

Format de citation

Witt, Jann M.: Rezension über: Christian Buchet / Gérard Le Bouëdec (eds.), *The Sea in History. 3: The Early Modern World / La mer dans l'histoire. 3: La période moderne*, Woodbridge: The Boydell Press, 2017, in: *Zeitschrift für Historische Forschung* (ZHF), 46 (2019), 2, S. 336-338, DOI: 10.15463/rec.29359213



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).

Der von Johannes Reuchlin als banausenhafter Metzger geschmähte Pfefferkorn war offensichtlich alles andere als ein Dummkopf, ein ungebildeter Krimineller oder Komplize der Kölner Dominikaner, wie er so oft und bis auf den heutigen Tag dargestellt wurde und wird. Wie vor allem die Beiträge von David H. Price (Johannes Pfefferkorn and Imperial Politics, 27–41) und Franz Posset (In Search of the Historical Pfefferkorn: The Missionary to the Jews 1507–1508, 43–60) zeigen, war Pfefferkorn durchaus gebildet, hatte politischen Instinkt und wusste die Medien seiner Zeit geschickt zu nutzen. Eine neue Interpretation der von Pfefferkorn initiierten Konfiskation jüdischer Bücher liefert Avner Shamir (Johannes Pfefferkorn and the Dual Form of the Confiscation Campaign, 61–76). Shamir sieht hier Pfefferkorn als einen Zensor jüdischer Literatur, der bestrebt war, durch seine Tätigkeit die jüdische Literatur zu reformieren. Etwas im Widerspruch dazu steht der Beitrag von Jan Hendryk de Boer (Pfefferkorn's Books or the Most Rational Man in the World, 79–96). Demnach gab es für Pfefferkorn nur zwei Arten von Büchern: solche, die die Wahrheit beschrieben, und solche, die Lügen verbreiteten. Erstere schätzte er, Letztere mussten zerstört werden. Auch Pfefferkorns eigene Werke und deren Übersetzung ins Dänische werden behandelt (Naomi Feuchtwanger-Sarig, Synagoga Veritas? Johannes Pfefferkorn and his Synagogue Descriptions in the „buchlijn der iuden beicht“, 97–119; Jonathan Adams, „Thus shall Christian people know to punish them“: Translating Pfefferkorn into Danish, 135–153).

Maria Diemling befasst sich mit Victor von Carben (Patronage, Representation, and Conversion: Victor von Carben [1423–1515] and his Social Networks, 157–181), Stephen G. Burnett mit Anthonius Margaritha, der vor allem Martin Luthers Haltung gegenüber den Juden beeinflusst hat (Luther's Chief Witness: Anthonius Margaritha's „Der gantz jüdisch glaub“ [1530/1531], 183–200).

Die hier versammelten Beiträge mit ihrem breiten Spektrum werfen nicht nur neues Licht auf einen so bemerkenswerten Protagonisten antijüdischer Agitation wie Johannes Pfefferkorn, sondern bieten darüber hinaus Einsicht in interreligiöse Beziehungen zwischen Juden und Christen, berühren die Konflikte zwischen Scholastikern und Humanisten. Ein Verzeichnis aller Johannes Pfefferkorn zugeschriebenen Werke (297–300) rundet den mit zahlreichen Illustrationen versehenen Band ab, der dankenswerterweise auch ein Orts- und Personenregister enthält.

Gudrun Emberger, Berlin

Buchet, Christian / Gérard Le Bouëdec (Hrsg.), *The Sea in History / La mer dans l'histoire*, [Bd. 3:] *The Early Modern World / La période moderne*, The Boydell Press, Woodbridge / Rochester 2017, The Boydell Press, XXVI u. 1072 S., £ 125,00.

Welche Bedeutung hatte das Meer für die Entwicklung der Menschheit? Das auf fünf Jahre angelegte internationale Forschungsprojekt „Océanides“ wurde im März 2012 mit dem Ziel gegründet, diese Frage zu beantworten und zugleich einen multiperspektivischen Überblick über die maritime Globalgeschichte von den Anfängen menschlicher Kultur bis heute zu geben. Darüber hinaus sollte das Projekt die enge Verbindung zwischen Mensch und Meer verdeutlichen und so den politischen Entscheidungsträgern Impulse für eine weltweite maritime Politik geben.

Als Abschluss des Projekts wurden die Forschungsergebnisse von führenden Seefahrtshistorikern aus der ganzen Welt in vier Bänden zur maritimen Geschichte der Antike, des Mittelalter, der Frühen Neuzeit und der Moderne vorgelegt. Die Themen reichen von Aspekten maritimer Migration über die Nutzung maritimer Ressourcen, die

Entwicklung, Finanzierung und Organisation des Seehandels, die Sozialgeschichte der Seefahrt, maritime Kriegführung, Piraterie, politische Entwicklungen bis hin zur Verbreitung von Ideen, Kultur und Religion über das Meer. Damit stellen die vier Bände eine ausgezeichnete Grundlage für alle Historiker dar, die sich mit maritimen Themenstellungen befassen.

Der hier besprochene Band 3 „The Early Modern World / La période moderne“ behandelt die globale maritime Geschichte in der Frühen Neuzeit vom Ende des 15. Jahrhunderts bis zum Ende der Napoleonischen Kriege im Jahre 1815. Die 75 Beiträge beleuchten die Entstehung der atlantischen Welt, die anhaltende Bedeutung von Nord- und Ostsee sowie die maritimen Entwicklungen im Indischen Ozean, in Südost- und Ostasien und in Afrika. Das breite Spektrum der Themen umfasst die zunehmende globale Vernetzung der maritimen Handelswege, behandelt aber auch die Entwicklung der Fischerei, Fortschritte im Schiffbau, die wachsende Bedeutung von Schifffahrt und Häfen, die Sozialgeschichte der Seefahrt sowie die Rolle des Meeres bei der Verbreitung von Ideen.

Neben dem Vorwort und den Schlussfolgerungen des Reihenherausgebers Christian Buchet sowie der Einleitung und Zusammenfassung des Bandherausgebers Gérard Le Bouëdec umfasst das vorliegende Buch insgesamt sieben thematisch oder regional zugeschnittene Hauptkapitel, denen die einzelnen Beiträge zugeordnet sind.

Das erste Hauptkapitel mit dem Titel „Erfolg durch das Meer“ befasst sich schwerpunktmäßig mit der Entwicklung des europäischen Seehandels vom 15. bis zum 18. Jahrhundert. Es nimmt unter anderem die Intensivierung des atlantischen Seehandels, die Entwicklung der Handelsschifffahrt in Nord- und Ostsee, in Südostasien und Afrika sowie die wechselseitigen Abhängigkeiten von Seehandel, Agrarwirtschaft und produzierendem Gewerbe in den Blick.

Das zweite Hauptkapitel mit dem Titel „Der Aufbau eines globalen Raumes“ untersucht die Dynamik des globalen Seeverkehrs im Wechselspiel von Frieden und Krieg sowie dessen Auswirkungen auf die Entwicklung des europäischen Seehafensystems, den ökonomischen Aufstieg Großbritanniens sowie die Entwicklung von Häfen und Handelsflotten im Mittelmeerraum, im Indischen Ozean und an der afrikanischen Atlantikküste.

Im dritten Hauptkapitel mit der Überschrift „Das starke Wachstum der Fischerei und Handelswirtschaft“ werden neben der Entwicklung der mediterranen und nordatlantischen Fischerei und des Walfangs vor allem der Handel mit besonders begehrten Waren wie Wein, Tabak, Zucker und afrikanischen Sklaven sowie asiatischen Handelsgütern inklusive deren Transport nach Europa in den Mittelpunkt gerückt.

Die „Akteure der maritimen Dynamik“ stehen im Zentrum des vierten Hauptkapitels. Die Beiträge befassen sich mit den Besatzungen der nordeuropäischen Handels- und Fischereiflotten, den Akteuren des britischen Seehandels im Atlantik und den Seeleuten der europäischen Kriegsflotten im Zeitalter der Revolution, mit der Entwicklung der Hafenstädte im atlantischen Raum sowie den Handelsnetzen in China, Japan und Südostasien.

Dagegen beleuchtet das fünfte Hauptkapitel die „Maritimen Machtinstrumente und eine globale Strategie der Machtprojektion und Herrschaft“. Im Mittelpunkt stehen dabei unter anderem der Johanniterorden als Seemacht im Mittelmeerraum, die Entwicklung der maritimen Machtstellung Portugals, die Rolle Spaniens als erste maritim geprägte Weltmacht, die Grundlagen der ökonomischen Dominanz der Niederlande, die maritimen Strategien Großbritanniens und Frankreichs, die Rivalität Schwedens

und Dänemarks um die Vorherrschaft im Ostseeraum sowie das Verhältnis Russlands zum Meer.

Unter der Überschrift „Der Indische Ozean zwischen Gier und Gleichgültigkeit“ fokussiert das sechste Hauptkapitel die maritime wirtschaftliche und machtpolitische Entwicklung im ostasiatischen Raum sowie in Afrika. Dabei stehen die Reaktionen auf die maritimen Herausforderungen im safawidischen Persien, in Indien, China, Japan und Korea sowie im indonesischen Archipel im Mittelpunkt. Weitere Beiträge befassen sich mit der maritimen Entwicklung in Afrika im Allgemeinen und in den Königreichen am Golf von Guinea im Speziellen.

Die „Wechselbeziehungen zwischen Seefahrt, Wirtschaft und Gesellschaft“ sind das zentrale Thema des siebten Hauptkapitels. Untersucht werden neben administrativen, wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklungen unter anderem die Entscheidung Ludwigs XIV., Frankreich zu einer maritimen Macht zu machen, die Haltung Chinas gegenüber dem Meer, die Rolle der Schifffahrt im frühneuzeitlichen ökonomischen Denken, die Darstellung der Interdependenz zwischen Gesellschaft und maritimer Macht am Beispiel Großbritanniens und der Niederlande, die Entwicklung und Professionalisierung der britischen Marine, die Auswirkungen maritimer Entdeckungen auf Literatur und Philosophie und die Bedeutung der Seefahrt für wissenschaftliche, medizinische und landwirtschaftliche Innovationen.

Allein die Aufzählung der behandelten Themen und Fragestellungen macht bereits deutlich, welch umfassendes inhaltliches Kaleidoskop der frühneuzeitlichen maritimen Globalgeschichte dieser Band bietet. Zusammen mit der 2007 erschienenen „Oxford Encyclopedia of Maritime History“ haben die vier Bände der Reihe „The Sea in History / La mer dans l'histoire“ das Potenzial, ein Standardwerk der maritimen Geschichtsschreibung zu werden.

Eine Schwäche in der Konzeption des vorliegenden Bandes ebenso wie der gesamten Reihe ist die sprachliche Uneinheitlichkeit. Von den insgesamt 75 Beiträgen des Buches sind 33 auf Englisch und 42 auf Französisch verfasst, wobei den einzelnen Aufsätzen zwar kurze Abstracts vorangestellt sind, die jedoch nur einen sehr allgemeinen inhaltlichen Überblick geben. Um die inhaltliche Bandbreite der Themen voll erfassen und nutzen zu können, sind sichere Kenntnisse in beiden Sprachen erforderlich. Die umfassenden englisch- und französischsprachigen Zusammenfassungen am Ende können dieses Manko nur teilweise ausgleichen. Auch der exorbitant hohe Preis von 125 Pfund für den Einzelband und 450 Pfund für die gesamte Reihe steht einer wünschenswerten Verbreitung dieses gehaltvollen Werkes zur maritimen Globalgeschichte deutlich entgegen.

Jann M. Witt, Laboe

Broomhall, Susan (Hrsg.), Early Modern Emotions. An Introduction (Early Modern Themes), London / New York 2017, Routledge, XXXVIII u. 386 S. / Abb., £ 36,99.

Die disziplinären Verschiebungen eines Faches lassen sich häufig weniger an den Forschungsinhalten ablesen als an den rhetorischen Figuren, die sie begleiten. Im Falle der Emotionengeschichte ist das gut daran erkennbar, dass die bis vor einiger Zeit üblichen Rechtfertigungen des Gegenstandes fast vollständig gewichen sind und einer gewissen Selbstverständlichkeit Platz gemacht haben. Über Emotionen in allen Feldern europäischer Geschichte zu schreiben, dazu bedarf es – wie der zu besprechende Band belegt – keiner ausführlichen Begründung mehr. Auch die Darreichungsform kündigt von dieser Selbstverständlichkeit: Sind bereits seit einiger Zeit Einführungen und Lexika auf dem Markt, so wird dieses Spektrum mit dem von Susan Broomhall