kann auf verschiedene Art und Weise aufgefasst werden: als Eigenschaft eines Meeresraumes und Maßstab für die Dichte seiner anthropogenen Durchdringung, als räumliche Struktur des Schiffsverkehrs, bezogen auf einen konkreten Hafentyp oder regionale Hafensysteme und Routen, möglicherweise sogar als Charakteristikum von Personen und Personengruppen, die sich aus unterschiedlichsten Gründen und mit unterschiedlichsten Haltungen dem maritimen Element aussetzten. Handelsschiffahrt, militärische Unternehmen zur See oder Reisen stehen für analytisch unterscheidbare Ebenen maritimer Konnektivität, die jedoch oft sehr eng miteinander verbunden waren, wenn sich etwa Reisende in aller Regel auf Handelsschiffen einrichten mussten oder manche Schiffe wahlweise Handels- oder Beutezwecke verfolgten. In diesen konnektiven Gefügen lassen sich mindestens zwei Arten von Rhythmen erkennen: »gro-

276) Zu den Orten, die Michael im Verzeichnis seiner Engagements erwähnt, gehören Manfredonia, Modon, London, Tana, Alexandria, Gallipoli, Konstantinopel, Moncastro, Aigues-Mortes, Trani, Beirut, Jaffa, Famagusta und besonders häufig Flandern, vgl. *The Book of Michael of Rhodes*, Bd. 2 (wie Anm. 112), S. 272–280. Dieser persönliche Horizont entspricht praktisch dem Gesamtgefüge der Hauptverbindungslinien des venezianischen Schiffsverkehrs.

277) Zu ihm siehe Robert S. LOPEZ, *Genova marinara nel Duecento*. Benedetto Zaccaria: ammiraglio e mercante, Messina 1933 (Nachdruck Firenze 1996); DERS., *The Commercial Revolution of the Middle Ages 950–1350*, Englewood Cliffs, NJ 1971, S. 139 f.

278) Das soll die wichtigen Ergebnisse von Janet ABU-LUGHOD, *Before European Hegemony. The World System A.D. 1250–1350*, New York-Oxford 1989, zur Existenz eines hochmittelalterlichen »Weltsystems«, das sich aus verschiedenen terrestrisch oder maritim miteinander vernetzten Teilräumen zusammengesetzt habe, nicht generell in Frage stellen. Doch dürfte die überwiegende Mehrzahl der »Träger« dieses Systems lediglich über einen lokalen oder eben translokalen, kaum jedoch globalen persönlichen Horizont verfügt haben.

279) Vgl. oben Anm. 160.

ße« Rhythmen, die mit ökonomischen Konjunkturen, mit Neustrukturierungen von Herrschaftsräumen oder Modifikationen in der Kontrolle neuralgischer Punkte für die Schifffahrt zusammenhängen können, und die »kleinen«, »naturgegebenen« Rhythmen innerhalb des Jahres, die dem Verkehr ebenso ihren Stempel aufdrückten. Freilich unterlag auch die Benutzung der Landwege durchaus charakteristischen saisonalen Prägungen²⁸⁰. Generell verdienen die Wechselwirkungen zwischen maritimen, terrestrischen und fluvialen konnektiven Systemen noch verstärkte Beachtung. Vertiefen ließe sich auch die Frage, worin sich der Zusammenhang eines Meeresraumes historisch äußerte, etwa in der Verbreitung bestimmter Bauweisen, Nahrungsmittel oder gar Vorstellungswelten entlang seiner Küsten²⁸¹ oder in verstärkten »interkulturellen« Kontakten, der direkten Begegnung mit dem »Fremden« jenseits des Meeres²⁸². Diese Indikatoren für das Bestehen von Zusammenhängen über ein Meer hinweg sind sicher besonders faszinierend und vielfältig, doch stellten wir sie in den Mittelpunkt der Betrachtung, so wären wir bereits wieder aus den maritimen in die vertrauteren terrestrischen Gefilde entwichen.

SUMMARY: HORIZONS OF MARITIME CONNECTIVITY

This paper seeks to characterize various approaches to the study of maritime connections with special emphasis on the medieval Mediterranean. Although the connecting dimension of seascapes has been privileged by a long tradition of maritime history, the term connectivity has only gained prominence due to the famous study by P. Horden and N. Purcell. In their view, the exceptionally high degree of connectivity in the Mediterranean assumed a fundamental role in counterbalancing the deficiencies of a highly diversified, precarious ecological landscape. Local exchange by means of cabotage is duly emphasized, but the model concentrates on agrarian redistribution. From the maritime point of view, by contrast, the notion of connectivity opens a wider heuristic horizon. It can be used to characterize whole maritime spaces or local nodes in quantitative as well as qualitative perspectives. The first main section of this paper discusses questions of continuity and change in maritime connections during the Middle Ages, analytically distinguishing various modes of connectivity (e. g. the transport of humans and goods or trade and naval enterprises) which have, however, been tightly interconnected. Such correlations are e. g.

280) Siehe HEERS, *Rivalité ou collaboration* (wie Anm. 47), S. 19 f.

281) Vgl. etwa Ilgvars MISĀNS, *Integration durch den Handel: Die Einheit des Ostseeraumes zur Hansezeit (12./13.–15. Jahrhundert)*, in: *Saeculum* 56 (2005), S. 227–239; REID, *Southeast Asia in the Age of Commerce* (wie Anm. 14), Bd. 1: *The Lands below the Winds*, bes. S. 3–10.

282) Beispielhaft Aryeh GRABOÏS, *La »découverte« du monde musulman par le pèlerins européens au XIII^e siècle*, in: *Al-Masaq* 5 (1992), S. 29–46; Folker REICHERT, *Pilger und Muslime im Heiligen Land. Formen des Kulturkonflikts im späten Mittelalter*, in: *Kritik und Geschichte der Intoleranz*. Dietrich Harth zum 65. Geburtstag, hg. von Rolf KLOEPFER/Burckhard DÜCKER, Heidelberg 2000, S. 3–21.

illustrated by the case of the papal fleet sent to Constantinople in 1437, its economic and political contexts including the choice of place for the council of union. In two further sections the role of specific places for maritime connections is examined. We succinctly characterize ways to describe the connective networks belonging to harbours or port cities (including the concepts of *emporium* and *escale*) before turning to the often neglected straits and isthmuses as important points for the maintenance or limitation of maritime connectivity. The last section is devoted to the human experience related to the sea. While travel reports often emphasize risks and dangers, the concept of translocality might be useful to characterize the actual horizons of seamen.