

Zitierhinweis

Höhn, Philipp: Rezension über: Ana María Rivera Medina (ed.),
Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping, Transport and
Labour, Woodbridge, Suffolk: The Boydell Press, 2021, in:
Zeitschrift für Historische Forschung (ZHF), 49 (2022), 4, S.
712-714, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/3dbeb2f9a51644a5a3c496d3d9725135>



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.

licher, als für den Warentransport keine Lasttiere oder Wagen, sondern entlang der Küsten nur Kanus zur Verfügung standen. Ebenso aufregend ist die Entdeckung des belgischen Geologen und Höhlenforschers Peter de Geest auf Sokotra vom Jahre 2000 (423). Schriftzeugnisse haben längst die Bedeutung dieser Insel vor der jemenitischen Küste für den Handel zwischen Mittelmeer und Indischem Ozean in Antike und Mittelalter hervortreten lassen. De Geest fand jetzt in Cave Hoq Steininschriften und Malereien auf Baumrinden in mehreren Sprachen: Brahmi, Aksumitisch, Griechisch, Aramäisch; sie lassen sich auf die Zeit vom 2. Jahrhundert vor bis zum 13. Jahrhundert nach Christi datieren. Die Namen verschiedener Gottheiten, die auf der gefährvollen Meerespassage angerufen wurden, belegen ebenfalls die multikulturelle Herkunft der Seefahrer. Auch das Petroglyph (Steinritzung) eines Schiffs ist hier erhalten geblieben.

Der Wert dieser und vieler anderer Zeugnisse, die in dem großartigen Buch vorgeführt werden, liegt vor allem im Nachweis von weitgespannten Kontakten, die eben schon das mittelalterliche Jahrtausend ausgezeichnet haben. Erhellend sind aber immer auch die interkulturellen Vergleiche. So erinnern die Autor*innen daran, dass es unter den glücklich konservierten Mumien aus alter Zeit nicht nur ‚Ötzi‘, den stein- oder kupferzeitlichen Mann aus dem Tiroler Eis, gab. Vielmehr ist ja seit 1907 auch ‚Berni‘ aus dem ostfriesischen Moor (‚Mann von Bernuthsfeld‘) bekannt (155f.). Mit seinen bestens konservierten Kleidungsresten stellt dieser Fund eine unschätzbare Quelle für das Alltagsleben des Frankenreiches im 7./8. Jahrhundert dar. Die Autor*innen konfrontieren dieses Zeugnis jetzt mit ‚Juanita, der Lady von Ampato‘. Tatsächlich handelte es sich um eine Jugendliche von zwölf bis vierzehn Jahren, die zusammen mit anderen in den 1470er Jahren im Hochland von Peru geopfert wurde, um die Vulkanausbrüche von Misti und Sabancaya zu kalmieren. Auch diese Leiche überdauerte im gefrorenen Boden. Ihre Kleider waren – jedenfalls was das äußere Gewand betrifft – von königlicher Qualität, aber einige Nummern zu groß. Wie vermutet wird, wollte man die Tote also für ein Wachstum im Jenseits ausrüsten. Im Zusammenhang mit diesen Funden versäumen es die Autor*innen nicht, die politischen und ethischen Probleme anzusprechen, die mit der Zurschaustellung von Toten dieser Art verbunden sind (157f.).

Es war die Sensibilität verantwortungsbewusster Hochschullehrer*innen, die dazu geführt hat, dass in diesem Buch auch immer wieder isolierte und unvergleichliche Einzelschicksale vor Augen geführt werden. So liest man über Li Po, der seine Mitwirkung am epochemachenden Aufstand des An Lushan (755/763) im China der Tang-Dynastie mit Verbannung und Heimatlosigkeit büßen musste (169). Li Po fasste sein Leid in Gedichte, von denen sage und schreibe 1.800 erhalten geblieben sind. Seine Verse zum nächtlichen Trank des Reisweins berühren über alle kulturellen Grenzen hinweg: „Ein Becher Wein, unter blühenden Bäumen / trinke ich allein, denn in der Nähe ist kein Freund. / Ich hebe meine Schale und grüße den hellen Mond, / denn mit ihm und meinem Schatten können wir schon drei sein. / Aber ach, der Mond ist kein Weintrinker. / Matt nur kriecht mein Schatten auf meine Seite hinüber.“

Michael Borgolte, Berlin

Rivera Medina, Ana María (Hrsg.), *Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping, Transport and Labour*, Woodbridge / Rochester 2021, The Boydell Press, XVIII u. 202 S. / Abb., £ 75,00.

Das Problem, dem sich dieser Band widmet, ist rasch umrissen. Es geht darum, Arbeitsprozesse in und die Infrastruktur von Häfen am europäischen Atlantik (hier iberische und französische) zu untersuchen und sie in den Kontext des massiven

ökonomischen Strukturwandels, der zumindest die Iberische Halbinsel zwischen Reconquista und atlantischer Expansion erfasste, zu stellen.

Einleitend stellt Eduardo Aznar Vallejo den Band in den Kontext der Herausbildung eines atlantischen Europas seit dem 12. Jahrhundert, wobei er Innovationen auf dem Feld der Technik und Infrastruktur in den Hafenorten und die Ausdifferenzierung von Arbeitsprozessen und Betätigungsfeldern der maritimen Ökonomie als einen Stimulus dieser Entwicklung sieht. Er greift in diesem Kontext auch die lange Tradition der iberischen und französischen Meeresforschung, der Spatialität oder Wirtschaftsgeographie auf (3). Die zunehmende Hierarchisierung und Konzentration von Handelsnetzwerken und Märkten in den Kontext der Entwicklung von Arbeit und Transport zu setzen, ist durchaus überzeugend.

Beiläufig erwähnt Vallejo, dass man Häfen als „paramaritime“ Orte verstehen sollte (2), als Orte, die oft von den Städten geschieden waren, wie Mathias Tranchant festhält (6). Er widmet sich Häfen als Rechtsräumen und damit der wichtigen Beobachtung, dass Häfen und Küsten auch rechtliche Orte und solche der Aushandlung von Herrschaft waren, an denen Zölle und Steuern eingezogen und Eigentumsverhältnisse ausgehandelt wurden. Dabei verweist er darauf, dass die Akteure Land und Meer von der Zone unterschieden, die bei Flut unter Wasser und bei Ebbe trocken lag. Alle gingen mit unterschiedlichen Rechts- und Herrschaftsvorstellungen einher. Die „seigneurie rivage“ war in den Händen unterschiedlicher Landesherren und ihrer Vasallen, auch wenn sowohl der französische als auch der englische König im 12. Jahrhundert angingen, Herrschaftsansprüche auf diejenigen Küstengewässer zu erheben, bei denen sich Jurisdiktionsrechte des sich seit 1373 herausbildenden Admiralitätsgerichts herleiten ließen. Am Beispiel von La Rochelle zeigt Tranchant, wie auch Städte versuchten, sich die Jurisdiktionsrechte über ihre Häfen, aber auch die Reeden und Flüsse zu verschaffen.

Ana María Rivera Medina widmet sich den Hafenarbeiter*innen an der atlantischen „Peripherie“ des Baskenlandes. Sie rekonstruiert aus Rechtsquellen Infrastruktur und Arbeitsvorgänge im Hafen, vor allem die Be- und Entladung der Schiffe. Auffallend sind zwei Befunde: Überraschend ist erstens die Tatsache, dass in Bilbao festgelegt wurde, dass fremde Schiffe zuerst entladen werden sollten, was der häufig zu beobachtenden Benachteiligung auswärtiger Kaufleute an anderen Orten widerspricht. Zweitens zeigt Medina, dass Transportarbeiter*innen sich nicht in Korporationen zusammenschlossen oder -schließen konnten. Das mag damit zusammenhängen, dass das Verladen der Waren eine temporär begrenzte Tätigkeit war, die insbesondere von Frauen ausgeübt wurde. María Álvarez Fernández behandelt die Strukturen in den im Vergleich zu Galizien kleinen Häfen Asturiens und erfasst dabei die in den schriftlichen Quellen genannten Bauwerke, aber auch die Bruderschaftsnetzwerke (auch hier fehlen die Bruderschaften der Transportarbeiter*innen), was Medinas Beitrag in eine komparatistische Perspektive zu setzen vermag. Sara Pinto untersucht die Handelsbeziehungen an der Grenze zwischen Galizien und Portugal, wobei der Ausgangspunkt der Hafen Caminha ist, der durch einen kleinteiligen Handel zwischen den beiden Ufern des Minho gekennzeichnet war. Sie verweist darauf, dass naturräumliche Gegebenheiten, etwa Versandungsphänomene, ein wesentliches Problem beim Aufbau von Hafeninfrastruktur waren (101).

Drei Beiträge reichen weit in die Frühe Neuzeit hinein und verweisen auf Hafeninfrastruktur und die Verschiebungen der Bedingungen maritimer Arbeit im Kontext der europäischen Expansion. Amândio Barros beschäftigt sich mit der Rolle der Häfen im Norden Portugals, allen voran Portos, im atlantischen Sklavenhandel der zweiten

Hälfte des 16. Jahrhunderts. Zwar kann er nicht direkt nachweisen, dass dieser einen Einfluss auf die Hafeninfrastruktur hatte, er zeigt jedoch überzeugend, in welchem Maße Sklaven in den Häfen präsent und in die Hafenarbeit eingebunden waren, ob als Entladende, als Seiler oder auch als Seeleute, was wohl einen deutlichen Unterschied zu anderen Häfen im atlantischen Sklavenhandel darstellt. Eine mögliche Erklärung liegt darin, dass diese meist afrikanischen Sklaven über einen „second-hand“-Handel mit Sklaven in den Besitz von Seeleuten gelangten (83). Enrique José Ruiz Pilaes weist am Beispiel der Häfen Andalusiens darauf hin, dass die Infrastruktur dieser Häfen bis ins Spätmittelalter hinein prekär war, die Schiffe auf dem Wasser von kleineren Booten aus entladen und selten steinerne Kais gebaut wurden. Ein Faktor zum Ausbau einer sehr viel differenzierteren Hafenstruktur mit Docks und Kränen zumindest in Sevilla und Jerez scheint die atlantische Expansion in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zu sein. Roberto González Zalacain untersucht die Entstehung der Hafennetzwerke von Teneriffa im späten 15. und frühen 16. Jahrhundert. Auch in seinem Beitrag wird sichtbar, dass eine wirkliche Hafeninfrastruktur sich wohl erst bildete, als der Hafen von Santa Cruz zum zentralen Anlaufhafen im Verkehr zwischen der iberischen Küste und den Amerikas wurde.

Ein Beitrag von Jesús Ángel Solórzano Telechea beschließt den Band. Der Autor sieht im Ausbau der Infrastruktur von Häfen einen wichtigen Faktor für die Belebung des europäischen Handels seit der Mitte des 15. Jahrhunderts, waren Häfen doch – so die „Siete Partidas“ Alfons' X. – Knotenpunkte zwischen Meer und Bergen. Er verweist auf die zentrale Rolle der Könige dabei und zeigt, wie aus Emporien auch rechtlich Häfen wurden, die durch Arbeitsteilung, Professionalisierung und spezifische Rechtsformen gekennzeichnet waren. Er greift aber auch den Aspekt der Spatialität auf, indem er nach den Hafennetzwerken größerer Städte wie Sevilla, Lissabon, London, Brügge oder Hamburg fragt, die zwar nicht unmittelbar am Meer lagen, jedoch ihre Kontrolle über eine Reihe von Vorhäfen ausbauten.

Alles in allem kann man sagen, dass es sich um einen Band handelt, der konzipiert das Phänomen der Hafenarbeit und -infrastruktur umreißt, wobei die Befunde stärker in allgemeinere wirtschaftsgeschichtliche Prozesse hätten eingebunden werden können. Das gilt für die zu konstatierende „frontier“-Situation, in der sich die meisten der hier thematisierten Häfen befanden. Sie lagen an der Peripherie, wurden aber im Zuge der europäischen Expansion zu Knotenpunkten eines entstehenden Handels- und Seefahrtnetzes. Ein Vergleich könnte Transfers beleuchten oder bei der Beantwortung der Frage helfen, inwieweit die Häfen auf der Iberischen Halbinsel tatsächlich technologisch defizitär waren und welche Rolle daneben auch geographische Faktoren spielten. Zumindest die Häfen an der Ostsee entwickelten sich in ähnlichen „frontier“-Konstellationen, die durch oft gewaltsame Expansion, aber auch durch intensive Konflikte zwischen den Neugründungen gekennzeichnet waren. Dass weder ein archäologischer und noch ein explizit technikgeschichtlicher Beitrag in dem Band zu finden ist, ist ebenfalls auffällig.

Die Stärke des Bandes liegt aber vor allem darin, dass sich in ihm eine Reihe qualitativ hochwertiger und aufeinander abgestimmter Beiträge finden, die reichhaltige Forschungstraditionen zur maritimen Geschichte Frankreichs und Spaniens bündeln und in englischer Sprache zugänglich machen. Davon zeugt auch die abschließende Bibliographie des Bandes. Einzelne Beiträge wie der von Medina zu „labor and gender“ und von Barros zur Präsenz von Sklaven in portugiesischen Hafenstädten sind herausragend, weil sie bisher wenig beleuchtete Phänomene ins Blickfeld rücken.

Philipp Höhn, Halle a. d. S.