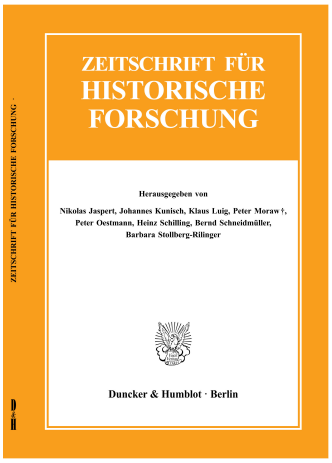
recensio.net

Zitierhinweis

Schmidt, Patrick: Rezension über: Wim Blockmans / Michail Markovič Krom / Justyna Wubs-Mrozewicz (eds.), The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300–1600, London ; New York: Routledge, 2017, in: Zeitschrift für Historische Forschung (ZHF), 45 (2018), 4, S. 4-6, DOI: 10.15463/rec.1450498916



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

difikation nepalesischer Gesetze im Staatsbildungsprozess unter der Dynastie der Ranas im 19. Jahrhundert in den Blick nimmt. Diese hätte ihre Herrschaft auf die stringente Durchsetzung des Gesetzestextes gegründet und so ein rationales rechtlich-administratives System entwickelt, zugleich aber die Form patrimonialer Herrschaft beibehalten. Daniel Schönpflug wendet sich in seinem Aufsatz zum Verfassungsrecht in der Französischen Revolution den Widersprüchen zwischen der Idee der „égalite" und ihrer praktischen Umsetzung zu. Er stellt heraus, diese sei keineswegs auf die Einebnung kultureller oder sozialer Unterschiede ausgerichtet gewesen, sondern im Sinne einer meritokratischen Gleichheit auf die Ermöglichung gleicher Chancen durch gleiche Rechte. Schönpflug kann überzeugend darlegen, wie im Zuge der allmählichen Integration der Bevölkerung des Elsass und der Debatten um die Bevölkerung Saint-Domingues neue Unterscheidungslinien gezogen wurden. Besonders augenfällig wird dies in der Tatsache, dass den Sklaven des französischen Imperiums die „citoyenneté" auch im (post)revolutionären Frankreich verwehrt blieb. Mit diesen Ausblicken über die übliche Epochengrenze um 1800 hinweg findet der Sammelband einen gelungenen Abschluss.

Die Beiträge decken damit verschiedenste Regionen zu unterschiedlichen Zeiten ab; die Geschichte der ‚europäischen Expansion' und des Kolonialismus in Indien jedoch bleibt weitestgehend ausgespart. Dabei ergeben sich gerade für Situationen des Kulturkontakts spannende Fragen, waren die historischen Akteure hier doch in besonderer Weise mit rechtlicher und kultureller Vielfalt konfrontiert. Ein solch anspruchsvolles Unterfangen, wie es die Herausgeber projektieren, lässt sich offenkundig nur als kollaboratives Unternehmen angehen und die Auswahl der Mitarbeitenden ist gelungen – einzig wünschte man sich, dass der im Untertitel versprochene Vergleich nicht nur den Lesern und Leserinnen überlassen bliebe, sondern auch im Band selbst stärker angelegt wäre. In jedem Fall aber enthält er zahlreiche weiterführende Bausteine für ein hochaktuelles, bislang kaum systematisiertes Forschungsfeld und eröffnet fruchtbare Perspektiven für weitere Studien, vor allem aber macht er deutlich, welche Erkenntnispotentiale ein weiterer Dialog bereithält.

Anna Dönecke, Bielefeld

Blockmans, Wim / Mikhail *Krom* / Justyna *Wubs-Mrozewicz* (Hrsg.), The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300–1600 (Routledge History Handbooks), London / New York 2017, Routledge, XIX u. 502 S. / Abb., £ 185,00.

„Der Seehandel in europäischen Gewässern zwischen 1300 und 1600" – wie man vielleicht frei übersetzen könnte – erschien dem Rezensenten zunächst als ein recht enges Thema für ein Handbuch. Das weckte bei ihm den Verdacht, dass es sich bei der Bezeichnung „Handbuch" um eine Marketingmaßnahme handeln könnte, die einem Sammelband zu besseren Verkaufszahlen verhelfen sollte. Dieser Verdacht hat sich nicht bestätigt: Die Herausgeber haben tatsächlich nicht einfach Tagungsbeiträge zu einem Thema zwischen zwei Buchdeckeln versammelt, sondern ganz entschieden das Ziel verfolgt, ein Handbuch vorzulegen. Und diesen Anspruch haben sie auch weitgehend eingelöst: Die vorliegende Publikation vermittelt tatsächlich ein recht umfassendes und gleichzeitig kompaktes Wissen über den europäischen Seehandel im Spätmittelalter und in der beginnenden Frühen Neuzeit.

Umfassend sind vor allem die Porträts von Seehandelsstädten (18 an der Zahl), die mit rund 340 Seiten den größten Teil des Bandes füllen. Zugeordnet sind sie drei geographischen Großregionen: Mittelmeer, Ostsee und Atlantik/Nordsee. Das Spektrum der vorgestellten Städte reicht von Venedig im Südosten über Lissabon im Südwesten, Aberdeen im Nordwesten und Bergen im Norden bis nach Novgorod im

Nordosten. Alle Städte werden auf identische Leitfragen hin untersucht: Wie schafften sie es, einen profitablen Seehandel aufzubauen und aufrechtzuerhalten? Welche naturräumlichen Voraussetzungen begünstigten oder erschwerten dies? Welche Rolle spielte das Hinterland für die Versorgung mit Rohstoffen oder Fertigwaren? Inwieweit stützten die politischen Institutionen der Städte und ihre rechtlichen Normen den Seehandel, und wie beeinflusste dieser die Institutionenbildung? Wie wirkte sich das Verhältnis zur Zentralgewalt oder zu benachbarten Fürsten auf die Handelsaktivitäten aus? Welche Normen und Institutionen bestimmten das Leben auswärtiger Kaufleute in den Städten, und welche Mechanismen der Konfliktbeilegung existierten für die vielen Reibungsflächen, die der Seehandel bot?

Die große Einheitlichkeit dieser Stadtporträts ist das Verdienst der Herausgeber, die in der Einleitung ein straffes Arbeitsprogramm formulieren. Wichtig ist es ihnen, den Seehandel als Vernetzungsphänomen zu begreifen. Ein Wachstum des Seehandels war in dieser Perspektive gleichbedeutend mit einem Wachstum von Netzwerken und mit der Verflechtung zuvor weitgehend getrennter Netzwerke. Dies geschah zum Beispiel, nachdem im späten 13. Jahrhundert venezianische und genuesische Handelsgaleeren erstmals in den Atlantik und die Nordsee vorgestoßen waren: Die schon lange existierenden Handelsnetzwerke des Mittelmeerraums und des Nord- und Ostseeraums wurden wesentlich intensiver miteinander verbunden als zuvor. Mit der Netzwerkperspektive ist bei den Herausgebern ein ausgeprägtes Interesse daran verbunden, Seehandelsstädte zu kategorisieren und auch zu hierarchisieren. Sie unterscheiden 1) Seehäfen, die ein Hinterland mit spezifischen und weithin nachgefragten Erzeugnissen mit überregionalen Märkten verbanden (z. B. La Rochelle als Verladehafen für die Weine der Gascogne); 2) Küstenstädte, die primär als Zwischenhäfen im Verlauf langer Handelsrouten dienten und von dieser Rolle profitierten (z. B. Lissabon und Valencia); 3) Knotenpunkte, welche interkontinentale Handelsnetzwerke mit den europäischen Märkten verbanden (z. B. Alexandria als Hafen, der Europäern Zugang zu den Waren des arabisch dominierten Handels im Indischen Ozean bot); und 4) Hafenstädte, die Zentren der Redistribution für große kontinentale Handelsströme waren und sowohl überregional nachgefragte regionale Erzeugnisse als auch exotische Waren aus dem Fernhandel anbieten konnten (z. B. Venedig, Genua, Brügge, Lübeck).

Die Stadtporträts sind (wie die übrigen Aufsätze des Bandes) von durchgehend guter Qualität: Sie sind informativ, klar gegliedert, überwiegend aus archivalischen Quellen erarbeitet und greifen in vielen Fällen aktuelle Forschungsdiskussionen auf. Die hohe Kohärenz, die sie auszeichnet, ist dabei keineswegs gleichbedeutend mit steriler Uniformität. Viele Autorinnen und Autoren haben nicht nur das Forschungsprogramm der Herausgeber ‚abgearbeitet', sondern auch eigene Akzente gesetzt: So möchte Carsten Jahnke in seinem Artikel über Lübeck (231–247) zeigen, dass die Hanse entgegen populärer Annahmen kein zentraler Akteur der Handelsschifffahrt gewesen sei und schon gar nicht, wie es die deutschnationale Historiographie des 19. Jahrhunderts getan hat, als eine erste Manifestation ‚deutscher' Seemacht vereinnahmt werden dürfe. Pavel V. Lukin in seinem Artikel über Novgorod (292–312) und Alexei Vovin und Mikhail Krom in dem ihrigen über Pskov (313–330) verorten ihre Untersuchungen im Kontext der Forschungsdebatte darüber, ob es im mittelalterlichen Russland Städte okzidentalen Typs gegeben habe, wie Max Weber ihn definiert hat. Ihre Antwort fällt – auch wegen der bedeutenden Seehandelsaktivitäten beider Städte – positiv aus.

Den Stadtporträts vorgeschaltet sind fünf Aufsätze zu übergreifenden Aspekten: zu Schiffen und Navigation (Richard W. Unger, 17–36); zur Finanzierung des seegestützten Fernhandels, insbesondere durch das Instrument der Wechselbriefe (Stuart Jenks, 36–56); zu speziell für den Seehandel errichteten Gebäuden wie (Waren-)Börsen

(Donatella Calabi, 57–68); zu der – verneinten – Frage, ob es bereits im Mittelalter zur Ausbildung eines universalen Seerechts gekommen sei (Albrecht Cordes, 69–85); und schließlich zu den Zusammenhängen zwischen (Fern-)Handel und Sprache im Mittelalter aus der Perspektive einer historischen Linguistin (Agnete Nesse, 86–100).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass hier ein sehr durchdachtes, kohärentes und informatives Handbuch vorliegt, das insbesondere für Forscherinnen und Forscher, die einen Einstieg in diese Thematik suchen, sehr hilfreich sein kann. Für den Einsatz in der Lehre dürfte sich das Werk aufgrund seiner recht speziellen Thematik nicht im selben Maße anbieten. Der Band ist gut redigiert und mit zahlreichen Karten, Grafiken und Schaubildern sowie einigen Illustrationen und mit einer hilfreichen Gesamtbibliographie ausgestattet.

Ein Kritikpunkt verdient gleichwohl Erwähnung: Es handelt sich hier um ein Handbuch zur Geschichte des Seehandels, in dem die maritime Dimension dieses Themas erstaunlich wenig beleuchtet wird. Sie kommt nur im Beitrag von Richard W. Unger explizit zum Tragen. Sein Aufsatz über die Entwicklung von Navigationstechniken, Schiffstypen und Hafenanlagen ist sehr informativ. Aber er umfasst lediglich 19 Seiten in einem Buch mit insgesamt 502 Seiten. Es wird nicht thematisiert, wie Seeleute rekrutiert wurden oder dass Matrosen Teilhaber der Reise sein bzw. auf eigene Rechnung Fracht transportieren konnten. Auch die Rolle der Schiffer gerade auch im Handel bleibt unbeleuchtet ebenso wie die Organisation des Schiffbaus oder die Frage, inwiefern Handelsschiffe auch für Kaperfahrten und Kriegsführung eingesetzt wurden. Alle diese Punkte hätten auch in den Stadtporträts Erwähnung verdient, denn die Fähigkeit einer Stadt, sich im Seehandel zu etablieren, hing auch von diesen Faktoren ab. Stattdessen sind Aufsätze entstanden, die nicht wesentlich anders aussähen, wären sie wichtigen Handelsstädten im Binnenland gewidmet, etwa Florenz, Augsburg oder Lyon. Der Nützlichkeit des Bandes tut dies keinen entscheidenden Abbruch. Es könnte sich unter Umständen aber empfehlen, seine Lektüre um die Lektüre von Publikationen zur Geschichte der spätmittelalterlichen Schifffahrt zu ergänzen.

Patrick Schmidt, Rostock

Pohl-Zucker, Susanne, Making Manslaughter. Process, Punishment and Restitution in Württemberg and Zurich, 1376–1700 (Medieval Law and Its Practice, 22), Leiden / Boston 2017, Brill, X u. 335 S., € 105,00; als Brill MyBook € 25,00.

„Making Manslaughter“ ist ein mehrdeutiger Buchtitel. Man mag ihn einmal als Hinweis lesen auf die zahlreichen begangenen Totschläge vom ausgehenden 14. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts, die die Autorin im Staatsarchiv Zürich und im Hauptstaatsarchiv Stuttgart aufgespürt hat. Insgesamt fast 900 Fälle aus beiden Territorien bilden den Quellenkern dieser Studie. Vor allem aber bezieht sich das titelgebende „making“ auf die Entstehung und Entwicklung des ‚Totschlags‘ als einer äußerst flexiblen Bewertungskategorie im Schnittpunkt von Recht und sozialer Lebenswelt. Das vorliegende Buch leistet damit einen Beitrag zur Kultur-, Sozial- und Rechtsgeschichte der Gewalt im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, zu einem Thema also, das in den letzten Dezennien in verschiedenster Hinsicht eine Hochkonjunktur erlebt hat. Immer noch wird das Feld von großen Narrativen dominiert, etwa vom Elias'schen Prozess der Zivilisation oder, für die vorliegende Studie relevanter, von der „Entstehung des öffentlichen Strafrechts“. Mit ihrem mikrohistorischen Ansatz will und kann die Autorin zeigen, dass diese Entstehung komplexer und gewundener verlaufen ist als oft unterstellt und dass der Prozess sich dem Zivilisationsnarrativ nicht umstandslos fügt.