

Panelbericht: „Die Verschiffung der Welt. Transmarine Ordnungen in der Vormoderne“, Lausanne, 10. Juni 2016, 4. Schweizerische Geschichtstage 2016.

Verantwortung: Eva Brugger / Isabelle Schürch

Referierende: Juliane Schiel / Isabelle Schürch / Eva Brugger

Kommentar: Arndt Brendecke

Bericht von: Stéphanie Prieto, Universität Zürich

„A man's return from the sea is like his rising from the grave and the port is like the place of congregation on the Day of Judgement: there is questioning, and settlement of accounts, and weighing, and counting“ – dieses Zitat aus Ibn Al-Mujawirs ‚Ta'rih al-mustabsir‘ eröffnete das unter der Verantwortung von **ISABELLE SCHÜRCH** und **EVA BRUGGER** durchgeführte Panel, das sich mit Häfen als Orte der Verdichtung und Verknüpfung sowie von Macht und Ordnung beschäftigte. Wurden Häfen und Seepassagen bis anhin in der transatlantischen und globalgeschichtlichen Forschung vornehmlich als Transferräume und -zeiten, als Start- und Zielpunkte untersucht, legten die Referentinnen in ihren Beiträgen den Fokus auf Ordnungspraktiken, wobei insbesondere die materiellen Bedingungen der Verschiffung im Mittelpunkt der Ausführungen standen. Denn die „konkrete Fokussierung auf Praktiken [...] ermöglicht es, Häfen nicht nur als vage Vorstellungsräume zu verwenden, sondern sie als Orte der Verdichtung von Machtformen zu diskutieren“.

JULIANE SCHIEL behandelte in ihrem Beitrag die Voraussetzungen für den Ruhm der Seemacht Venedig und ihre Durchsetzung im europäischen Menschenhandel des 15. Jahrhunderts. Die Sklavinnen und Sklaven, die in der Hafenstadt Tana gehandelt wurden, traten als sprechendes Verhandlungsgut, als handelnde Ware und verwaltete Passagiere auf, die drei Transiträume passierten (Markt, Hafen, Seepassage). Bei der Durchquerung dieser Räume wurden „unterschiedliche Medien der Ordnung generiert und schriftliche, mündliche und nonverbale Formen von Macht praktiziert“. Für die Sklavinnen und Sklaven bedeutete die transmarine Ordnung ein Bruch in der Biografie: Während der Passage verloren sie ihre Vorgeschichte, ihre Herkunft wurde in den Papieren unkenntlich gemacht und in eine christliche Identität transformiert. Nach Juliane Schiel sind es eben diese Transformationsprozesse, die sich besonders gut eignen, die Ordnung des vormodernen Hafens zu beschreiben. Im Hafen werden an sich unvereinbare Räume vereint und es entstehen Orte der Durchlässigkeit und der Koexistenz. Häfen wie Tana begreift Juliane Schiel als Entwürfe lokalisierter Utopien respektive als Heterotopien. Es seien die verschiedenen Akteure gewesen, die die zentralistische Ordnung des venezianischen Senats und die fluide Ordnung der Handelsstützpunkte miteinander verbanden und damit den ‚Erfolg‘ der Seemacht im Menschenhandel garantierten.

Isabelle Schürch widmete sich in ihrem Referat den Pferden als bisher vernachlässigten Akteuren der transatlantischen Verschiffungsgeschichte. Im späten 15. und 16. Jahrhundert wurden Pferde

von spanischen Hafenstädten in die Karibik übersiedelt mit dem Ziel, dort längerfristig eine eigene Züchtung zu etablieren. Um die Pferde auf die Überfahrt vorzubereiten, wurde bereits Monate zuvor die Ausbildung der Reiter (Escuderos) auf die einzelnen Tiere ausgerichtet, in der Hoffnung, die enge Beziehung würde sich während der Überfahrt beruhigend auf die Tiere auswirken. Die zeitliche Dimension der Pferdeverschiffung setzte also bereits deutlich vor der eigentlichen Überfahrt ein. Das Mitführen der Pferde und ihre Unversehrtheit stellten Herausforderungen für den Transport dar und förderten so zugleich Innovationen in der Verschiffung. Um die Tiere vor Verletzungen während der Überfahrt zu schützen und ihre empfindlichen Mägen zu schonen, wurden beim Verladen »Hängematten« eingesetzt. Diese Hängevorrichtungen erlaubten es zum einen, die Tiere mit Hilfe eines Krans direkt zu verladen, und sorgten zum andern auf dem Schiff für ihre sichere Verstauung. Als Kolumbus vor der zweiten Überfahrt nach Las Indias die Forderung nach mehr Schiffen für den Pferdetransport stellte, wurde er zwar abgewiesen, konnte aber die Versorgungszuteilung neu organisieren. Zugunsten der Pferde wurde der vorhandene Stauraum neu strukturiert. In ihrem Fazit betonte Isabelle Schürch, dass die Pferde die ersten Jahrzehnte der transatlantischen Schifffahrt entscheidend mitbestimmten, indem ihre Verschiffung Herausforderungen darstellten, die im Zuge der Conquista von der Peripherie ins Zentrum rückten. Damit, so eine These Schürchs, gehe auch eine sozialgeschichtliche Entwicklung einher: Vom persönlichen Reittier der Escuderos sollten die Pferde im Zuge rechtlich-wirtschaftlicher Reglementierungsforderungen schliesslich der Krone unterstellt werden.

Eva Brugger erläuterte die Bedingungen und Auswirkungen des transatlantischen Handels mit Biberpelzen im 17. Jahrhundert und führte das erweckte Begehren der europäischen Seemächte und Handelscompagnien nach den Fellen der in Europa ausgerotteten Biber auf die grossen Pelzvorkommen entlang des Hudson zurück. Dieses Begehren verkehrte ein eigentlich verfehltes Expansionsziel, die Entdeckung der Passage nach Asien, in eine Erfolgsgeschichte: Der natürliche Hafen New Amsterdam wurde zum Ausgangspunkt und zum strategischen Handelsort, von dem aus die Pelze in den globalen Handel eingespeist wurden. Im Zuge der Besiedlung New Amsterdams prallten einerseits die Interessen der Siedler und der Kolonie, andererseits die Ziele der Westindischen Handelscompagnie (WIC) wiederholt aufeinander. Die WIC versuchte für die eigene wirtschaftliche Stabilisierung den Pelzhandel zu organisieren und die Preise zu regulieren, da wirtschaftliche Unsicherheiten und Missmanagement einen Rückgang im Pelzhandel und die Stagnation der Siedlerzahlen nach sich zogen. Als um 1650 bis zu 80'000 Pelze jährlich nach Europa exportiert wurden und die WIC versuchte, die Pelzpreise in New Amsterdam zu senken, hatte dies für die Siedler gravierende Folgen: Die Abwertung des Pelzpreises führte zu einer Abwertung der Währung. Der Hafen als Verdichtungsraum zeigt sich am Beispiel New Amsterdam an der Überlagerung von Sozialkultur und Wirtschaftsraum, in dem inter- und intrakoloniale Interessen aufeinandertrafen. Häfen, so beschrieb es Eva Brugger abschliessend, funktionieren als Nadelöhr in beide Richtungen: Sie sind Räume der Öffnung und der Schliessung, der Ordnung und des Ordnungsverlusts, der Kontrolle und des Kontrollverlusts.

In seinem Kommentar betonte **ARNDT BRENDECKE**, dass die Frage der Gegenstandsbildung, also nach dem, was prototypisiert werden soll, von den Referentinnen durch die Signifikanz ihrer Gegenstände und die hohe historische Relevanz der Themen (Venedig/Conquista/Siedlungsversuche), klug abgewogen wurde. Die Konzentration auf die Häfen sei aber nur die halbe Antwort, wenn diese rein logistisch oder als Verdichtungsort verstanden werden. Entscheidend sei es, etwas Bewegtes zu beobachten und die Potentiale, die diese Bewegungen verursachen, und ihre

räumliche Expansion zu erkennen. Der Hafen sei ein besonderes Glied einer viel längeren Sequenz und es sei entscheidend, nach seiner Transformationsfunktion und seinem Transformationswert zu fragen. Arndt Brendecke regte schliesslich an, Häfen, die stark als Orte der Marktorganisation konzipiert sind, auch als Orte der Jagd zu verstehen, als Orte des Austausches verschiedener Entitäten. Dabei soll auch die Frage nach der Ordnung neu gestellt werden, denn die Ordnung des Hafens, so Brendecke, sei nicht perfekt, sondern komplementär zu Unordnung.

Stéphanie Prieto, Universität Zürich

20. Juni 2016

Panelübersicht:

Schiel, Juliane: Sklaven an Bord. Zur Verschiffung von Sklav_innen in venezianisch Tana um 1400

Schürch, Isabelle: Von Pferden und Hängematten. Verschifft Tiere in Spaniens spätmittelalterlichen Häfen diesseits und jenseits des Atlantiks

Brugger, Eva: Globale Pelze. Zur transatlantischen Verschiffung eines begehrten Objektes im 17. Jahrhundert