

»Cum barbaris nationibus et
linguis incognitis commercia humanitatis«
Meere als Kommunikationsräume

Daniela Rando (Pavia)

*Navigatio [...] secreta mundi penetrat, litora inuisa adit, deserta horrida lustrat, et cum barbaris nationibus et linguis incognitis commercia humanitatis exercet. Huius studium gentes conciliat, bella sedat, pacem firmat, et privata bona ad communem usum omnium immutat*¹⁾. Mit diesen Worten rühmt Hugo von Sankt-Viktor die Entschleierung der Weltgeheimnisse und die Entdeckung des Unbekannten, insgesamt eine positiv besetzte Haltung gegenüber der *navigatio*, wie sie auch weitgehend in der Moderne geteilt wird – unsere Ära der »Globalisierung« konnotiert Mobilität überwiegend als Fortschritt und Innovation.

In diesem Geist haben auch wir drei Tage auf den Fluten eines »maritimen Mittelalters« verbracht, das zwar nicht ganz unbekannt, aber doch noch weitgehend zu entdecken ist. Nikolas Jaspert hat zu Beginn als *pilota*, als Lotse, fungiert, indem er uns die Richtung der Forschung vorgab, gleichzeitig aber auch auf die »Klippen« hinwies. Im Lichte seiner Vorgaben, seiner »Route«, möchte ich noch einmal die Vorträge und Diskussionen dieser Tage Revue passieren lassen, vor allem die möglichen Perspektivwechsel herausarbeiten, die unsere »Seefahrt« als Gewinn eingebracht haben könnte.

Als erste Tendenz der Forschung hat Jaspert an die geschichtswissenschaftliche Raumforschung erinnert: »Auch im Mittelalter waren Meere keine vorgegebenen, unveränderlichen Größen, sondern sie wurden in wechselhafter Abgrenzung konstruiert und nicht nur politisch oder nautisch, sondern auch durch Namensgebung angeeignet«²⁾. Die Raumforschung meidet die Vorstellung von einem objektivierten, leeren, homogenen Raum, charakteristisch für die moderne Kartographie. Unter diesem Gesichtspunkt hat

1) Hugo von Sankt Viktor, *Didascalicon de studio legendi*, Studienbuch, übersetzt und eingeleitet von Thilo OFFERGELD, Freiburg-Basel-Wien-Barcelona-New York 1997, S. 198.

2) So Jaspert in seinem Vortrag, vgl. nun den gemeinsamen Einführungstext dieses Bandes Michael BORGOLTE/Nikolas JASPERT, *Maritimes Mittelalter – zur Einführung*, ab Anm. 79.

die Mediävistik schon gewichtige Beiträge über die Konstruktion des Meeres als Element einer Kosmologie und Teil einer universellen Ordnung geliefert, wie etwa die grundlegenden Studien Anna-Dorothees von den Brincken³⁾ und Patrick Gautier Dalchés⁴⁾. Vor einiger Zeit hat Sebastian Sobeki gezeigt, wie die »Normannische Eroberung« auf den Britischen Inseln in verschiedener Art die literarische Wahrnehmung vom Meer gesteuert habe, die vorher eher mit Bildern und Themen aus der Irländischen See verbunden gewesen sei, wie das Meer Mitte des 15. Jahrhunderts zu einer Komponente bei der Entstehung der »Englishness« werden konnte⁵⁾. Und Elizabeth M. Deloughrey hat betont, dass die Entdeckung des Columbus ältere Vorstellungen von der sagenhaften Insel Antilia aktualisierte, die auf eine Legende aus dem 8. Jahrhundert über den Aufbruch von sieben Bischöfen zu einer unbekanntem Insel im Atlantik zurückgingen, wo sie eine utopisch-christliche Gemeinde aufgebaut hätten. »Ant-illia«, Gegen-Insel, die oft auf Landkarten vor Columbus wirklich eingezeichnet sei, suggerierte eine diskursive Konstruktion von Inseln (Antillen), die vor ihrer eigentlichen Entdeckung schon verortet gewesen wären⁶⁾: eine Verschiebung vom Nicht-Raum der Utopie zum ideellen Werte-Raum, eine »Hermeneutik der Entdeckung«, nach der das, was schon »bekannt«, einfach imaginiert war, schließlich doch entdeckt und erfahren wird⁷⁾.

In diese Richtung ging der Beitrag von Jenny Oesterle über Raumkonstruktionen in arabisch-islamischen Karten und historisch-geographischen Texten⁸⁾. Immer das Text-Bild Verhältnis im Auge, sah sie Autor, Entstehungskontext und Publikumsbezug im jeweiligen Zusammenhang. Eine reiche Kartenproduktion um die Achse Indischer Ozean – Mittelmeer, in sich mobil und immer in Bewegung: von der Zentralität des Indischen Ozeans bei Al-Masudi bis hin zur Fokussierung zum Mittel-, vor allem zum östlichen und nordafrikanischen Meer in den Regionalkarten Hauqals und im »Buch der Kuriosi-

3) Vgl. Anna-Dorothee VON DEN BRINCKEN, Studien zur Universalkartographie des Mittelalters, hg. von Thomas SZABÒ, Göttingen 2008; DIES., *Fines terrae*. Die Enden der Erde und der vierte Kontinent auf mittelalterlichen Weltkarten, Hannover 1992. Ein frühes Schriftenverzeichnis in: Aus Überrest und Tradition: Festschrift für Anna-Dorothee von den Brincken, hg. von Peter ENGELS, Lauf a. d. Pegnitz 1999, S. 329–342.

4) Vgl. Patrick GAUTIER DALCHÉ, Géographie et culture. La représentation de l'espace du VI^e au XII^e siècle, Ashgate 1997; DERS., L'espace géographique au Moyen Âge, Florence 2013. Sein Schriftenverzeichnis unter <http://saprat.ephe.sorbonne.fr/enseignants-chercheurs/patrick-gautier-dalche-56.htm> (Zugriff 28.7.2014).

5) Sebastian I. SOBECKI, *The Sea and Medieval English Literature*, Cambridge 2008; vgl. nun *The Sea and Englishness in the Middle Ages: Maritime Narratives, Identity and Culture*, hg. von DEMS., Cambridge 2011.

6) So Elizabeth M. DELOUGHREY, *Routes and Roots: Navigating Caribbean and Pacific Island Literatures*, Honolulu 2007, S. 10.

7) Ebd., S. 10–11.

8) Jenny Rahel OESTERLE, Arabische Darstellungen des Mittelmeers in Historiographie und Kartographie, in diesem Band.

täten«, gleichzeitig von der Landorientierung Hauqals (mit seiner Beschreibung der Reisewege) zur Seorientierung im ›Buch der Kuriositäten‹.

Oesterle hat also kein statisches Bild eines Mittelmeerraums vorgestellt, sondern die Bezugnahme auf den Indischen Ozean, im Rahmen des Dar al-Islam mit dem Zentrum in Mekka und Medina. Wenn die Strukturelemente der arabisch-islamischen Raumwahrnehmung so verliefen, modellierte sich die Raumerfassung nach dem mentalen Horizont der Verfasser, nach ihren religiösen, kommerziellen und missionarischen Eroberungskonzepten: vom Skeptiker al-Masudi aus Bagdad bis zu Hauqal und dem anonymen Autor des ›Buches der Kuriositäten‹, Vertreter einer ismailitischen Missionsrichtung, also aus einer religiös imprägnierten Weltsicht, mit Schwerpunkt im Ostmittelmeer und Nordafrika, der Machtbasis der fatimidischen Kalifen. Der Meeresraum wurde auch aus gelehrtem Interesse, zur Unterhaltung oder in herrschaftsrepräsentativer und -legitimatorischer Absicht ins Bild gesetzt wie bei der verschwundenen Weltkarte von Al-Muizz; Ähnliches wird vom englischen König Heinrich III. berichtet: um 1230 besaß er wenigstens zwei monumentale *mappae mundi*, davon eine in Westminster, von seiner Bettstelle aus sichtbar und mit einer Inschrift zum Lobpreis der Herrschertugenden versehen⁹⁾.

Oesterles Beitrag blieb der einzige zu Jasperts Raumerfassung vom Gesichtspunkt der Kartographen; andere Beiträge konzentrierten sich eher auf die Aneignung des Raumes durch Namensgebung. Carsten Jahnke hat die aktuelle Bezeichnung Nordsee auf frühere zurückgeführt: *oceanus fresonicus*, *mare britannicum*, *cimbricum* und *germanicum*, alle Benennungen anfangs nur aus der Perspektive eines Küstenabschnitts gesehen – ab Saxo Grammaticus setzte sich dann Westsee durch¹⁰⁾. Dieser Gebrauch kann mit einer Beobachtung von S. Sobceki zum Vorkommen des Wortes *ocean/occian* im Anglonormannischen und Mittelenglischen in Beziehung gesetzt werden: zusammen mit der häufigen Bezeichnung *ocean* für den Atlantik führte dieser Wortgebrauch zur Verbindung mit dem *west ocean*, insbesondere mit dem Sonnenuntergang, eine Verbindung, vielleicht von der etymologischen Vermischung von *occidentalis* und *oceanus* gefördert. Ozean wurde auf diese Weise ein Name für den Okzident, das Abendland. Aber *west*/Westen gab auch den Namen für das Tagesende, das Ende der Zeit und das Ende der geographischen Welt¹¹⁾;

9) Patrick GAUTIER DALCHÉ, Représentations géographiques savantes, constructions et pratique de l'espace, in: Construction de l'espace au Moyen Âge: pratiques et représentations, XXXVII^e Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur, Mulhouse, 2–4 juin 2006, Paris 2007, S. 14–38, hier S. 31. Zum Thema: Michael BORGOLTE, Christliche und muslimische Repräsentationen der Welt. Ein Versuch in transdisziplinärer Mediavistik, in: Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften. Beiträge und Abhandlungen 14 (2008), S. 89–147, hier S. 93, jetzt in DERS., Mittelalter in der größeren Welt. Essays zur Geschichtsschreibung und Beiträge zur Forschung, hg. von Tillman LOHSE/Benjamin SCHELLER, Berlin 2014, S. 283–336, hier S. 289, mit weiteren früheren und späteren Beispielen.

10) Carsten JAHNKE, Die »Nordsee«, ein verbindendes oder trennendes Element?, in diesem Band.

11) SOBECKI, The Sea and Medieval English Literature (wie Anm. 5), S. 84–85.

daraus resultierte ein anregender Kontakt zwischen geographischer Namensgebung, kosmologischen und heilsgeschichtlichen Überzeugungen.

Auch Michael Borgolte hat daran erinnert, dass die Namen des Ozeans in Anlehnung an Isidor in Beziehung zu den naheliegenden Regionen vergeben wurden¹²⁾. Noch im ausgehenden Trecento schrieb Giovanni Boccaccio in seinem Traktat ›De diversis nominibus maris‹ (einem Kapitel aus ›De montibus‹), dass die Meere ihren Namen mit wenigen Ausnahmen von Inseln, Provinzen und nahegelegenen Städten ableiteten¹³⁾: um das Unbekannte zu »zähmen«, würde der Bezug zur Geographie der schon menschlich bewohnten Welt hergestellt¹⁴⁾. Namensgebung als Form der Aneignung des Raumes drückte schon auf besondere Weise die Beziehung Land-Wasser-Mensch in der Denkweise aus; so lautete die Grundfrage, die sich nach den Vorträgen von Michael Borgolte und Jan Rüdiger herausgestellt hatte: ist Meer ohne Land denk- oder verortbar¹⁵⁾?

Neben die mentale Aneignung der See trat die konkrete, d. h. die wirtschaftliche und politische. Ein Teil der Tagung war dieser Thematik gewidmet, in der Nachfolge klassischer Studien zu Handel, Seefahrt und nautischer Technik, vor allem die Beiträge von Michel Balard und Ruthy Gertwagen, die sich unter dem zweiten von Jaspert eingeführten weiten Feld der Kommunikations-, Interaktions-, und Verflechtungsgeschichte einordnen lassen. Balard hat Handel und Seefahrt im Schwarzen Meer ins Auge gefasst: ein Ort der Begegnung seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, mit einem komplexen Beziehungsgeflecht zwischen Binnenland, Küsten und Mittelmeer, nach Balard ein echter »Commonwealth« von London bis Beijing. Dieses Netzwerk von Wirtschaftsaustausch zwischen Mittelmeer und Steppenvölkern aufgrund der *pax mongolica*, die Balard als Zäsur für die europäische Geschichte des 13. Jahrhunderts entwarf, würde ermöglicht durch die Zusammenführung von zwei Handelsnetzen im Mittel- und Schwarzmeer durch die Verbindung zwischen dem Fernhandel italienischer Kaufleute und dem Regionalhandel vor Ort, d. h. durch eine differenzierte Konnektivität aus Fernhandel/Ortsmarkt/Küstenhandel mit verschiedenen Waren, verschiedenen Schiffstypen und verschiedenen Seefahrtmodi¹⁶⁾.

12) BORGOLTE/JASPERT, *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 2), ab Anm. 13.

13) *De montibus, silvis, fontibus, lacubus, fluminibus, stagnis seu paludibus et de diversis nominibus maris*, hg. von Manlio PASTORE STOCCHI, in: *Tutte le opere di Giovanni Boccaccio*, hg. von Vittore BRANCA, Milano 1998, VII–VIII/2, S. 1815–2122, hier S. 1996.

14) So P. Gautier Dalché in Bezug auf Isidor: Patrick GAUTIER DALCHÉ, *Comment penser l’Océan? Modes de connaissances des fines orbis terrarum du nord-ouest (de l’Antiquité au XIII^e siècle)*, in: *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l’enseignement supérieur public. 17^e Congrès, Nantes 1986*, S. 217–233, hier S. 219.

15) Borgolte/Jaspert, *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 2), ab Anm. 9; Jan Rüdiger, *Kann man zur See herrschen? Zur Frage mittelalterlicher Thalassokratien*, in diesem Band, ab Anm. 48.

16) Michel BALARD, *The Black Sea: Trade and Navigation (13th–15th Centuries)*, in diesem Band, ab Anm. 37.

In der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts wurde das Schwarze Meer Schwerpunkt des internationalen Handels, gleichzeitig aber mit Fragilität und Vulnerabilität der Verbindungen, verursacht vor allem durch politisch-militärische Entwicklungen: Spannung zwischen den mongolischen Khanaten, Rivalität bis zum Krieg zwischen Genua und Venedig, Aufstieg von Florenz als Seemacht, schließlich der Regierungsantritt der Mingdynastie in China, all das führte zur Umleitung der Routen und konsequenter Marginalisierung des Schwarzen Meeres am Ende des Jahrhunderts, bis zur Unterbrechung der Verbindungen nach der Eroberung von Konstantinopel – also eine Episode zwischen zwei verschiedenen Konnektivitäten, wie bei der anschließenden Diskussion betont und von Frank Rexroth als Fallstudie vorgeschlagen wurde.

Balard hat auch das »Instrumentarium« des Handels beschrieben, d. h. die verschiedenen Typen der Schifffahrt, deren Entwicklung Ruthy Gertwagen im Detail vorgestellt hat: Änderung und Anpassung im Bau, bei Handels- und Kriegstechnik in Bezug auf Schiffsgröße, Segelformen und Steuerung, mit einem Höhepunkt in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts¹⁷⁾. Einige spektakuläre Fallbeispiele aus der modernen Meeresarchologie haben veranschaulicht, was ikonographische und schriftliche Quellen, etwa die »Registri angioini ricostruiti«¹⁸⁾, nicht präzise genug leisten könnten: sie überlieferten wenig praxisorientiertes Wissen, wären eher theoretisch und Ergebnis gelehrter Überlegungen – Erkenntnismöglichkeiten blieben so eher eingeschränkt.

Das Problem der Schriftlichkeit wurde mehrmals angesprochen. Rüdiger hat als Beispiel Cluny oder die Kanzlei der Kapetinger, andererseits die Seestädte Lübeck, Venedig und Genua genannt. Quellen zur Maritimgeschichte fehlten nicht, im Gegenteil, sie wären ein Meer für sich, so Werner Maleczek während der Diskussion: Grundlage des von Balard entworfenen Panoramas waren die Notariatsakten des Genuesers Lamberto di Sambuceto, deren Edition schon im 19. Jahrhundert durch Cornelio Desimoni begonnen und u. a. von Balard selbst fortgesetzt worden ist¹⁹⁾. Die maritime Welt hat auch eine ihr eigentümliche Schriftlichkeit entwickelt – Benjamin Scheller erinnerte in diesem Zusammenhang an die Entstehung der Schiffsversicherung, dank deren Überlieferung über viele Details Kenntnis erhalten geblieben wäre, unter anderem über den denkwürdigen Umstand, dass die größten Verluste nicht durch Natur-, sondern durch Menscheneinwirkung

17) Ruthy GERTWAGEN, A Chapter on Maritime History: Shipping and Nautical Technology of Trade and Warfare in the Medieval Mediterranean, 11th–16th Century, in diesem Band.

18) Vgl. dazu La Cancelleria angioina nei secoli XIII–XV. Un sistema informativo digitale per la gestione e l'analisi della documentazione superstita, hg. von Roberto DELLE DONNE (<http://www.cdlstoria.unina.it/storia/dipartimentostoriaold/angioini.html>, Zugriff 20. 7. 2014).

19) Actes passs  Famagouste de 1299  1301 par devant le notaire gnois Lamberto de Sambuceto, hg. von Cornelio DESIMONI, Gnes 1883; Gnes et l'Outre-mer, I. Les Actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289–1290, hg. von Michel BALARD, Paris-La Haye 1973.

(*ad visicum de mari et gente*)²⁰⁾ zu verzeichnen gewesen wären, die berühmt-berüchtigte »Piraterie«, an die auch von Borgolte und Jaspert in ihren Einführungen und mehrfach während der Diskussion erinnert wurde. Schriftlichkeit beinhaltet eben das Bemühen um Sicherheit und Kalkül gegenüber der Kontingenz, dem Element der Liquidität, aber auch Alphabetisierung wie im Fall von Venedig und Genua. Die dortigen Naulverträge mit Ludwig IX. für die beiden Kreuzzüge sind von Belgrano in vier kompakten Bänden schon im 19. Jahrhundert ediert worden²¹⁾; ähnlich für die Überlieferung zum Besitz der Klöster S. Siro in Genua²²⁾ und S. Giorgio Maggiore in Venedig, deren Klosterarchive das Phänomen der transmarinen Projektion belegen²³⁾. Das wäre genau die Verflechtung von Seeherrschaft und Landherrschaft, die Peter Johanek in der Diskussion pointiert in die berechnete Frage kleidete: Was tun die Franziskaner an der See? oder abgewandelt: Was tun die Benediktiner am Meer?

Gertwagen hat noch das Verhältnis zwischen Innovation, Invention und Wirtschaft angesprochen, aber von einem eher pragmatischen Standpunkt, im Verlauf der Entwicklung nicht unbedingt kontinuierlich und kohärent. Zur Aufteilung des Byzantinischen Reiches nach 1204 hat sie die Gründe dafür, dass der Doge Enrico Dandolo Anspruch auf Lapseki und Gallipoli erhob, auf bestimmte meteorologische und ökologische Gegebenheiten in der Nordost-Ägäis sowie auf technische Unzulänglichkeiten der Kriegs- und Handelsschiffe zurückgeführt, dadurch träten die Beziehungen zwischen den Bedingungen der Seefahrt, der Schiffsausrüstung sowie der Militär- und Handelspolitik hervor. Auch Nils Blomkvist hat eine Übersicht vom 6. bis zum 15. Jahrhundert zur ökonomischen und politischen Aneignung der Ostsee geliefert, aber auf originelle Art²⁴⁾. Sie sei

20) Die Redewendung u.a. bei Sylvain PIRON, *L'apparition du resicum en Méditerranée occidentale, XII^e–XIII^e siècles*, in: *Pour une histoire culturelle du risque. Genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, sous la direction de Emmanuelle COLLAS-HEDELAND/Marianne COUDRY/Odile KAMMERER/Alain J. LEMAÎTRE/Brice MARTIN, Strasbourg 2004, S. 59–76, hier S. 13 (http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/03/76/66/PDF/apparition_du_resicum.pdf, Zugriff 20.7.2014). Zu »Pirates, or the danger factor«, Giovanni CECCARELLI, *The Price for Risk-Taking: Marine Insurance and Probability Calculus in the Late Middle Ages*, in: *Journal Electronique d'Histoire des Probabilités et de la Statistique/Electronic Journal for History of Probability and Statistics* 3/1 (2007), S. 1–26, hier S. 14–19 (www.jehps.net/juin2007.html, Zugriff 29.7.2014).

21) Documenti inediti riguardanti le due crociate di San Ludovico IX Re di Francia, raccolti ordinati ed illustrati da Luigi Tommaso BELGRANO, Genova 1859 (Hefte 1–12).

22) *Le carte del Monastero di San Siro di Genova dal 952 al 1224*, hg. von Aurelia BASILI/Luciana POZZA, Genova 1974; *Le carte del Monastero di San Siro di Genova*, 1–4, hg. von Marta CALLERI/Sandra MACCHIAVELLO/Maria TRAINO, Genova 1997–1998. Zum »cartularium navis« und zum »notaro della nave« Valeria POLONIO, *Devozioni marinare dall'osservatorio ligure (secoli XII–XVII)*, in: *Dio, il mare e gli uomini* (Quaderni di Storia religiosa 15), 2008, S. 243–315, hier S. 246–247.

23) S. Giorgio Maggiore, *Fonti per la storia di Venezia: Diocesi castellana; Sez. 2, Archivi ecclesiastici: Documenti 1160–1199 e notizie di documenti*, hg. von Luigi LANFRANCHI, Venezia 1968–1986, 4 Bde.

24) Nils BLOMKVIST, *Europe's Captive. Medieval Baltic Torn between Thalassocratic and Continental Principles of Exploitation*, in diesem Band.

einem beständigen Änderungsprozess unterworfen gewesen, von einer äußeren Grenze, der *finis terrae* des europäischen Festlands und der Barriere gegenüber dem *nowhere*, bis zur Front des Kontinents, gleichsam eine Wendung von Innen nach Außen: »The coasts were able to turn the Continent inside-out«²⁵). Also eine neue Rolle und eine neue Bedeutung: die Geschichte der Ostsee und der Völker, die sich im Wettbewerb um Einflussnahme auf sie befanden, würde neugelesen auf der Basis zweier gegensätzlicher Prinzipien, ein terrestrisches, hierarchisierendes, organisiert als Zentrum-Peripherie-System, und ein maritimes, das die Entstehung von Netzwerken förderte, mit größerer Freiheit und gegenseitiger Ausrichtung.

Die Europäisierung der Ostseeränder bedeutete nach Blomqvist ihre Vereinnahmung (*capture*) in ein festes Zentrum-Peripherie-System des Kontinents; im gleichen Moment trüge die Ostsee dazu bei, die Zentrum-Peripherie Expansion entlang der Küsten umzuorientieren, ein besonderes, »maritimes« Deutschland herauszubilden, seinerseits fördernd die Entstehung einer Randkultur im Golf von Finnland. Vor allem indem sich der Ostsee- mit dem Nordsee-Rim verband, sei ein politisches System weit entfernt von Rom ermöglicht worden, mit »hungrigem Blick« auf andere Kontinente. Also eine Ostsee, die ihr Gesicht mit ihren Anrainervölkern veränderte, im beständigen Kampf zwischen zwei Prinzipien, die sich gegenüberstanden und doch miteinander verzahnt gewesen seien, zugleich Sieger und Besiegte. Starke und suggestive Worte, in denen das Echo der großen Meisterzählung widerhalte, nach der die Freiheit vom Meer käme – ein Überlieferungsstrang mit den Stationen Montesquieu, Hegel, Ernst Kapp bis hin zu Carl Schmitt²⁶), von Borgolte schon in der Einführung angesprochen. Diese Meisterzählung kann also unter die Stereotypen aus dem Norden eingeordnet werden, von denen Jahnke am Vortag gesprochen hat – der Konnex zwischen Meer und Freiheit hatte übrigens seinen Ausdruck schon früh in Venedig gefunden: die Venezianer *faciunt qui sunt fundati in mari et de iure gentium civitates in mari edificate sunt ipsorum qui edificant*, hatte bereits Baldus angemerkt, daher *pretendunt libertatem*²⁷).

Das Interpretationsmuster von Blomqvist war Teil der Fragestellung, die Rüdiger in den Mittelpunkt seines Vortrags gestellt hat: ob überhaupt und, wenn ja, wie Herrschaft zur See ausgeübt werden könnte. Er hat gefragt, welche politische Kultur sich an den Küsten und in den vom Meer geprägten Gesellschaften entwickelte, inwieweit sich Herrschaft auf See von Herrschaft an Land unterschieden habe. Stellte Blomqvist ein »maritimes Prinzip«, nämlich das Prinzip dezentralisierter Netzwerke, zur Diskussion, so tendierte Rüdiger zu einem stärker analytischen Ansatz und regte eine Untersuchung

25) Ebd., ab Anm. 51.

26) Vgl. u. a. Angelo BOLAFFI, *Il crepuscolo della sovranità: filosofia e politica nella Germania del Novecento*, Roma 2002, S. 170–172.

27) Ugo PETRONIO, »Civitas Venetiarum est edificata in mari«, in: *Studi Veneti offerti a Gaetano Cozzi*, Venezia 1992, S. 171–185.

darüber an, wie eine politische Geschichte der maritimen Räume, der Macht zur See und nicht einfach der Macht über die See geschrieben werden könnte. »Welche Charakteristika [hätten] Herrschaft, Kommunikation, Kontrolle, Elitenbildung, Stabilisierung, Ressourcenverteilung und so weiter, wenn sie sich wesentlich auf die See stützen und zur See stattfinden?«²⁸⁾. Diese Problematik gäben auch die Quellen vor, sowie die von Jaspert angedeuteten, »sinnstiftenden« Denkfiguren, würde doch das mittelalterliche Jahrtausend als eine fast ausschließlich landgestützte Epoche der europäischen Geschichte imaginiert. Umzudenken wäre also unsere »ouillage«, unsere Begrifflichkeit von Herrschaft und Territorialität, d.h. Flächen zu kontrollieren, kartographieren und visualisieren. Stünde jetzt ein Perspektivwechsel an? Vom landgestützten Mittelalter weg? Ist Thalassokratie unter diesen Prämissen vorstellbar?

An dieser Stelle wurde die Diskussion besonders lebhaft: Seemacht statt Seeherrschaft mit dem Weberschen Vokabular (Scheller); transmarine Herrschaften (Zotz); Verflechtung von Land- und Seeherrschaften (Johanek) – die Begrifflichkeit bedürfte noch der Vertiefung und Präzisierung: ein Höhepunkt der Tagung, mit der großen Thematik »Meer und Land«, »Land und Meer« je nach Perspektive und der Verschiebung weg von der See als Fläche, wie sie die bisherige Kartographie darstellt, eher hin zu Routen und Itineraren – was kurioserweise dazu führte, dass sich einzelne Diskussionsteilnehmer ab einem gewissen Punkt, je nach ihrer Herkunft als Land- oder Seetier »outeten«, auch dies eine Antwort auf die von Borgolte anfangs gestellte Frage: »Sind wir nun Land- oder Seeratten?«. Die Fragestellung findet sich bei dem auch von Rüdiger zitierten Carl Schmitt, der bezeichnenderweise wieder Konjunktur hat – derselbe Passus eröffnet wenig feinsinnig als Kopfzitat einen Aufsatz von Karlheinz Stierle über Land und Meer bei Marcel Proust²⁹⁾.

Wenn sich aber nun das Meer einem *encadrement* entzöge (so Rüdiger), glückte es ihm aber nicht, den Klauen der Juristen zu entkommen, dieser Protagonisten von Theorie und Praxis mittelalterlicher Politik. Zum Beispiel deutete einer der bekannten Glossatoren aus Bologna, Azzo, das antike Konzept des *mare nullius* in Richtung *iurisdictio* und *dominium* um³⁰⁾. In der Tat waren italienische Juristen die ersten, die der Herrschaft über das Meer einen rechtlichen Rahmen gaben, indem sie einen Teil der küstennahen See unter die

28) So Rüdiger in seinem Vortrag.

29) Karlheinz STIERLE, Land und Meer in Prousts *A la recherche du temps perdu*, in: Marcel Proust: die Legende der Zeiten im Kunstwerk der Erinnerung. Beiträge des Symposiums der Marcel-Proust-Gesellschaft in Konstanz im Juli 2004, hg. von Patricia OSTER/Karlheinz STIERLE, Frankfurt 2007, S. 25–45, hier S. 25.

30) SOBECKI, The Sea and Medieval English Literature (wie Anm. 5), S. 140–141. Vgl. auch Mario FIORENTINI, Fiumi e mari nell'esperienza giuridica romana. Profili di tutela processuale e di inquadramento sistematico, Milano 2003, S. 4–6, 426–429.

(landbezogene) *iurisdictio* stellten³¹). Bartolus von Sassoferrato vertrat die Auffassung, dass derjenige, der Jurisdiktion über das Land hätte, dieses Recht auch in einer 100-Meilen-Zone auf dem angrenzenden Meer ausüben könne³²); nach ihm befasste sich insbesondere Bartolomeo Cepolla mit dieser Materie, und zwar im Traktat ›De servitutibus‹ in der Unterabteilung über die ›servitutes rusticorum prediorum‹³³). Die Herrschaftsansprüche (*imperium*) übernahmen so die typischen Merkmale der Jurisdiktion an Land, wie zum Beispiel der Gebrauch des Begriffs *districtus* in genuesischen und pisanischen Dokumenten des 13. und 14. Jahrhunderts zeigt, die von der küstennahen See handeln³⁴). Bartolus sprach sogar von einer Art See-Jurisdiktion³⁵), sodass *videmus de iure gentium in mari esse regna distincta, sicut in arida terra*³⁶).

Daraus resultierte dann in einigem zeitlichen Abstand die Auffassung von den sogenannten »Territorialgewässern«³⁷) (Johaneks Sechsmeilenzone), beeinflusst auch durch die (praktische) Piratenabwehr. Der Ausdruck beinhaltet eigentlich einen Widerspruch in sich – die Vererdung des Liquiden, also nochmal eine Aneignung aus dem Blickwinkel des Landes³⁸). Für diese Entwicklung ein anschauliches Beispiel: 1420 schlug das englische Parlament Heinrich V. vor, seine Ansprüche auf den Ärmelkanal geltend zu machen, weil

31) Christian ZENDRI, »Mare passim omnibus patet«. Il diritto del mare agli inizi dell'età moderna (secc. XV–XVII), in: Archivio Scialoja-Bolla. Annali di studi sulla proprietà collettiva 1 (2007), S. 93–121, hier S. 96 mit Bezug auf T. Wemyss Fulton. Wie FIORENTINI, Fiumi e mari (wie Anm. 30), S. 429, feststellt, schließt für Baldo *iurisdictio*, also souveräne Gewalt, auch *protectio*, d. h. Polizeigewalt, ein.

32) Arnold RÆSTAD, La mer territoriale. Etudes historiques et juridiques, Paris 1913, S. 14–17. Angelo degli Ubaldi, einer der Söhne Baldos, ist dann zu dem Schluss gekommen, dass die *iurisdictio* dem Herrn des nächstgelegenen Ortes zustehe, und zwar unabhängig von seiner realen Entfernung, und dass im Fall gleichen Abstands von zwei Städten die *iurisdictio* gemeinsam ausgeübt werden soll: *tunc diceretur commisum in confinio, quod commune est utriusque civitati*. Angelo griff dabei das vom kanonischen Recht definierte Kriterium auf, nach dem im Fall des Ablebens eines Papstes auf dem Meer der Nachfolger in jener Stadt zu wählen sei, welche die *iurisdictio* über diesen Seeausschnitt ausübte oder ersatzweise in der nächstgelegenen Stadt (ZENDRI, »Mare passim omnibus patet« [wie Anm. 31], S. 110 Anm. 63 und S. 111–112).

33) Ebd., S. 99.

34) Basilio CIALDEA, La formazione dell'ordinamento marittimo nelle relazioni internazionali (secoli XIV–XVIII). Prefazione di Amedeo GIANNINI, I. Dal Trecento alla pace di Breda (1667), Milano 1959, S. 108. Nach den Dekretalen Bonifaz' VIII., *civitates maritime in mari dicuntur habere districtum, ut dicuntur mare venetorum, mare januensium* (ebd. und RÆSTAD, La mer territoriale [wie Anm. 32], S. 13).

35) [...] *in mari est iurisdictio, sicut in terra. Nam mare in terra, id est in alveo fundatum est, cum terra sit inferior sphaera* (zit. nach PETRONIO, »Civitas Venetiarum est edificata in mari« [wie Anm. 27], S. 174).

36) Ebd. [...] *et sic Venetiani, et Ianuenses sua maria habent distincta ex inveteratissima consuetudine*.

37) Vgl. den maßgebenden RÆSTAD, La mer territoriale (wie Anm. 32); Mario FIORENTINI, Fiumi e mari (wie Anm. 30), S. 3–4 und Anm. 5. Zur »pubblicità del mare e del litus maris« ebd., S. 427–434.

38) Vgl. den Vertrag von 1128 zwischen Roger II. und den Bürgern von Savona, die sich verpflichteten, *neque in terra neque in mari totius terre domini ducis* normannische Untertanen zu plündern; dasselbe galt für die Schiffe, die *ad portum sui maris* fuhren: CIALDEA, La formazione dell'ordinamento marittimo (wie Anm. 34), S. 110.

der Engländer Herr beider Anrainerküsten sei³⁹⁾. Um diese Zeit datiert das ›Admiralsbuch‹, nach dem schon eine ältere Ordonnance fremde Schiffe zum »striking the sail«, also die Segel zu raffern, verpflichtete, sobald ein königliches Schiff in Sicht kam, um so dem englischen Anspruch auf Seehoheit Reverenz zu erweisen⁴⁰⁾ – ein Beispiel für Gesten und Rituale, die auf See weithin sichtbar sind, darunter die Hochzeit des Dogen mit dem Meer in Venedig⁴¹⁾, dabei fand u. a. eine Segnung des Dogenrings und sogar der See statt – also eine Praktik, deren weiterer Rahmen bei der Tagung nur angerissen werden konnte. Der Doge heiratete dazu noch symbolisch eine Äbtissin⁴²⁾ – ein ähnliches Ritual fand auch an Land in Florenz statt: dabei schlief der Bischof im Bett der Äbtissin von S. Pier Maggiore als Zeichen der Vermählung mit seiner Kirche⁴³⁾.

Von einem Ritual sprach auch Sebastian Kolditz, nämlich vom Treffen zwischen dem byzantinischen Kaiser Manuel II. und dem osmanischen Sultan Mehmed I. auf See und Land, zu Schiff und im Zeltlager (1420/21) – ein Beweis für das Symbolpotential von Herrschaft, auf das Juliane Schiel in der Diskussion hingewiesen hat. Zusammen mit Rüdiger hat Kolditz das theoretische Gerüst der Tagung im engeren Sinne vorgeben sollen. Ausgehend von einem Basiliuszitat lieferte er einen Überblick über die thalassische Historiographie, besonders zu Horden und Purcell⁴⁴⁾. Seine Kritik am geographischen Determinismus beider Autoren und an ihrer Anwendung der Konnektivität, wenn nur in wirtschaftlichen Termini vorgetragen, brachte ihn dazu, die von beiden Autoren so innovativ gezeichneten Horizonte der Konnektivität geöffnet zu lassen: er artikulierte die verschiedenen Ebenen der Konnektivität, die sowieso eng verzahnt erscheinen – was sich

39) SOBECKI, *The Sea and Medieval English Literature* (wie Anm. 5), S. 149–150, der auch an die Forderung des Parlaments von 1379 erinnert, von allen Schiffen, die den Ärmelkanal passierten, eine Abgabe zu erheben (»eine Verpflichtung, wie wenn man ein fremdes Grundstück durchquert«); Ähnliches galt in Dänemark (ebd., S. 156 Anm. 60). Weitere Beispiele zum »Meer, das dem König von England gehört«, ebd., S. 147–160 (Zitat S. 151). Vgl. auch Mathieu ARNOUX/Jacques BOTTIN, *La Manche: frontière ou espace de production? Fonctions économiques et évolution d'un espace maritime (XIV^e–XVII^e siècle)*, in: *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII–XVIII. Atti della »Trentasettesima settimana di Studi«*, Prato, 11–15 aprile 2005, hg. von Simonetta CAVACIOCCHI, Firenze 2006, S. 875–905, hier S. 877 und S. 1004–1005 (Diskussion).

40) SOBECKI, *The Sea and Medieval English Literature* (wie Anm. 5), S. 155.

41) Edward MUIR, *Civic Ritual in Renaissance Venice*, Princeton N.J. 1981, S. 119–134.

42) Ebd., S. 127. Zur Thematik der symbolischen Hochzeiten: Gabriella ZARRI, *Recinti: donne, clausura e matrimonio nella prima età moderna*, Bologna 2000, S. 346–360; Daniela RANDO, *Ceremonial Episcopal Entrances in Fifteenth Century North-Central Italy: Images, Symbols, Allegories*, in: *Religious Ceremonials and Images: Power and Social Meanings (1400–1750)*, hg. von José P. PAIVA, Coimbra 2002, S. 27–46.

43) ZARRI, *Recinti: donne, clausura e matrimonio* (wie Anm. 42), S. 316–331.

44) Peregrine HORDEN/Nicholas PURCELL, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford-Malden, USA 2000.

u. a. am Beispiel des Militärs und des Personenverkehrs nachzeichnen ließe⁴⁵). Mit einer zwischen theoretischen Überlegungen und konkreten Beispielen ausgewogenen Argumentation arbeitete er auch die Grenzen der Konnektivität heraus: die Eindämmung des Meeres (Schutz und zugleich Einschließung), die saisonale Konnektivität, die Auswirkung von Krisen an neuralgischen Punkten. Weiter analysierte er die konkreten Berührungen zwischen Land und Meer, also Häfen, Emporien und Meerengen.

Als Element der Kommunikation und Interaktion mit dem Hinterland sind Häfen Gegenstand zahlreicher Kongresse gewesen; besonders zwei im Jahr 2004 abgehaltene haben die Vorgabe »porto, havre, Hafen« verfeinert und ihr Augenmerk auf immer kleinere Formen gerichtet, bis hin zur »Stufe Null von Infrastrukturen«. Damit regten sie dazu an, das Konzept der großen Seehandelsstraßen zu überdenken⁴⁶) und sich gemäß einem Vorschlag von Horden und Purcell für das Mittelmeer stärker den »Netzen« zuzuwenden⁴⁷). Auf der Grundlage dieser Forschungsergebnisse erinnerte Kolditz daran, dass bei einem mit einem Hafen verbundenen konnektiven System viele Linien zusammenliefen⁴⁸), wie z. B. nach Studien von Mario Gallina zu Candia auf Kreta, der mehr auf die Küsten von Kleinasien/Kilikien ausgerichtet gewesen wäre als auf Zypern, Konstantinopel oder sogar das nahegelegene Monemvasia. Nach Purcell und Horden kann dieses Phänomen als »funktionale Nähe« umschrieben werden, ein Phänomen, das auch Balard erwähnt und Jean-Claude Hocquet pointiert für Venedig formuliert hat: Venedig als Hafen von Zürich, Augsburg, Wien, Prag, geographisch zwar weit weg, aber »funktional«

45) Militärische und diplomatische Aspekte behandelt mit Bezug auf die Kreuzzugs- und Embargopläne von 1308 Georg CHRIST in seinem in diesen Band aufgenommenen Beitrag: Kreuzzug und Seeherrschaft. Clemens V., Venedig und das Handelsembargo von 1308.

46) Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. Actes du XXXV^e congrès de la SHMES, La Rochelle, 5 et 6 juin 2004, Paris 2005; Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge: actes du colloque de Lattes, 12, 13, 14 novembre 2004, Musée Archéologique Henri Prades, sous la direction de Ghislaine FABRE/Daniel LE BLÉVEC/Denis MENJOT, Paris 2009; vgl. bes. Pierre MONNET, *Portus qui dicitur haven vulgo*. Ports maritimes et fluviaux dans les pays d'Empire: bilan et perspectives de recherche, in: Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge (wie Anm. 46), S. 33–62; Mathias TRANCHANT, Les ports maritimes en France au Moyen Âge, ebd., S. 21–31 (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/shmes_1261-9078_2005_act_35_1_1869, Zugriff 28.7.2014) und Michel BALARD, Conclusion, ebd., S. 277–281 (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/shmes_1261-9078_2005_act_1_1884).

47) Jean Louis BIGET, Conclusions, in: Les ports et la navigation (wie Anm. 46), S. 315–323. Ein signifikantes Beispiel scheinen mir die von Henri Bresc untersuchten sizilianischen und afrikanischen »caricatori« zu sein, kleine Stapelplätze, die der Verschiffung der Produkte eines begrenzten Territoriums dienten: Henri BRESK, *Le caricatori méditerranéen*, fragment d'un espace maritime éclaté (XI^e–XV^e siècles), in: Les ports et la navigation (wie Anm. 46), S.149–159, hier S. 158.

48) Zur Verknüpfung von Land- und Seetransport, Rohstoffen und billigen Waren vgl. die dichten Schlussfolgerungen von Ugo TUCCI, I trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV–XVI, in: Aspetti della vita economica medievale, Atti del Convegno di Studi nel X anniversario della morte di Federico Melis, Firenze-Pisa-Prato, 10–14 marzo 1984, Firenze 1985, S. 447–463, hier S. 463.

doch nah gelegen⁴⁹⁾. Nicht die physische Entfernung, sondern die Konnektivität erlaubte, einen Raum zu zeichnen und zu »konstruieren«. Dabei scheinen die Feststellungen von Horden und Purcell aufgegangen zu sein: ein Perspektivwechsel, Netzwerke mit wechselseitiger Konnektivität.

Neben den Häfen hat Kolditz auch Meerengen hervorgehoben, Scharnierstellen, von Jaspert schon eingangs, von Oesterle und Jahnke später erwähnt, vor allem von Balard ausführlicher behandelt. Aber nicht zu vergessen wären Flüsse, Mündungen und seichte Küstenregionen⁵⁰⁾: zum Beispiel die Mündung des Po, der sogenannte Polesine, die *litora* – im von Cicero evozierten Spiel der Wellen, das die Grenzen von Land und Meer verwischt (*mare...cum litoribus eludit*)⁵¹⁾, und Venedig selbst, nach Hocquet deshalb ein großer Seehafen, weil vor allem ein großer Flusshafen⁵²⁾ – nicht zufällig bliebe die Grundidee der westlichen Kartographie die Einheit der Wasserläufe, die alle in den Ozeanos mündeten. Horden und Purcell schlagen sogar vor, die Flussschifffahrt als Fortsetzung der »Cabotage« anzunehmen; Cabotage, daran hat Borgolte erinnert, gilt für das Schwarze, das Kaspische Meer und nach Jahnke auch für die Westsee.

Benjamin Scheller hat Alvise Cadamosto vorgeführt, wie er vom Südatlantik den Gambia flussaufwärts fuhr und dort Eingeborene antraf, die aus einem der Zuströme herkamen. Auf Grund des von Marina Münkler entworfenen Interpretationsschemas hat er dann ethnographische Informationen aus Cadamostos Reisebericht als »kategoriales Wissen« bezeichnet, typisch für »Diplomatie«. Dessen Erwerb durch einen Kaufmann hänge mit dem spezifischen Kontaktsystem des atlantischen Sklavenhandels der Portugiesen zusammen, in dem sich auch Cadamosto bewegte – eine Durchdringung von Systemen »Fernhandel« und »Diplomatie«. Schellers Vortrag löste eine lebhafte Diskussion aus, die neben der Tragfähigkeit des theoretischen Ansatzes auch die Textrezeption und das Problem des Sklavenhandels berührte, eine für das maritime Mittelalter entscheidende Thematik. Außer Kaufleuten, Seemännern und Pilgern gehörten Sklaven über Jahrhunderte zu den (unfreiwilligen) Protagonisten der Seefahrt und der seegestützten Kommunikation: schon in »De officiis« konnte Cicero die Frage stellen, ob für den Fall, dass Teile der Fracht über Bord geworfen werden müssten (*iactus mercium*), vorzuziehen wäre, der

49) Jean-Claude HOCQUET, Le système portuaire de Venise à la fin du Moyen Âge, in: Les ports et la navigation (wie Anm. 46), S. 129–148, hier S. 142. A. Venturini spricht bezeichnenderweise von den »Häfen der Seealpen«: Alain VENTURINI, Les ports des Alpes maritimes au Moyen Âge: le »sacre« de Nice, in: Les ports et la navigation (wie Anm. 46), S. 117–128.

50) Dazu u. a. Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge; défense, peuplement, mise en valeur. Actes du colloque international organisé par l'École française de Rome et la Casa de Velázquez, en collaboration avec le Collège de France et le Centre interuniversitaire d'histoire et d'archéologie médiévales, Rome, 23–26 octobre 1996, hg. von Jean-Marie MARTIN, Rome 2001, daraus bes. Giovanni CHERUBINI, Conclusioni, ebd., S. 569–576.

51) [...] *ipsum autem mare, sic terram appetens, litoribus eludit, ut una ex duabus naturis conflata videatur* (Cic., De nat. deor., 2.100), vgl. dazu FIORENTINI, Fiumi e mari (wie Anm. 30), S. 436 Anm. 15.

52) HOCQUET, Le système portuaire (wie Anm. 49), S. 130.

See einen Sklaven von geringem Wert anstatt eines teuren Pferdes zu überlassen⁵³). Die Problematik berührte das weite Feld der »Postcolonial Studies«, die sich vorwiegend eine »aquatische oder liquide Metaphorik« zu eigen machen, »um Transfer- und Hybridisierungsprozesse zu beschreiben«, so die letzte von Jaspert eingeforderte Forschungstendenz⁵⁴); diese »dunkle Seite« des Meeres im Gegensatz zur anfangs evozierten Helligkeit bei Hugo von Sankt Viktor förderte die ganze Breite von Migrations- und Exilsschicksalen zu Tage⁵⁵).

Mit Alvise Cadamosto und dem Atlantik als neuem Kommunikationsraum der europäischen Erfahrung des Fremden leitete Scheller gleichzeitig zur Globalgeschichte über, zum letzten von Jaspert vorgegebenen Horizont, in dem Annette Schmiedchens Vortrag verortet war. Mit ihm wurde, wie Borgolte anschließend betonte, für den Konstanzer Arbeitskreis Neuland beschritten, eine Fülle von Daten sprachlicher, geographischer, religionsgeschichtlicher Natur, vor allem anhand des faszinierenden Berichts über die Hochseeschifffahrtsreise des Faxian im 5. Jahrhundert. Der Vortrag regte zu vielfachen Fragen an, vor allem in Bezug auf die Thematik religiöser Konnektivität, bisher nur punktuell erwähnt, etwa bei den Seepatronaten der Heiligen Nikolaus und Erasmus, sowie der Madonna de la mar bei Gertwagen⁵⁶). Kürzlich hat der Kunsthistoriker Michele Bacci die Neuauflage eines von ihm als »portolano sacro« bezeichneten Textes besorgt⁵⁷):

53) Zit. nach Gianfranco PURPURA, *Ius naufragii, Sylai e Lex Rhodia. Genesi delle consuetudini marittime mediterranee*, in: *La protezione del patrimonio culturale sottomarino*, Milano, 6 marzo 2002, *Annali dell'Università di Palermo* 47 (2002) (http://www.unipa.it/~dipstdir/pub/purpura/lex_rhodia.htm, Zugriff 28.7.2014), S. 67–68: Cic., *De Off.* III, 89: *Plenus est sextus liber de officiis Hecatonis talium quaestionum, [...] Quaerit, si in mari iactura facienda sit, equine pretiosi potius iacturam faciat an servuli vilis. Hic alio res familiaris, alio ducit humanitas.*

54) BORGOLTE/JASPERT, *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 2), ab Anm. 65. Vgl. DELOUGHREY, *Routes and Roots* (wie Anm. 6), S. 25.

55) Ebd., S. 41–42 und S. 51–95 (Chapter 1: Middle Passages: Modernity and Creolization).

56) Zu den Seepatrosinien vgl. auch die spezifische »Namensgebung« der Schiffe: POLONIO, *Devozioni marinare* (wie Anm. 22), S. 254–273, Appendice, S. 305–315, und die zitierte Literatur S. 293 Anm. 27 (G. Petti Balbi, H.C. Krueger, B.Z. Kedar); Zum berühmten Fall der Kraweel le Saint-Pierre de la Rochelle, die in Peter von Danczk umbenannt wurde, vgl. MONNET, *Portus qui dicitur haven vulgo* (wie Anm. 46).

57) Michele BACCI, *Portolano sacro. Santuari e immagini sacre lungo le rotte di navigazione del Mediterraneo tra tardo Medioevo e prima età moderna*, in: *The Miraculous Image in the Late Middle Ages and Renaissance. Papers from a Conference held at the Accademia di Danimarca in Collaboration with the Bibliotheca Hertziana, Rome 31 May–2nd June 2003*, ed. by Erik THUNØ/Gerhard WOLF, Rome 2004, S. 223–248. Eine vollständige Genueser Fassung aus der Mitte des 15. Jahrhunderts wurde kürzlich von V. Ruzzin entdeckt, die außerdem einen Beleg von 1351 erwähnt: Valentina RUZZIN, *La Bonna Parolla. Il portolano sacro genovese*, in: *Atti della società ligure di storia patria n.s.* 53/2 (2013), S. 21–59. Die Existenz der *Bonna Parolla* war auch durch Anselmo Adorno bekannt: *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre sainte (1470–1471)*, texte édité, traduit et annoté par Jacques HEERS/Georgette DE GROER, Paris 1978, S. 152: *mansimusque in mari nullam terram aspicientes nec proprie scientes ubi essemus diebus sex, omni sero cantantes invocantesque omnes sanctos et sanctas Dei quasi omniaque peregrinagia maritima, quem cantum naute januenses le sancte parole appellant. Illam orationem, scilicet le sancte parole, marinarii januenses*

Le sante parole aus einer Handschrift des 15. Jahrhunderts, ein Gebet in italienischer Volkssprache für Matrosen, bevor sie von Land ablegten und wenn der Sichtkontakt mit dem Festland abbrach, *quando fussimo stati alcuno giorno senza vedere terra* – mit Invo-kationsformel an Gottvater, Christus, die Jungfrau Maria, an alle Heiligen, Männer wie Frauen, aber auch an eine Reihe von Kultorten, von der syrischen Küste entlang dem Mittelmeer bis »hinauf« nach England und Zeeland, gleichsam ein »religiöses Portulan« mit katholischen und sogar orthodoxen Kultstätten auf Inseln und in Höhlen, das At-lantikküste und Mittelmeer in einem Atemzug nannte⁵⁸). Die *peregrinagia maritima* markierten eine Anhöhe, eine Bucht oder eine Insel und fungierten auch als Referenz- und Orientierungspunkte. Nach Status und Bedeutung gewichtet, bekamen sie jedoch einen Wert, den sie nicht gehabt hätten, wenn sie nur von Land aus betrachtet worden wären⁵⁹); mit dem Blick von See her vollzog sich ein Perspektivwechsel und eine Dekon-textualisierung aus der örtlichen Umgebung, die zu einer neuen Konnektivität in einem weiteren topographischen Netz führte⁶⁰): Raum als soziales Konstrukt⁶¹).

Einige der in den »Sante parole« genannten Orte waren »mixed shrines« (heilige Orte verschiedener Religionen) für ein internationales und transkonfessionelles Publikum⁶²). So wird noch einmal das Bild vom Meer gestärkt als einem dynamischen Raum von Transkulturation und Interaktionen quer durch die Kulturen⁶³), durchtränkt von Kulturen und Reliquien⁶⁴) – »Waren«, die McCormick zurecht in seine Rekonstruktion der früh-

soliti sunt cantare quando terram non conspiciunt duratque ipsa magis una hora. Vgl. jetzt auch: The Holy Portolano. The Sacred Geography of Navigation in the Middle Ages. Le Portulan sacré. La géographie religieuse de la navigation au Moyen Âge. Fribourg Colloquium 2013, Colloque Fribourgeois 2013, ed. by Michele BACCI/Martin ROHDE, Berlin-Boston 2014 (im Druck) und Michele BACCI, On the Holy Topo-graphy of Sailors: An Introduction, in: ebd., S. 7–16 (dem Verfasser danke ich für die Überlassung des noch ungedruckten Manuskripts).

58) Das Gleiche geschieht z. B. in *De viis maris*, wo mit Hilfe verschiedener Texte ein Reiseweg von York bis zum Mittelmeer beschrieben und ein Atlantik-Itinerar mit einem Portulan kombiniert wird: Patrick GAUTIER DALCHÉ, Du Yorkshire à l'Inde. Une »géographie« urbaine et maritime de la fin du XII^e siècle (Roger de Howden?), Genève 2005, S. 97, S. 111–115, 173–229. Die Parallelen zum Portulan erkannte bereits Elena BELLOMO, Sapere nautico e geografia sacra alle radici dei portolani medievali (secoli XII–XIII), in: Dio, il mare e gli uomini (wie Anm. 22), S. 215–241, hier S. 232.

59) BACCI, Portolano sacro (wie Anm. 57); DERS., On the Holy Topography of Sailors (wie Anm. 57), S. 7.

60) Ebd., S. 14.

61) Vgl. BORGOLTE/JASPERT, Maritimes Mittelalter (wie Anm. 2), ab Anm. 73.

62) BACCI, On the Holy Topography of Sailors (wie Anm. 57), S. 12–14; DERS., »Mixed« Shrines in the Late Byzantine Period, in: Archaeologia Abrahamica. Studies in Archaeology and Artistic Tradition of Juda-ism, Christianity and Islam, hg. von Leonid A. BELJAEV, Moscow 2009, S. 433–444.

63) BACCI, On the Holy Topography of Sailors (wie Anm. 57), S. 16.

64) Wie Sobecki anmerkt, war eines der wichtigsten Kulturgüter, das über das Netzwerk der Irischen See exportiert wurde, das insulare Christentum (SOBECKI, The Sea and Medieval English Literature [wie Anm. 5], S. 16). Zum Fallbeispiel Pisa jetzt: Maria Luisa CECCARELLI LEMUT/Gabriella GARZELLA, »Mirabilia Domini in pelago«. Cristianizzazione, culti e reliquie a Pisa (secoli III–XIII), in: Dio, il mare e gli uomini

mittelalterlichen Handelsnetze miteinbezogen hat⁶⁵). Ihre Orte befanden sich sowohl in der *Mediterranée* und den nordeuropäischen Meeren als auch im Indischen Ozean, wie Schmiedchen so lebendig vorgeführt und kürzlich auch Klaus Vollmer am Beispiel des japanischen Archipels gezeigt hat⁶⁶). Solche Transferprozesse wie auch die Beziehungen zwischen verschiedenen Meeren⁶⁷) legten nahe, eine andere als die auf nationale Kategorien gegründete Geschichte zu erzählen, wie Kolditz im Anschluss an J. Bentley bemerkte⁶⁸) und kürzlich Deloughrey für die Karibik und den Pazifischen Ozean mit einer originellen Überlegung zu »tidalectics«, »roots« und »routes« noch einmal betont hat: »The transoceanic imaginary can be a powerful metaphor to signal the cultural transition to new island landscapes, complicating the notion of static roots and offering a fluid paradigm of migratory routes. As a constitutive element of tidalectics, the transoceanic imaginary foregrounds the fluid connection between the Pacific and Caribbean islands and the role of geography – and oceanography – in shaping cultural production«⁶⁹). Starre genealogische »Wurzeln« zu destabilisieren und eine »flüssige« Metapher für dynamische Routen herauszufinden hieße Augenmerk auf eine rechtliche *koiné* (Jahnke)⁷⁰), die *Lingua Franca* (Borgolte), die multiethnischen Schiffsmannschaften richten⁷¹).

Die »Sante parole«, wie auch die von Ibn Baṭṭūṭa überlieferte »Litanei des Meeres«⁷²) und die von Gertwagen erwähnte Aufforderung der Seeleute an die Passagiere, zu »ih-

(wie Anm. 22), S. 155–183. Vgl. auch HORDEN/PURCELL, *The Corrupting Sea* (wie Anm. 44), S. 438–449 (*The Religion of Mobility*), S. 457–459.

65) Michael McCORMICK, *Origins of the European Economy. Communications and Commerce, A.D. 300–900*, Cambridge 2007⁵, S. 281–318.

66) Klaus VOLLMER, »Isoliertes Inseland« oder »Zum Meer geöffneter Archipel«? Perspektiven auf transkulturelle Verflechtungen und Migration im mittelalterlichen Japan, in: *Transkulturelle Verflechtungen im mittelalterlichen Jahrtausend. Europa, Ostasien, Afrika*, hg. von Michael BORGOLTE/Matthias M. TISCHLER, Darmstadt 2012, S. 54–79, hier bes. S. 63–65.

67) BORGOLTE/JASPERT, *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 2).

68) DELOUGHREY, *Routes and Roots* (wie Anm. 6), S. 21, S. 25–26.

69) Ebd., S. 23–24.

70) Vgl. u. a. Vito PIERGIOVANNI, *Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti*, in: *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare* (wie Anm. 39), S. 1155–1167, hier S. 1165–1167 (zum Consolato del Mare als See-Gemeinrecht für das ganze Mittelmeer, mit Verweis auf E. Cortese) und S. 1220 (Diskussion). Zu den *Établissements d'Oléron* als »législation propre à cet espace [dem Ärmelkanal] sans souverain ni justice«, ARNOUX/BOTTIN, *La Manche: frontière ou espace de production?* (wie Anm. 39), S. 881.

71) Pinuccia F. STMBULA, *L'arruolamento degli equipaggi nei regni della Corona d'Aragona* (sec. XIV–XV), in: *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare* (wie Anm. 39), S. 1019–1040, hier S. 1021–1025, zur Verpflichtung von Ruderkräften, die sich damit eine vorübergehende Einnahmequelle erschlossen, um ihre Löhne aus der Festlandsarbeit aufzustocken, sowie S. 1027–1028 zu den auch existierenden Zwangsverpflichtungen (in den Jahren 1342–1458). Zu den *Fisher-Farmers* s. auch Maryanne KOWALESKI, *Working at Sea: Maritime Recruitment and Remuneration in Medieval England*, in: ebd., S. 907–936, hier S. 913–916.

72) *The Travels of Ibn Baṭṭūṭa, A.D. 1325–1354, Translated with Revisions and Notes from the Arabic Text* edited by Charles DEFREMERY/Beniamino R. SANGUINETTI by Hamilton A.R. GIBB, 1, Cambridge 1958, repr. Banham Norfolk 1995, S. 25–27.

rem« Gott zu beten, waren Instrumente für die Suche nach einer »Verbindung« mit Gott, den Heiligen und ihren Orten, d.h. nach der Kommunikation mit einem als besonders nah empfundenen Jenseits: galt der Ätna nach Gregor dem Großen als Schlund zur Hölle⁷³⁾, so mochten Inseln auf das Paradies hindeuten, während die an der Grenze zwischen Erde und Himmel lebenden Eremiten im Blick der Matrosen die Sakralgeographie des Meers markierten⁷⁴⁾. Angesichts der Gefahren bot auch die Rückversicherung im Jenseits eine Möglichkeit, das Risiko zu bannen, jenen ständigen Begleiter der Seefahrt: »die Sonderform von Kommunikation über Meer« als »ganz besonders risiko-behaftete Kommunikation«⁷⁵⁾. Die ersten Versicherungsverträge griffen in der Tat auf das in der mediterranen Handelswelt herausgearbeitete Konzept des Risikos zurück. Dessen Einschätzung, also die »Vorwegnahme kontingenter Eventualitäten«, gestattete den Teilnehmern am Geschäft, ihre möglichen Gewinne oder Verluste bei einer in die Zukunft gerichteten Verpflichtung abzuwägen⁷⁶⁾; nach den Worten von Scheller gehörte sie also zu den Praktiken der »Kontingenzbewältigung« durch »Zukunftshandeln«, die nicht ausschließlich ein Ergebnis der Moderne wären⁷⁷⁾.

Neben dem Risiko hat Rexroth die Funktion der Wirtschaft als »Leitmedium der Kommunikation« herausgestellt, und zwar in der Form des Handels (und der Piraterie) – in der alten, ursprünglichen Bedeutung von *navigatio*, die bei Isidor und Hugo von Sankt-

73) HORDEN/PURCELL, *The Corrupting Sea* (wie Anm. 44), S. 444, 629.

74) BACCI, *On the Holy Topography of Sailors* (wie Anm. 57), S. 8–10.

75) So Rexroth während der Schlussdiskussion: Protokoll Nr. 408 über die Arbeitstagung auf der Insel Reichenau vom 18.–21. September 2012, Thema: »Maritimes Mittelalter; Meer als Kommunikationsräume«, S. 106. Zum Thema vgl. nun das Forschungsprogramm des Graduiertenkollegs 1919: *Vorsorge, Voraussicht, Vorhersage. Kontingenzbewältigung durch Zukunftshandeln*, S. 4–12 (<https://www.uni-due.de/geschichte/grk.php>, Zugriff 18.7.2014); Benjamin SCHELLER, *Risiko. Eine mittelalterliche Geschichte*: <https://www.youtube.com/watch?v=8qVFjaY692U> (Zugriff 26.7.2014).

76) Giovanni CECCARELLI, *Quando rischiare è lecito. Il credito finalizzato al commercio marittimo nella riflessione scolastica tardomedievale*, in: *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare* (wie Anm. 39), S. 1187–1200; DERS., *The Price for Risk-Taking* (wie Anm. 20); DERS., *Il gioco e il peccato. Economia e rischio nel Tardo Medioevo*, Bologna 2003, S. 10, 224–225, 314–317.

77) Vgl. oben Anm. 75. Umfangreiche Literatur zur Schiffsversicherung bei Vito PIERGIOVANNI, *La storiografia del diritto marittimo*, in: *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Bari, 15–16 ottobre 1999, hg. von Antonio DI VITTORIO/Carlos BARCIELA LÓPEZ, Bari 2001, S. 1–10, hier S. 5–6 und Anm. 17–19. Zu *Consilia*, an die Ingrid Baumgärtner in der Diskussion zurecht erinnert hat, vgl. auch Vito PIERGIOVANNI, *Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere*, in: *Annali della Facoltà di giurisprudenza, Università di Genova* 16 (1977), S. 855–890; DERS., *Diritto e giustizia mercantile a Genova nel XV secolo: i consilia di Bartolomeo Bosco*, in: *Consilia im späten Mittelalter. Zum historischen Aussagewert einer Quellengattung*, hg. von Ingrid BAUMGÄRTNER, Sigmaringen 1995, S. 65–78.

Victor in dem zu Beginn zitierten Passus dokumentiert ist⁷⁸⁾ und bei Vincenz von Beauvais wiederaufgegriffen wurde⁷⁹⁾. Hugo erwähnte die *commercia humanitatis* (menschfreundlichen Handel) *cum barbaris nationibus et linguis incognitis* und sah optimistisch in dieser Art transkultureller Kommunikation eine Form der Befriedung und des solidarischen Einsatzes erworbener Güter: *gentes conciliat, pacem firmat et privata bona ad communem usum omnium immutat*. Die kommunikative Dimension, die der Tagungstitel ansprach, wurde im Tagungsverlauf eher als Verflechtungsgeschichte und Konnektivität behandelt; der letzte war einer der häufig benutzten Begriffe, doch hat Kolditz seine Grenzen aufgezeigt und vorgeschlagen, statt von einer Globalisierung genauer von Translokalität zu reden, wobei ein translokaler Horizont zugleich mit lokaler Verortung gemeint sei.

Mit dem Begriff Globalisierung/Globalgeschichte wurde der Abschluss der Diskussion vorgegeben. Als Mitorganisator hat Borgolte noch einmal in der Rückschau prägnant-programmatisch herausgestellt: »maritimes Mittelalter ist ein Schlüsselthema für den Einstieg in eine globalisierte Betrachtung des mittelalterlichen Jahrtausends«, denn »eine Geschichte vormoderner globaler Verflechtungen ist [...] ohne Berücksichtigung des maritimen Mittelalters nicht zu leisten«⁸⁰⁾. Im Vergleich mit anderen Kongressen zum Thema Meer hat der zu Ende gehende Reichenauer Versuche zur Begriffsklärung unternommen, zwar nicht bei jedem Vortrag einen gänzlich neuen Blick auf das Meer geworfen, aber doch Einzelprobleme schärfer herausgearbeitet. Die klassischen Geschichten des Handels, der Seefahrt und der militärischen Eroberungen wurden neu erzählt mit dem Vokabular von Konnektivität und Translokalität, »kategorialem Wissen«, »spacing«, »captivity« und mit einer Verschiebung weg vom herkömmlichen Bild des Mittelmeers hin zum Indischen Ozean, von der Land- zur Seeperspektive, von dem Wortpaar »Land und Herrschaft« zu den Interdependenzen zwischen Land und See. Der Blick vom Meer her hat dazu geführt, die Aufmerksamkeit neben Seewegen auf Vernetzung zu richten, neben Häfen auf Landeplätze, auf Kapellen und Höhlen, die manchmal nur von See aus erreichbar waren. Die von Jaspert eingangs geforderten Perspektivwechsel wurden umgesetzt in der gleichzeitigen Betrachtung von sechs Meeren, in den Diskussionen über Seeherrschaft, im Dialog zwischen Meeresarchäologie und den Schrift- und Bildquellen

78) *Mechanica septem scientias continent: lanificium, armaturam, navigationem, agriculturam, venationem, medicinam, theatricam [...]. Navigatio continet omnem in emendis, vendendis, mutandis, domesticis sive peregrinis mercibus negotiationem*: Hugo von Sankt Viktor, Didascalicon (wie Anm. 1), S. 192, 196.

79) Vgl. Gioia ZAGANELLI, *Navigatio* medievale, in: La letteratura del mare. Atti del Convegno di Napoli, 13–16 settembre 2004, Roma 2006, S. 75–91, hier S. 83–84. Nach Vincenz von Beauvais, *Navigatio est alia species mechanicae, ad hanc enim pertinet omnis industria vendendi et emendi*: Bibliotheca mundi seu Speculi Maioris Vincentii Burgundi Praesulis Bellovacensis... Tomus secundus, qui Speculum doctrinale inscribitur..., Duaci, ex officina typographica Baltazaris Belleri, 1624, XI 98, col. 1048.

80) Protokoll 408 (wie Anm. 75), S. 110 und BORGOLTE/JASPERT, *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 2), ab Anm. 71.

(allerdings insgesamt nur wenig präsent) sowie in der Auseinandersetzung mit den historiographischen Traditionen (Kolditz, Jahnke). Gewiss sollten Blickrichtung und -winkel noch erweitert werden, etwa auf Inseln⁸¹⁾ und Archipele, auf spezielle Phänomene wie die Hanse, auf die von Rudolf Schieffer angesprochenen »Seevölker« und »Seemenschen« – etwa dass viele Handwerker ihrer Beschäftigung auch auf Galeeren nachgingen, um saisonal ihre Einkünfte zu erhöhen⁸²⁾ – und generell auf Küstengesellschaften wie auch auf die Sozialität zu Schiff, der »Heterotopie par excellence«⁸³⁾. Der ehrgeizige Forschungshorizont, die Globalgeschichte, blieb jedoch stets offen und hat gewissermaßen die Brise und den Atem der Hochsee spüren lassen. So gesehen sind wir doch zu neuen Kontinenten und Ufern der Forschung aufgebrochen, wofür Organisatoren und Vortragenden gedankt sei⁸⁴⁾.

81) Ebd., ab Anm. 46.

82) Vgl. oben, Anm. 71.

83) Hannah BAADER/Gerhard WOLF, Maritime Tableaus. Eine Vorbemerkung, in: Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation, hg. von DENS., Zürich-Berlin 2010, S. 7–11, hier S. 7. Zur Heterotopie (Michel Foucault) vgl. auch BORGOLTE/JASPERT, Maritimes Mittelalter (wie Anm. 2), ab Anm. 77. Farbige Details aus dem Leben an Bord bieten Reiseberichte wie die von Ibn Dschubair, Ibn Baṭṭūṭa, Felix Fabri (ebd., ab Anm. 50) und Pietro Casola (1494): Viaggio a Gerusalemme di Pietro Casola, hg. von Anna PAOLETTI, Alessandria 2001; vgl. dort z. B. die Bemerkungen zur sozialen Zusammensetzung der Ruderer (S. 115) und der Pilger-Passagiere (S. 170), wie auch zum Auftreten von *certi mori* auf dem Schiff und zu *alcuni acti*, die diese begangen haben sollen (S. 173).

84) Für Übersetzungshilfe und Sachhinweise aus der anlässlich des Konstanzer Konzilsjubiläums erscheinenden Biographie Johannes' XXIII. (Baldassare Cossa) danke ich Wolfgang Decker.