

## Format de citation

Witt, Jann M.: Rezension über: Richard W. Unger (ed.), *Shipping and Economic Growth 1350–1850*, Leiden/Boston: Brill, 2011, in: *Zeitschrift für Historische Forschung* (ZHF), 40 (2013), 2, S. 281–283, DOI: 10.15463/rec.1189721346



## copyright

Cet article peut être téléchargé et/ou imprimé à des fins privées. Toute autre reproduction ou représentation, intégrale ou substantielle de son contenu, doit faire l'objet d'une autorisation (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

ebenfalls auf breiter Materialbasis aufgebaute Buch von Antonín Kalous hingewiesen (ders., *Plenitudo potestatis in partibus? Papežští legáti a nunciové ve střední Evropě na konci středověku (1450–1526)*, Brno 2010). Blanka Zilynská bespricht die Synoden des Spätmittelalters als Kommunikationsformen (51–66), und Eva Doležalová analysiert die Inquisitionsprotokolle (67–80) vornehmlich der böhmischen vorhussitischen Inquisition im Wechselspiel mit dem Waldensertum. Umfangreiche Literatur wurde hinzugezogen, doch vermisste ich die diesbezüglichen grundlegenden quellenkundlichen Aufsätze von Herbert Grundmann. Die zweite Sektion trägt den Titel „Die Kirche als öffentlicher Sakralraum“ und wird mit einem Aufsatz von Uwe Tresp über Karl IV. im Kontext des Adels der böhmischen Krone eröffnet (81–117). Das Thema wird von der Erwähnung des Begriffs der böhmischen Krone im Jahr 1341 an verfolgt und eng mit dem damals jungen mährischen Markgrafen verknüpft. Dazu ist jedoch anzumerken, dass der Begriff *corona et mensa regni Bohemiae* schon seit mindestens 1329 belegt ist (RBM 3, Nr. 1561), was in dem Beitrag leider nicht berücksichtigt wird. Die Wiener Stephanskirche als Selbstdarstellung Rudolfs IV. von Österreich bespricht Lukas Wolfinger (119–146), Robert Šimůnek beschäftigt sich mit den Beziehungen vor allem des niederen Adels zu den Minoriten und Franziskanern im nachhussitischen Böhmen (147–183). Hana Pátková untersucht das Phänomen der Selbstrepräsentation der kirchlichen Bruderschaften und laikalen Zünfte (185–191). Remedio Schmitz-Esser bietet eine Skizze über den Verlauf des posthumen Verfahrens bei aus der Kirche Ausgestoßenen (193–210), an die sinnvoll Martin Čechura mit einer archäologischen Analyse der Kirchenfriedhöfe Mitteleuropas anknüpft (211–236 mit mehreren Abb.). Der letzte Abschnitt ist mit „Deutungsmuster und Diskursräume“ überschrieben und wird von Jiří Stočes mit einem Beitrag zur Prager Juristenuniversität (der der Autor auch sonst sein Interesse widmet) als Begegnungsraum der künftigen Kirchenelite (237–259) eingeleitet. Die letzten drei Beiträge sind kunsthistorisch orientiert: Josef Záruba-Pfeffermann analysiert die Ikonographie Sigismunds von Luxemburg (261–286 mit mehreren Abb.), Stefanie Růther visualisiert die Gewalt in den Historienbibeln mit besonderem Fokus auf Davids Ehebruch und Urias Tod (287–304 mit Abb.), Jan Royt skizziert die Entwicklung der Tafelmalerei in West- und Nordwestböhmen von ca. 1340 bis in die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts (304–338, ebenfalls mit mehreren Abb.), wobei besonders auf die sächsischen Einflüsse hingewiesen wird. Im letzten Beitrag versucht Magdalena Hamsíková diesen Einfluss, besonders den Cranachs und seiner Werkstatt, im Hinblick auf ganz Böhmen in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu konkretisieren (339–360). Das Schlusswort von Eva Schlotheuber (361–364), das besser als Einleitung fungiert hätte, stellt knapp die Ergebnisse der Beiträge vor. Ein Orts- und ein Personenregister schließen den Band ab. Die anfangs erwähnten Konferenzen sollen in Zukunft eine Fortsetzung finden. Hoffentlich wird die Thematik straffer konzipiert und stringenter realisiert.

Ivan Hlaváček, Prag

*Unger, Richard W. (Hrsg.), Shipping and Economic Growth 1350–1850 (Global Economic History Series, 7), Leiden/Boston 2011, Brill, XIX u. 464 S./Abb., € 129,00.*

Der vorliegende Band, der auf eine Tagung in Lagos, Portugal, im April 2007 zurückgeht, beschäftigt sich in 16 Beiträgen mit der Entwicklung der Schifffahrt zwischen dem Beginn der europäischen Expansion um 1350 und dem Übergang zur Dampfschifffahrt um 1850. Dabei liegt der Schwerpunkt ungeachtet des Reihentitels auf der europäischen Seefahrtsgeschichte, auch wenn sich drei Aufsätze mit der Entwicklung der Schifffahrt in Südostasien befassen.

Als ein wesentlicher Grund für den Aufschwung der europäischen Schifffahrt in dem behandelten Zeitraum wird die Verbesserung der Produktivität identifiziert, genauer gesagt, die Optimierung des Verhältnisses zwischen Ladung und Besatzung. Mit anderen Worten: Es konnte mit immer weniger Seeleuten immer mehr Ladung befördert werden. Dafür waren neben anderen Faktoren vor allem technische Verbesserungen in den Bereichen Schiffskonstruktion und Takelage verantwortlich.

In ihrer Einleitung beleuchten Jan Lucassen und Richard W. Unger Fragen zu Schifffahrt, Produktivität und wirtschaftlichem Wachstum (3–44). Die übrigen Beiträge sind in zwei Gruppen aufgeteilt. Die Aufsätze des ersten Teils beschäftigen sich mit der Entwicklung der Seefahrt in einzelnen Epochen oder Regionen. Im zweiten Teil liegt der Schwerpunkt dagegen auf den Gründen für den Zuwachs an Produktivität in der Schifffahrt. Eine Bibliografie und ein Register schließen den Band ab.

Im ersten Beitrag des ersten Teils untersuchen Milja van Tielhof und Jan Luiten van Zanden die Entwicklung der Produktivität der niederländischen Handelsflotte zwischen 1550 und 1800 (47–80), während sich Regina Grafe in ihrem Beitrag mit dem Niedergang der spanischen Handelsschifffahrt beschäftigt (81–115). Im Beitrag von Nuala Zahedieh steht die Entwicklung der englischen Handelsschifffahrt im Atlantik im Mittelpunkt (117–134), wogegen David J. Ormrod sein Augenmerk auf die Schifffahrt in der Nord- und Ostsee in der Zeit von 1650 bis 1800 richtet (135–166). Um die finnische Handelsschifffahrt im 18. Jahrhundert geht es im Beitrag von Jari Ojala (167–188). Die drei letzten Beiträge in diesem Abschnitt befassen sich dagegen mit der Schifffahrt im Fernen Osten. Rui Manuel Loureiro untersucht die portugiesische Schifffahrt auf der Route zwischen Macao in China und Nagasaki in Japan zwischen 1570 und 1640 (189–206), Kent G. Deng beleuchtet den Niedergang der chinesischen Schifffahrt vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert (207–221), während Paul A. Van Dyke sich mit der Effizienz des chinesischen Seehandels und den Gründen für den Niedergang der Dschunkenschifffahrt im 18. und 19. Jahrhundert beschäftigt (223–246).

Der zweite Teil beginnt mit einem Beitrag von Richard W. Unger über die Entwicklung des Schiffbaus und die Verbesserungen in der Konstruktion von Schiffen und Takelage zwischen 1350 und 1875 (249–267), während Jan Lucassen sich mit der Produktivität der Seeleute und der Organisation des Be- und Entladens von Schiffen beschäftigt (269–278). Patrick Karl O'Brien und Xavier Duran stellen die Frage nach der Produktivität der Royal Navy zwischen 1650 und 1805 (279–307). Um die Seeleute und ihre Identität sowie um nationale und internationale maritime Arbeitsmärkte geht es im Beitrag von Jelle van Lottum, Jan Lucassen und Lex Heerma van Voss (309–351). Lebensweltliche Aspekte kommen hierbei jedoch zu kurz. Etwas verwunderlich ist zudem der Umstand, dass die drei Verfasser bei ihren Ausführungen zur Sozialgeschichte der Seefahrt vor allem die nicht unumstrittenen sozialromantischen Thesen von Marcus B. Rediker diskutieren – zumal von ihnen gleichzeitig ausdrücklich festgestellt wird, dass zumindest für die niederländische Handelsflotte die von Rediker aufgestellte Behauptung, unter den Seeleuten hätte sich bereits im 18. Jahrhundert eine Art proletarisches Klassenbewusstsein herausgebildet, nicht verifiziert werden kann (348–349). Mit einer auf wirtschaftswissenschaftlichen Methoden beruhenden Analyse des technologischen Wandels in der Schifffahrt von 1350 bis 1800 befasst sich Xavier Duran (353–377), während sich abschließend Amélia Polónia am Beispiel Portugals den Häfen als Zentren des ökonomischen Wachstums widmet (379–409).

Zu den interessantesten Beiträgen gehört das von Kent G. Deng verfasste Kapitel über die Entwicklung der chinesischen Schifffahrt. In den letzten Jahren ist gerade in populären Medien immer wieder auf die angeblich herausragenden Errungenschaften

chinesischer Seefahrer hingewiesen worden. Deng argumentiert demgegenüber, dass deren Leistungen überschätzt würden und dass im Gegensatz zu der rasanten Entwicklung der europäischen Schifffahrt die chinesischen Kenntnisse in Navigation und Schiffbau stagniert hätten. Seiner Auffassung nach waren auch die maritimen Expeditionen Zheng Hes zwischen 1405 und 1433 weniger vom Forschungs- bzw. Expansionsdrang des chinesischen Reiches motiviert, als vielmehr eine Art maritimes Exil für einen hochrangigen Hofbeamten, der wegen seiner Verwicklung in einen Staatsstreich außer Landes gebracht werden sollte.

Andere Beiträge dagegen sind inhaltlich weit weniger überzeugend. Dazu zählt beispielsweise der Versuch der beiden Wirtschaftshistoriker Patrick Karl O'Brien und Xavier Duran, die Erfolge der Royal Navy zwischen dem 17. und dem 19. Jahrhundert mit Hilfe einer wirtschaftswissenschaftlichen Fragestellung zu untersuchen und hier, ähnlich wie bei der Analyse eines Wirtschaftsunternehmens, die Produktivität ins Auge zu fassen. Alles in allem erscheint dieser Ansatz wenig tauglich, zumal die von den beiden Verfassern genannten Fakten und Schlussfolgerungen bereits bekannt und in den üblichen Standardwerken zur Geschichte der Royal Navy nachzulesen sind. Auch der Beitrag von Duran zum technologischen Wandel in der Schifffahrt fördert keine wesentlichen neuen Erkenntnisse zu Tage.

Wirklich interessant ist dagegen der Hinweis im Beitrag von Jelle van Lottum, Jan Lucassen und Lex Heerma van Voss auf die Akten der britischen Prize Courts, der britischen Prisengerichte, die in den Seekriegen vom 17. bis 19. Jahrhundert über die Rechtmäßigkeit der Aufbringung feindlicher oder neutraler Handelsschiffe durch britische Kriegs- und Kaperschiffe befanden. Diese Dokumente enthalten eine Vielzahl von Informationen über die betreffenden Schiffe und ihre Besatzungen. Auch in den Archiven anderer europäischer Nationen, wie Frankreich oder Dänemark, finden sich ähnliche Unterlagen, die einen bislang noch kaum ausgewerteten Quellenfundus bilden. Hier sind mit großer Wahrscheinlichkeit noch interessante Forschungsergebnisse zu erwarten.

Der Schwerpunkt der Beiträge liegt eindeutig auf der Auswertung und quantifizierenden Untersuchung statistischer Quellen; nur ein Kapitel beschäftigt sich mit der Technikgeschichte, sozialgeschichtliche Fragestellungen werden lediglich angerissen. Andere Aspekte der Seefahrt werden sogar vollkommen ausgeklammert; darunter so wichtige Bereiche wie die Fortschritte der Navigation oder die Entwicklung des Seerechts. Dennoch ist der vorliegende Band eine Fundgrube an Informationen zur Entwicklung der Schifffahrt, auch wenn die Qualität der Beiträge höchst unterschiedlich ist. Einige der Aufsätze beleuchten wichtige neue Aspekte, während andere lediglich Bekanntes referieren.

Jann M. Witt, Laboe

*Cruz, Laura/Joel Mokyr* (Hrsg.), *The Birth of Modern Europe. Culture and Economy, 1400–1800. Essays in Honor of Jan de Vries* (Library of Economic History, 2), Leiden/Boston 2010, Brill, XVI u. 259 S./Abb., € 99,00.

Diese Festschrift für Jan de Vries versammelt neun Studien von Autorinnen und Autoren aus dem näheren Umfeld des Gefeierten. Jan de Vries zählt ohne Zweifel international zu den wichtigsten zur Frühen Neuzeit forschenden Wirtschaftshistorikern der letzten Jahrzehnte. Unter seinen sechs Büchern zählt sein Buch zur europäischen Urbanisierung in diesem Zeitalter (1984) immer noch zu den Hauptwerken der neueren Stadtgeschichte; seine mit Ad van der Woude geschriebene monumentale