

Maritimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsräume

Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte e.V.

vom 18. bis 21. September 2012 auf der Insel Reichenau

Für die Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises im Jahr 2012 hatten *Michael Borgolte* (Berlin) und *Nikolas Jaspert* (Bochum) das Thema „Maritimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsräume“ ausgewählt. *Michael Borgolte* eröffnete die Tagung mit einem Vortrag über das Mittelalter als „Eine thalassisch-ozeanische Zeit“. Dabei ging es darum, die leitende Frage in das Konzept einer mittelalterlichen Globalgeschichte einzuordnen. Borgolte widersprach der auf Ernst Kapp (1845) und Carl Schmitt (1942) zurückgehenden Periodisierung, nach der das Mittelalter wie die vorangegangene Antike eine Zeit der Binnenmeere („thalassisch“) gewesen sei. In globaler Vernetzung betrachtet, seien nämlich die Ozeane – der Atlantische, Indische und selbst der Pazifische – ebenso Aktionsfelder von Menschen des mittelalterlichen Jahrtausends wie der Moderne gewesen. Christen und Muslime fürchteten zwar den Atlantik, aber es waren die Anhänger des Propheten, die an Zweistromland, Rotem Meer und Persischem Golf die Schlüsselposition für globalen Handel und technologisch-wissenschaftlichen Austausch zwischen Mittelmeer und Indischem Ozean kontrollierten. Eine andere Frage sei es, ob im Sinne von Schmitt die Menschen des Mittelalters nur als „Landtreter“ oder auch als „Meerschäumer“ betrachtet werden müssten. Hinzuweisen war dabei u. a. auf Entdecker, die von Island aus Grönland erkundet haben, auf die Verbreitung der Steinzeitmenschen auf leichten Booten im Pazifischen Ozean bis Ende des 13. Jahrhundert (Neuseeland) oder auf den venezianischen Kaufmannssohn Marco Polo und den maghrebischen Pilger Ibn Battuta, die auf ihren Fernreisen bis nach China auch den Seeweg benutzten (oder genutzt haben wollen). Noch die Entdeckungsfahrten der Portugiesen im südlichen Atlantik sowie der normale Seeverkehr orientierten sich allerdings soweit es ging an der Küstennähe oder an kurzen Wegen von Insel zu Insel (*cabotage*). Wer das Paradigma des *spatial turn* auf die Meere anzuwenden versuche, müsse freilich erkennen, dass nur die Binnenmeere durch *spacing*

und Syntheseleistung (Martina Löw) erfasst werden konnten; Ozeane, deren Gegenküsten nicht erfahrbar waren, bildeten in diesem Sinne keine Räume. Eine zentrale Frage der historischen Meeresforschung seien deshalb die Wege zur Benennung einer lebensweltlich unbekannteren Wirklichkeit. Eine andere Untersuchungsperspektive sei die Kommunikation der Akteure auf dem Meer, also die Frage, ob etwa Piraten oder Pilger zu Schiff ein anderes Vokabular und andere Verständigungstechniken benutzen als auf dem Lande.

Der Mitorganisator *Nikolas Jaspert* (Bochum) stellte in seiner Einführung für das Tagungsthema einschlägige Forschungsansätze dar. Dabei skizzierte er zunächst vier aktuelle Forschungstendenzen, in die sich das Thema einreihe. Erstens kämen Impulse von der Raumforschung, die mittlerweile Konstruktion und Aneignung als prägende Prozesse im Umgang mit Raum bestimmt hat. So sei es zwischen Ländern immer wieder zum Streit um den Namen eines Meeres gekommen. Zweitens gebe es Anknüpfungen an die Kommunikations-, Interaktions- und Verflechtungsgeschichte, die Meere als Austauschzone untersucht. Damit sei drittens die Globalgeschichte verbunden, für die Meere als Kontaktstellen zwischen den Kontinenten von großem Interesse sind. Viertens beobachtete Jaspert, dass Transferprozesse häufig in ‚aquatischer‘ oder ‚liquider Metaphorik‘ beschrieben würden (*cultural flow* u. a. m.). Im zweiten Teil des Vortrags ging es um die Rezeption der einflussreichen Mittelmeer-Studie von Fernand Braudel und um jüngere Beiträge der historischen Meeresforschung. Das Paradigma sei mittlerweile auf eine Reihe von anderen Meeren übertragen worden, darunter der Indische Ozean, das Schwarze Meer und der Atlantik. Von anderer Seite sei starke Kritik an Braudels Ansatz geäußert worden, die drei Hauptpunkte umfasst: eine Reifikation des Meeres, die Überbetonung maritimer Verflechtung über große Distanzen hinweg zulasten kleinräumiger Aktionsräume sowie die Bevorzugung geographisch-klimatischer Faktoren gegenüber menschlichem Handeln.

Als Ziele der Tagung erwartete Jaspert, dass ein Perspektivwechsel vorgenommen und Europa gewissermaßen ‚vom Meer‘ aus betrachtet werde; nicht zuletzt seien damit etablierte Ordnungen wie Periodisierungen auf den Prüfstein zu legen. Zu diesem Zweck hätten die Organisatoren einen Versuchsaufbau bevorzugt, bei dem neben einleitenden konzeptionellen Vorträgen sechs für die europäische Geschichte des Mittelalters wichtige

Meere einander gegenübergestellt würden: Mittelmeer und Schwarzes Meer, Nord- und Ostsee sowie als außereuropäische Meere Atlantik und Indischer Ozean.

Im Abendvortrag sprach *Ruthy Gertwagen* (Haifa) zum Thema „Shipping and Maritime Technology of Trade and Warfare in the Medieval Mediterranean, 11th–16th Century“. Dabei referierte sie eine Reihe von Ergebnissen der hiesigen Mittelalterhistorikern noch relativ unbekanntem Disziplin der Meeresarchäologie. Sie unterschied zunächst drei Arten von Quellen: Schiffswracks, schriftliche Quellen und ikonographische Darstellungen. Auf Grundlage dieser Quellen ließe sich rekonstruieren, dass im ersten Jahrtausend im Mittelmeerraum zwei Schiffstypen dominiert hätten: schnelle, militärisch genutzte Ruderschiffe auf der einen und breite Lastschiffe mit Segeln auf der anderen Seite, dazwischen eine Mischform, die Segel und Ruder kombinierte. Ab dem 11. Jahrhundert sei es nun zur Ausbreitung eines neuen Schiffstyps gekommen: Während man bei den erwähnten Schiffstypen mit der Konstruktion der Außenhaut begann und das Innere ergänzte (*shell-based*), hätte man bei den neuen Schiffen zunächst einen festen Rahmen gebaut und daran die Außenplanken befestigt (*frame-based*). Gertwagen stellte die These auf, dass ökonomische Zwänge zur Durchsetzung dieses neuen Typs geführt hätten, weil er kostengünstiger zu produzieren war. Allerdings stießen die Innovationen auf den Widerstand von etablierten Schiffsbauern, die ihre Arbeit nicht verlieren wollten.

Jan Rüdiger (Frankfurt am Main) behandelte herrschaftliche Aspekte des Tagungsthemas unter dem Titel „Kann man zur See herrschen? Zur Frage mittelalterlicher Thalassokratien“. Dabei stellte er zwei unterschiedliche Bedeutungen des Begriffs Thalassokratie vor: Zum einen sei darunter ‚Seemacht‘ zu verstehen, wie sie von politischen Formationen mit großem Seebezug praktiziert wurde (Dänemark, Aragon, Pisa). Zum anderen bedeute es ‚Macht zur See‘. Diese zweite Form der Thalassokratie wurde im Folgenden als historische Anthropologie von Küstengesellschaften vorgestellt, die die See und den Küstenstreifen umfasst. Sie sei dadurch gekennzeichnet, dass die Seefläche nicht strukturierbar war und sich keine Grenzen und Burgen errichten ließen. Hauptmerkmal dieser Herrschaftsform war die Beweglichkeit – im Gegensatz zur ambulanten (Land-)Herrschaft, die auf Fixpunkte angewiesen war. Gleichzeitig war die Herrschaft geographisch nicht verortbar, da die See eher als Route denn als Fläche gedacht wurde. Als Beispiele kontrastierte Rüdiger die Seeherrschaft Venedigs mit

skandinavischen Formen, wo anscheinend See- und Landherrschaft vergleichbare Alternativen darstellten. So berichtet das *Chronicon Lethrense* über die sagenhafte Gründung Roskildes, dass sich die Söhne des Gründers Land und Wasser zur Beherrschung aufteilten: *alter terras, mare possedit alter*. Im Spätmittelalter sei es durch einen Strukturwandel zur Stärkung der Landherrschaft gekommen, wodurch die See sich zu einem Rückzugsraum für Rechtlose entwickelte. Diese ‚Seeräuber‘ seien allerdings immer komplementär zur Landherrschaft zu denken, und man habe sie nicht nur verfolgt, sondern auch instrumentalisiert oder geduldet.

In seinem Vortrag über „Horizonte maritimer Konnektivität – konzeptionelle Aspekte“ skizzierte *Sebastian Kolditz* (Bochum) drei Aspekte einer Theorie der Konnektivität: Erstens sei nach Ebenen der Verbundenheit zu fragen. Dabei spiele der materielle Austausch die zentrale Rolle, gefolgt von der militärischen Dimension. Die Seerepubliken verbanden beide Aspekte, da sie über Schiffe verfügten, die flexibel für Handel und Militär einsetzbar waren. Der Personenverkehr benutzte selten eigens dafür abgestellte Schiffe (Kreuzzugsschiffe in Genua, venezianische Pilgerschiffe), sondern meistens Handelsschiffe. Darauf fuhren so unterschiedliche Gruppen wie Gesandte, Gelehrte und Studenten, aber auch Handwerker, Künstler und Sklaven mit. Eine zweite Ebene des Konzepts der Konnektivität stellen laut Kolditz Orte dar. Er unterstrich die Bedeutung von Häfen für die Untersuchung der Verkehrswege und der Frequenz dieses Verkehrs. Strukturierend für den Handel hätten auch Emporien (im Sinne von prä-urbanen Handelszentren) gewirkt, die wenig Verbindung zum Hinterland besaßen, aber von der See aus leicht zugänglich waren. Zudem strukturierten naturräumliche Orte die Schifffahrtswege: Meerengen grenzten Meere ab und erlaubten die Kontrolle über die Verbindungswege. Der Bosphorus, die Öffnung der Seestraße bei Gibraltar sowie Sizilien, das das östliche und westliche Becken des Mittelmeeres voneinander trennt, seien solche europäischen Gegebenheiten. Auch zwischen dem Indischen Ozean und dem Chinesischen Meer gebe es vergleichbare Engstellen. Des Weiteren seien auch Landengen in die Betrachtung mit einzubeziehen. Es zeige sich, dass Schiffspassagen häufig nur in begrenzten Zeiträumen möglich waren, die von den Windverhältnissen und Jahreszeiten abhängen. Dennoch habe man es auf der Reise immer wieder mit Unwägbarkeiten zu tun gehabt. Schließlich forderte Kolditz ein, dass eine Theorie der Konnektivität sich den

Akteuren zu widmen habe. Die Unsicherheiten, die die Seefahrt begleiteten, hätten gleichsam als anthropologische Ausgangsbasis zu gelten. Weiter sei das maritime Milieu zu untersuchen, das sozialgeschichtlich vor allem aus Händlern und Piraten besteht. Abschließend plädierte Kolditz dafür, den Begriff der Translokalität, der für die Beschreibung der Kolonialzeit gebraucht wird, auch für die Untersuchung der maritimen Akteure anzuwenden.

Jenny Oesterle (Bochum) referierte über „Arabische Darstellungen vom Mittelmeer in Historiographie und Kartographie“. Dabei grenzte sie sich von der Forschungsthese Xavier de Planhols ab, der Islam sei inkompatibel mit den Meeren gewesen, denn dies stütze sich ausschließlich auf Aussagen aus der Frühzeit des Islam. Dagegen finden sich in der Universalchronik des al-Masudi (896–956) keine religiösen Anti-Meeres-Stereotypen. Vielmehr werde deutlich, dass die Araber zu dieser Zeit über ein zusammenhängendes Wissen über Meere verfügten, das sich aus Reiseerfahrungen und antikem Wissen speiste. Dem Mittelmeer komme dabei keine zentrale Rolle zu, es sei Teil einer zusammenhängenden Kette von Meeren und Räumen. Unter der Fatimidendynastie fand seit dem 10. Jahrhundert allerdings eine deutliche Akzentverschiebung von Osten nach Westen einschließlich des Mittelmeerraums statt, wie Oesterle anhand des geographisch-kartographischen Werks des Ibn Hawqal darlegte. Dabei war die Darstellung des Meeres stets landbestimmt und bildete keine eigene Qualität aus. Zusammengenommen ergibt sich das Bild eines Kommunikationsnetzwerkes, das alle Orte miteinander verbindet. Dieses und andere Werke wie das anonyme „Buch der Kuriositäten“ seien Ausdruck der Konnektivität und der politisch-militärischen Interessen der Fatimiden. Dagegen zeichnete Ibn-Khaldun, als er im 14. Jahrhundert über das Mittelmeer schrieb, ein Bild des Niedergangs muslimischer Dominanz – die Muslime seien zu Fremden auf dem Mittelmeer geworden. Am anbrechenden Zeitalter der Entdeckungen seien, so Oesterles Ausblick, kaum Muslime beteiligt gewesen.

Michel Balard (Paris) sprach zum Thema „The Black Sea: Trade and Navigation (XIIIth–XVth Centuries)“, wobei er sein Hauptaugenmerk auf die Bedeutung der mongolischen Geschichte für den Schwarzmeerhandel richtete. Das Schwarze Meer habe vor der Einnahme Konstantinopels durch die Lateiner im Vierten Kreuzzug keine internationale ökonomische Bedeutung gehabt und vor allem der Versorgung der byzantinischen

Hauptstadt gedient. Nach der mongolischen Expansion haben die italienischen Kaufleute Anschluss an den Handel im Schwarzen Meer und somit auch nach Asien gewonnen. Bedingt durch die mongolische Eroberung Bagdads sahen sich die Händler gezwungen, orientalische Produkte über das Schwarze Meer umzuleiten. Von hier aus entfalteten sich zwei Haupttrouten nach Asien, wobei die italienischen Kaufleute allerdings meist nur zu vorgelagerten Stützpunkten wie Caffa reisten. Das Schwarze Meer war allerdings auch Drehschreibe des Handels mit Osteuropa und den russischen Fürstentümern. Die Grundstruktur dieses Wirtschaftsverkehrs Handels war insgesamt kolonial geprägt: Die Okzidentalern brachten Fertigprodukte und tauschten sie gegen Nahrungsmittel und andere Naturalien (Getreide, Fisch, Salz, Felle) ein. Eine zentrale Rolle spielte der Handel mit Sklaven, die im Tausch gegen Produkte der westlichen Tuchproduktion nach Westen oder ins mamlukische Ägypten transportiert wurden. Das Schwarze Meer verlor seine Rolle als internationaler Umschlagplatz im 14. Jahrhundert, als die Ming-Dynastie den Kontakt nach Westen abbrach.

Carsten Jahnke (Kopenhagen) versuchte in seinem Vortrag „Die Nordsee als verbindendes oder trennendes Element?“ verbreiteten Klischees über die Nordsee entgegenzutreten. Die Probleme fingen schon bei der Benennung an: Historisch sei die heutige ‚Nordsee‘ unterteilt gewesen in eine Südsee im Bereich der Niederlande, eine Westsee vom Ärmelkanal bis Bergen sowie die eigentliche Nordsee, die von der norwegischen Küste bis nach Grönland reichte. In diesen Regionen herrschten jeweils unterschiedliche klimatische Bedingungen, wobei die Westsee gegenüber der Nordsee mit dem Golfstrom und den Eismereen eine von Inseln geschützte Region darstellte. Schifffahrt und Handel haben sich am Küstenverlauf orientiert. Auch die Auswanderung der ‚Angelsachsen‘ verlief entlang der Küsten. Im Zentrum des Vortrags standen aber die ‚Wikinger‘. Dabei handle es sich allerdings um keine ethnische Gruppe, sondern um eine Funktionsbezeichnung für Seeräuber, die mit ihren Gewinnen ihr Prestige in der Heimat zu erhöhen suchten. Von Herrschaftsbildung könne man erst sprechen, als Knud der Große nicht mehr nur Raubzüge unternahm, sondern sich auch in die inneren Angelegenheiten Englands einmischte. Die Frage, ob die Seefahrt eine zentrale Bedeutung für die Nordleute gehabt habe, verneinte Jahnke. Der Schiffbau sei langwierig gewesen und man habe letztendlich Prestige auf dem Land gesucht. Insgesamt habe das ‚Westmeer‘ auch keine verbindende ‚maritime

Kulturlandschaft' gestiftet, sondern höchstens Kleinräume geschaffen. Die See sei niemals ein Herrschaftsgebiet gewesen, sondern ein Verkehrsweg für Handelstreibende und Räuber. Weder die Seefahrer noch die Kaufleute in den Küstenstädten hatten jemals eine Verbindung zur See aufgebaut, da diese als bedrohlich galt. Der schützende Deich war ein wichtigeres Symbol als das Schiff.

Nils Blomkvist (Visby) referierte über die Ostsee unter dem Titel „Europe's Captive. The Medieval Baltic Torn between Thalassocratic and Continental Principles of Exploitation“. Eine Leitfrage seines weitgespannten Überblicks war dabei, ob eine baltische Einheit möglich gewesen wäre. Im Gegensatz zur landbasierten Herrschaft auf dem Kontinent, die eine Unterteilung in Zentrum und Peripherie zur Folge hatte, hätten die maritimen Küstengesellschaften im Baltikum eher wie ein Netzwerk mit gleichgestellten Knotenpunkten funktioniert. Aufbauend auf diesen Prinzipien sei es im Frühmittelalter zu einer Expansion der Skandinavier gekommen, die nicht nur Plünderzüge, sondern auch ausgedehnte Handelsreisen unternahm. Gleichzeitig kam es auf dem Land zu überregionalen Reichsbildungen, die jeweils mit bestimmten Handelsrouten verknüpft waren – die Dänen kontrollierten etwa die Verbindungen auf der Nordsee. Diese frühe Form der Globalisierung scheiterte allerdings, als infolge eines Rückgangs der Kontakte mit der arabischen Welt der Silberfluss versiegte und sich die westlichen, römisch-katholischen Machtbereiche ausdehnten. Somit wurde der baltische Raum zur Peripherie Europas (gemacht). Dem deutschen Handel sei in diesem Prozess eine große Bedeutung zugekommen; er habe als Begleiterscheinung der Ostsiedlung seinen Einfluss im Ostseeraum verstärkt, bis im 13. Jahrhundert die Deutschen sogar ein Monopol errichteten. Erst im Spätmittelalter formierte sich mit dem dänischen Großreich ein einflussreicher Mitspieler, der auch den Einfluss der Hanse begrenzen konnte. Für die Herausbildung einer baltischen Identität sei allerdings die europäische Geschichte zu dynamisch gewesen.

Benjamin Scheller (Duisburg-Essen) behandelte das Thema: „Neue Welten – Neue Fremde? Die Atlantikexpansion des Spätmittelalters und die Differenzwahrnehmung der Europäer“. Er stellte heraus, dass bei der Exploration des Atlantiks die Fernkaufleute zu neuen Trägern des Wissens wurden. Dies sei insofern erstaunlich, als nach der Unterscheidung, die die Germanistin Marina Münkler (Dresden) anhand von Ostasienberichten entwickelt hat, das ‚Kontaktsystem‘ des Fernhandels eigentlich nur an

instrumentellem Wissen für praktische Zwecke interessiert gewesen sei. Dagegen sollen Diplomaten kategorisches und Missionare operatives Wissen benötigt haben. Scheller legte seinem Referat als Hauptquelle den Reisebericht des Venezianers Alvise Cadamosto (ca. 1463) zugrunde, der 1455 und 1456 Expeditionen nach Westafrika unternahm, die ihn bis auf die Kanaren brachten. Cadamosto notiert Entfernungen, Naturalien und Handelspraktiken, akkumuliert also instrumentelles Wissen, interessiert sich aber darüber hinaus für soziale Praktiken, Politik, Waffen, Körper und die herrschende Polygamie in den bereisten Ländern. Warum transzendierte Cadamosto also offensichtlich den Erwerb instrumentellen Wissens? Zum einen habe der Kaufmann nach Gold und anderen Produkten gesucht, die möglicherweise später Gewinn abwarfen. Zum anderen sei sein festes Ziel der Sklavenhandel gewesen. Der europäische Handel habe dabei mit den lokalen Herrschern kooperieren und deshalb Informationen über die Fremden und ihr politisches und kulturelles System einbeziehen müssen. Hier haben sich die Kontaktsysteme des Fernhandels und der Diplomatie verbunden. Neben ökonomischen Faktoren hielt Scheller aber auch den Gewinn von Ehre daheim sowie die religiös eigentlich verworfene Neugier (*curiositas*) als Motive für den Bericht fest. In der Beschreibung des ‚Fremden‘ war ganz traditionell die Religion der Hauptmarker für Differenz, ergänzend trat aber die Hautfarbe – der Unterschied zwischen weiß und schwarz – hinzu.

Anette Schmiedchen (Berlin) behandelte „Die Akteure der mittelalterlichen Kommunikation im Indischen Ozean – von Gujarat über Ceylon und den Golf von Bengalen bis nach Sumatra“. Auf dem indischen Subkontinent, der auf drei Seiten vom Ozean umgeben war, sei die Einstellung zum Reisen gewissermaßen religionsabhängig gewesen: Während die orthodoxen Brahmanen gegen Seereisen eingestellt waren und religiöse Sanktionen zu befürchten hatten, waren die Buddhisten eher reisefreundlich. Die Akteure der Kommunikation ließen sich wegen der geographischen und nautischen Gegebenheiten in zwei Gruppen einteilen: An der indischen Westküste trieb man Handel vor allem in westlicher Richtung, der oft auch von Fremden aus dem Westen getragen wurde. Dagegen organisierten Inder den Handel von der indischen Ostküste gen Osten. Im Mittelalter habe man vor allem Küstenhandel betrieben, der außerdem in Sektoren eingeteilt war und sich auf Emporien als Umschlaghäfen und Reisestationen stützte.

Seereisen mussten den Gesetzen des Monsuns folgen. Wichtige Akteure seien auch buddhistische Mönche gewesen. Bei der Analyse der Kommunikation ließe sich feststellen, dass kulturelle Phänomene den alten Handelsrouten folgten. Auf diese Weise seien die Brahmanen nach Südostasien gelangt und hätten sich bei den dortigen Herrschern verdingt, um bei der Entwicklung einer Herrscherideologie und der Organisation des Hofstaates zu helfen. Es sei auch zu kulturellen Rückkopplungen gekommen, wenn Buddhisten aus Südostasien Pilgerreisen zu indischen Kultstätten unternahmen. Südostasiatische Herrscher gründeten sogar Klöster in Indien für ‚ihre‘ Pilgermönche. Als Besonderheit dieser Großregion stellte Schmiedchen schließlich heraus, dass die Kommunikation über See zwischen Indien und Südostasien kaum eine militärische Komponente gehabt habe.

In ihrer Zusammenfassung hielt *Daniela Rando* (Pavia) schließlich fest, dass die Meere in gegenseitiger Abhängigkeit konstruiert worden seien und nicht als fester Raum gelten könnten wie in der modernen Kartographie. Wiederkehrende Themen seien die Namen oder Benennungen der Meere gewesen; ebenso Kommunikation, Interaktion und Handel. Im Hinblick auf die Quellen stelle sich die Frage, ob es eine besondere maritime Schriftlichkeit gegeben hätte. Eine interessante Perspektive habe in dieser Beziehung Benjamin Scheller mit dem Hinweis auf Schiffsversicherungen aufgezeigt, die den Versuch darstellten, das Risiko einer Schiffsreise zu kalkulieren und damit zu bändigen. Die Grundfrage der Tagung habe gelautet: Ist ein Meer ohne Land denkbar und beherrschbar? Zu diesem Zwecke könne man zwischen Herrschaft, transmariner Herrschaft sowie Seeherrschaft unterscheiden. Ein Aspekt, der in diesem Zusammenhang zu bedenken sei, sei der Zugriff der Juristen aufs Meer: Sie hätten später den Begriff der Territorialgewässer entwickelt, der Meere aus ihrer Unbeherrschbarkeit löste. Für die weitere Erschließung des Tagungsthemas sei es empfehlenswert, sich stärker mit ‚Seeritualen‘ auseinanderzusetzen, also mit Ritualen, die das Verhältnis von Herrschaft und Meer versinnbildlichten. Als Beispiel nannte sie die venezianische Seehochzeit, in der sich der Doge symbolisch mit dem Meer vermählt. Rando fasste auch die theoretischen Erträge der Tagung zusammen. Man könne Meere als Netzwerke wechselseitiger Konnektivität bezeichnen, wodurch beispielsweise Venedig als Hafen von Zürich fungieren konnte. Dabei sei auch auf den Zusammenhang von Meer und Fluss(-schifffahrt) zu achten. Als weitere Punkte nannte sie das Augenmerk auf die Akteure, zu denen auch

die (passiven) Sklaven zu zählen hätten, die globalgeschichtliche Dimension sowie den Zusammenhang von Religion und Meer.

In der regen Diskussion wurde von verschiedener Seite gefordert, dass im Anschluss an die Tagung mikrosoziologische Vertiefungen folgen müssten, die es dann globalgeschichtlich einzuordnen gelte (Michel Ballard, Juliane Schiel). Der Begriff der Küstengesellschaften wurde in vielen Beiträgen aufgenommen. Als weitere wichtige Punkte wurden das Risiko der Schiffsreise (Carsten Jahnke) und die Strategien zu seiner Bewältigung hervorgehoben (Frank Rexroth). Abschließend unterstrich Michael Borgolte, dass Forschungen zum maritimen Mittelalter als Einstieg in die Globalgeschichte des mittelalterlichen Jahrtausends dienen können, weil Meere als Kommunikationswege weniger leicht kontrolliert werden konnten als Routen zu Lande.

Der Tagungsband wird in der Reihe „Vorträge und Forschungen“ erscheinen, die Diskussionsbeiträge werden im Tagungsprotokoll des Konstanzer Arbeitskreises veröffentlicht.

Michael Brauer (Salzburg)