

MARE NOSTRUM

STUDENTISCHE BEITRÄGE ZUR MEDITERRANISTIK

Band 1 (2021)

Reiseerfahrungen im Mittelmeerraum in Mittelalter und Moderne

Herausgegeben von Margit Mersch

MARE NOSTRUM. STUDENTISCHE BEITRÄGE ZUR MEDITERRANISTIK

HERAUSGEBERIN

Margit Mersch (Bochum)

REDAKTIONSANSCHRIFT

Dr. Margit Mersch
Historisches Seminar, Geschichte des Mittelalters
Ruhr-Universität Bochum
GA 4/33 Fachnr. 182
Universitätsstraße 150
44801 Bochum
Margaretha.Mersch@rub.de

WEBSITE

<https://ojs.ub.rub.de/index.php/MaNo>

Alle Informationen zur Zeitschrift, wie etwa Hinweise für Autoren etc. sind auf der Website zu finden. Wenn Sie Interesse an der Veröffentlichung eines Beitrags oder an der Herausgabe eines Themenheftes haben, wenden Sie sich bitte an die Herausgeberin.

ISSN 2749-3091

KONZEPT

MARE NOSTRUM ist ein interdisziplinäres open-access e-Journal, das Beiträge von Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftlern aus allen Bereichen der wissenschaftlichen Meditteranistik veröffentlicht. Es fungiert insbesondere als ein Publikationsorgan für studentische Arbeiten zum Themenbereich „Mittelmeer“, die aus thematisch einschlägigen Lehrveranstaltungen der Ruhr-Universität Bochum hervorgegangen sind. Darüber hinaus bietet die Zeitschrift allen interessierten Studierenden sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern eine Plattform zur Vorstellung ihrer Forschungsvorhaben oder -ergebnisse, die einen Bezug zum Mittelmeerraum aufweisen. MARE NOSTRUM wird unter dem Dach des Zentrums für Mittelmeerstudien an der Ruhr-Universität Bochum herausgegeben und gehostet von der Universitätsbibliothek der Ruhr-Universität Bochum.

Umschlag-Abbildung: Richard William Seale: A correct Chart of the Mediterranean Sea, from the Straits of Gibraltar to the Levant. From the latest and best Observations: for Mr. Tindal's Continuation of Mr. Rapin's History, London 1745. Wikimedia Commons, File:1745 Seale Map or Chart of the Mediterranean Sea - Geographicus - Mediterranean-seale-1845.jpg (09.06.2021).

Inhaltsverzeichnis

Margit Mersch

Editorial: Reiseerfahrungen im Mittelmeerraum..... 1

Mike Erdtmann

Maritimes Wissen. Hierarchie und Alltag auf venezianischen Pilgergaleeren
des ausgehenden 15. Jahrhunderts 4

Florian Müller

Der Blick als Erfahrung? Fremdbeschreibung und Selbstbeschreibung als
erzählende Wissensformen am Beispiel des Reiseberichts des Bernhard von
Breydenbach 20

Jan-Niklas Graf

Der Pilger und die Fremden. Ibn Dschubair über christlich-muslimische
Koexistenz 32

Zoe Mießner

Frömmigkeit und Wissensdurst. Der Reisebericht Arnolds von Harff..... 43

Cedric Lorra

Ein muslimischer Reisender unter Christen. Ibn Dschubairs Erfahrungen im
Heiligen Land und im normannischen Sizilien..... 54

Till Peters

Piraterie im spätmittelalterlichen Mittelmeerraum. Akteure, Gründe und
Motive und die Angst christlicher Pilger vor muslimischen Piraten..... 67

Rouven Thäwel

Nautisch-militärische Technologie beim vierten Kreuzzug 1202-1204 81

Anna Breidenbach

Die Erfahrung der Nation. ‚Modernes Reisen‘ auf der »Augusta Victoria«
(1891) 93

Editorial: Reiseerfahrungen im Mittelmeerraum

Margit Mersch

Als das Thema dieses ersten MARE NOSTRUM-Themenheftes festgelegt wurde, galten Reisen in den Mittelmeerraum, wie Fernreisen insgesamt, als ein quasi selbstverständlicher Bestandteil des Freizeitverhaltens oder auch des Berufslebens eines Großteils der europäischen Bevölkerung. Mit der Corona-Pandemie hat sich die Perspektive deutlich verschoben. Reisen waren eine Zeit lang nicht oder nur mit großen organisatorischen Schwierigkeiten möglich und erfordern weiterhin die Berücksichtigung weitreichender Sicherheitsmaßnahmen. Ein weltweit bedeutender Wirtschaftssektor lag still und eine individuelle wie kollektive Kulturpraxis war plötzlich blockiert. Damit war aber auch Motivation und Gelegenheit gegeben, verstärkt über umwelttechnische und sozioökonomische Auswirkungen wie auch den Stellenwert von Reisen im persönlichen Erfahrungshaushalt und Rückwirkungen auf die heimische Gesellschaft nachzudenken.

Aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive interessieren hierbei unter anderem mentale und kulturelle Transfer- und Transformationsprozesse. Welches kulturelle ‚Gepäck‘ nehmen Reisende mit in die ‚Fremde‘? Wie stark prägen kulturelle und soziale Traditionen Perzeption und Rezeption von Erlebnissen auf der Reise? Welche Veränderungen lassen sich in individuellen und kollektiven Konzepten, Weltbildern, Wissenskulturen oder in der kulturellen und sozialen Praxis der Reisenden feststellen? Idealerweise ermöglichen historische Analysen, die entsprechende Fragen quasi von außen, also in etischer Perspektive, an das Quellenmaterial vergangener Zeiten und Gesellschaften richten, diachron vergleichende Überlegungen und neue Sichten aus emischer Perspektive auf heutige Entwicklungen und Zusammenhänge.

Erfahrungen und Wissenskulturen vormoderner Reisender im Mittelmeerraum stehen deshalb im Fokus dieses Bandes. Insbesondere im Spätmittelalter ging ein starker Anstieg christlicher und muslimischer Pilgerreisen einher mit medialen und inhaltlichen Neuentwicklungen in den überlieferten Reiseberichten, Handbüchern, Bild- und Kartenwerken. In ihnen zeigen sich traditionelle wie auch geänderte Praktiken der Generierung, Verarbeitung, Konstruktion und Anwendung von individuellem und kollektivem Wissen über Natur, Menschen und Technik. Die Autor:innen dieses Bandes untersuchen ausgewählte Quellenzeugnisse im Hinblick auf kulturhistorische Aspekte von Reiseerfahrung und Reisewissen im Mittelmeerraum. Der Schwerpunkt liegt dabei auf narrativen Quellen aus dem Spätmittelalter und

insbesondere Reiseberichten im weiteren Sinne; aber der thematische und chronologische Bogen spannt sich insgesamt von der Hadsch des 12. Jahrhunderts über die Jerusalemreisen des 13. bis 15. Jahrhunderts bis hin zu den ersten Dampfschiff-Kreuzfahrten im 19. Jahrhundert. Neben Pilgerreisen werden auch militärische und touristische Fahrten behandelt.

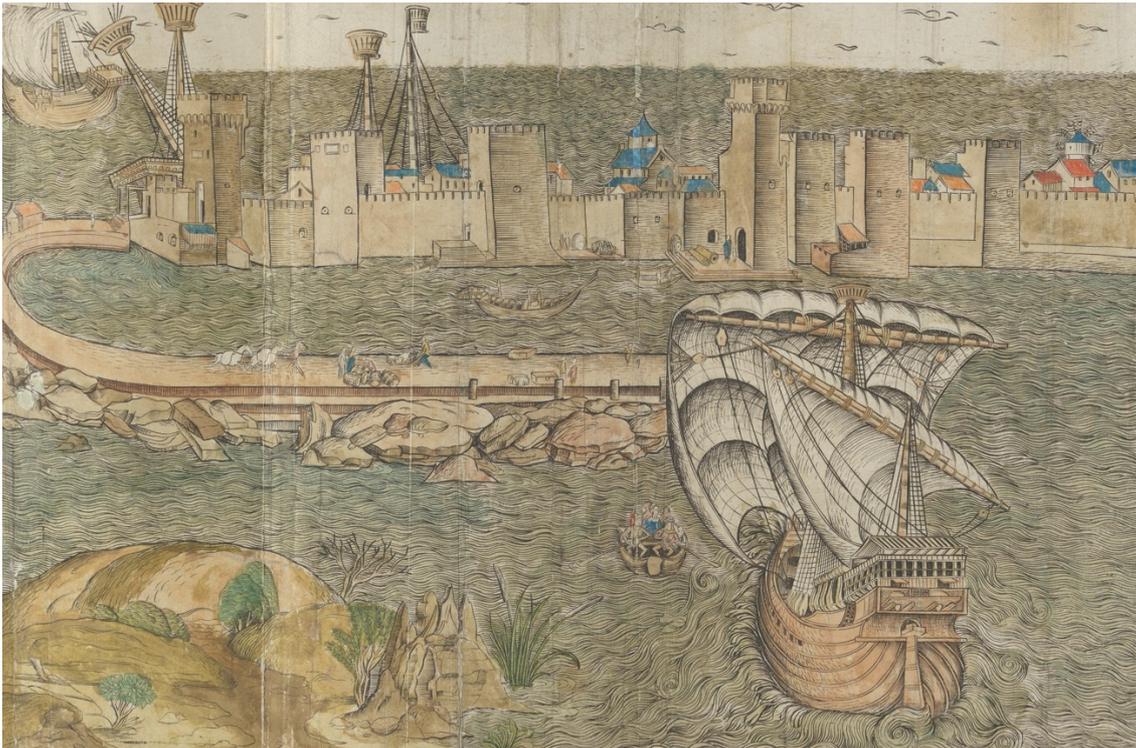


Abb. 1: Erhard Reuwich: Modon (Ausschnitt), aus: Bernhard von Breydenbach: *La Peregrination en Terre Sainte*, übers. v. Nicolas Le Huen, Lyon 1488 (Public Domain; <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/338312> (20.07.2021)).

Auf eine einengende Definition von Reisen und auf die gängigen Kategorisierungen wird hier – mit Bedacht – verzichtet. Reisen, verstanden im weitesten Sinne als räumliche Mobilität, ist sicherlich eine anthropologische Konstante, während die Erscheinungsformen inklusive Voraussetzungen und Folgen und insbesondere Konzepte vom Reisen als Kulturpraxis an eine große Bandbreite historischer Zusammenhänge und Veränderungen gebunden sind und sich nur selten in eine lineare Entwicklungsvorstellung einpassen lassen. Typischer Weise mischen sich in jeder Reise und jedem/jeder Reisenden diverse Anlässe, Motivationen und Erwartungen. Die vormodernen Quellen machen dies ganz deutlich und lassen sich weder auf eine spezifische Berichtsgattung noch auf jeweils klar abgegrenzte Reisetypen festlegen. Ein Seitenblick auf die Etymologie des Begriffs ‚Reise‘ verdeutlicht die Bandbreite von Praktiken und Konnotationen, konnte althochdeutsch *reisa* oder mittelnieder-

deutsch *reise* doch sowohl Aufbruch, Reise, Zug als auch Kriegszug und Handelsreise bedeuten.¹ Wie auch die Artikel dieses Bandes zeigen, konnten Pilger zugleich Entdeckungsreisende oder frühe ‚Kulturtouristen‘ oder auch Kreuzfahrer sein. Auch schwinden bei näherem Hinsehen viele strukturelle Unterschiede zwischen den Quasi-Pauschalreisen, die venezianische Schiffsunternehmer seit dem 13. Jahrhundert organisierten, und den etwa von der Hapag-Lloyd angebotenen Kreuzfahrten des 19. Jahrhunderts. Und in vielen Fällen meint man hinter dem in den Reiseberichten angegebenen ‚offiziellen‘ Zweck von Reise und Berichterstattung, hinter religiösen und politischen Einordnungen sowie hinter Ängsten, Beschwerden und Klagen so etwas wie eine indifferente und fast immer uneingestandene Reiselust zu erkennen, die viele Fernreisende zu zusätzlichen oder außerordentlichen Zielen oder zur Wiederholung einer Reise antrieb.

Der Großteil der Beiträge dieser Ausgabe von MARE NOSTRUM ist aus einem Seminar zur Geschichte des Mittelalters an der Ruhr-Universität Bochum hervorgegangen, das sich mit Reisewissen und Kartenwissen im spätmittelalterlichen Mittelmeer befasste. Ergänzend konnten zwei Beiträge hinzugewonnen werden, die in anderen Zusammenhängen an der RUB entstanden sind. Alle Autor:innen der folgenden Artikel sind zum Zeitpunkt der Publikation des Bandes Studierende der Geschichtswissenschaften in unterschiedlichen Stadien ihres Studiums.

¹ Vgl. etwa August Lübken: Mittelniederdeutsches Handwörterbuch, vollendet von Christoph Walter, Leipzig 1888, ND: Darmstadt 1995, S. 297.

Maritimes Wissen. Hierarchie und Alltag auf venezianischen Pilgergaleeren des ausgehenden 15. Jahrhunderts

Mike Erdtmann

Was ist Wissen? Der Dorsch definiert den Begriff des Wissens verkürzt als „kognitive Repräsentation oder mentales Modell von Gegenständen und Sachverhalten.“¹ Auf der Individualebene bedeutet Wissen vielmehr grob: die Verarbeitung aller Erfahrungen, Wahrnehmungen und Fähigkeiten, die ein Mensch im Laufe seines Lebens gesammelt hat. Aus dieser Betrachtungsweise werden mittelalterliche Reiseberichte zu einer besonderen Quelle der menschlichen Wissenskultur. Denn in dieser spezifischen literarischen Gattung treten der Historikerin und dem Historiker subjektive Weltanschauungen entgegen, die der Geschichtswissenschaft sonst verschlossen bleiben würden. Vor allem die im ausgehenden 15. Jahrhundert entstandenen Pilgerberichte des Ulmer Dominikanermönches Felix Fabri, und besonders dessen umfangreiches Hauptwerk »*Evagatorium*«, geben dabei einen dezidierten Einblick, wie sich Wissen innerhalb einer spätmittelalterlichen Gesellschaft konstituierte und über welche vielschichten Wege Pilgerreisende – eigenständig durch Beobachtung oder gemeinschaftlich durch Kommunikation – Wissen inkorporierten.

Zwar gilt Felix Fabri in der Pilgerliteratur als der „wohl meistgenannte Autor überhaupt“² und seine Werke haben in den vergangenen Jahrzehnten bereits weitreichend Beachtung in der Forschung gefunden.³ Jedoch wirkt das Leben des Dominikaners noch immer inspirierend und ermöglicht stets neue Forschungsperspektiven und -fragen.⁴ Die hier vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit einem Teilbereich,

¹ Michaela Heinecke-Müller: Art. Wissen, in: Dorsch. Lexikon der Psychologie (2014), S. 1673.

² Arnold Esch: Gemeinsames Erlebnis – Individueller Bericht. Vier Parallelberichte aus einer Reisegruppe von Jerusalempilgern 1480, in: Zeitschrift für Historische Forschung 11 (1984), S. 385-416, hier S. 391, im Folgenden zitiert als Esch: Gemeinsames Erlebnis.

³ Vgl. zum Forschungsstand die ausführliche Übersicht bei Stefan Schröder, Zwischen Christentum und Islam. Kulturelle Grenzen in den spätmittelalterlichen Pilgerberichten des Felix Fabri (*Orbis mediaevalis* 11), Berlin 2009, S. 32-45, im Folgenden zitiert als Schröder: Kulturelle Grenzen.

⁴ Ein Vergleich der Schlagwörter ‚Felix Fabri‘ und ‚Evagatorium‘ für den Zeitraum 1800-2019 auf Google Books Ngram Viewer unterstreicht diese Aussage quantitativ, URL: https://books.google.com/ngrams/graph?content=Felix+Fabri,+Evagatorium&year_start=1800&year_end=2019&corpus=20&smoothing=3&share=&direct_url=t1%3B,FelixFabri%3B,c0%3B,t1%3B,Evagatorium%3B,c0-t1%3B,FelixFabri%3B,c0%3B,t1%3B,Evagatorium%3B,c0 (11.02.2021). Nach der Literatur-Datenbank der Regesta Imperii haben die vielseitigen Thematiken rund um Felix Fabri in einem Zeitraum von 176 Jahren (1843-2019) international mindestens 92 wissenschaftliche Arbeiten evoziert, URL: http://opac.regesta-imperii.de/lang_de/suche.php?qs=%22Felix+Fabri%22+ (12.02.2021).

welcher in vorangegangenen Studien verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit erfahren hat, nämlich der Wissenskultur an Bord von Pilgerschiffen.⁵ Welche Erkenntnisse konnte der Ordensbruder auf seinen Seereisen in das Heilige Land generieren? Da diese Frage zu breit gefasst wäre, um im zeitlichen und räumlichen Rahmen dieses Beitrags adäquat beantwortet zu werden, möchte sich der hier nachstehende Text auf zwei bestimmte Erkenntnisausschnitte konzentrieren: die hierarchische Strukturierung der Schiffsbesatzung und das alltägliche Leben auf venezianischen Pilgergaleeren. Diese thematische Eingrenzung hat vorrangig drei Gründe: (1) Seereisen über das Mittelmeer waren der mit Abstand zeitaufwändigste Teil einer Jerusalemfahrt⁶ und boten Gelegenheit für intensive Erfahrungen; (2) Fabri hatte vor seinen Wallfahrten noch nie das Meer gesehen, geschweige denn ein Hochseeschiff betreten; (3) all das Wissen, das sich der Dominikaner vor seinen Reisen über die Schifffahrt aneignen konnte, stammte aus Büchern.⁷ Er besaß somit lediglich angelesenes Wissen, mit dem er sein Erlebtes abgleichen konnte. Die Untersuchung Fabris maritimer Beschlagenheit scheint somit zur Beantwortung der vorher ausgeführten Fragestellung prädestiniert zu sein. Im Folgenden wird dazu versucht, anhand ausgewählter Textstellen einen möglichst systematischen – wenn auch selektiven – Zugang zu Fabris nautischem Wissenskorpus herzustellen.

Wie Johannes Fried zeigte, können gemeinhin geistliche und weltliche Herrschaftszentren sowie institutionalisierte Orte der Lehre und des Lernens als ‚hotbed‘ der spätmittelalterlichen Wissenskultur gelten. Doch auch Wallfahrten sorgten in der spätmittelalterlichen Gesellschaft im besonderen Maße „für Wissensaustausch und [für] die Genese neuen Wissens.“⁸ Ohne die Schifffahrt wären Wallfahrten in das Heilige Land das ganze Mittelalter hinweg nahezu undenkbar gewesen. Deutsche Pilgerreisende, wie unser Ulmer Dominikaner Felix Fabri, hätten auf ihren Landwegen das heutige Österreich, Slowenien, Kroatien, Serbien, Bulgarien, die Türkei, Syrien und den Libanon durchqueren müssen. Eine Route von knapp 3800 Kilometern. Doch auch getrieben von Wind und Wasser beanspruchten die ausgedehnten

⁵ Vgl. zum Forschungsstand Benjamin Arbel: *Daily Life on Board Venetian Ships. The Evidence of Renaissance Travelogues and Diaries*, in: Gherardo Ortalli; Alessio Sopracasa (Hgg.): *Rapporti mediterranei, pratiche documentarie, presenze veneziane*, Venedig 2017, S. 183-219, hier S. 184, im Folgenden zitiert als Arbel: *Daily Life*.

⁶ So beschreibt es Felix Fabri selbst; Felix Fabri: *The Wanderings of Felix Fabri*, Bd. 1, übers. v. Aubrey Stewart, London 1896, S. 111, im Folgenden zitiert als Felix Fabri: *Wanderings*.

⁷ Vgl. Aubrey Stewart: *Introduction*, in: Felix Fabri: *The Wanderings of Felix Fabri*, Bd. 1, übers. v. Aubrey Stewart, London 1896, S. 1-6, hier S. 3.

⁸ Johannes Fried: *Wissen als soziales System: Wissenskultur im Mittelalter*, in: Johannes Fried; Michael Stolleis (Hgg.): *Wissenskulturen. Über die Erzeugung und Weitergabe von Wissen*, Frankfurt/New York 2009, S. 12-42, hier S. 19, im Folgenden zitiert als Fried: *Wissen*.

Seereisen aus der Adria an die östlichsten Küsten des Mittelmeerraums noch mehrere Wochen, wenn nicht Monate.

Schiffe stellen aus diesem Betrachtungswinkel einen besonders spannenden Untersuchungsgegenstand dar. Denn auf ihren mehrwöchigen Passagen bündelten sie nicht selten mehrere hunderte Personen gleichzeitig auf engem Raum. Die Zusammensetzung dieser zeitlich begrenzten Schicksalsgemeinschaften war dabei alles andere als homogen. Ihre sozialen, kulturellen und ökonomischen Hintergründe sowie ihre ursprünglichen Reismotive divergierten stark. Benjamin Arbel beschreibt das Schiff in diesem Zusammenhang – metaphorisch, jedoch passgenau – als isolierte Kapsel oder als temporären Mikrokosmos.⁹ Besonders in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts begannen Pilgerreisende, diesem Mikrokosmos mehr Beachtung zu schenken und ihre maritimen Erfahrungen schriftlich festzuhalten. Als naturgemäß limitierter, sich ständig bewogender Raum verband das Schiff das Leben der Passagiere und das Leben der Seemänner nahezu untrennbar miteinander.¹⁰ Dabei erhielten selbst seeunerfahrene Reisende, wie unser Ordensbruder, detaillierte Einblicke in das Leben auf dem Meer und auf dem Schiff. Sie generierten dabei, durch Beobachtung und Kommunikation, umfangreiches nautisches Wissen, banales wie besonderes.

Doch noch bevor mit der selektiven Analyse Fabris maritimer Wissensbestände begonnen werden kann, möchten die hier nachstehenden Zeilen zunächst das für diese Arbeit relevante Schriftstück beleuchten und grundlegende Kerndaten aus dem nahezu ausschließlich monastischen Leben des spätmittelalterlichen Autors aufführen. Nachdem Felix Fabri im Januar 1484 von seiner zweiten Pilgerreise zurückgekehrt war, schrieb er sein Hauptwerk, das »*Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*«, nieder.¹¹ Es ist tagebuchartig angelegt, geordnet nach Monaten und Tagen, und umfasst insgesamt 558 Folioseiten. Aufgeteilt auf zwei Codices wird der Autograph heute in der Stadtbibliothek Ulm verwahrt.¹² Zwar ist eine genaue Datierung von Fabris Text nicht möglich, jedoch legt der Umfang der Handschrift sowie die zahlreichen später beigefügten Randbemerkungen einen Entstehungszeitraum von mehreren Jahren nahe. Trotz Uneinigkeit in der Forschung gilt

⁹ Vgl. Arbel: *Daily Life*, S. 184.

¹⁰ Vgl. Ingrid Baumgärtner: *Reiseberichte und Karten. Wechselseitige Einflüsse im späten Mittelalter?* In: Gisela Ecker (Hg.): *In Spuren reisen. Vor-Bilder und Vor-Schriften in der Reiseliteratur*, Berlin 2006, S. 89-124, die die im Rahmen solcher Kontakte weitergegebenen kartographischen Kenntnisse untersucht hat.

¹¹ Vgl. Esch: *Gemeinsames Erlebnis*, S. 392.

¹² Ulm, StB, Hs. 19555-1,2.

ein Entstehungszeitraum in dem Jahrzehnt nach der zweiten Jerusalemreise zwischen 1484 und 1495 als wahrscheinlich.¹³ Als Adressaten Fabris mittellateinischer Handschrift können vor allem seine im heimatlichen Kloster verbliebenen Ordensbrüder ausgemacht werden. Auf ihre sehnlichen Bitten hin sollte Fabri eine möglichst detaillierte Beschreibung seiner Wallfahrten anfertigen, damit sich die Daheimgebliebenen, wenn „schon nicht körperlich, so doch geistig [...] an den heiligen Orten erquicken“¹⁴ konnten. Fabris »*Evagatorium*« ist also nicht als eine „streng wissenschaftliche Darstellung“ seiner Erlebnisse zu verstehen, sondern als „angenehme und zugleich bildende Lektüre“¹⁵. Dabei überwindet unser spätmittelalterlicher Autor das scheinbare Spannungsverhältnis zwischen Unterhaltung und Wissensvermittlung durch einen regelrecht anekdotischen Erzählstil, der im ganzen Werk wiederzufinden ist.

Fabri machte seinen Bericht jedoch nicht ausschließlich einem geistlichen Publikum zugänglich. Denn seiner intensiven Schreibtätigkeit ist zu verdanken, dass neben dem »*Evagatorium*« drei weitere eigenständige Werke entstanden sind. Für die adeligen Finanziere seiner zweiten Reise fertigte Fabri die »Eigentliche beschreibung der hin vnd wider Fahrt zu dem Heyligen Land« an. Neben seinen Förderern wollte Fabri mit dieser frühneuhochdeutschen Version seiner Reiseerlebnisse eine breitere Leserschaft, unabhängig von Stand, Alter und Geschlecht, erreichen.¹⁶ Sein drittes Werk, die »Sionpilger«, verfasste Fabri wiederum für einen anderen Leserkreis – oder besser, Leserinnenkreis. Denn Wallfahrten in das Heilige Land galten zwar im klerikalen Milieu als erstrebenswert, jedoch blieben vor allem im Kloster lebende Frauen von dieser Tätigkeit ausgeschlossen. Die »Sionpilger« fertigte Fabri demnach auf Bitten eines Nonnenklosters an, damit die geistlichen Frauen „den Besuch der heiligen Stätten imaginieren“¹⁷ konnten. Dabei sollte er weniger den „irdischen und profanen Dingen“ als vielmehr den „heiligen Stätten des Gelobten Landes“¹⁸ Beachtung schenken. Sein viertes Werk, welches Fabri ebenso im Nachhinein seiner Wallfahrten anfertigte, wird als »Gereimtes Pilgerbüchlein« bezeichnet. Dieses Reimgedicht umfasst insgesamt 1064 Verse und thematisiert ausschließlich die

¹³ Vgl. zur Forschungskontroverse Schröder: *Kulturelle Grenzen*, S. 58.

¹⁴ Xenja von Ertzdorff: „Die Dinge muß man mit gesunder Vernunft ansehen“. Der Reisebericht des Ulmer Dominikanermönchs Felix Fabri ins Heilige Land – die lateinische und die deutsche Fassung, in: *Spiegel der Forschung* 16/1 (1999), S. 78-81, hier S. 79.

¹⁵ Ebd., S. 80.

¹⁶ Vgl. Schröder: *Kulturelle Grenzen*, S. 63.

¹⁷ Folker Reichert: *Erfahrungen der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter*, Stuttgart/Berlin/Köln 2001, S. 20.

¹⁸ Schröder: *Kulturelle Grenzen*, S. 68.

Erlebnisse seiner ersten Jerusalemreise. Das »Gereimte Pilgerbüchlein« war an ein geistliches wie weltliches Publikum gerichtete und sollte abermals die Geschichte der „tapferen Pilgergesellschaft aus Deutschland“¹⁹ erzählen.

Als Sohn einer angesehenen bürgerlichen Familie erblickte Felix Schmid, der sich später latinisierend Fabri nennen sollte, wahrscheinlich zwischen 1437 und 1438 in Zürich erstmalig das Licht der Welt. Bereits im jungen Alter von 14 Jahren trat Fabri dem Dominikanerkonvent zu Basel bei. Nachdem er sein Noviziat und seine theologischen Studien beendet hatte, gelangte Fabri im Jahre 1468 über Pforzheim in die Reichsstadt Ulm. Im dortigen Dominikanerkloster fand er bis zu seinem Tod im Jahre 1502 seine bleibende Lebens- und Wirkungsstätte. Zwar erlangte Fabri zeit seines Lebens keine akademischen Grade, jedoch stieg er in seiner Ordensgemeinschaft zum Lesemeister und Generalprediger auf.²⁰ Als Lesemeister war Fabri mit den Inhalten seiner Klosterbibliothek bestens vertraut und der Status als Generalprediger erlaubte ihm, auch außerhalb seines Konvents Predigten abzuhalten.

Darüber hinaus unternahm Fabri viele Reisen im Auftrag seines Ordens. Doch besonders zwei Reisen sollten sein Leben und Wirken nachhaltig prägen. Seine erste Pilgerfahrt nach Jerusalem (1480) und seine zweite Pilgerfahrt über Jerusalem zum Berg Sinai nach Ägypten (1483-1484) verhalfen dem „sprachgewaltige[n]“²¹ Dominikaner dabei zu nicht abklingendem Nachruhm. In der Forschung werden die Berichte Fabris oft als „unübertrefflich in [ihrer] Beobachtungsfülle und Ausdruckskraft“²² charakterisiert. Sicherlich war sein „lebhaftes, geselliges Wesen, seine geistige Wachheit und bemerkenswerte Sprachgewandtheit“²³ für diesen Umstand nicht unerheblich. Bereits sein Titel »*Evagatorium*«, was auf Deutsch so viel wie ‚Abschweifung‘ bedeutet, hebt Fabris bereits vorgestelltes Hauptwerk von der herkömmlichen Pilgerliteratur des ausgehenden 15. Jahrhunderts ab. Denn schon der Titel suggeriert, dass der Bericht mit Anekdoten und Erzählungen zu unterschied-

¹⁹ Schröder: Kulturelle Grenzen, S. 70.

²⁰ Vgl. Kurt Hannemann: Art. Fabri, Felix, in: Die deutsche Literatur des Mittelalters. Verfasserlexikon 2 (1980), Sp. 682-689, hier S. 683.

²¹ Arnold Esch: Antiken-Wahrnehmung in Reiseberichten des 15. und frühen 16. Jahrhunderts, in: Rainer Babel; Werner Paravicini (Hgg.): Grand Tour. Adeliges Reisen und europäische Kultur vom 14. bis zum 18. Jahrhundert. Akten der internationalen Kolloquien in der Villa Vigoni 1999 und im Deutschen Historischen Institut Paris 2000 (Beihefte der Francia 60), Ostfildern 2005, S. 115-127, hier S. 125.

²² Esch: Gemeinsames Erlebnis, S. 391.

²³ Herbert Wiegandt: Nachwort, in: Felix Fabri: Galeere und Karawane. Pilgerreise ins Heilige Land, zum Sinai und nach Ägypten, übers. u. bearb. v. Herbert Wiegandt u. Herbert Krauß, Stuttgart/Wien/Bern 1996, S. 327-331, hier S. 327, im Folgenden zitiert als Wiegandt: Nachwort.

lichen Themenbereichen gespickt ist und sich nicht mit einer reinen Beschreibung des Heiligen Landes und dessen Stätten begnügt. Dabei lassen seine Abschweifungen in manchmal „weit abliegende [...] Bereiche“ Fabris Hauptwerk gleichzeitig „zu einem Dokument [des] spätmittelalterlichen Bildungswissens“²⁴ werden.

Dass Fabris »*Evagatorium*« als ein Fundus spätmittelalterlicher Wissensbestände betrachtet werden kann, wird an diversen Textstellen deutlich. Besonders auffällig wirken seine Abschweifungen über die hierarchische Strukturierung der Schiffsbesatzung und über das alltägliche Leben auf venezianischen Pilgergaleeren. Denn noch bevor Fabri im Jahre 1483 von Venedig aus zu seiner zweiten Wallfahrt aufbricht und mit der eigentlichen Beschreibung seiner Überfahrt beginnt, bekommt der Leser eine detaillierte Beschreibung dieser durchaus komplexen maritimen Teilbereiche. Fabris differenzierte Ausführungen über die Zustände auf den Pilgerschiffen weisen dabei aufgrund ihrer Informationsfülle und ihres Detailreichtums einen nahezu paradebeispielhaften Charakter auf.²⁵ Solche Beschreibungen sind für die Forschung von nicht zu unterschätzender Relevanz, denn nur wenige spätmittelalterliche „Überlieferungen nautischen Wissens und maritimer Praxis“²⁶ haben sich bis zum heutigen Tage erhalten.

Fabri konnte auf seinen ausholenden Seereisen beobachten, dass die gesellschaftliche Ordnung auf venezianischen Pilgergaleeren stark hierarchisch gegliedert war. Er vergleicht das Schiff in diesem Zusammenhang mit einer häuslichen Gemeinschaft, die besonders durch zweierlei Beziehungsgefüge gekennzeichnet ist: durch das despotische Verhältnis zwischen Herr und Diener sowie durch das sakrosankte Verhältnis zwischen Vater und Sohn. Das Herr-Diener-Verhältnis sei auf Pilgergaleeren „in perfection“²⁷ ausgeprägt und repräsentiert die unterschiedlich stark vorherrschenden hierarchischen Strukturen innerhalb der Mannschaft. Das Vater-Sohn-Verhältnis hingegen speise sich aus dem Umstand, dass die Pilger im Sinne der Überfahrt ihr Leben vertrauensvoll in die Hände des Schiffpatrons legen mussten. Zwar wurden die Modalitäten der Reise zumeist zwischen den Pilgern und dem Kapitän vor der Einschiffung vertraglich geregelt, jedoch blieben Seereisen aufgrund

²⁴ Wiegandt: Nachwort, S. 330.

²⁵ Vgl. Andreas Klußmann: In Gottes Namen fahren wir. Die spätmittelalterlichen Pilgerberichte von Felix Fabri, Bernhard von Breydenbach und Konrad Grünenberg im Vergleich (*Historica occidentalis et orientalis* 1), Saarbrücken 2012, S. 70.

²⁶ Piero Falchetta: Schiffsgeschichten: Michele da Rodi und Benedetto Cotrugli, in: Nicole Hegener; Lars U. Scholl (Hgg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie, Bremen 2011, S. 140-150, hier S. 140.

²⁷ Felix Fabri: Wanderings, S. 132.

der mannigfaltigen Gefahren stets unberechenbar.²⁸ Die Pilgergemeinschaften waren somit unausweichlich auf die Expertise des Kapitäns und auf das reibungslose Funktionieren seiner Mannschaft angewiesen. Der Kapitän sei aus diesem Gesichtspunkt „the father and protector of the pilgrims“²⁹, um es mit Fabris Worten auszudrücken.

Angeführt wurde die Spitze der Schiffshierarchie somit erwartungsgemäß vom Patron der Galeere, dem Kapitän. Dieser besaß als Schiffseigner, oder als dessen Vertreter, die uneingeschränkte Autorität und delegierte wiederum Aufgaben und Verantwortungen an seine Besatzung. Bei seinen Entscheidungen war der Kapitän jedoch nicht ausschließlich auf seine eigene Person zurückgeworfen, denn ein kleiner ausgewählter Kreis von „wise and tried friends“³⁰ stand ihm zur Seite. Besonders interessant wirkt der Umstand, dass der Kapitän nach Fabris Aussage „not interfere[s] with the art of navigation, nor [...] understand[s] it, but merely orders the ship to be sailed hither or thither.“³¹

Die Navigation des Schiffes musste demnach von einem besonders wichtigen Offizier übernommen werden, dem Steuermann. Der Steuermann, auch Pilot, „knows the safest and nearest routes across the sea, and the ship's course is directed according to his orders and advice.“³² Sollte das Schiff dabei in für den Steuermann unbekannte Gewässer geraten, so legte dieser am nächsten Hafen sein Offiziersamt nieder und wurde von einem ortskundigen Kollegen abgelöst. Dieses Austauschen lokaler Fachmänner hatte den simplen Grund, die mit der Seereise verbundenen allgegenwärtigen Gefahrenpotentiale möglichst klein zu halten und den Tücken der maritimen Topographie bestmöglich auszuweichen. Beraten wurde der Steuermann bei seiner Arbeit von Astrologen und Zeichendeutern, welche Wind, Wasser und Sterne zu lesen gelernt hatten und durch ihre Erfahrung Stürme und Fluten voraussagen konnten.³³ Doch auch technische Hilfsmittel kamen bei der Navigation der Galeere zum Einsatz. Fabri berichtet von der Verwendung zweier Kompassse, die dem Steuermann ermöglichten auch bei Nacht und verhangenen Himmel den

²⁸ Vgl. Felix Fabri: *Wanderings*, S. 87.

²⁹ Ebd., S. 132.

³⁰ Ebd., S. 133.

³¹ Ebd.

³² Ebd., S. 134.

³³ Vgl. ebd.

richtigen Kurs zu halten.³⁴ Auch konnte Fabri beobachten, dass eine Portolankarte³⁵ zur Navigation des Schiffes verwendet wurde: „In this chart they observe and see where they are, even when they can see no land, and when the stars themselves are hid by clouds“,³⁶ erklärt der Mönch seinen Brüdern.

Ein weiterer und besonders wichtiger Offizier war der Caliph. Dieser kümmerte sich um die Instandhaltung des Schiffes. Er reparierte Schäden aller Art und hatte dafür zu sorgen, dass die Galeere schiffbar blieb. Seine Bedeutung liegt auf der Hand, denn nur ein möglichst unbeschadetes Schiff konnten den allgegenwärtigen Gefahren von Wind und Wasser auf Dauer trotzen und sicher in die vom Steuermann angefahrenen Seehäfen einlaufen.³⁷

Die Wehrhaftigkeit des Schiffes gegen äußerliche Feinde wurde durch den Waffenmeister hergestellt. Dieser marinetechnisch geschulte Offizier wurde durch den Kapitän erhoben und versorgte das Schiff mit kriegerischer Ausrüstung aller Art. Die vitale Versorgung des Schiffes mit Lebensmitteln hingegen wurde vom Steward übernommen. Dieser wurde auch als ‚Schalk‘ bezeichnet und hielt das Lebensmittelinventar in Stand. Zudem war der Schalk für die tägliche Rationierung der Lebensmittel verantwortlich. Sollte diese Mängel aufweisen, stand allein er in der Verantwortung. Dies führte dazu, dass nach Fabris Aussage der Schalk gewöhnlich von der restlichen Schiffsgesellschaft gehasst wurde.³⁸ Er stand dabei wahrlich in einer schwierigen Position, denn die Versorgung von manchmal mehreren hundert Personen auf einer Pilgergaleere des 15. Jahrhunderts brachte augenscheinlich große Herausforderungen mit sich. Auf Fabris erster Überfahrt im Jahre 1480 befanden sich insgesamt 330 Personen an Bord.³⁹ Mangelscheinungen aufgrund schlechter Trinkwasser- und Nahrungsmittelversorgung waren daher keine Seltenheit. Auch Fabri litt auf seinen langen Seereisen zwangsläufig unter den Folgen schlechter Ernährung.⁴⁰

³⁴ Vgl. zur Funktion des Kompass Eric H. Ash: *Navigation Techniques and Practice in the Renaissance*, in: David Woodward (Hg.): *Cartography in the European Renaissance (The History of Cartography 3)*, Chicago 2007, S. 509-527, hier S. 512, im Folgenden zitiert als Ash: *Navigation Techniques*.

³⁵ Vgl. zur Gestalt und Funktion der Portolane Ash: *Navigation Techniques*, S. 513.

³⁶ Felix Fabri: *Wanderings*, S. 135.

³⁷ Vgl. ebd., S. 133.

³⁸ Vgl. ebd.

³⁹ Vgl. Felix Fabri: *Galeere und Karawane. Pilgerreise ins Heilige Land, zum Sinai und nach Ägypten*, übers. u. bearb. v. Herbert Wiegandt, Stuttgart/Wien/Bern 1996, S. 17, im Folgenden zitiert als Felix Fabri: *Galeere und Karawane*.

⁴⁰ Vgl. ebd., S. 31, 39.

Der Maat wiederum kann als das Bindeglied zwischen der höheren und der niederen Schiffsbesatzung angesehen werden: „To him the captain confides his wishes, and he thereupon sets the whole crew in motion.“⁴¹ Um die Mannschaft in Bewegung zu setzten, trug der Maat eine silberne Pfeife um den Hals, mit der er die auszuführenden nautischen Kommandos blies. Nach Fabris Beobachtungen wurde der Maat von all seinen Untergebenen gefürchtet. Denn dieser machte nicht selten durch körperliche Züchtigung seine weitreichende Autorität spürbar. Besonders die Schiffssklaven waren dabei der Willkür des Maates schutzlos ausgesetzt: „I have seen most inhuman cruelties practised by these mates on the poor galley-slaves.“⁴²

Direkt unter dem Maat stand in der Schiffshierarchie der Bootsmann. Dieser kümmerte sich um den reibungslosen Betrieb von Segel, Tau und Anker. Die Anweisungen des Bootsmanns wurden über den *sub parono*, einen weiteren Offizier, den Fabri nicht näher beschreibt, an die Seemänner weitergegeben.⁴³

Die mit Abstand gefährlichste Arbeit auf dem Schiff wurde von insgesamt neun jungen und agilen Männern übernommen. Diese todesmutigen Kameraden bewegten sich über Taue „like cats“⁴⁴ und sie standen selbst im heftigsten Sturm aufrecht auf den Planken. Dabei wurde das alltägliche Handwerk der Schiffsbesatzung durch den allgegenwärtigen Gesang alter und respektierter Seeleute begleitet. Dieser Gesang half dabei, den Arbeitsfluss aufrechtzuerhalten, ihn zu takten und Müßiggang vorzubeugen.⁴⁵ Darüber hinaus beherbergte das Schiff mehrere Kanoniere, Trompeter und Auszubildende, zwei Bader, die sich um die Verletzungen der Anderen kümmerten, und einen Schreiber. Der Schreiber hatte einen ähnlich schweren Stand wie der Steward. Er war für die Logistik der Liegeplätze verantwortlich, verzeichnete alle Passagiere in seinen Rechnungsbüchern und trieb die Fährgelder der Schiffsgesellschaft ein: „He is, as a rule, hated by everyone alike.“⁴⁶

Das unterste Ende der Schiffshierarchie wurde durch die Rudersklaven markiert. Sie waren Männer niederen Standes, Gefangene, verbannt aus ihrer eignen Heimat. Ihre Nationalitäten und Hintergründe divergierten stark, wobei Fabri berichtet, dass er nie einen Rudersklaven deutscher Abstammung gesehen habe: „I never saw

⁴¹ Felix Fabri: Wanderings, S. 135.

⁴² Ebd.

⁴³ Vgl. ebd., S. 136.

⁴⁴ Ebd.

⁴⁵ Vgl. Felix Fabri: Galeere und Karawane, S. 39.

⁴⁶ Felix Fabri: Wanderings, S. 139.

a German galley-slave, because no German could survive such misery.“⁴⁷ Ihr Leben auf der Galeere spielte sich nahezu ausschließlich unter freiem Himmel, teils angekettet, auf den Ruderbänken ab. Dort schliefen sie, aßen, arbeiteten oder vertrieben sich bei eingezogenen Rudern die Zeit. Unter „shouts, blows, and courses“⁴⁸ bewegte ihrer Muskelkraft das Schiff. Fabri vergleicht die Natur ihrer Arbeit mit der von Zugpferden, welche stets am Punkte ihrer größten Anstrengung zu noch weiteren und kräftigeren Ruderschlägen angetrieben wurden. Dabei seien sie „so accustomed to their misery that they work feebly and to no purpose unless someone stands over them and beats them like asses and curses them.“⁴⁹ Sie erhielten die mit Abstand schlechteste Ernährung und waren gnadenlos den wechselnden Launen des Wetters und der restlichen Schiffsbesatzung ausgesetzt. Fabri scheint das miserable Schicksal der Rudersklaven sehr berührt zu haben, denn er berichtet wortstark: „I am weary of writing, and shudder to think of the tortures and punishments of those men: I have never seen beasts of burden so cruelly beaten as they are.“⁵⁰ In seinen Beschreibungen der Schiffssklaven, welche auffällig viel Platz einnehmen, scheint besonders Fabris christlich geprägtes Verständnis von Nächstenliebe zum Ausdruck zu kommen, wobei er gleichzeitig genügend Raum für Antipathien lässt. Besonders die habituell geprägten Umgangsformen der Sklaven scheinen unseren Ordensbrüder echauffiert zu haben: „I never have heard such terrible swearing as on board of the aforesaid vessel, for they do nothing, either in jest or in earnest, without the foulest blasphemies of God and the Saints.“⁵¹ Doch nicht nur ihre täglichen Schmähungen, Flüche und Gotteslästerungen haben Fabris Missgunst ausgelöst. „[T]he untrustworthiness and thievishness of the galley-slaves is a trouble to pilgrims“, berichtet der Mönch, „a galley-slave steals whatever he can lay hands upon.“⁵² Aus diesem Grund war es für die Sklaven unter Strafe gestellt das Innere des Schiffes zu betreten, selbst wenn sie ausdrücklich durch die Pilger dazu aufgefordert wurden. Nur noch ein unbestätigtes Gerücht scheint den Dominikaner noch mehr in Unruhe versetzt zu haben: „[T]he Eastern galley-slaves commit the most unspeakable sin of sodomy on board of galleys“.⁵³

⁴⁷ Ebd., S. 137.

⁴⁸ Ebd.

⁴⁹ Ebd.

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ Ebd., S. 138.

⁵² Ebd., S. 158.

⁵³ Ebd., S. 144.

Wie bereits mehrfach angeklungen, waren transregionale Seereisen im Spätmittelalter ein überaus zeitaufwändiges Unterfangen. Auf Fabris zweiter Hinreise nahm die Überfahrt von Venedig nach Jaffa ganze 32 Tage in Anspruch, seine Rückreise von Alexandria nach Venedig sogar insgesamt 66 Tage.⁵⁴ Summa summarum 98 Tage Wind und Wellen. Doch wie gestaltete sich der maritime Alltag der Passagiere? Welches Wissen konnte unser Ordensbruder über das Leben auf dem Schiff und auf dem Meer generieren?

Der Alltag auf venezianischen Pilgergaleeren war nach Fabris Bericht besonders von einer Variable abhängig: dem Wetter. Der Dominikaner konnte gleichwohl beobachten und erfahren, dass das menschliche Gemüt „in empfindlicherer Weise als auf dem Festland, je nach Einfluss der Himmelskörper, der Lüfte und [der] Meeresbewegungen“⁵⁵ zu schwanken schien. Eintracht und Zwietracht, Unterhaltung und Lethargie standen mit der Wetterlage in Dependenz: „Oft habe ich die Pilger so sehr in Frieden und Eintracht verbunden gesehen, als wären sie alle Brüder, Kinder einer einzigen Mutter. Aber manchmal sah ich so großen Streit und solche Spannungen aus den nichtigsten Gründen entstehen, dass das Schiff wegen Flüchen und Schmähungen beinahe zur Hölle wurde.“⁵⁶

Diese schwimmende Hölle wurde sicherlich im Laufe der Überfahrt durch einen wichtigen Umstand intensiviert: Zeit ist relativ. Denn wer auf den ausholenden Seereisen des 15. Jahrhunderts nichts mit sich anzustellen wusste, verbrachte zwangsläufig eine „überaus lange und sehr verdrießliche Zeit.“⁵⁷ Doch Fabri wusste sich zu beschäftigen. Er beobachtete das Meer, das vorüberziehende Land und das rege Treiben auf dem Schiff. Er fixierte täglich nach den Stundengebeten seine Pilgererfahrungen schriftlich und versuchte dabei nicht dem Müßiggang zu verfallen. Was hierbei möglicherweise leicht übersehen werden kann, ist dass die täglich selbstaufgelegte Schreibtätigkeit unseres Mönches im Kontext dieser Arbeit maßgebende Bedeutung erfährt. Gerade im alltäglichen Fixiervorgang ist wahrscheinlich die dezierte Schnittstelle zwischen Fabris maritimem Erfahrungsschatz und seinem nautischen Wissenskorpus zu suchen. Denn das Aufschreiben half dem Dominikaner nicht nur dabei im Anschluss seiner Reise umfangreiche Pilgerberichte zu erstellen,

⁵⁴ Vgl. Arbel: *Daily Life*, S. 216, 218.

⁵⁵ Felix Fabri: *Leben an Bord*, in: *Quellen zur Geschichte des Reisens im Spätmittelalter*, ausgew. u. übers. v. Folker Reichert (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr-vom-Stein-Gedächtnisausgabe 46), Darmstadt 2009, S. 123-135, hier S. 125, im Folgenden zitiert als *Felix Fabri: Leben an Bord*.

⁵⁶ Ebd., S. 125.

⁵⁷ Ebd., S. 123.

sondern es kann als aktiv kognitiver Prozess verstanden werden, welcher Fabris umfangreiche Schilderungen von einer unbeteiligten Berichterstattung abhebt.

Zwar war Fabri nicht der einzige Pilger, der sich mit Schreibtätigkeiten die Überfahrt vertrieb, jedoch berichtet er auch von Beschäftigungsformen ganz anderer Natur. Je nach der „Veranlagung“, so unser Mönch, seien die Beschäftigungsmöglichkeiten des Pilgers sehr „vielfältig“.⁵⁸ Er konnte beobachten, dass viele seiner Mitreisenden, namentlich „die Sachsen und die Flamen und andere kleine Leute“,⁵⁹ sich täglich auf den Konsum von Wein konzentrierten. Andere wiederum vertrieben sich ihre Zeit mit Glücksspiel. Über Würfel, Spielsteine oder Karten scheint somit, selbst auf dem Meer, ein reger Geldaustausch stattgefunden zu haben.⁶⁰ Es wurde diskutiert, gelesen und gebetet; andere vertrieben sich mit Handarbeiten die Zeit. Während die einen „fast die ganze Zeit schlafend auf ihren Liegeplätzen verbrachten“, sollen andere herumgesprungen sein und ihre Kraft „beim Heben von Lasten“ erprobt haben.⁶¹ Dieser „Unfug“, wie Fabri das Tun der Wallfahrer auf dem Schiff denunziert, sei von den Klängen musizierender Pilger begleitet worden.⁶² In der Kombination mit nautischen Kommandos, pfeifendem Wind und klatschenden Wellen sowie den omnipräsenten Geräuschen der mitgeführten Tiere muss das Treiben auf dem Schiff wahrlich ein einzigartiges, wenn auch kakophonisches, Klangbild ergeben haben.⁶³

Auch wenn sich manche Reisende scheinbar abwechslungsreich zu beschäftigen wussten, war ihr Alltag auf dem Schiff trotzdem von gewissen Routinen geprägt. Zu diesen Routinen gehörte die „wenig geschätzte, aber äußerst nötige,“ tägliche Jagd nach Ungeziefer.⁶⁴ Wer dieser lästigen Tätigkeit nicht nachkam, soll nach Fabris Aussage einen äußerst verdrießlichen Schlaf gehabt haben. In anekdotischer Manier rezipiert Fabri in diesem Zusammenhang eine Episode aus dem Leben des antiken Dichters Homer. Der griechische Gelehrte habe eines Tages während einem Strandspaziergang beobachten können, wie einige Fischer amüsiert dem Lausen nachkamen. Als sich Homer nach der Ursache für das Amusement erkundigte, antworteten die Männer: „Wir lachen, [...] weil wir nicht behalten, was wir erwischen,

⁵⁸ Ebd., S. 123.

⁵⁹ Ebd.

⁶⁰ Vgl. Felix Fabri: Galeere und Karawane, S. 78.

⁶¹ Felix Fabri: Leben an Bord, S. 123.

⁶² Ebd., S. 123.

⁶³ Vgl. Arbel: Daily Life, S. 212.

⁶⁴ Felix Fabri: Leben an Bord, S. 125.

aber das behalten, was wir nicht erwischen“.⁶⁵ Möglicherweise karikiert Fabri mit dieser Episode süffisant seine eigene Rolle als Intellektueller, indem er implizit die Differenz zwischen angelesenem Wissen und dem Wissen aus eigener Erfahrung unterstreicht. Denn das Wissen ‚von etwas‘ ist nicht gleichzusetzen mit dem Wissen ‚über etwas‘ und am Ende sind es oftmals die kleinen Dinge des Alltags, die unkalulierbar und ungreifbar bleiben.

Von Läusen und dem anderen Ungeziefer abgesehen scheint Fabri auf seinen See-reisen besonders eins nicht erwischt zu haben: tiefen und erholsamen Schlaf. Für gewöhnlich endete das alltägliche Treiben der Pilger, nachdem die Sterne auf dem Nachthimmel eingekehrt waren. Ihre Kojen befanden sich unter Deck und boten Stoff für viel Konfliktpotential. Aufgrund des Platzmangels berichtet Fabri von „heftige[n] Streitereien zwischen den Bettnachbarn, vor allem am Anfang“ der Reise,⁶⁶ bevor sich die Wallfahrer auf die schwierige Situation einstellen konnten. Diese Konflikte seien teilweise so entartet, dass sich manchmal ganze Reisegesellschaften mit „gezogenen Schwertern und Dolchen“ gegenseitig bekämpft haben sollen.⁶⁷ Darüber hinaus hinderten brennende Lichter, lebhaftere Unterhaltungen, donnernde Hufe, platschende Wellen und das umherkriechende Ungeziefer unseren Dominikaner beim Schlaf. Auch sei der Innenraum des Schlafdomizils viel zu heiß gewesen; Ausdünstungen und andere beißende Gerüche taten ihr übriges. Für Fabri, der als Dominikaner daran gewöhnt war, alleine die Nacht in seiner Zelle zu verbringen, stellte die Schlafsituation eine besondere Herausforderung dar. Er berichtet seinen Brüdern, dass er an vielen Abenden nur „schwer zur Ruhe kommen“ sei und in genau so vielen Nächten „kein Auge zugetan habe“.⁶⁸ So wanderte unser Mönch nahezu jede Nacht auf dem Deck umher und schnappte frische Luft. Dabei begleitete ihn das Gefühl, er sei „aus dem Schmutz eines Kerkers aufgestiegen“.⁶⁹

Doch nicht nur die Schlafsituation, sondern auch die Ernährungslage war auf der Pilgergaleere durchweg von Andersartigkeit geprägt. Täglich wurden die Reisenden durch Trompeten und Posaunen zum Mittag- und Abendessen zitiert. Das Essen wurde dabei an „drei wohlbestellte[n] Tische[n]“⁷⁰ auf dem Heck, dem hinteren Teil des Schiffes, zu sich genommen. Dabei herrschte, anders als man vielleicht im ersten

⁶⁵ Ebd., S. 125.

⁶⁶ Ebd., S. 129.

⁶⁷ Felix Fabri: Galeere und Karawane, S. 72.

⁶⁸ Felix Fabri: Leben an Bord, S. 131.

⁶⁹ Ebd.

⁷⁰ Ebd., S. 127.

Moment erwarten würde, keine strikte Tischhierarchie. Das Leitprinzip der Sitzplatzverteilung lässt sich am ehesten durch die Phrase ‚first come first serve‘ beschreiben. Wer sich nicht täglich um einen guten Sitzplatz bemühte, musste sich mit den Ruderbänken begnügen. Standesunterschiede, die auf dem Festland zum Tragen gekommen wären, seien auf dem Pilgerschiff nahezu ausgesetzt: „Es bietet der Arme nicht dem Reichen seinen Platz an, der Bauer nicht dem Adligen, der Handwerker nicht dem Priester, der Unwissende nicht dem Gelehrten und der Laie nicht dem Geistlichen“.⁷¹ Dieser Umstand illustriert eindrücklich die These Frieds, dass die mittelalterliche Gesellschaft entgegen vieler heutiger Vorurteile keine strikt statische war und ihr eine ganz eigene Rhythmik innewohnte.⁷² Fabri jedoch führte diese „Regellosigkeit und [...] mangelnde Ehrerbietung“⁷³ auf identische Fahrgelder zurück. Sollte der Patron des Schiffes die Fahrgelder je nach Stand und Rang des Einzelnen abrechnen, so würde auch die Achtung und die Ehrerbietung unter der Schiffsgesellschaft erhalten bleiben. Adelige Passagiere würden aus diesem Grund ihre Nahrung auf den Liegeplätzen oder neben dem Mastbaum, im Kreise ihrer Bediensteten, einnehmen – wohl eine der wenigen distinktiven Verhaltensweisen, die im Mikrokosmos Schiff, trotz scheinbarer sozialer Regellosigkeit, erhalten blieben.

Auch die Herren aus Fabris zweiter Reisegruppe besaßen ihren eigenen Platz zum Speisen; zudem wurde ihr Essen durch einen eigenen Koch zubereitet, der die Gesellschaft auf ihrer Wallfahrt begleitete. Weibliche Passagiere waren ebenso wenig am gemeinschaftlichen Essen beteiligt. Nachdem die Pilger ihre Mahlzeit beendet hatten, wurden die Tische neu gedeckt und der Kapitän und seine Offiziere begannen zu speisen. Interessant wirkt der Umstand, dass die Tafel des Kapitäns „einfacher“⁷⁴ gehalten sei als die der Pilger. Jedoch aß der Kapitän von silbernem Geschirr und sein Wein wurde durch einen Vorkoster überprüft, „wie man es bei unseren Fürsten macht“⁷⁵, ergänzt Fabri für seine Brüder.

Die Mahlzeiten wurden auf „italienische Art zubereitet.“⁷⁶ Wenn vorhanden wurde zunächst Kopfsalat mit Öl gereicht. Es gab Schafsfleisch mit Beilagen oder eine schrothaltige Suppe, alternativ Brot mit magerem Käse. Das frische Brot sei jedoch nach dem fünften Seetag bereits verbraucht und könne nur beim Anlaufen eines

⁷¹ Ebd., S. 127.

⁷² Vgl. Fried: Wissen, S. 23.

⁷³ Felix Fabri: Leben an Bord, S. 127.

⁷⁴ Felix Fabri: Galeere und Karawane, S. 71.

⁷⁵ Felix Fabri: Leben an Bord, S. 127.

⁷⁶ Felix Fabri: Galeere und Karawane, S. 71.

Hafens neu geladen werden. An Feiertagen, die den Konsum von Fleisch untersagten, wurde in Essig und Öl eingelegter Fisch serviert; an Karfreitag erhielten die Pilger sogar „frisches und gutes Weißbrot.“⁷⁷ Das auf dem Schiff konsumierte Fleisch empfand Fabri jedoch als „besonders abscheulich“,⁷⁸ denn er beobachtete, dass vor allem bereits erkrankte Tiere, die kurz vor ihrem Ende standen, geschlachtet wurden. Wenn man sich jedoch die harschen Bedingungen spätmittelalterlicher Seereisen vor Augen führt, so verwundert es kaum, dass auch die beigeführten Frischfleischtransporte zwangsläufig an Qualität und Konsistenz einbüßten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Wallfahrten und die damit verbundenen Seereisen im ausgehenden 15. Jahrhundert ein diffiziles und zeitaufwändiges Unterfangen waren. Aufmerksame Pilgerreisende, wie der Ulmer Dominikaner Felix Fabri, wussten jedoch die Andersartigkeit der temporären Lebenswelt Hochseeschiff genauestens zu beobachten und zu beschreiben. Bei seinen Beobachtungsleistungen erwarb und generierte der Mönch umfangreiches nautisches Wissen. In Kombination mit lehrreichen Anekdoten, oder als solche verpackt, kondensierte Fabri seine maritimen Erfahrungen schriftlich. Doch nicht nur seine zeitgenössischen Adressaten profitierten von Fabris intensiver Schreibtätigkeit. Auch die heutige Forschung kann sich noch immer an den detaillierten Beschreibungen des vor mehr als 500 Jahren verstorbenen Mönches erfreuen. Denn als Dokument des spätmittelalterlichen Bildungswissens gewährt Fabris *Evagatorium* detaillierte Einblicke in das Leben auf dem Meer und auf dem Schiff. Dabei erlauben besonders seine zahlreichen Abschweifungen interessante Einblicke in eine weit zurückliegende nautische Vergangenheit.

Wie in den Ausführungen Fabris deutlich wird, waren transnationale Seereisen im Spätmittelalter erst durch ein komplexes Beziehungsgefüge maritimer Professionen möglich. Die Aufgaben und Verantwortungen sowie der Stand und Rang jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes waren dabei deutlich in der Hierarchie der Mannschaft verankert. Der Alltag hingegen und das maritime Leben der Passagiere war weniger strikt geregelt. Besonders das Wetter lenkte dabei als richtungsweisende Variable das Treiben auf dem Schiff in bedeutender Weise. Zeitvertreib, Schlaf und Ernährung waren zwar bis in das kleinste Detail von den schwierigen Umständen einer Seereise geprägt, jedoch ebenso ungleichmäßig verteilt. Zwar wirkte die Zeit auf den mehrwöchigen Passagen als nahezu unerschöpfliche Ressource, ausreichende

⁷⁷ Ebd., S. 30.

⁷⁸ Felix Fabri: *Leben an Bord*, S. 129.

Ernährung und erholsamer Schlaf jedoch als seltener Luxus.

Der Blick als Erfahrung? Fremdbeschreibung und Selbstbeschreibung als erzählende Wissensformen am Beispiel des Reiseberichts des Bernhard von Breydenbach

Florian Müller

Der Reisende des frühen 21. Jahrhunderts scheint ein Individualreisender zu sein, auf der Suche nach sich selbst, nach neuen Erfahrungen, ein Individualtourist auf Sinnsuche. Diese Sinnsuche hält er seit einigen Jahren oftmals in einem Reiseblog fest. Blogs sind eine Art digitales Tagebuch, welche es ermöglichen schon während der Reise Anderen zu berichten, Eindrücke und Erfahrungen zu teilen. Sie werden über eine digitale Plattform hochgeladen und beinhalten sowohl Text als auch Bild; eine Text-Bild-Kombination als Liveschaltung für Daheimgebliebene oder ebenfalls Reisende. Vor einigen Jahren etablierte sich in Europa, vor allem auch über die deutschen Medien populär verbreitet, eine neue Pilgerreisekultur, ja fast -industrie mit dem Sehnsuchtsort Santiago de Compostela als Selbstfindungstrip, „Ich bin dann mal weg“.¹ Der moderne Reisende scheint vor allem Wissen über sich selbst zu generieren, um letztlich wieder zu einem Selbst zurückzufinden.

Wie aber reiste die Vormoderne? Im Unterschied zur sogenannten Moderne unternahm der Reisende des Mittelalters eine andere Form der Reise, gleichsam ein Wagnis mit spezieller Qualifikation, die etwa kriegerische Unternehmungen in Form eines Kreuzzugs, religiöse Pilgerschaft etc. umfassen konnte. Der Reisende des Mittelalters war, so kann in Abgrenzung zu heutigen Reisenden behauptet werden, in bestimmte Zwecke eingebunden und konnte nicht einfach mal eben weg, sondern unterlag bestimmten Beschränkungen des Reisens.² Nun kann man dies dem ‚modernen‘ Reisenden nicht gänzlich absprechen, jedoch scheint es in Abgrenzung zu ‚vormodernem‘ Reisen Unterschiede zu geben, die ich hier im speziellen Bezug auf die Periode des Spätmittelalters markieren möchte. Im Folgenden konzentriere ich mich mit Bernhard von Breydenbach auf einen Reiseakteur des 15. Jahrhunderts, der seine Reiseindrücke in Buchform mit der »*Peregrinatio in terram sanctam*« festhielt, also einen Reisebericht über das Heilige Land. Grundannahme der folgenden Ausführungen ist es, dass Bernhard von Breydenbach, in Abgrenzung zur bloßen

¹ Hape Kerkeling: Ich bin dann mal weg: Meine Reise auf dem Jakobsweg, München 2009.

² Norbert Ohler: Pilgerleben im Mittelalter. Zwischen Andacht und Abenteuer, Freiburg im Breisgau 1994, S. 9.

Selbstbespiegelung, mit seinem Reisebericht intendierte, neues Wissen zu generieren und auch über wechselseitig wirkende Selbst- und Fremdbeschreibungen einen ‚Erzählraum‘³ konstruierte, welcher eine Hegemonie seiner christlichen Glaubensgemeinschaft imaginierte. Folgt man der These von Johannes Fried, so stellen Akteure des ‚Wissens‘ zentrale Schnittstellen in der Kategorie der Kommunikation dar, denn „jegliches Wissen sah sich auf Kommunikation verwiesen.“⁴ Demzufolge stellt Bernhards Reisebericht eine Analysegrundlage dar, denn so Fried weiter: „Aus dem Ineinanderfließen aller dieser Wissensströme, aus der Wechselwirkung von Wissenstransfer und Wissensgenerierung entstand im Mittelalter eine von Herrschaft, Religion, Gelehrsamkeit und Wirtschaftsinteressen geprägte Wissenskultur, deren Dynamik bis heute ungebrochen ist.“⁵

Die Welt als Buch, Wissen, um Wissen zu generieren und zu bewahren, aber auch auszubauen, die Beschreibung des Fremden als Beschreibung des Selbst, als Konstitution (Rechtfertigung) des eigenen Wissens? Auf theoretischer Ebene beziehe ich mich in dieser Arbeit auf die These von Michel Foucault aus dem Jahr 1972, in der er feststellte: „Kein Wissen bildet sich ohne ein Kommunikations-, Aufzeichnungs-, Akkumulations- und Versetzungssystem, das in sich eine Form von Macht ist und in seiner Existenz und seinem Funktionieren mit den anderen Machtformen verbunden ist. Umgekehrt kommt es zu keiner Ausübung von Macht ohne die Gewinnung, Aneignung, Verteilung oder Zurückhaltung eines Wissens.“⁶ Eine gleichfalls wichtige Prämisse ist die Annahme von Ingrid Baumgärtner, dass sich im Mittelalter in Form von Erzählungen „kognitive Geschichtsräume konstituierten“.⁷ Im Folgenden werde ich in Form einer ‚dichten Beschreibung‘⁸ exemplarisch Bernhard von Breydenbach heranziehen und sehr nah am Text arbeiten und zu aller erst eigene Eindrücke und Deutungen der »*Peregrinatio in terram sanctam*« vornehmen und, um schließlich nicht naiv Bernhards Aussagen ungeprüft zu lassen, auch Ansätze der Forschung berücksichtigen. Bernhard von Breydenbach fordert laut Selbstauskunft,

³ Vgl. zum Konzept des Erzählraums Ingrid Baumgärtner: Die Welt als Erzählraum im späten Mittelalter, in: Ingrid Baumgärtner, Paul-Gerhard Klumbies, Franziska Siek (Hgg.): Raumkonzepte. Disziplinäre Zugänge, Göttingen 2009, S. 145-178, im Folgenden zitiert als: Baumgärtner: Welt.

⁴ Johannes Fried: Wissen als soziales System: Wissenskultur im Mittelalter, in: Johannes Fried, Michael Stolleis (Hgg.): Wissenskulturen. Über die Erzeugung und Weitergabe von Wissen, Frankfurt a. Main 2009, S. 12-42, hier S. 15.

⁵ Ebd., S. 19f.

⁶ Zitiert nach: Ina Kerner: Postkoloniale Theorien zur Einführung, Hamburg 2017, S. 68.

⁷ Baumgärtner: Welt, S. 145.

⁸ Vgl. zur Methode Clifford Geertz: Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme, 14. Auflage, Frankfurt/Main 2019.

man möge „...mehr darum sorgen, nicht wie, sondern was ich rede und schreibe.“⁹ Hier aber beabsichtige ich Bernhard gegen den Strich zu lesen, vor allem das ‚Wie‘ in den Blick zu nehmen und gerade bestimmte Formulierungen von ihm ernst zu nehmen.

Bernhard von Breydenbach stellt seinem Reisebuch eine sogenannte „Dedikation“ voran und qualifiziert seinen Bericht in gewisser Weise als „kleine[s] Buch“ des Wissens.¹⁰ Wie meint Bernhard dies jedoch, wie baut er sein Buch auf, wie stellt er dar und vor allem welche Akzente setzt er? Sind Bernhard von Breydenbachs Schilderungen in einen größeren Rahmen einzubetten oder markiert sein Reisebuch einen Unterschied zu anderen Autoren dieser Zeit? Welches Wissen präsentiert Bernhard von Breydenbach, welche Schwerpunkte setzt er und hatte er Gründe für eine solche Schwerpunktsetzung? Vornehmlich handelt es sich nach Selbstaussage Bernhards um geistige, biblische Motivation dieses „kleine Buch“ anzufertigen. Um welches Narrativ geht es Bernhard? Sind seine Fremdbeschreibungen nicht in gewisser Weise eigentlich beziehungsweise auch Selbstbeschreibungen? Wie stellt er den ‚Anderen‘ dar und wie sich selbst? Wie beschreibt er die Gruppe und wie gruppiert er, gruppiert er überhaupt?

Bernhard von Breydenbach lebte von ca. 1440 bis zum 5.5. 1497, war Jurist und sowohl Dekan des Mainzer Domkapitels unter Erzbischofs Berthold von Henneberg als auch, in der Zeit von 1477 bis 1491/92, Kämmerer des weltlichen Stadtgerichts und ist der Verfasser des 1486 erschienenen Reise- beziehungsweise Pilgerberichtes »*Peregrinatio in terram sanctam*«, in welchem er die Reise nicht nur schriftlich, sondern auch bildlich darstellte.¹¹ Mit der Erstausgabe, die am 11. Februar 1486 auf Latein im Druck erschien, nahm die »*Peregrinatio*« eine komplexe Überlieferungsentwicklung, welche hier nur kurz angerissen werden kann. Sie wurde, wohl auf Grund hoher Nachfrage, in mehreren Sprachen gedruckt. Der Reisebericht des Bernhard von Breydenbach erschien in Latein, Deutsch, Niederdeutsch, Spanisch und auch Französisch.¹² Frederike Timm weist in ihrer Studie darauf hin, dass es sich um

⁹ Bernhard von Breydenbach: *Peregrinatio in terram sanctam*. Eine Pilgerreise ins heilige Land. Frühneuhochdeutscher Text und Übersetzung. Herausgegeben von Isolde Mozer, Berlin 2010, S. 83, im Folgenden zitiert als: Bernhard von Breydenbach.

¹⁰ Ebd., S. 83.

¹¹ Reimar Fuchs: Art. "Breydenbach, Bernhard von" in: *Neue Deutsche Biographie* 2 (1955), S. 571.

¹² Frederike Timm: *Der Palästina-Pilgerbericht des Bernhard von Breydenbach und die Holzschnitte Erhard Reuwichs*. Die *Peregrinatio in terram sanctam* (1486) als Propagandainstrument im Mantel

ein „...herausragendes Werk der Frühdruckzeit...“ handele.¹³ Die Vorrede der »*Peregrinatio*« legt dar, um was für Beschreibungen es sich handelt; vor allem wollte Bernhard das Heilige Land, die heiligen Stätten und die Sitten und Gewohnheiten der anderen Glaubensgemeinschaften, die Bernhard als „Ungläubige“ bezeichnet, darstellen und nicht zuletzt aus religiösen Motiven pilgern. „Die heilige Pilgerfahrt zum Heiligen Grab in Jerusalem und dann zum Berg Sinai, zu St. Katharina etc...“¹⁴ stellt zunächst Bernhards' Grundabsicht dar, die er dann aber qualifiziert, denn es geht ihm um neue Erkenntnisse wie auch um die Präsentation der Erkenntnisse in neuer Form, denn er schreibt: „Ich habe auch so entschieden und es so praktiziert, dass ich Gemeinplätze und bereits bekanntes Wissen von derartigen Reisen tunlichst beiseite gelassen habe.“¹⁵ An anderer Stelle heißt es: „Viel hat man diese Form zwar noch nicht gesehen, und vielleicht hat man auch Schrift und Bild noch nicht zusammen drucken lassen.“¹⁶ Bernhards' Hinweis auf die Form und seine Selbstausskunft, Schrift und Bild zusammenführen zu wollen, scheinen für ihn etwas Neues zu sein. Es könnte aber auch eine Strategie der Authentizität vorliegen, da die Interdependenzen von *scriptura* und *pictura* in mittelalterlichen Erzählweisen nicht unüblich sind.¹⁷ Dass Bernhard des Weiteren ein „Exempel“¹⁸ für andere liefern möchte, scheint zunächst banal, jedoch qualifiziert er auch dies und weist auf eine politische Ebene seines Berichtes hin, wenn er referiert: „Mein innigster Wunsch ist ein geneigter Leser, und ich bitte den allmächtigen Gott darum, er möge allen seinen wahren Gläubigen nicht nur den Weg zu diesen Ländern immer weiter öffnen, sondern ihnen auch eine größere Liebe zu ihnen und Sehnsucht nach ihnen eingießen, damit sie wieder in die Gewalt und in den Herrschaftsbereich der Christenheit kommen mögen.“¹⁹ Bernhard von Breydenbach also ein Missionar oder doch ein Skeptiker seiner Zeit? In der Vorrede liefert die »*Peregrinatio*« Hinweise auf die historische Verortung. Genau gelesen, beschreibt Bernhard die historischen Bedingungen seiner Reise zu Beginn der Vorrede, wobei er scheinbar ein Verdikt seiner Zeit problematisiert, indem er über allerlei Qualifikationen spricht, um letztlich in eine Kritik

der gelehrten Pilgerschrift, Stuttgart 2006, S. 2, im Folgenden zitiert als: Timm: Palästina-Pilgerbericht.

¹³ Timm: Palästina-Pilgerbericht, S. 5.

¹⁴ Bernhard von Breydenbach, S. 55.

¹⁵ Ebd., S. 11.

¹⁶ Ebd., S. 7/9.

¹⁷ Vgl. Baumgärtner: Welt, S. 145.

¹⁸ Bernhard von Breydenbach, S. 51.

¹⁹ Bernhard von Breydenbach, S. 53.

des Schreibens und Buchdrucks für jedermann überzugehen.²⁰ „Wer weiß es nicht oder bemerkt es nicht schon die ganze Zeit, dass neue Erfindungen unaufhörlich zunehmen? Keiner, der seiner Sinne und seiner Vernunft mächtig ist, würde nicht erkennen, wie weit es schon gekommen ist: Wer, wie man so schön sagt, nur den Griffel halten oder die besondere Weise und Form beim Schreiben einzuhalten vermag, der kann schon [alles] umdrehen und hin- und herschieben und bildet sich [dann] ein, ein neues Buch gemacht zu haben.“²¹

Bernhard verfasst seine »*Peregrinatio*« in einer Umbruchzeit, die die heutige Forschung als Medienrevolution²² bezeichnet, das Zeitalter der Erfindung des Buchdrucks mit beweglichen Lettern, die eine Massenvervielfältigung von Texten und Büchern ermöglichte. Bernhard kann hier durchaus als Kritiker gelesen werden, der zwar insbesondere auf das Problem der Autorisierung von Schrift und dessen Inhalt abzielte, aber auch als Katalysator von Buchdruckkunst wirkte, wenn man die Zusammenarbeit mit dem Maler Erhard Reuwich und seinen Stichen berücksichtigt.²³

„So ist es ausschließlich die Kunst des Schreibens, besonders die der Heiligen Schrift, die sich alle anmaßen: Die Gelehrten und die Ungelehrten schreiben Gedichte und machen Bücher – das zänkische Weib, der kindische alte Mann, der schwatzhafte Sophist, ja, alle Menschen sind so überheblich, schreiben zu wollen, die Schrift zu gebrauchen.“²⁴

Dieses Quellenzitat weist sowohl auf die vorherigen Quellenzitate zurück als auch auf die im Anschluss folgenden Quellenzitate hin, da es meines Erachtens gleichsam eine Schnittstelle der Quellenzitatauswahl innerhalb der Argumentationskette bildet. Bernhard von Breydenbachs Aussagen über die „Kunst des Schreibens“ der „Heiligen Schrift“ sowie sein Diktum eines Ausschließlichkeitsanspruches, da scheinbar nur ein ausgewählter Kreis, nämlich der der Kunst oder der Geistlichkeit,

²⁰ Martin Kintzinger: *Experientia lucrativa? Erfahrungswissen und Wissenserfahrung im europäischen Mittelalter*, in: Hedwig Röckelein, Udo Friedrich (Hgg.): *Experten der Vormoderne zwischen Wissen und Erfahrung (Das Mittelalter 17)*, Berlin 2012, S. 95-117, S. 100, im Folgenden zitiert als: Kintzinger: *Erfahrungswissen*.

²¹ Bernhard von Breydenbach, S. 5/7.

²² Bernd Roeck: *Der Morgen der Welt. Geschichte der Renaissance*, München 2017, S. 577f.

²³ Franz Irsigler: *An der Wiege der Massenmedien. Papier, Buchdruck, Holzschnitt und Kupferstich*, in: Klaus Herbers, Florian Schuller (Hgg.): *Europa im 15. Jahrhundert. Herbst des Mittelalters – Frühling der Neuzeit? Regensburg 2012*, S. 122-135, S. 122, Vgl. zur Künstlerthematik Timm: *Palästina-Pilgerbericht*, S. 287-313.

²⁴ Bernhard von Breydenbach, S. 7.

in der Lage sei sich dies anzumaßen, führt zu der eingangs erwähnten These von Michel Foucault. In Bezug auf Foucaults These scheint es Bernhard hier um die Deutung und den Anspruch von Macht zu gehen. Mit der Aufzählung der einzelnen Akteure, ob „Gelehrte“, „Ungelehrte“, „das zänkische Weib“, „der kindische alte Mann“, „der schwatzhafte Sophist“, gar „alle Menschen“ stellt Bernhard im Foucaultschen Sinn die Frage nach Macht. Bernhard ringt um und setzt gleichsam die Diskurshegemonie. Wie Bernhard von Breydenbach dies in seiner »*Peregrinatio in terram sanctam*« implementierte, führe ich im weiteren Verlauf näher aus. Am Ende seiner Vorrede liefert er also für sein zeitgenössisches Publikum eine klare Bemerkung zur Motivation seines Buches, die eine zweite Ebene, neben der kulturellen, auch eine eher politische Ebene anführt, die auf den Verlust des Heiligen Landes für das Christentum und die etwaigen Rückeroberungspläne des Heiligen Landes rekurriert. Rückeroberungspläne dieser Art waren im späten Mittelalter nicht ungewöhnlich, einen dieser präsentierte beispielsweise Marino Sanudo, um nur einen zu nennen.²⁵ Einen weiteren Motivationsaspekt, dem hier jedoch nicht weiter nachgegangen werden soll, stellt die sogenannte adelige ‚Grand-Tour‘ dar, die als besondere Praxis des Reisens ins Heilige Land im mittelalterlichen Adel zirkulierte.²⁶

Im Folgenden soll dargestellt werden, wie Bernhard von Breydenbach über sich selbst schreibt, wie er sich in Bezug setzt. Zu Beginn der Reise erläutert Bernhard seinem Publikum, wie sich seine Reisegruppe zusammensetzt, weist auf Gefahren hin, dass es ratsam sei nicht ohne Geleit zu reisen. „Die Namen der wohlgeborenen Herren sind: Herr Hans Graf von Solms, Herr zu Münzenberg; ich, wie bereits erwähnt, Bernhard von Breydenbach, und Herr Philipp von Bicken, ein strenger Ritter.“²⁷ Und: „Schließlich ist eine solche Reise ja auch schwer und besorgniserregend. Das liegt daran, dass man Geleit braucht, wenn man durch die Länder der Ungläubigen reist, und das bekommt man nicht ohne weiteres. Aber es ist niemand anzuraten, ohne Geleit eine Reise durch diese Länder zu unternehmen.“²⁸ Auf den ersten Blick scheinen diese Beschreibungen nicht sonderlich bedeutsam, jedoch ergibt sich zwischen den Zeilen der Aufzählungen von Reisenden das Besondere, denn innerhalb dieser konstituiert sich ein Raum der Gemeinschaft, der mit Verweis auf die

²⁵ Evelyn Edson: Reviving the crusade: Sanudo`s schemes and Vesconte`s maps, in: Rosamund Allen (Hg.): Eastward Bound. Travel and travellers 1050-1550, Manchester 2004, S. 131-155, S. 132.

²⁶ Karl-Heinz Spieß: Reisen deutscher Fürsten und Grafen im Spätmittelalter, in: Rainer Babel und Werner Paravicini (Hgg.): Grand Tour. Adliges Reisen und europäische Kultur vom 14. bis zum 18. Jahrhundert (Beihefte der Francia, 60), Ostfildern 2005, S. 33-51, hier S. 33.

²⁷ Bernhard von Breydenbach, S. 55.

²⁸ Ebd., S. 88.

anfangs präsentierte Foucault-These einige Wechselwirkungen beinhaltet. Es scheint, als spräche Bernhard unmittelbar seine Leserschaft an, und diese scheint nicht weniger als die christliche Welt zu sein. Wenn Bernhard über seine Gruppe spricht, so ist anzunehmen, dass er über das Christentum spricht: „Die anderen, die wir nicht aufnehmen wollten, blieben in einer eigenen Gruppe.“²⁹ Oder auch: „Als er aufkam [der Wind F.M.] fuhren wir mit großer Freude los und sangen, wie dies üblich ist, das *Salve regina* mit einigen anderen Antiphonen und Collecten.“³⁰

Fraglos könnte das Verhalten von Bernhards Reisegruppe auch als Bewältigungsstrategie gegenüber den Widrigkeiten einer mittelalterlichen Seereise darstellen, da eine solche nie ohne Risiko war³¹ und in Bezug auf Sicherheitsfragen changierte.³² Diese Beobachtung setzt sich fort und Bernhard agiert in der Position eines Ratgebers. Auf der Seereise nach Palästina besucht die Reisegemeinschaft um Bernhard auch Korfu und die Stadt Modon. An diesen Stellen heißt es: „Pilger begeben sich immer in der Vorstadt in die Herberge, doch wer in das Barfüßerkloster kommt, hat die bessere Wahl getroffen.“³³ Bei der Ankunft in der Stadt Modon: „Als wir Pilger aus den beiden Galeeren uns trafen, bleiben wir einen ganzen Tag in Modon, um miteinander zu sprechen und unsere Freude aneinander zu haben. Auch aßen und tranken wir zusammen.“³⁴ Ich behaupte, Bernhard gruppiert hier ganz bewusst, um Authentizität herzustellen, da ‚Authentizität‘, so der Islamwissenschaftler und Arabist Thomas Bauer, „[e]in Begriff“ ist, „der eng...verwandt ist,“ mit dem „der Identität“.³⁵ Das folgende Zitat aus dem Text von Bauer trifft meines Erachtens auch einen Kern der Breydenbachschen Schreibweise und Konstruktion seiner Erzählwelt: „Schon die Etymologie des Begriffs, das Identisch-Sein (idem ‚derselbe‘), zeigt, dass es kein ambiguitätsfreundlicher Begriff ist. Identität setzt immer eine Einsheit voraus und schließt Vielheit aus.“³⁶ Meine Folgerung bezieht sich hier also auf die Analysekategorie Bauers, der Authentizität in einen größeren Untersuchungsrahmen

²⁹ Ebd., S. 55.

³⁰ Ebd., S. 83.

³¹ Benjamin Scheller: (Un-)sichere Häfen. Häfen als Hotspot maritimer Risiken und Risikokommunikation im Mittelmeerraum des 15. Jahrhunderts, in: Historische Anthropologie 26, Nr. 1 (2018), S. 43-65, hier S. 48.

³² Ebd., S. 60.

³³ Bernhard von Breydenbach, S. 91.

³⁴ Bernhard von Breydenbach, S. 95.

³⁵ Thomas Bauer: Die Vereindeutigung der Welt. Über den Verlust an Mehrdeutigkeit und Vielfalt, 13. Auflage, Stuttgart 2019, S. 71.

³⁶ Ebd., S. 71.

stellt und Authentizität innerhalb dieser kongruent mit dem Adjektiv ‚eindeutig‘ verwendet.³⁷ Diese ‚Eindeutigkeit‘, so konkretisiert Bauer sinngemäß, ist kausal für die Ablehnung von ‚Mehrdeutigkeit‘, schlussendlich nennt Bauer dies „Ambiguitätsintoleranz“.³⁸ Bauer liefert für das Vorliegen einer solchen ‚Ambiguitätsintoleranz‘ drei Kriterien: ‚Wahrheitsobsession‘, ‚Geschichtsverneinung‘ und ‚Reinheitsstreben‘ sind also drei Wesenszüge bzw. Grundbegriffe von Ambiguitätsintoleranz, die die Basis jedes Fundamentalismus bilden.³⁹ Aus diesen Selbstbeschreibungen heraus folgen Fremdbeschreibungen der ‚Anderen‘ sowie die Konstruktion einer ‚reinen‘ Erzählung.

In der Vorrede der »*Peregrinatio*« und dem Beginn der Reisebeschreibungen berichtet Bernhard von Breydenbach scheinbar lose und unbestimmt; dies jedoch ändert sich zunehmend. Konkretisiert werden die Berichte über die Glaubensgemeinschaft der „Sarrazenen“, also Muslime. Bernhard schreibt polemisch und konstruiert scheinbar strategisch einen Gegensatzpaar-Dialog. Es seien an dieser Stelle folgende Quellenzitate exemplarisch angeführt: „Alles im Koran ist ohne rechte Gesetzmäßigkeit, ohne rechte Ordnung, ohne Schmuck, ohne alle Vernunft und ohne Sinn.“⁴⁰ Oder auch: „O, um wie viel heiliger, vernünftiger und ehrbarer sind Mose, Elias und viele andere Propheten.“⁴¹ Innerhalb der »*Peregrinatio*« wird der Leser immer wieder mit Textkompilationen konfrontiert.⁴² Bei der folgenden Textstelle handelt es sich um eine Antwort aus einem Frage-Antwort-Dialog des Petrus Alfonsi, in der es heißt: „Diese und andere Artikel, die im sarrazenischen Gesetze festgehalten sind und vom großen und mächtigen Volk der Sarrazenen auch eifrig eingehalten werden, hast du, o Petrus, von Kindheit an gekannt. Warum hast du dann den christlichen Glauben und nicht den sarrazenischen erwählt, der doch gegenüber dem anderen viel leichter zu befolgen ist?“⁴³ Und weiter heißt es dort: „Denn das christliche Gesetz ist ganz keusch und rein, es ist aller Tugenden und aller Ehre voll, außerdem ist es ganz ungleich. Auch David bekannte das und sagte, das Gesetz Gottes ist rein und unbefleckt, es bekehrt die Seelen zu Gott. Das Testament Gottes gibt durch den Glauben geoffenbarte Weisheit den Kleinen, das sind die Demütigen. Aber Eure

³⁷ Ebd., S. 29.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Bernhard von Breydenbach, S. 313.

⁴¹ Ebd., S. 313/315.

⁴² Siehe zur Textkompilation Timm: Palästina-Pilgerbericht, S. 71-97. Die Frage der Textkompilation ist m. E. unabhängig von dem ‚Wie‘ des Schreibens.

⁴³ Bernhard von Breydenbach, S. 319.

säuischen und epikuräischen Verächter aller anderen Gesetze [außer den eigenen], die es nicht verdienen, [überhaupt] beachtet zu werden, wurden gewogen und für zu leicht befunden.“⁴⁴

Anhand dieser exemplarisch aufgelisteten Quellenzitate fällt deutlich Bernhards Formulierung „rein und unbefleckt“ auf. Die Reinheit grenzt er deutlich ab und spricht sie über ex negativo-Formulierungen der christlichen Glaubensgemeinschaft zu. Referentiell zu dieser Annahme beziehe ich mich auf eine These des Historikers Valentin Groebner, der den Mechanismus der Konstruktionen von Reinheit wie folgt analysiert: „Wenn von Reinheit und seinem Gegenteil, der Befleckung und Kontamination, die Rede ist, dann geht es nie nur um ‚Dinge am falschen Ort‘, wie Oscar Wilde ‚Schmutz‘ so geistreich definiert hat. Sondern immer auch um soziale und religiöse Codes – um kollektive Ordnungssysteme. Begriffe und Konzepte von Reinheit waren und sind viel eher ein Set rhetorischer Instrumente zur Selbstdarstellung als reale handlungsleitende Normen, geschweige denn Wiedergabe realer Zustände.“⁴⁵

Neben diesem Reinheitsaspekt tritt jedoch noch ein gewichtiger weiterer Aspekt hinzu. Über eine strikte Differenzierung und Zuschreibung zwischen Koran und Bibel sowie vermittels der Frage „Warum hast du dann den christlichen Glauben und nicht den sarazenischen erwählt, der doch gegenüber dem anderen viel leichter zu befolgen ist?“ versucht Bernhard nicht nur Reinheit, sondern auch Wissenssysteme abzugrenzen. Bernhard rekurriert hier einerseits auf ein zeitgenössisches Wissenssystem, welches die Weisheit (*sapientia*) Gottes in den Mittelpunkt der Erkenntnisgewinnung als einzige Erkenntnismethode stellte.⁴⁶ Zugleich jedoch deutet Bernhard andererseits ein ‚neues‘, innovatives, sich in einem zeitgenössischen Aushandlungsprozess befindendes Wissenssystem an. Das ‚alte‘ Wissenssystem, repräsentiert durch die oben markierte rhetorische Frage, scheint von Bernhard darüber hinaus erweitert zu werden, wenn er Wissen über die eigenen Beschreibungen, demnach Erfahrungen, konstituiert und gleichsam konstruiert, wie in der folgenden Stelle: „Vor der Stadt Modon liegen mehr als dreihundert kleine Häuschen. In ihnen wohnt eine Schar armer Leute, die schwarz und ungestalt aussehen, wie die Mohren, und sie gleichen auch den Zigeunern, die gelegentlich in diese Gegend kommen. Sie behaupten von sich, sie seien aus Ägypten – was eine Lüge ist, denn Ägypten ist doch

⁴⁴ Ebd. S. 333.

⁴⁵ Valentin Groebner: *Wer redet von der Reinheit? Eine kleine Begriffsgeschichte*, Wien 2019, S. 13.

⁴⁶ Kintzinger: *Erfahrungswissen*, S. 106.

ziemlich weit entfernt von diesem Ort. Wahrscheinlich kommen sie eher von Gippe, einem Landstrich in der Nähe dieser Stadt, und sicherlich spähen sie die Christen aus und verraten sie.“⁴⁷

Martin Kintzinger weist explizit daraufhin, das wissenschaftliche Empirie auch dem Mittelalter nicht fremd war, die genaue begriffliche Definition bezüglich der Erfahrung sich zwar noch nicht innerhalb des „Normativen“ befand, aber schon eine Art begrifflichen Aushandlungsprozess abbildete und es so etwas wie ein konstitutives Zusammenspiel von „Wissen“ und „Wissenschaft“ über die Erfahrung gab.⁴⁸ So auch bei Breydenbach: „Diese Insel [Kreta] liegt in Griechenland und dehnt sich weit zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang. Deshalb sagt der Dichter von Candia, es liege im Zentrum der Welt. Die Insel ist in drei Teile geteilt, die um einen Mittelpunkt herum gelagert sind: Asien, Afrika und Europa. Richtung Mitternacht wird Kreta vom Ägäischen Meer begrenzt, Richtung Okzident vom Jonischen Meer und dem Mare mirthenum, und beide gehören zu Europa. Richtung Orient liegt das Ikarische, das Karpatische und das Alexandrinische Meer, die zu Asien gehören. Im Mittag Kretas erstrecken sich das Libysche und das Adriatische Meer, die zu Afrika gehören.“⁴⁹ Breydenbach verortet hier scheinbar gleichsam die Welt und die Zugehörigkeitsstrukturen. Die Anekdoten werden in Beziehung zum Christentum gesetzt und die Schreibweise exkludiert das ‚Andere‘, inkludiert folglich die eigenen Denk- und Wahrnehmungsmuster. Dies verdeutlicht insbesondere die Formulierung „im Zentrum der Welt“.

Über Rhodos schreibt Breydenbach: „Wichtig ist die Burg St. Peter, die im Meer liegt. Sie stellt eine gute Verteidigung gegen die Türken dar und dieser erwächst viel Schaden von ihnen. Viele Christen, die aus der Türkei geflohen sind, gelangen durch die Hilfe der Johanniter wieder in christliches Land. In der Burg trägt sich auch Sonderbares mit Hunden zu – Vorkommnisse, die kaum zu glauben, aber dennoch wahr sind: Die Hunde werden auf Straßen Richtung Türkei getrieben und durch das Läuten einer Glocke wieder nachhause gerufen. Wenn man die Hunde dann wieder laufen lässt, dann zerfleischen sie jeden Türken, den sie finden. Das haben wir von den Rhodenser Herren gehört, die an Land kamen.“⁵⁰ Das ‚Wie‘ scheint hier wiederum bemerkenswert, da die Erwähnung, dies sei von den „Rhodenser Herren“ berichtet worden, eine Stellvertreterfunktion darzustellen scheint, um den Erzählungen

⁴⁷ Bernhard von Breydenbach, S. 95.

⁴⁸ Kintzinger: Erfahrungswissen, S. 105.

⁴⁹ Bernhard von Breydenbach, S. 99.

⁵⁰ Ebd., S. 107.

innerhalb des Reiseberichtes Authentizität zu verleihen. Diese Authentizität dient womöglich der Konstitution einer eigenen Erzählung, einerseits zur Abgrenzung sowie andererseits zur Konstruktion eines eigenen ‚Erzählraumes‘, eine Art ‚kognitiven Geschichtsraum‘.⁵¹ Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass Bernhard von Breydenbach über das ‚Wie‘ eine eigene Schreibweise und Erzählwelt konstruierte.

Bernhard von Breydenbachs' »*Peregrinatio in terram sanctam*« steht als Reisebericht über das Heilige Land in einer Tradition. Seine Reisebeschreibungen stellen jedoch in der Komposition von Text und Bild durchaus eine Neuerung dar sowie einen Katalysator für die Buchdruckkunst. Die Seite der ‚*pictura*‘ stand in dieser Arbeit jedoch nicht im Zentrum, sondern die Schrift. Die Schrift in Form von Bernhards Schreibweise über die Anderen. Im Mittelpunkt der Analyse stand das ‚Wie‘. Ich habe zu zeigen versucht, dass Bernhard von Breydenbach nicht über das ‚Was‘, sondern über das ‚Wie‘ seinen Reisebericht konstruierte, und habe gleichsam mit Bezug auf Theorien von Fried, Foucault, Baumgärtner und Kintzinger den Reisenden (Bernhard von Breydenbach) als Akteur von Wissensgenerierung und Hegemonialisierung hinsichtlich der zeitgenössischen christlichen Glaubensgemeinschaft hervorgehoben sowie auf dessen Konstruktion eines ‚kognitiven Geschichtsraums‘ hingewiesen. Bernhard von Breydenbachs Beschreibungen und Darstellungen des Anderen stellen somit auch eine zeitgenössische Position dar, an welcher sich Erkenntnis über verschiedene Formen generierte.⁵² Ein Erkenntnisgewinn zirkulierte zwischen Weisheit (*sapientia*), abgeleitet aus der göttlichen Referenzquelle der heiligen Schrift, und einer sich langsam entwickelnden innovativen Erkenntnismethode, welche der eigenen Erfahrung immer mehr Raum zugestand.⁵³ Innerhalb dieser Innovation der Erkenntnisgenerierung über die Erfahrung spielte die Erfahrung des Alltags und des Blickes zunehmend eine größere Rolle.⁵⁴ In diesem Spannungsfeld repräsentiert Bernhard von Breydenbachs' »*Peregrinatio in terram sanctam*« ein Schwellenphänomen des Übergangs, welches über die nahe Textanalyse sichtbar wird und sichtbar macht, dass Bernhard unter anderem innerhalb dieses ‚kognitiven Geschichtsraums‘ über seine Selbstbeschreibungen hinaus auch eine ‚Erzählung von Reinheit‘ über die Fremdbeschreibungen beabsichtigte, um seine Gruppe der

⁵¹ Vgl. Baumgärtner: Welt, S. 145.

⁵² Jürgen Sarnowsky: *Expertus – experientia – experimentum*. Neue Wege der wissenschaftlichen Erkenntnis im Spätmittelalter, in: Hedwig Röckelein, Udo Friedrich (Hgg.): *Experten der Vormoderne zwischen Wissen und Erfahrung* (Das Mittelalter 17), Berlin 2012, S. 47-59, hier S. 49.

⁵³ Ebd., S. 52.

⁵⁴ Ebd., S. 53.

christlichen Glaubensgemeinschaft wie auch insbesondere das Wissen um diese zu stabilisieren, zu legitimieren und zu erweitern; dies ist letztlich aber immer auch vor allem hinsichtlich des Verlustes des Heiligen Landes zu verstehen.

Der Pilger und die Fremden. Ibn Dschubair über christlich-muslimische Koexistenz

Jan-Niklas Graf

„Der Wunsch ein Pilger zu sein, ist tief in der Natur des Menschen verwurzelt. Selbst dort zu stehen, wo jene einst standen, die wir verehren [...], verleiht uns ein Gefühl mystischen Zusammenhangs mit ihnen und ist handgreiflicher Ausdruck unserer Huldigung.“¹ So interpretierte und definierte Johannes Lehmann 1976 Motivation und Selbstverständnis von Pilgerreisenden. Die Thematik des Pilgerns hat seit jeher eine große Bedeutung für die beiden großen Weltreligionen Islam und Christentum. Gläubige Muslime pilgern auch heute in ihre heilige Stadt Mekka, um in ihrem Leben einmal an dem Haddsch, der wichtigsten muslimischen Pilgerfahrt, teilgenommen zu haben. Ein Teil der Jakobswege, mit der bedeutendste christliche Pilgerweg, verläuft quer durch Deutschland, an Dortmund vorbei, bis zur Kathedrale von Santiago de Compostela in Spanien. Die Tradition des Pilgerns existiert, seitdem es Christentum und Islam gibt und ist auch heute, wie man sieht, noch aktuell. Genauso existent waren allerdings durch die Jahrhunderte auch immer wieder Glaubenskriege und Kreuzzüge. Diese wurden in der Annahme geführt, durch den Glauben berechtigt und von Gott befehligt zu sein, andere Länder zu missionieren und sie dem eigenen ‚einzig wahren‘ Glauben zu unterwerfen. Dennoch zogen in diesen Kriegszeiten christliche und muslimische Pilger gleichzeitig zu den heiligen Stätten im Nahen Osten. Diese christlich-muslimische Koexistenz, für die sich z.B. in den Reiseberichten des muslimischen Reisenden Ibn Dschubair² aus dem 12. Jahrhundert einige interessante Hinweise finden, ist beispielsweise, wenn vor Augen geführt wird, wie verfeindet die beiden Religionsgruppen, die Muslime und die christlichen Franken, und ihre Herrschaftsgebiete waren. Daher ist zu fragen, weshalb es unter den beiden Gruppen zu keiner religiösen Annäherung, dennoch aber zu friedlich koexistierenden Pilgerreisen kommen konnte. Diese Koexistenz bestand vor allem immer dann, wenn Muslime und Christen auf ihrer Pilgerreise aufeinanderstießen, was durch die Signifikanz der Stadt Jerusalem und anderer gemeinsamer Pilgerziele in den umliegenden Gebieten unvermeidlich war. Auch die Reise dorthin führten viele Muslime und Christen auf denselben Routen und über dieselben Reisemittel, beispielsweise

¹ Zitat nach Steven Runciman: Geschichte der Kreuzzüge, München 2008, S. 38.

² Ibn Dschubair, Tagebuch eines Mekkapilgers, hg. und übers. von Regina Günther (Bibliothek Arabischer Erzähler, hg. von Gernot Rotter), Stuttgart 1985, im Folgenden zitiert als: Dschubair: Tagebuch.

bei der Mittelmeerüberquerung. Der Wortursprung des Begriffs des Pilgers liegt im lateinischen Wort *peregrinus*, was für sich so viel wie ‚der Fremde‘ bedeutet. So wurde zunächst einmal jeder, der nicht der eigenen Gemeinschaft oder dem persönlichen Umfeld angehörte, als Pilger bezeichnet. Es dauerte daher auch einige Zeit, bis sich die wortgeschichtliche Entwicklung dahingehend gewandelt hatte, dass man unter dem Begriff nur noch die Personen verstand, die ausschließlich auf der Reise zu heiligen Städten waren.³ Bis zum dritten Kreuzzug im Jahr 1189 wurden auch die Kreuzritter auf den Kreuzzügen als Pilger bezeichnet, bis sich die Bezeichnung *cruce signatus* – ‚mit dem Kreuz gekennzeichnet‘ durchgesetzt hat, woraus sich dann die Begriffe Kreuzzug, Kreuzfahrer und Kreuzritter entwickelten.⁴

Als Ur- und Stammvater des Pilgerns gilt, sowohl im christlichen als auch im muslimischen Glauben, Abraham. Seine biblisch überlieferte Wanderung durch die Wüste ins verheißene Land wird auch als erste Pilgerreise verstanden.⁵ Schon seit dem vierten Jahrhundert sind christliche Pilgerreisen dokumentiert. Jerusalem hatte sowohl damals wie auch heute eine Sonderstellung inne, was mit Jerusalems Prägnanz in der Bibel und anderen religiösen Schriften begründet ist, und wird daher auch als Urpilgerort der Christenheit bezeichnet. Diese christlichen Pilgerreisen wurden allerdings seit der muslimischen Expansion im siebten Jahrhundert deutlich schwieriger und nahmen erst wieder in der Zeit der Kreuzzüge zu. Hier erscheint es interessant und nicht selbstverständlich, dass christliche Pilgerreisen dorthin trotzdem möglich waren. Trotz der möglichen Gefahren nahmen viele Christen den Weg auf sich und pilgerten in den Orient, dorthin wo Jesus Christus laut ihrem Glauben gewirkt haben soll.

Der so genannte Haddsch ist die wichtigste islamische Pilgerreise und die letzte der fünf Säulen des Islams. Diese fünf Säulen bestehen aus dem Bekenntnis, dem Gebet, der Almosensteuer und dem Fasten sowie zuletzt eben der Haddsch, der Pilgerfahrt nach Mekka, welche jeder gläubige Muslim einmal im Leben begangen haben sollte. Diese Fahrt kann nur an bestimmten Tagen im Jahr, vom 8. bis 12. Dhu I-Hiddscha

³ Klaus Herbers: Formen und Motive mittelalterlichen Pilgerns, in: Christian Kurrat/Patrick Heiser (Hgg.): Pilgern gestern und heute, Soziologische Beiträge zur religiösen Praxis auf dem Jakobsweg, Berlin 2012, S. 75-90, hier S. 75, im Folgenden zitiert als: Herbers: Motive.

⁴ Rudolf Suntrup: Art. Typologie, in: Der Neue Pauly, Online-Ausgabe 2006, URL: http://dx.doi.org/10.1163/1574-9347_dnp_e15306250 (18 Feb. 2021).

⁵ Christian Kurrat/Patrick Heiser: Pilgern gestern und heute. Eine Einleitung, in: Christian Kurrat/Patrick Heiser (Hgg.): Pilgern gestern und heute, Soziologische Beiträge zur religiösen Praxis auf dem Jakobsweg, Berlin 2012, S. 7-18, hier S. 7.

unternommen werden. Das ist der zwölfte und letzte Monat des islamischen Kalenderjahres. Im gregorianischen Kalender wird der Haddsch vom 28.07. bis 02.08. abgehalten. Der Haddsch geht zurück bis ins Jahr 632, das Ritual selbst geht zurück bis in vorislamische Zeiten.⁶

Neben Mekka ist aber Jerusalem für die Muslime einer der wichtigsten und heiligsten Orte ihres Glaubens, was seit jeher eine Vielzahl von Muslimen nach Jerusalem pilgern lässt. Die im 12. Jahrhundert unter anderem daraus resultierenden Aufeinandertreffen der verschiedenen Religionsgemeinschaften in Jerusalem und auf dem Weg dorthin sollen im Folgenden behandelt werden. Dabei ist zu bedenken, dass im Mittelalter eine nicht geringe Menge von muslimischen Pilgern auch aus Westeuropa kam. Zwar waren Nord-, West- und Mitteleuropa durch die römisch-katholische Kirche christlich geprägt, doch im muslimisch geprägten Süden der iberischen Halbinsel aber, der im arabischen Raum Al-Andalus genannt wurde und seit 929 dem Kalifat von Cordoba unterstellt war, lebten viele Einwanderer aus dem Nahen Osten und Afrika, welche oft im familiären Stammesverbund auf die iberische Halbinsel ausgewandert waren. So auch die Vorfahren Ibn Dschubairs, der gegen Ende des 12. Jahrhunderts seine Pilgerreise gen Osten antrat.⁷

Ibn Dschubair al Kinani war ein andalusischer Beamter und Poet. Er erlangte vor allem durch seine Reiseberichte Bekanntheit. Geboren wurde Ibn Dschubair al Kinani im Jahre 1145 in Valencia in eine Familie aus dem Stamm der Kinana, welche im Jahr 740 aus der Gegend Mekkas in den muslimisch geprägten Süden der iberischen Halbinsel umgesiedelt war. Verstorben ist Ibn Dschubair im Jahr 1217 in Alexandria, wohin ihn seine letzte Reise führte.⁸ Sein Vater war Beamter, über die Mutter ist nichts überliefert. Seine Schulbildung bestand vor allem aus Religionswissenschaften, aber auch Literaturwissenschaften und Poetik. Seine Bildung und sein Wissen brachten ihm eine Position als Sekretär des Gouverneurs von Granada ein. Vom Gouverneur Abu Said Uthman wurde er, wie er selbst berichtet, eines Tages in die Versuchung gebracht, Wein zu trinken und konnte dieser auch nicht widerstehen. Zur Sühne seiner begangenen Sünde und finanziert durch eine Spende des Gouverneurs, verpflichtete er sich, seinen Haddsch anzutreten. Und so unternahm er

⁶ Vgl. Arent Jan Wensinck/Jacques Jomier/Bernard Lewis: Art. Hadjdj, in: Encyclopaedia of Islam. New Edition, Bd. 3, Leiden 1971, S. 31-38.

⁷ Zu Ibn Dschubair vgl. Yann Dejugnat: Art. Ibn Jubayr, in: Encyclopaedia of Islam, THREE, Online-Version 2017, URL: http://dx.doi.org/10.1163/1573-3912_ei3_COM_30845 (20.05.2021).

⁸ Regina Günther: Einführung, in: Ibn Dschubair, Tagebuch eines Mekkapilgers, hg. und arab.-dt. übers. von Regina Günther, Stuttgart 1985, S. 9-14, hier S. 10, im Folgenden zitiert als Günther: Einführung.

eine erste Reise, die von Februar 1183 bis April 1185 dauerte.⁹ Granada verließ er im Februar 1183 zusammen mit seinem Reisegefährten und Freund Ahmad Bin Hassan.¹⁰ Aus seiner Heimat reiste er zuerst nach Ceuta und von da via Schiff weiter bis nach Alexandria, weit an den Routen der ersten Kreuzzüge vorbei. Ägypten, Syrien und angrenzende Gebiete der arabischen Welt waren damals (1170-1180) gerade von Saladin zum Ayyubiden-Sultanat vereinigt worden.



Abb. 1: Mittelmeerländer zur Zeit des 1. Kreuzzugs und nach dem 4. Kreuzzug (Friedrich Wilhelm Putzger: Historischer Schul-Atlas, 41. Aufl., Bielefeld/Leipzig 1918, S. 16, URL: <http://gei-digital.gei.de/viewer/resolver?urn=urn:nbn:de:0220-gd-5464291> (12.06.2021).)

Dort angekommen wurden die Reisenden von Beamten des Gouverneurs von Alexandria aufgefordert, die übliche Almosensteuer zu verrichten, was Teilen der Mitgereisten große Probleme einbrachte, da sie kaum mehr als die Mittel für ihre Pilgerreise bei sich hatten. Auch die Namen und ihre Kennzeichen sowie die Herkunfts-

⁹ Günther: Einführung, S. 10.

¹⁰ Ebd., S. 9.

länder und ihre Kennzeichen wurden durch die Beamten aufgenommen und vermerkt.¹¹ Die mitgebrachten Waren wurden außerdem verzollt und die Reisenden mussten unter Eid bezeugen, keine weitere unverzollte Ware mitgebracht zu haben. Das Ende dieser Szenerie beschreibt Ibn Dschubair wie folgt: „Während dieser Zeit verschwanden viele Dinge in dem Durcheinander der Hände und dem ständig wachsenden Gedränge. Schließlich wurden wir nach dieser entsetzlichen Szene der Erniedrigung und Schande entlassen.“¹² Das verdeutlicht, wie unangenehm und verachtenswert er dieses Verhalten der muslimischen Beamten empfand und dass er sich durch seine Glaubensbrüder gedemütigt fühlte. Diese Geldmacherei sieht Ibn Dschubair offenbar als Fehlverhalten der Zöllner und nicht durch den Herrscher Saladin gewollt, da er weiter schreibt: „Dies ist ganz gewiss eine Angelegenheit, die vor dem großen Sultan, der unter dem Namen Saladin bekannt ist, verborgen bleibt.“¹³ Seine Zuneigung zu eben diesem Sultan Saladin wird in der Fortsetzung der Passage deutlich: „Denn wenn er davon wüsste, er, über dessen Gerechtigkeitssinn und Güte berichtet wird, so würde er es sofort unterbinden. In dem Land des Sultans fanden wir nichts schlechtes, das man erwähnen könnte, außer dieser Behandlung, die auf das Verhalten der Zollbeamten zurückzuführen ist.“¹⁴ Dieser Herrscher Saladin eroberte, nur wenige Jahre nach Dschubairs ersten Pilgerreise, im Jahr 1187 Jerusalem zurück und integrierte es in sein muslimisches Reich.

Besonders erwähnenswert waren für Ibn Dschubair die imposanten und modernen Städte, die er dort besuchte, mit ihren Bauwerken, sowohl überirdischer wie auch unterirdischer Art. Die Wasserversorgung, unterhalb der Häuser verlaufend, und die beachtliche Architektur ließen Ibn Dschubair regelrechte Lobeslieder auf den Sultan Saladin singen. Ebenso bewunderte er die Versorgung der Kranken und Schwachen in den extra dafür errichteten Krankenhäusern mit Ärzten und Pflegenden. Generell lobt Dschubair in seinen Texten die staatliche Fürsorge für die Einwohner Alexandrias, ganz gleich ob es um die Versorgung im Gesundheitswesen, die Unterstützung der Armen oder die Lehr- und Bildungseinrichtungen geht. Aber auch Fremde waren in Alexandria stets willkommen und wurden mit Lebensmitteln und anderem versorgt.¹⁵ Alexandria wird beschrieben als die Stadt Gottes mit den meisten Moscheen des Landes. Auch für diese gab es vom Sultan enorme Zuwendungen.

¹¹ Dschubair: Tagebuch, S. 23.

¹² Ebd.

¹³ Ebd.

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Ebd., S. 25.

So hatte jede Moschee einen eigenen, vom Sultan entlohten Imam.

Von Alexandria aus reiste Ibn Dschubair zunächst nilaufwärts über das Rote Meer nach Mekka, um seinen Hadsch zu vollenden, und zog dann über Bagdad und Mosul nach Damaskus und damit in die Nähe der Kreuzfahrerterritorien Tyrus und Akkon. Die Abreise aus Damaskus fand in Karawanen muslimischer Kaufleute statt, welche mit Waren in Richtung Akkon unterwegs waren.¹⁶ Ibn Dschubair notiert zu dem folgenden Reiseabschnitt: „Eine der größten Eigentümlichkeiten in der Welt ist, daß muslimische Karawanen in die fränkischen Länder ziehen, während Franken als Gefangene die muslimischen Länder betreten.“¹⁷ Ibn Dschubair betont hier das in der Tat bemerkenswerte Faktum, dass Pilger und Händler ungeachtet der laufenden militärischen Auseinandersetzungen frei und ungehindert reisen konnten. Er bezieht dies insbesondere auf die Kreuzfahrerterritorien, die den Karawanen weiterhin offen standen. Doch galt dies weitgehend auch in muslimischen Herrschaftsgebieten. Der Herrscher Saladin, so berichtet Ibn Dschubair, kämpfte in dieser Periode gegen die Franken, besiegte sie und befreite muslimische Gefangene; alle Mitstreiter Saladins durften so viel plündern und behalten, wie sie konnten.¹⁸ Doch wurden auch immer wieder Waffenstillstandsverträge geschlossen, die unter anderem den freien Zugang zu heiligen Stätten garantierten.¹⁹

Ibn Dschubair berichtet, dass sich das Leben der ländlichen Bevölkerung sich in der Form gestaltete, dass den Muslimen meist die Häuser und Höfe gehörten, die mit den Franken gemeinsam beackert wurden. Dafür bekamen die Christen gegen eine geringe Kopfsteuer die Hälfte der Ernte.²⁰ Dort gab es keinerlei Schwierigkeiten zwischen den fränkischen Christen und den Muslimen, was von großer Bedeutung für die Frage der friedlichen Koexistenz ist. Allerdings schreibt Ibn Dschubair auch: „Möge Gott uns vor solchen Verführungen bewahren.“²¹ Er beklagt, dass die Mus-

¹⁶ Ebd., S. 221.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Ebd., S. 222.

¹⁹ Vgl. allgemein Michael A. Köhler: *Allianzen und Verträge zwischen fränkischen und islamischen Herrschern im vorderen Orient. Eine Studie über das zwischenstaatliche Zusammenleben vom 12. bis ins 13. Jahrhundert* (Studien zur Sprache, Geschichte und Kultur des islamischen Orients 12), Berlin/New York 1991.

²⁰ Ebd., S. 224.

²¹ Ebd.

lime durch die Christen verführt wurden, weil sie sich an den Feind gewöhnt hätten,²² was auf eine mögliche tiefsitzende Abneigung gegen die Christenheit hindeuten kann.²³ Es könnte allerdings auch eine in der Zeit und der Region geläufige Floskel sein, um sich rethorisch vom Feind zu distanzieren und die eigene Religion aufzuwerten. Auf die mögliche Absicht dieser eher negativ konnotierten Aussagen wird im nächsten Abschnitt eingegangen.

Wie man an den Quellenauszügen erkennen kann, hat Ibn Dschubair seine scheinbare Abneigung gegenüber den Christen mehr als deutlich beschrieben. Die christlichen Pilger und Franken beschreibt Ibn Dschubair in seinem Tagebuch wie folgt: „Dieser Ort gehört der Sau (*chinzira*), die Königin genannt wird; sie ist die Mutter des Königs, des Schweins (*chinzir*), des Herrn von Akka – möge Gott sie vernichten“²⁴. Deutlich wird es auch in folgendem Abschnitt: „Seine [Konstantinopels] Wege und Straßen ersticken unter dem Gedränge der Menschen so daß es schwer ist, einen Fuß auf den Boden zu setzen. Unglauben und Unfrömmigkeit herrschen dort, Schweine (Christen) und Kreuze gibt es im Überfluß“²⁵.

Obwohl Ibn Dschubair die christlichen Pilger und Angewandten einerseits verunglimpft, schreibt er in anderen Passagen ganz sachlich und korrekt, wie beispielsweise, wenn er die christlichen Zöllner und die einhergehende Kontrolle wie folgt beschreibt: „Dies alles geschah mit Höflichkeit und Respekt, ohne Härte und Ungerechtigkeit.“²⁶ Vergleicht man diese Aussage mit der Erzählung über die muslimischen Zollbeamten zu Anfang seiner Reise in Alexandria, muss man anmerken, dass der Autor nicht durch seine Glaubensgemeinschaft und die Abneigung gegenüber dem Christentum verleitet war, die christlichen Zollbeamten negativer darzustellen. Viel mehr berichtet er in einer Sachlichkeit, welche verdeutlicht, dass er, obwohl er immer wieder von den „Christen-Schweinen“ spricht, keine grundsätzliche Abneigung gegen die Personen an sich zu hegen scheint und seine Wortwahl lediglich auf der allgemeinen Situation der verfeindeten Glaubensausrichtungen beruht.

Dazu muss auch herangezogen werden, dass Ibn Dschubair an vielerlei Stellen die Großherzigkeit und unabdingbare Güte des Herrschers Saladin hervorhebt, was

²² Ebd., S. 225.

²³ Vgl. auch ebd., S. 224.

²⁴ Ebd.

²⁵ Ebd., S. 226.

²⁶ Ebd., S. 225.

durch folgende Quellenzitate verdeutlicht wird: „Die Sorge des Sultans um die Fremden, die von weither kommen, geht so weit, daß er Bäder für sie errichten ließ, in denen sie sich pflegen können, wenn es ihr Wunsch ist. [...] Zu den Ruhmestaten des Sultans zählt ferner die Zuteilung von zwei Laiben Brot täglich für jeden Fremden, der sich auf den Straßen des Landes bewegt, gleich wie groß die Zahl dieser Leute sein mag.“²⁷ An anderer Stelle im Reisebericht steht geschrieben: „Der Sultan, der diese hochlöblichen Institutionen schuf und diese edlen Gesetze einsetzte, die lange Zeit mißachtet wurden, ist Saladin – Gott sei ihm gnädig“²⁸. Eventuell hegte Dschubair die Annahme, man könnte seine Schriften am Hofe Saladins lesen wollen, weshalb es möglich ist, dass der Autor daher so viele Lobeshymnen auf ihn geschrieben hat, um seine Gnade zu gewinnen. Ein möglicher Einfluss auf den Stil des Autors könnte auch von der mutmaßlich negativen Stimmung gegen Christen in seiner Heimat Al-Andalus ausgegangen sein. Wenn man von diesen Bedingungen ausgeht, ist es durchaus nachvollziehbar, dass Dschubair, obwohl er keine persönlichen Abneigungen gegen die Christen hegte, immer wieder negativ konnotierte Aussagen und Floskeln über die Christenheit getroffen hat, um bei seinen Lesern daheim und wahrscheinlich auch beim Machthaber des Ayyubiden-Reichs einen positiven Eindruck zu hinterlassen.

Die Feindseligkeit, die zwischen Saladin und den Franken vorherrschte, muss immens gewesen sein, wie man angesichts der Kämpfe, Eroberungen und Plünderungen der Gebiete durch Saladins Heer²⁹ vermuten kann. Die Abneigung zog sich aber keineswegs durch die Bevölkerungsschichten der Gebiete, wie man dem folgenden Quellenauszug entnehmen kann, in dem Ibn Dschubair aus der Perspektive eines Franken schreibt: „Die Maghribiner kamen und gingen in unser Land. Wir behandelten sie gut und nahmen ihnen nichts ab. Als sie aber in den Krieg eingriffen und sich mit ihren muslimischen Brüdern zusammenschlossen, waren wir gezwungen, ihnen diese Zahlung aufzuerlegen.“³⁰ Der Auszug beschreibt, dass erst nach einem Angriff auf eine fränkische Festung durch die Maghribiner eine Steuerzahlung für maghribinische Muslime festgelegt wurde. Das zeigt einmal mehr, dass die Herrschenden vorerst nicht beabsichtigten, die Einheimischen, Reisenden und Pilger finanziell auszunehmen, sondern viel mehr an einem friedlichen Miteinander interessiert wa-

²⁷ Ebd., S. 25.

²⁸ Ebd., S. 26.

²⁹ Vgl. ebd., S. 222.

³⁰ Ebd., S. 224.

ren. Die Expansion des Reiches, in dem sie lebten, oder der Zugewinn großer Reichtümer für Saladin hatte auf das Leben eines Großteils der Bevölkerung vermutlich wenig Einfluss. Das Geschäft mit friedlichen Pilgern und Reisenden war für die Einheimischen hingegen lebensnotwendig, was den Willen zu friedlicher Koexistenz zusätzlich unterstreicht. Das änderte sich erst durch den Eingriff der Machthaber in ihren alltäglichen Lebensbereich, wodurch sie sich gezwungen sahen, die Feindseligkeit ihres Herrschers zu adoptieren.

Ein weiteres Beispiel dafür stellt die folgende Stelle dar, wo Dschubair schreibt: „Wir bezogen ein Quartier am Meer in einem Haus, das wir von einer Christin mieteten, und beteten zu Gott, daß Er uns von allen Gefahren erretten und Sicherheit gewähren möge.“³¹ Hätte Dschubair tatsächliche, begründete Angst und Groll gegenüber den Christen gehegt, wären er und sein Begleiter wahrscheinlich kaum in das Haus einer Christin gekommen, um dort zu nächtigen. Dennoch schreibt er an diversen Stellen eine Floskel ans Ende des Satzes, dass sein Gott ihn erretten und in Sicherheit vor den Christen wiegen soll. Das unterstreicht die These der friedlichen Koexistenz, dass er als Mensch und Muslime nichts gegen die Christen per se hatte, sondern lediglich seinen Glaubensgenossen und dem Herrscher Saladin gefallen wollte und daher die Abneigung gegenüber den Christen in solcherlei Floskeln Ausdruck verlieh, ohne tatsächlichen Hass gegen die Christen zu vertreten.

Es kann auch davon ausgegangen werden, dass Pilger verschiedener Konfessionen auf ihren Pilgerreisen Beziehungen untereinander knüpften und Freundschaften entstanden. Diese Freundschaften oder Gemeinsamkeiten hervorzuheben und zu verschriftlichen, hätte Pilgern beider Konfessionen allerlei Probleme in ihren Heimatländern eingebracht. Ibn Dschubair schreibt an diversen Stellen von gemeinsamen Reiseabschnitten und Erfahrungen im interkulturellen Kontakt und scheint fast überrascht von der Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Christen, was etwa durch folgendes Zitat verdeutlicht wird: „Doch nichts verwunderte und beunruhigte uns mehr als das, was wir beim Verlassen des Palastes erlebt hatten. Ein Christ, der am Tor saß, sagte zu uns: Seht zu, was ihr bei euch habt, ihr Pilger, nicht daß die Zollbeamten über euch herfallen. [...] Geht in Frieden, ihr braucht keine Angst zu haben“³². Durch die Geschichtserzählung der damaligen Zeit sowie die staatseigene Propaganda gegen die andere Konfession oder das andere Land entstanden Feind-

³¹ Ebd., S. 225.

³² Ebd., S. 249.

bilder in den Köpfen der Pilger, was Dschubairs Überraschung über die Freundlichkeit an dieser Stelle unterstreicht.

Als letztes Argument dafür, dass christliche und muslimische Bevölkerungsgruppen durchaus friedlich miteinander koexistierten, nun noch ein letztes Zitat Ibn Dschubairs: „Darüber befindet sich eine Moschee, von der in ihrem ursprünglichen Zustand nur die Gebetsnische geblieben ist. [...] Muslime und Ungläubige versammeln sich hier, die einen wenden sich ihrem Gebetsplatz zu, die anderen dem ihren. Obwohl in den Händen der Christen, blieb die Erhabenheit des Ortes bewahrt; Gott hat darin einen Gebetsplatz für die Muslime erhalten.“³³ Auch hier lässt sich anmerken, dass er die Christen wieder floskelhaft als Ungläubige bezeichnet, Dschubair und seine Glaubensgenossen trotzdem nebeneinander und friedlich mit den christlichen Pilgern beteten und dabei trotzdem ihren jeweiligen Frömmigkeitsriten folgten. Das Verständnis der Pilger der abrahamitischen Religionen untereinander war groß, die Feinseligkeiten unter den Gläubigen gering. So konnte selbst in den intimen religiösen Stätten in Jerusalem trotz der interkulturellen und interreligiösen Diskrepanzen eine friedliche Koexistenz entstehen.

Angetrieben von ihrem Glauben an den einzig wahren Gott zog es im Mittelalter unzählige Pilger in die Wallfahrtsorte des Orients, wie beispielsweise Jerusalem oder Akkon. Muslime und Christen reisten mancherorts gemeinsam, haben gemeinsam gehaust und erlebten zumeist eine friedliche Pilgerreise, unabhängig von ihrem eigenen Glauben und der Religion der Hoheitsgebiete, durch welche sie pilgerten. Obwohl Ibn Dschubair an etlichen Stellen antichristliche und antifränkische Parolen verwendet, wurde auch immer wieder deutlich, dass er als Mensch und Muslim nicht grundsätzlich etwas gegen die Christenheit hatte. Viel mehr wurde deutlich, dass es sich bei Dschubairs Schreibweise um eine stark subjektive Sicht handelt, wie im vorausgegangenen Teil erörtert worden ist. Es ist davon auszugehen, dass er mit Floskeln und Redewendungen wie „Christen-Schweine“, „Ungläubige“ und ähnlichem die Absicht hatte, sich bei seinen Lesern beliebt und geschätzt zu machen und seine Stellung als bedeutender Poet weiter ausbauen zu können. Diese Deutung ist insofern schlüssig, als dass Ibn Dschubair im direkten Aufeinandertreffen mit den Christen diese niemals schlecht redete oder gar ihnen gegenüber handgreiflich wurde, was vor dem Hintergrund der anhaltenden Kriege zwischen den beiden Glaubensgemeinschaften nicht allzu fern gelegen hätte. Die christlichen und muslimischen Pilger existierten friedlich mit- und nebeneinander, ohne die Kämpfe der

³³ Ebd., S. 226.

Herrscher unter sich auszutragen, aber auch ohne sich einander religiös anzunähern. Viel mehr lebten sie genauso, wie ihr Gott es in ihren heiligen Schriften verlangte, also friedlich, freundlich und im Einklang mit sich und Gott auf dem Weg zu den Orten, wo sie diesem Gott am nächsten sein konnten.

Frömmigkeit und Wissensdurst. Der Reisebericht Arnolds von Harff

Zoe Mießner

„Andere Länder, andere Sitten“. Vielen ist dieses Sprichwort bekannt. Länder unterscheiden sich in ihren Kulturen, ihrer Architektur, ihrer Natur und weiteren Aspekten. Viele Menschen interessieren sich für genau diese kulturellen Unterschiede und bemühen sich, auf ihren Fernreisen andere Kulturen näher kennenzulernen. Dies ist aber kein Trend der Neuzeit. Schon im 15. Jahrhundert gab es Menschen, die über das Meer reisten und verschiedene Städte und Kulturen besuchten. Diese Reisen unterscheiden sich jedoch von den heutigen Reisen. Was heute oft mit einem einfachen Flug verbunden ist, konnte damals mehrere Tage, wenn nicht sogar Wochen oder Monate in Anspruch nehmen. Doch basierend auf dem heutigen Wissensstand wird das 15. Jahrhundert als ein mobiles Zeitalter angesehen. Besonders Kaufleute und Pilger, aber auch viele andere Menschen reisten zwischen verschiedenen Orten hin und her. Grund dafür waren meist geschäftliche Anlässe, aber auch persönliche Ziele waren vertreten. Unter diesem Aspekt lassen sich auch Entdeckungsreisen fassen.¹ Unter den wichtigsten Fernreisen im 15. Jahrhundert sind vor allem die Pilgerreisen zu nennen. Diese waren für viele Menschen von so großer Bedeutung, dass es eigens dafür eingerichtete Pilgerschiffe gab.² Insbesondere die Jerusalemreise wurde dementsprechend vermarktet, was eine organisierte Betreuung für die Pilger bedeutete. Oft reisten und bezahlten die Pilger als Gruppe.³ Städte wie Rom, Kairo und vor allem Jerusalem, das den Christen dieser Zeit als Mitte der Welt galt, waren wichtige Reiseetappen und Kontaktpunkte.

Einer dieser Reisenden war der Ritter Arnold von Harff, der seine zweijährige Reise im Jahre 1496 antrat und diese in einem ausführlichen Reisebericht dokumentierte.⁴ Das Besondere an seinem Reisebericht ist die Menge der wiedergegebenen

¹ Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung, S. 7.

² Helmut Brall-Tuchel; Folker Reichert: Einleitung, in: Rom – Jerusalem – Santiago. Das Pilgertagebuch des Ritters Arnold von Harff, übers. v. Helmut Brall-Tuchel; Volker Reichert, Köln 2007, S. 7-32, hier S. 8. Im Folgenden zitiert als: Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung.

³ Folker Reichert: Pilger und Patrone. Aspekte einer gespannten Beziehung, in: Klaus Herbers; Felicitas Schmieder (Hgg.): Venezia incrocio di culture. Percezioni di viaggiatori europei e non europei a confronto. Atti del convegno Venezia, 26-27 gennaio 2006, Rom 2008, S. 21-31, hier S. 22.

⁴ Volker Honemann: Zur Überlieferung der Reisebeschreibung Arnolds von Harff, in: Zeitschrift für deutsches Altertum und deutsche Literatur 107 (1978), S. 165-178, hier S. 165f. Im Folgenden zitiert als: Honemann: Überlieferung.

nichtreligiösen Erfahrungen. Es wird deshalb in der Forschung auch angenommen, dass er seinen Fokus darauf richtete, eine Art „Kompendium“ zu schreiben.⁵ Nach heutigem Forschungsstand wird dem Reisebericht Arnolds von Harff aufgrund der umfangreichen Augenzeugeninformationen eine große Bedeutung zugesprochen.⁶ Jedoch gibt es auch Gegenstimmen, welche vermuten, dass Arnold von Harff manche Teile seines Reiseberichtes nicht selbst erlebt, sondern aus anderen Berichten übernommen hat.⁷ Zweifel kommen vor allem dann auf, wenn man sich die Chronologie der Stationen seiner Reise ansieht. Reichert führt auf, dass Dauer und Rückkehr seiner Reise wohl stimmen, die einzelnen Stationen jedoch nur schwer einzuordnen sind.⁸ Dieser Meinung ist neben Folker Reichert auch Albrecht Classen, der davon ausgeht, dass Arnold von Harff einerseits Teile seines Reiseberichtes aus anderen beliebten Berichten seiner Zeit übernommen hat, andererseits jedoch auch selbst neue Perspektiven aufzeigte.⁹

Weshalb aber trat Arnold von Harff seine Reise überhaupt an? Norbert Ohler hebt hervor, dass mittelalterliche Pilger verschiedene Gründe haben konnten: Kranke Menschen erhofften sich meist Genesung, andere Menschen hofften auf die Vergebung ihrer Sünden, wieder andere wollten ihrem Gott danken.¹⁰ Ähnliches beschrieb der Pilger Johannes von Würzburg, der als Grund seiner Reise die Liebe zu Jesus angab.¹¹ Bernhard von Breydenbach nennt als Grund sowohl Buße als auch Seelenheil.¹² Auch beim Nürnberger Ratsherren Hans Tucher dem Älteren spielte die religiöse Motivation eine Rolle. Er spricht davon, dass er die Reise um Gottes Ehre antrat.¹³ Es ist somit erwartungsgemäß zu sehen, dass der Glaube, die individuelle Religiosität, bei vielen Pilgern des Mittelalters ein wichtiger Grund war, in das

⁵ Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung, S. 16.

⁶ Volker Honemann: Art. Arnold von Harff, in: Die deutsche Literatur des Mittelalters. Verfasserlexikon 1 (1978), Sp. 471–472. Im Folgenden zitiert als: Honemann: Harff.

⁷ Vgl. Folker Reichert: Die Welt des Arnold von Harff, in: Folker Reichert: Asien und Europa im Mittelalter. Studien zur Geschichte des Reisens, Göttingen 2014, S. 343–360, hier 344f. Im Folgenden zitiert als: Reichert: Welt.

⁸ Reichert: Welt, S. 345.

⁹ Albrecht Classen: Constructed Space in the Late Middle Ages: Arnold von Harff's Incidental Discovery of a New Paradigm of Urban Space in Cairo, in: German Studies Review 33, 2 (2010), S. 375–388, hier S. 377. Im Folgenden zitiert als: Classen: Space.

¹⁰ Norbert Ohler: Pilgerleben im Mittelalter. Zwischen Andacht und Abenteuer, Freiburg 1994, S. 9.

¹¹ Linda Basha, Eileen Bergmann, Kathrin Kelzenberg, Robin Köhler, Anna Schiff: Logistik und Durchführung transmediterrane Pilgerfahrten im Mittelalter, in: Zentrum für Mittelmeerstudien Workingpaper Series 7 (2013), S. 3 – 25, hier S. 5. Im Folgenden zitiert als: Basha et al.: Logistik.

¹² Basha et al.: Logistik, S. 11.

¹³ Basha et al.: Logistik, S. 15.

Heilige Land zu pilgern. Natürlich können weitere Motivationen hinzugekommen sein. So spielte wohl auch die Gewinnung von Ruhm zumindest zum Teil eine Rolle.¹⁴ Arnold von Harff hat zum Beispiel zusätzlich am Heiligen Grab den Status eines Grabesritters verliehen bekommen, eine Auszeichnung, die bei Adligen auf Pilgerreise in Jerusalem durchgeführt wurde und begehrt war.¹⁵ Ob dies jedoch eine seiner ursprünglichen Motivationen war, ist derzeit nicht bekannt. Es stellt sich somit die Frage nach seinen Intentionen und nach dem Charakter seiner Reise. Welche Aspekte sprechen für eine religiös motivierte Reise, eine Pilgerschaft, welche eher nicht? Im Folgenden soll anhand von Aussagen und Beschreibungen aus seinem Reisebericht insbesondere untersucht werden, welche Rolle die religiösen Orte für ihn spielten. Wie beschreibt er die heiligen Stätten? Was fällt ihm bei diesen besonders ins Auge? Auf welche Bauten legt er einen besonderen Fokus?

Albrecht Classen führt an, dass Arnold von Harff sich hauptsächlich den bekannten christlichen Stätten in Rom und Jerusalem widmet, aber daneben ebenso (profane und religiöse) Sehenswürdigkeiten in Städten wie Venedig und Modon beschreibt und seinen Blick mit seiner Ankunft in Ägypten auch auf die urbane Situation an sich lenkt.¹⁶ Auch Folker Reichert greift diesen Aspekt in ähnlicher Weise auf. Er spricht davon, dass der Reisebericht Arnolds von Harff sowohl geistliche als auch weltliche Seiten hat und zusätzlich sachliche Beschreibungen enthielt.¹⁷ Um nun den Fokus seiner Reise zu untersuchen, wird zunächst der Verfasser des Reiseberichtes, Arnold von Harff, vorgestellt. Der größte Teil dieses Artikels befasst sich sodann mit dem eigentlichen Reisebericht und den Eindrücken Arnolds von Harff. Dazu werden einige der Städte behandelt, die er selbst ausführlich beschreibt. Hierbei wird ein besonderer Fokus auf die architektonischen sowie religiösen Eindrücke Arnolds von Harff gelegt.

Arnold von Harff wurde im Jahre 1471 als zweiter Sohn von Adam von Harff und Rikarda von Hoemen geboren.¹⁸ Seine Kindheit hat er im Bereich des Niederrheins verbracht.¹⁹ Bereits vor seiner Reise war er ein gebildeter Mann und darum bemüht, sich Wissen anzueignen. So schrieb er sich im Alter von 12 Jahren an der Artistenfakultät in Köln ein, legte dort nach bisherigem Forschungsstand jedoch kein Examen

¹⁴ Reichert: Welt, S. 357f.

¹⁵ Reichert: Welt, S. 343f.

¹⁶ Classen: Space, S. 378.

¹⁷ Reichert: Welt, S. 344.

¹⁸ Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung, S 7.

¹⁹ Reichert: Welt, S. 343.

ab. Wie bereits sein Vater und Großvater vor ihm diente auch er den Herzögen von Jülich und Berg.²⁰ Seinen Reisebericht widmete er sogar einem dieser Herzöge, genauer gesagt dem Herzog Wilhelm von Jülich und seiner Frau.²¹ Eben dieser Reisebericht zählt zu den wichtigsten Reiseberichten des Spätmittelalters. Dies hat unter anderem den Grund, dass sich die Reise sowie auch der dazugehörige Reisebericht in einigen Aspekten von anderen in der damaligen Zeit existierenden Reisen und Berichten unterscheiden. Seine Reise soll vom 7. November 1496 bis zum 10. Oktober 1498 und somit fast zwei Jahre angedauert haben, was im Vergleich zu anderen damaligen Reisen ein relativ langer Zeitraum ist.²² Seine Reise trat er im Alter von 25 Jahren an.²³ Arnold von Harff starb bereits im Jahr 1505 und somit sieben Jahre nach seiner Rückkehr.²⁴

Von seinem Reisebericht existieren nach aktuellem Forschungsstand noch 12 Handschriften.²⁵ Auch wenn hier von der Glaubwürdigkeit der Quelle ausgegangen wird, muss daran erinnert werden, dass es auch Zweifel an der Wahrhaftigkeit des Reiseberichtes gibt. Zwar sind seine Abreise und seine Rückkehr nach Köln urkundlich belegt, jedoch fehlen genaue Belege über die Chronologie der einzelnen Stationen seiner Reise. Um diese besser einordnen zu können, hat man verschiedene, vor allem arabische, Quellen mit dem Reisebericht Arnolds von Harff auf gemeinsame Ereignisse verglichen und so zum Teil bestimmte Zeitabschnitte der Reise identifiziert.²⁶ Im 19. Jahrhundert war Historikern aufgefallen, dass der Reisebericht in der Zeit zwischen der Abreise vom Sinai bis zu seiner Rückkehr nach Ägypten möglicherweise aus verschiedenen Quellen entnommen und von Arnold von Harff zu einem eigenen Reisebericht zusammengefügt wurde. Dies wäre für ihn aufgrund seiner Sprachkenntnisse möglich gewesen.²⁷ Ebenfalls orientierten sich Teile seiner Reiseroute an den Vorstellungen von der Welt, wie sie in den damaligen *mappae mundi* visualisiert wurden, möglicherweise um seinem Bericht mehr Glaubhaftigkeit zu verleihen. Da in seinem Bericht zum Teil rätselhafte Ortsnamen auftauchen, die auch in späteren Werken von Martin Waldseemüller ohne Verbindung zu Arnolds Reisebericht aufzufinden sind, besteht die Theorie, dass sich Arnold von Harff und Martin

²⁰Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung, S 7.

²¹Honemann: Harff, Sp. 471f.

²²Honemann: Überlieferung, S. 165f.

²³Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung, S 7.

²⁴Honemann: Harff, Sp. 471f.

²⁵Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung, S. 16.

²⁶Reichert: Welt, S. 345.

²⁷Ebd., S. 350.

Waldseemüller möglicherweise auf die gleiche Quelle bezogen haben.²⁸ Doch welche Gründe könnte Arnold von Harff gehabt haben, in seinem Reisebericht teilweise zu fälschen bzw. zu plagieren? Diesbezüglich gibt es mehrere Möglichkeiten. So könnte eine Motivation die Gewinnung von Ehre gewesen sein, die besonders bei jungen Rittern begehrt war. Ebenfalls könnte das Ausschmücken seines Werkes aus stilistischen Gründen geschehen sein.²⁹ Außerdem könnte die Einfügung einer angeblichen Reise zum Sinai als Rechtfertigung für seinen langen Aufenthalt in Ägypten gedient haben, sodass er sein Zusammenleben mit den Mamluken verschleiern konnte.³⁰ Letztendlich lässt sich derzeit die Annahme, Arnold von Harff habe einige Stellen verfälscht, zwar begründen, jedoch nicht vollständig belegen oder widerlegen.

Sicher besuchte er die Gräber der Apostel Petrus und Paulus und weitere Kirchen in Rom, aber auch Orte wie Rhodos und Zypern. Arnold von Harff hielt sich nur bedingt an die üblichen Pilgerwege. Eine dieser Routen begann in Venedig und führte über Kreta, Rhodos und Zypern in das Heilige Land. Wie bereits erwähnt stellten die Venezianer für diesen Zweck extra eingerichtete Pilgerschiffe bereit, die über die nötige Ausrüstung für eine Pilgerreise verfügten. Arnold von Harff trat seine Reise allerdings nicht auf einem dieser Pilgerschiffe an, sondern fuhr auf einem Kaufmannsschiff mit. Er besuchte Kreta und Rhodos, reiste danach jedoch direkt nach Alexandria. Nachdem er von dort aus nach Kairo gereist war, machte er sich auf den Weg nach Jerusalem.³¹ Die Unterschiede im Vergleich zu anderen Pilgerrouen sind besonders interessant, da seine Reise zunächst wohl als eine normale Pilgerreise der damaligen Zeit gedacht war. Dies zeigen die üblichen Besuche der verschiedenen religiösen Stätten und der dort gelegenen Heiligengräber. Auch die Gebete, die an den heiligen Stätten durchgeführt wurden, sowie die Ablässe, die erteilt wurden, waren wichtige Bestandteile der Reise Arnolds von Harff.

Im Folgenden werden die wichtigsten Städte auf der Reise in Bezug auf Arnolds Beschreibung ihrer Architektur aufgeführt und behandelt. Diese sind Rom, Venedig, Kairo und Jerusalem. Bei der ersten Stadt, welche von Arnold von Harff erwähnt wird, handelt es sich um Rom. Dort spricht er zunächst über die Kirchen und beginnt mit *San Giovanni in Laterano*. Hier lässt sich der religiöse Faktor der Reise erkennen. Arnold von Harff beschreibt sehr viele der Reliquien, die in dieser Kirche zu finden

²⁸ Reichert: Welt, S. 354f.

²⁹ Ebd., S. 357f.

³⁰ Ebd., S. 359.

³¹ Brall-Tuchel; Reichert: Einleitung, S. 7f.

waren, und gibt dazu auch den entsprechenden religiösen Kontext. Als Beispiel sei hier seine Aussage über das Grab des St. Johannes aufgeführt. Darüber schreibt er: „Unter dem Hochaltar befindet sich das Grab des Evangelisten St. Johannes. Als er sich selbst hineingelegt hatte, da erschien eine helle Wolke um das Grab. Als sie vergangen war, fand man himmlisches Brot an seinem Platz liegen.“³² Dies führt er in der zweiten vom ihm beschriebenen Kirche, *Santa Maria Maggiore*, fort. Auch hier berichtet er über die Reliquien und deren religiöse Bedeutung.³³ Ein besonderer Punkt seines Rombesuches war der Palast des Papstes. Ähnlich wie bei den Kirchen spricht Arnold von Harff über die religiösen Bauten, die sich um den Palast herum befanden. Zusätzlich spricht er hier von der Bauweise des Palastes. So heißt es in seinem Bericht: „Wenn man aus der St. Peterskirche geht und sich nach links wendet, steht da der Palast des Papstes gar kunstreich und weitläufig gebaut mit schönen Plätzen, Säulen und erlesenen Zimmern, von schönen Lustgärten umgeben.“³⁴ Im Anschluss daran berichtet Arnold von Harff über weitere religiöse Bauten, zum Beispiel die Kirche und den Choraltar in St. Georg.³⁵ Zwar beschreibt er die verschiedenen Kirchen sehr detailliert, jedoch auch sehr nüchtern. Als Beispiel ist hier sein Bericht über die Kirche St. Markus anzuführen. Dort erklärt Arnold von Harff, dass sich in dieser Kirche das Gewand, in dem Jesus verspottet wurde, befinde und dass in der Kirche mehrere Apostel beigesetzt worden sein sollen.³⁶ Zwar ist es nicht möglich, die emotionale Reaktion Arnolds von Harff vor Ort herauszufinden, jedoch ist es interessant zu sehen, dass er diese Reliquien nicht begeistert, sondern neutral beschreibt.

Die nächste Stadt auf der Reise Arnolds von Harff war Venedig. Im Gegensatz zu Rom beginnt sein Bericht hier mit dem deutschen Handelshaus, in dem er einige Zeit verbracht hat.³⁷ Dort konnte er einen Einblick in den Alltag der Händler bekommen. Nicht also die Kirche, sondern der wirtschaftliche Sektor wird für Venedig zuerst behandelt. So ist von mehreren Straßen und unterschiedlichen Läden, wie zum Beispiel jene von Goldschmieden, Schneidern, Schustern und Tuchmachern, die Rede.³⁸ Sie führten ihn zur Kirche St. Markus, wo er den Reliquien nur einen kleinen Teil

³² Rom – Jerusalem – Santiago. Das Pilgertagebuch des Ritters Arnold von Harff, übers. v. Helmut Brall-Tuchel, Köln 2007, S. 47f. Im Folgenden zitiert als: Arnold von Harff: Pilgertagebuch.

³³ Arnold von Harff: Pilgertagebuch, S. 49f.

³⁴ Ebd., S. 55.

³⁵ Ebd., S. 55f.

³⁶ Ebd., S. 58.

³⁷ Ebd., S. 72.

³⁸ Ebd., S. 72f.

seines Berichtes widmet und hauptsächlich die über dem Kirchenportal stehende Quadriga beschreibt: „Westwärts von dieser Kirche St. Markus befindet sich ein schöner Platz. Auf diesem Platz oberhalb der Kirchtüren stehen vier vergoldete metallene Pferde.“³⁹ In seinem Bericht gibt er dazu auch eine Legende wieder, die angeblich zur Zeit Arnolds von Harff in Venedig erzählt wurde. Laut dieser habe Kaiser Friedrich Barbarossa während einer Auseinandersetzung mit dem Papst geschworen, aus der St. Markus Kirche einen Pferdestall zu machen. Nach der Niederlage Barbarossas seien die vier metallenen Pferde zur Erinnerung an das Ereignis auf die Kirche gesetzt worden.⁴⁰ Im Anschluss an diese, von Arnold sehr langatmig geschilderte, Anekdote werden die Eindrücke Arnolds von Harff, die er über den Herzogspalast gewinnt, deutlich. Dort heißt es: „Unmittelbar neben der Markuskirche steht südwärts der Herzogspalast, der sehr schön ist und jeden Tag von diesem Herzog Agostino Barbarigo prächtiger erbaut wird, der zu dieser Zeit seinen Palast ganz mit Marmorsteinen auskleiden und vergolden lässt.“⁴¹ Neben dieser Information über laufende Baumaßnahmen wird der innere Aufbau des Palastes beschrieben. Generell scheint Arnold von Harff einen positiven Eindruck von Venedig gehabt zu haben, da sein Bericht Venedig als eine sehr schöne Stadt beschreibt.

Bei der nächsten bedeutenden Stadt, welcher ein ausführlicher Bericht gewidmet ist, handelt es sich um Kairo. Dort heißt es direkt zu Beginn des Abschnitts, dass Kairo viele wunderbare Aspekte besäße.⁴² Ein Großteil des Geschehens der Stadt schien auf der Straße stattzufinden, wie Arnold von Harff am Beispiel der Köche darstellt. Diese Straßen waren nicht gepflastert, wie Arnold von Harff anmerkte, weshalb die Hitze und der Staub ein regelmäßiges Begießen mit Wasser notwendig machte.⁴³ Die Häuser beschreibt er von innen als sehr schön, trotz ihrer hässlichen Außenfassade: „Die Häuser in dieser Stadt Kairo sind in der Regel von außen sehr hässlich und schlecht gebaut, aber innen sind die Häuser sehr schön und alles ist reich mit Gold verziert.“⁴⁴ Die Inneneinrichtung wird zudem detaillierter beschrieben als die Außenfassade. Es werden goldene Verzierungen und bunte Fliesen sowie Bilder und Teppiche erwähnt, welche Arnold von Harff ebenfalls als wundervoll bezeichnet. Interessant zu beobachten ist, dass Arnold von Harff auch die unterschiedlichen Glaubensgruppen, „Christen, Heiden, Türken und Juden“, beschreibt

³⁹ Ebd, S. 73.

⁴⁰ Ebd, S. 73f.

⁴¹ Ebd, S. 75.

⁴² Ebd., S. 118.

⁴³ Ebd, S. 118f.

⁴⁴ Ebd, S. 120.

sowie von deren Vierteln und deren Kleidung spricht, jedoch keine religiösen Stätten beschreibt.⁴⁵ Des Weiteren berichtet er von den Badehäusern Kairos und erklärt die Funktionsweise derselben.⁴⁶ Dies sind Aspekte, die auf einer Pilgerreise zwar gesehen werden konnten, jedoch hätten diese für die Darstellung der religiösen Pilgerschaft wenig Relevanz, erst recht nicht in Form einer detaillierten Beschreibung, wie sie Arnold von Harff bietet. Um den Bericht über Kairo abzuschließen, wird von Arnold von Harff der Palast von Kairo erwähnt. Auch diesen beschreibt er als sehr schön und prächtig.⁴⁷

Die nächste und wahrscheinlich auch wichtigste Stadt auf der Reise Arnolds von Harff war Jerusalem. Dort spielte der Aspekt der Pilgerreise die größte Rolle. Oft liest man in seinem Bericht die Formulierung „Dort ist die Stelle, wo [...]“⁴⁸, gefolgt von einem Ereignis aus dem neuen Testament und der Menge an Ablass, die man dort bekommt. Sein Fokus liegt somit auf dem religiösen Kontext. Jedoch ist hier auch zu erwähnen, dass er diese Stellen meist neutral beschreibt und oft nicht kommentiert. Der Text gleicht zum Teil einer Aufzählung und könnte theoretisch auch aus einem anderen Pilgerführer der Zeit stammen. Vielleicht ist dieser Charakter des Berichts der Tatsache geschuldet, dass Arnold einen Franziskaner vom Monte Sion-Konvent als Reiseführer engagiert hatte.⁴⁹ In Jerusalem besuchte er aber auch die Gräber ehemaliger Könige des Kreuzfahrerreiches Jerusalem, die ihn beeindruckt zu haben scheinen, da er sie als ehrwürdig und prächtig beschreibt.⁵⁰ Wie beim Großteil der anderen Orte besuchte er auch hier viele religiöse Bauten, benennt mehrere Kapellen, Altäre und Tempel und die zugehörigen Jahre Ablass. Als Beispiel sei hier die Geißelsäule Jesu Christi erwähnt: „Unter dem Altar steht eine runde, rote Säule aus Marmorstein, auf der Jesus unser Herr, in Pilatus' Haus gesessen hat und auf der er verhöhnt, in sein gebenedeites Angesicht gespien und eine Dornenkrone auf sein heiliges Haupt gedrückt wurde. In dieser Kapelle gibt es sieben Jahre Ablass und sieben Quadragenen.“⁵¹ Dass die Reise trotz aller Unterschiede zu anderen Pilgerreisen eine religiöse Bedeutung hatte, lässt sich ebenfalls daran erkennen, dass Arnold von Harff viele der Stellen besuchte, die bei der Hinrichtung

⁴⁵ Ebd, S. 120f.

⁴⁶ Ebd, S. 122.

⁴⁷ Ebd, S. 124.

⁴⁸ Ebd, S. 186f.

⁴⁹ Ebd. S. 186.

⁵⁰ Ebd, S. 187f.

⁵¹ Ebd, S. 191.

Jesu eine wichtige Rolle spielten. Nach seinen Berichten ist davon auszugehen, dass er in viele religiöse Bauten nur nach Bezahlung hineingelassen wurde.⁵²

Auch muslimische Sakralbauten in Jerusalem machten einen positiven Eindruck auf ihn, so spricht er in seinem Bericht über eine „[...] schöne, hohe, mit Blei gedeckte Kirche [...]“⁵³ und bezeichnet deren Inneres als „[...] schönen Tempel mit wohl 500 brennenden Lampen [...]“⁵⁴, dessen Aufbau er beschreibt und dessen religiöse Bedeutung er erklärt. Bei dieser „Kirche“ handelte es sich um den muslimischen Felsendom aus dem 7. Jahrhundert, der von den christlichen Pilgern als Tempel Salomons angesehen wurde, während der Ort für alle abrahamitischen Religionen ein zentrales Heiligtum war. Arnold von Harff erwähnt, dass Christen und Juden in den Tempel eigentlich nicht hereingelassen werden durften und er ihn somit nur unter Geheimhaltung betreten konnte.⁵⁵ Er ging besondere Risiken und Mühen ein, um mit Hilfe eines Muslimen eine solche heimliche Besichtigung unternehmen zu können. Umso interessanter ist, dass er sich nicht weiter darüber beschwert, sondern die Bauweise und Architektur des „Tempels“ sachlich beschreibt und sogar Angaben zu Maßen des Gebäudes gibt. Seine Erzählung weist auch hier Merkmale einer neutralen Beschreibung auf, obwohl der von ihm als Tempel Salomons aufgefasste Bau als muslimischer Schrein andere Glaubensgruppen ausschloss.⁵⁶ Eine ähnliche Art Situation findet sich bei seiner Beschreibung der al-Aqsa-Moschee. Obwohl ihm hier die Möglichkeit gegeben war, diese in seinem Reisebericht despektierlich darzustellen, beschreibt er sie als sehr schön und erläutert ohne erkennbaren Groll, dass dies einst eine Kirche unter der Herrschaft der Christen gewesen sei und „die Heiden diese Kirche in sehr hohem Ansehen halten“.⁵⁷ Er besichtigte nicht nur den Gebetsraum, sondern auch die Gewölbe unterhalb der Moschee. Interessanter Weise scheint er nicht gewusst zu haben, dass der Bau zur Zeit des Kreuzfahrerkingreichs Jerusalem der Hauptsitz der Templer war. Anschließend erwähnt er noch weitere Moschee-Besichtigungen mit seinem muslimischen Führer.

Ähnlich wie beim Beginn seines Berichtes über Jerusalem, beschreibt Arnold von Harff alle religiösen Orte, die er beim Besteigen des Ölbergs nahe Jerusalem besuchte. Dies waren Orte, an denen sich Ereignisse aus dem neuen Testament

⁵² Ebd., S. 196f.

⁵³ Ebd., S. 198.

⁵⁴ Ebd., S. 199.

⁵⁵ Ebd., S. 197.

⁵⁶ Ebd., S. 198f.

⁵⁷ Ebd., S. 199f.

abspielten. Er beschreibt die jeweiligen Orte stets im Bezug zum christlichen Ereignis und legt hier keinen großen Fokus auf mögliche Begebenheiten des Ortes.⁵⁸ Hier dominiert somit der religiöse Aspekt der Reise. Für einen Ausflug ins Tal von Josaphat wechselte Arnold seine ‚Reiseführer‘: „Am nächsten Tag zogen wir mit zwei Observanten [...] weiter, um die anderen heiligen Stätten zu besuchen. Dorthin wollte der Mamluk wegen der anderen Heiden nicht mitgehen.“⁵⁹

Abschließend lässt sich sagen, dass man bei der Reise Arnolds von Harff zwar von einer Pilgerreise sprechen kann, diese jedoch nicht der alleinige Fokus seines Interesses gewesen zu sein scheint. Er selbst sah diese zwar auch als Pilgerreise, jedoch fallen Unterschiede in Reiseweg und -praxis sowie beim Beschreiben der verschiedenen Orte auf. So wählte er quasi den ‚Umweg‘ über Alexandria und Kairo, bevor er nach Jerusalem reiste. Für eine Pilgerreise spricht die Auswahl der besuchten Stätten im Heiligen Land, da diese zum Großteil wichtige religiöse Stationen im Standardprogramm einer Pilgerreise waren. Arnold von Harff beschreibt in allen Städten, die er auf seiner Reise besuchte, die vorhandenen religiösen Bauten und gibt zu vielen den religiösen Kontext, was sein religiöses Wissen und Interesse bezüglich dieser Orte zeigt. Dennoch lassen sich auch Aspekte einer Erkundungsreise erkennen. Besonders deutlich wird dies in den Besichtigungen und Beschreibung von Orten, die nicht zu dem normalen Programm einer Pilgerreise gehörten, wie etwa Modon und Kairo oder der Felsendom und mehrere Moscheen. Arnold von Harff spricht oft die Bauweise einzelner Bauten an, zeigt diese teilweise sehr detailliert auf und fügt schließlich seine eigene Meinung hinzu, wenn ihm die Architektur schön oder außergewöhnlich erschien. Zusätzlich gibt er nicht nur religiösen Kontext, sondern nennt den Hintergrund verschiedener nichtreligiöser Bauwerke. Zum Teil stehen profane Bauten im Vordergrund und die religiösen Orte werden erst im Nachhinein angesprochen, so wie es in Kairo der Fall war. Es lässt sich oft eine neutrale Haltung gegenüber dem Gesehenen erkennen. Gerade bei den Beschreibungen der Moscheen hätten sich die damaligen Konflikte zwischen dem Islam und dem Christentum zeigen können. Diese bringt er jedoch kaum in seine Beschreibung ein. Es kann nicht mit absoluter Sicherheit entschieden werden, ob Arnold von Harff erst auf der Pilgerreise die kulturellen Aspekte entdeckte oder ob es seine ursprüngliche Intention war, die Kultur in den Vordergrund seiner Reise zu stellen, da sowohl die kulturellen als auch die religiösen Aspekte behandelt werden. Jedoch kommt sein

⁵⁸ Ebd., S. 202f.

⁵⁹ Ebd., S. 201.

großes Interesse an den verschiedenen Kulturen und Bauten während seines Reiseberichtes deutlich zum Vorschein.

Ein muslimischer Reisender unter Christen. Ibn Dschubairs Erfahrungen im Heiligen Land und im normannischen Sizilien

Cedric Lorra

„Ich habe gewünscht, als Sklave verkauft zu werden, ich und meine Familie, damit uns der Verkauf vielleicht aus dem Zustand, in dem wir uns befinden, befreien und zum Leben in muslimischen Ländern führen würde.“¹ Diese Aussage stammt von einem muslimischen Edelmann, dem Ibn Jubayr auf dem Rückweg seiner Pilgerreise nach Mekka² in Sizilien, zwischen dem 9. Dezember 1184 und dem 13. März 1185, begegnete. Sizilien wurde zu dieser Zeit bereits seit 100 Jahren von einer normannischen Königsdynastie beherrscht, welche die muslimischen Herrscher verdrängt hatte.³ Welch unsagbare Missstände muss dieser Mann durchlebt haben, um zu so einer Aussage getrieben worden zu sein? Dieser Mann war jedoch ein wohl betagter, in Sizilien hoch angesehener Muslime, welcher, laut Jubayr, die Führerschaft über sämtliche Muslime auf der Insel innehatte.⁴ Was also brachte ihn trotz seines Wohlstandes dazu diese Aussage zu treffen? Und war seine Klage Ausdruck einer allgemeinen Erfahrung von Muslimen in christlichen Herrschaftsgebieten? In diesem Beitrag soll am Beispiel der »Rihla« von Ibn Jubayr untersucht werden,⁵ wie Muslime in christlich beherrschten Ländern des Mittelmeerraums behandelt wurden, ob es zu einer generellen Benachteiligung kam und ob es Unterschiede in der Behandlung einheimischer und fremder bzw. pilgernder Muslime gab. Auch soll ermittelt

¹ Ibn Dschubair: Tagebuch eines Mekkapilgers, hg. und übers. von Regina Günther, Stuttgart 1985, S. 258, im Folgenden zitiert als Dschubair: Tagebuch.

² Die Pilgerfahrt zu heiligen Orten, also die religiös motivierte Reise zu heiligen Orten, ist eine zentrale Frömmigkeitspraxis in Christentum und Islam. Suraiya Faroqi: Art. Pilger, C. Islamischer Bereich, in: Lexikon des Mittelalters 6 (1999), Sp. 2153-2154: „Die Pilgerfahrt war und ist verpflichtend für alle Muslime, die die dazu nötigen Mittel besitzen. Dabei sind die P. für ihren Unterhalt und die Transportkosten selbst verantwortlich.; das gilt auch für Ehefrauen. Nur arme P. werden karitativ unterstützt.“ Zum christlichen Pilgerwesen vgl. auch Klaus Herbers: Pilgerformen und -motive im Mittelalter, in: Patrick Heiser; Christian Kurrat (Hgg.): Pilgern gestern und heute. Soziologische Beiträge zur religiösen Praxis auf dem Jakobsweg (Soziologie 77), Berlin 2013, S. 75-90, hier S. 78.

³ Jeremy John: Arabic Administration in Norman Sicily, the Royal Diwan, Cambridge 2002, S.33.

⁴ Dschubair: Tagebuch, S. 257.

⁵ Hier wird nur die deutsche Übersetzung von Regina Günther benutzt. Diese wurde jedoch, angeblich zur leichteren Lesbarkeit, mit etlichen Kürzungen versehen. Dies wirkt sich auf die Aussagekraft der hier getätigten Argumente aus, da nicht gewiss ist, ob ein ausgelassener Teil für die hier vorliegende Argumentation wichtig gewesen wäre.

werden, ob sich aus Ibn Jubayrs Bericht politische Hintergründe und etwaige Motivationen der Herrschenden erschließen lassen.

Dieses Thema ist relevant für die Geschichtsschreibung, da es einen tieferen Einblick in die Gefühlswelt der damaligen Muslime in den eroberten Gebieten ermöglicht und einen weiteren Aspekt für die Interpretation ihrer Überlieferung eröffnet. Der Forschungsstand zu diesem Thema ist durchaus weit ausgreifend, weist allerdings einen Mangel an konkreten Interpretationen von Ibn Jubayrs Bericht auf.⁶ Ein Grund dafür könnte die durchaus als kritisch zu betrachtende Glaubwürdigkeit Jubayrs sein. Da er offenkundig Partei ergreift, ist es von Nöten zu durchleuchten, anhand welcher Einflüsse diese Positionierung erfolgt ist.

Abu l-Husain Muhammad ibn Ahmad ibn Dschubair al-Kinani wurde 1145 im spanischen Valencia geboren. In Jativa wurde er in den Fächern der Theologie, Rechtswissenschaften und Literatur unterrichtet. Seine Familie war schon seit 740 in Valencia ansässig und führte ihren Ursprung auf einen Stamm namens Kinana aus der Gegend von Mekka zurück. Sein Vater war ein Beamter in Jativa und lehrte seinen Sohn auch die traditionellen Fähigkeiten eines jungen Mannes seiner Klasse, Etikette und Verhaltensregeln.⁷ Im Jahr 1183 machte sich dieser auf eine lange Reise über Ceuta, Sardinien, Sizilien und Kreta nach Alexandria und von dort weiter nach Mekka; auf dem Rückweg besuchte er unter anderem Aleppo, Damaskus und Akko und legte einen Zwischenaufenthalt in Sizilien ein. Den Anlass für seine Reise und gleichzeitig auch die finanzielle Möglichkeit, diese überhaupt zu bestreiten, leitet Jubayr selbst aus seiner Anstellung bei dem Gouverneur Granadas ab. Dieser war ein Prinz aus der damals in Spanien herrschenden Dynastie der Almohaden. Jubayr berichtet, dass dieser Prinz ihn zum Weintrinken verführt habe und ihn gezwungen habe sieben Becher Wein zu trinken. Als ihm anschließend die moralische Verzweiflung seines Beamten leid tat, füllte er ihm sieben Becher mit Goldmünzen und Jubayr entschied sich, zur Buße seiner Sünde und mit Hilfe der neu errungenen finanziellen Mittel nach Mekka zu pilgern.⁸ Ein befreundeter Arzt namens Ahmad ibn Hassan begleitete ihn auf seiner Reise. Der Bericht über die Reise (arabisch: *Rihla*) umfasst die Zeit vom 3. Februar 1183 bis zum 25. April 1185. Jubayr tätigte noch zwei weitere

⁶ Vgl. Yann Dejugnat: Art. Ibn Jubayr, in: Encyclopaedia of Islam, THREE, Online-Version 2017, URL: http://dx.doi.org/10.1163/1573-3912_ei3_COM_30845 (20.05.2021).

⁷ Charles Pellat: Art. Ibn Djubayr, in: The Encyclopaedia of Islam, Bd. 3 (1986), S. 755, im Folgenden zitiert als Pellat: Ibn Djubayr.

⁸ Regina Günther: Einführung, in: Ibn Dschubair, Tagebuch eines Mekkapilgers, hg. und arab.-dt. übers. von Regina Günther, Stuttgart 1985, S. 9-14, hier S. 11, im Folgenden zitiert als Günther: Einführung.

Reisen in seinem Leben, eine davon vier Jahre nach seiner Rückkehr von der beschriebenen Pilgerfahrt im Jahr 1185. Von dieser Reise gibt es keinerlei Überlieferung. Eine weitere und auch letzte Reise führte ihn im Jahr 1217 nach Alexandria, wo er als Lehrer tätig werden sollte. Schließlich verstarb er dort am 17. November 1217.

Ibn Jubayr wird oft ein lyrisches Talent zugesprochen, das viele spätere Autoren dazu veranlasste Passagen zu übernehmen, vor allem seine Beschreibungen von Städten und Gebäuden.⁹ Dieses lyrische Talent und womöglich auch die damit einhergehende lyrische Leidenschaft könnten zu einer Verfälschung des Erlebten beigetragen haben. Es ist nicht außer Acht zu lassen, dass bei lyrischen Beschreibungen oft Dinge aufgrund des Reimes, des Klangs oder auch der Dramatik hinzugedichtet oder auch weggelassen werden. Außerdem ist mit einer gewissen grundsätzlichen Abscheu zu rechnen, welche die Muslime zu dieser Zeit den Christen gegenüber empfanden. Diese Abscheu wurde durch die Besetzung ehemals muslimischer Gebiete und Städte in Syrien-Palästina wie Jerusalem und Akko durch die christlichen Kreuzfahrer ausgelöst.¹⁰ Dies führt zweifellos zu einer Subjektivität in den Beschreibungen der Christen, welche Jubayr auch mehrmals direkt verdammt.¹¹ Hinzu kommt, dass der Bericht mit Rücksicht auf die Machthaber der Almohaden und den Sultan Saladin formuliert sein könnte, welche beide in dem Reisebericht überschwänglich gelobt werden. Dies ist allerdings keineswegs belegt und nur eine Vermutung, zumal diese Stellen zum Großteil in der Übersetzung gekürzt wurden.¹²

Jubayrs *Rihla* war lange lediglich durch eine Abschrift in einem Manuskript in der Universitätsbibliothek Leiden bekannt und wurde nur nach diesem Exemplar 1856 ediert. Erst 40 Jahre später wurde ein weiteres Manuskript, das *Qarawiyyin* Manuskript gefunden, das Hilfestellungen bei schwierig zu übersetzenden Passagen des Leidener Manuskripts liefern konnte. 1966 präsentierte Bonebakker drei weitere Manuskripte, über die zuvor keine Aufzeichnungen vorhanden waren.¹³ Diese hatten allerdings Schäden aufzuweisen, welche einen Teil des Textes unlesbar machen. Außerdem weisen die drei neuen Manuskripte Notizen von zweiten Bearbeitern auf.

⁹ Pellat: *IbnDjubayr*, S. 755.

¹⁰ Dschubair: *Tagebuch*, S. 230.

¹¹ Vgl. etwa Dschubair: *Tagebuch*, S. 224: „Dieser Ort gehört der Sau, die Königin genannt wird; sie ist die Mutter des Königs, des Schweins, der Herrn von Akka – möge Gott sie vernichten.“

¹² Günther: *Einführung*, S. 11-12.

¹³ Seeger A. Bonebakker: *Three Manuscripts of Ibn Jubayr's Rihla*, in: *Rivista degli studi orientali* 47, 3/4 (1972), S. 235-245, hier bes. S. 235-238.

Da die Übersetzung primär auf der Grundlage nur eines Manuskriptes und weniger Teile anderer, bearbeiteter und beschädigter Manuskripte basiert, ist die Glaubwürdigkeit des Textes nicht vollständig nachweisbar. Indizien für die Verlässlichkeit der Angaben Ibn Jubayrs kommen aber von anderer Seite: Vor 1189 schrieb ein unbekannter Autor, der nur in der ersten Druckausgabe 1550 als Hugo Falcandus bezeichnet wird, den »*Liber de regno Sicilie*«. Darin werden die gleichen Fakten über die muslimischen Beamten am Hof des sizilianischen Königs wie bei Jubayr überliefert. Insbesondere weil Falcandus als christlicher Autor eine Gegenposition zu Jubayr darstellt und dennoch beide das Gleiche über die muslimischen Eunuchen berichten, wird die Glaubwürdigkeit von Jubayrs Reisebericht erhöht.¹⁴ Wir können ihn im Folgenden also als einigermaßen zuverlässigen, vor allem aber emphatischen Berichterstatter auffassen, der als muslimischer Pilger durch christliche regierte Länder reiste und seine dortigen Erfahrungen und Eindrücke dokumentierte. Welche Erkenntnisse über die Behandlung der Pilger in diesen Ländern lassen sich aus diesen Berichten gewinnen?

„Eine der größten Eigentümlichkeiten der Welt ist, daß muslimische Karawanen in fränkische Länder ziehen, während Franken als Gefangene die muslimischen Länder betreten.“¹⁵ Diese von Ibn Jubayr während seiner Reise von Damaskus nach Akkon, zwischen dem 13.09. und dem 09.10.1184 auf christlich erobertem Gebiet getätigte Aussage spricht von Verwunderung und einem gewissen Respekt, welchen Jubayr den Christen für ihre Offenheit gegenüber Muslimen entgegenbringt. Oder wie Günther in der Einleitung der deutschen Quellenübersetzung sagt: „Bei der Darstellung seiner Beobachtungen in den christlichen Kreuzfahrerstädten Akka und Tyros sowie während seines Aufenthalts in Sizilien mischt sich eine gewisse Offenheit für die Christen und ihre Toleranz mit widersprüchlichen Äußerungen und Verdammungen.“¹⁶ Diese Verdammungen entsprangen allerdings den allgemeinen Vorurteilen gegen Christen, welche die erklärten Feinde des Glaubens waren und konzentrierte sich nicht auf einzelne Personen. Wenn einzelne christliche Personen angesprochen werden, dann handelt es sich meist um den Machthaber eines christlichen Staates, welcher gerade zur Debatte stand. Offensichtlich war es den muslimischen Pilgern möglich, größtenteils unbehelligt durch die christlichen Staaten zu reisen. Einigen Gefahren waren sie dennoch ausgesetzt, wie Jubayr auf dem Weg zu der Stadt Baniyas erfuhr. Angeblich befand sich auf der Straße, der sie folgten, eine fränkische Räubergruppe, welche Reisende angriff, aber nur die Opfer, die sie auf der muslimischen

¹⁴ John: Administration, S. 249.

¹⁵ Dschubair: Tagebuch, S. 221.

¹⁶ Günther: Einführung, S. 10.

Seite der durch einen Eichenbaum gekennzeichneten Grenze überfallen hatten, festhielt. Ihre Opfer, die sie auf der fränkischen Seite ergriffen hatten, würden von ihnen wieder frei gelassen. Jubayr wirkt aufgrund dieser Information allerdings keinesfalls verängstigt, ganz im Gegenteil wirkt er eher erheitert: „Dies ist eine Art Übereinkunft, die sie getreulich beachten; es ist eine der witzigsten und zugleich ungewöhnlichsten fränkischen Verpflichtungen.“¹⁷ Diese fast schon höhnische Einstellung zeugt davon, dass Jubayr sich auch auf dem christlichen Gebiet sicher fühlte und nicht um sein Leben fürchtete. Dies kann allerdings auch damit erklärt werden, dass ihm genug Mittel zu Verfügung standen, beispielsweise Söldner, um für seinen Schutz zu sorgen. Mit Bezug auf die Kreuzfahrerburg Toron berichtet Jubayr, dass den Muslimen kein Zoll für Waren abgenommen wurde, sondern nur eine erträgliche Personensteuer.¹⁸ Auch dies spricht für eine weitgehend humane Behandlung der muslimischen Pilger. Allerdings ergänzt Jubayr, dass die Zollfreiheit nicht für Maghribiner galt, weil einige von ihnen sich dereinst an einem Angriff Nur ad-Dins beteiligt hätten. Diese als Strafe auferlegte Steuer bezeichnet Jubayr als „ungesetzliche“ Ausnahme.¹⁹

Auch bei der Zollstelle in Akko lobt er die umsichtigen Kontrollen der christlichen Zollbeamten mit den Worten: „Dies alles geschah mit Höflichkeit und Respekt, ohne Härte und Ungerechtigkeit.“²⁰ Ganz im Gegensatz zu dieser höflichen Behandlung steht die Aussage, die Jubayr über die Kontrolle der Zollbeamten im muslimischen Alexandria trifft: „Schließlich wurden wir nach dieser entsetzlichen Szene der Erniedrigung und Schande entlassen.“²¹ Giovanna Calasso erklärt dies mit dem wachsendem Druck, den die Kreuzfahrer durch christliche Spione auf den muslimischen Staat ausübten und so strengere Kontrollen nötig machten.²² Zweifelsfrei ist dies jedoch auch ein Indiz für eine nennenswert gute Behandlung der muslimischen Pilger in christlichen Zollstellen und eine schlechte Behandlung, auch für Muslime, in muslimischen Zollstellen. Ein durchaus bemerkenswertes Schlaglicht auf die Verhältnisse im Heiligen Land zur Kreuzzugszeit.

¹⁷ Dschubair: Tagebuch, S. 223.

¹⁸ Ebd., S. 224.

¹⁹ Ebd.

²⁰ Ebd., S. 225.

²¹ Ebd., S. 23.

²² Giovanna Calasso: Egypt through Maghrebi Eyes. Al-'Abdari's Rihla between Ibn Jubayr and Ibn Khaldun, in: *Rivista degli studi orientali*, Nuova Serie 87 (2014), S. 201-209, hier S. 202.

Im weiteren Verlauf der Rückreise Ibn Jubayrs, kurz vor seiner Ankunft in der sizilianischen Stadt Messina, zeigt sich allerdings ein anderes Indiz für die Gefahren, denen Pilger in christlichen Herrschaftsgebieten ausgesetzt waren. Jubayrs Schiff hatte kurz vor der Stadt Schiffbruch erlitten und die Passagiere waren auf Rettung angewiesen. Jubayr spricht an dieser Stelle ausdrückliches Lob für den sizilianischen König aus, da er sich für die Muslime einsetzte. Denn „wäre er [der König] nicht gewesen, so wären alle auf dem Schiff völlig ausgeraubt und alle Muslime in Knechtschaft geführt worden; denn das ist ihre Sitte.“²³ An dieser Stelle zeigt sich Jubayr dem König gegenüber überschwänglich dankbar. Daraus ist zu schließen, dass er die Gefahr von Christen ausgeraubt und versklavt zu werden als real betrachtete. Samar Attar bestätigt, dass diese Schonung der Schiffbrüchigen zu dieser Zeit im Mittelmeer ungewöhnlich großzügig für Christen gegenüber Muslimen war.²⁴

Nachdem sie allerdings an Land geschifft worden waren, verlief ihre Reise gefahrenlos. Sie wurden von den Einheimischen respektvoll behandelt, wie Jubayr auch selbst auf seinem Weg durch Sizilien anmerkt: „Gruppen von Christen, denen wir begegneten, grüßten von sich aus als erste und behandelten uns mit Höflichkeit.“²⁵ Dies alles spricht von einer oberflächlichen Höflichkeit den Muslimen gegenüber, welche sich allerdings in einer Notsituation auf See sehr schnell in eine gefährliche Behandlung verwandeln konnte. Denn im mittelalterlichen Mittelmeer bestand grundsätzlich das Risiko, dass Muslime von Christen wie auch Christen von Muslimen gefangengenommen und in die Sklaverei verkauft wurden.²⁶

Anzeichen für mutmaßliche Misshandlungen finden sich ebenfalls in Jubayrs Ausführungen über das Leben der in christlich regierten Ländern einheimischen Muslime. Das Bild, welches sich Jubayr von deren Lage macht, wirkt weitgehend positiv, auch wenn diese Haltung immer wieder von den oben bereits genannten Verdammungen relativiert wird. Dass die einheimischen Muslime im Heiligen Land, aus Jubayrs Sicht, oberflächlich gut behandelt wurden, geht auch aus seiner Beschwerde über Muslime in ländlichen Regionen hervor, welche sich an die Gerechtigkeit der christlichen Gutsherren gewöhnt hätten und sie dafür lobten, sich aber über die

²³ Dschubair: Tagebuch, S. 241.

²⁴ Samar Attar, *Conflicting accounts on the fear of strangers. Muslim and Arab perceptions of Europeans in Medieval geographical literature*, in: *Arab Studies Quarterly* 27, 4 (2005), S. 17-29, hier S. 24.

²⁵ Dschubair: Tagebuch, S. 247.

²⁶ Zur aktuellen Forschung in diesem Themenbereich vgl. Juliane Schiel, Stefan Hanß: *Semantiken, Praktiken und transkulturelle Perspektiven mediterraner Sklaverei*, in: Stefan Hanß; Juliane Schiel (Hgg.): *Mediterranean Slavery Revisited (500-1800)*, Zürich 2014, S. 25-45.

Ungerechtigkeit der muslimischen Gutsherren beklagten: „Ihre Herzen sind verführt worden, denn sie beobachten, wieviel mühseliger ihre Brüder in den muslimischen Regionen unter ihren eigenen Gouverneuren leben. Dies ist ein Unglücksfall für die Muslime!“²⁷ Mit dieser Aussage zeigt Jubayr zwar wieder seine generelle Abneigung gegen die christlichen Besatzer, belegt dabei aber indirekt deren überlegene Gerechtigkeit, zumindest aus den Augen der im fränkischen Gebiet lebenden Muslime, welche „mit den Franken angenehm lebten. Möge Gott uns vor solchen Verführungen bewahren!“²⁸ Genau wie in der vorherigen Aussage distanziert sich Jubayr von den Christen, aber er zeigt auch, dass Muslime angenehm mit Franken in fränkischen Ländern zusammenleben können. Da, wie oben erwähnt, nicht auszuschließen ist, dass die Machthaber der Almohaden und Sultan Saladin indirekt Einfluss auf die uns bekannte Version des Reiseberichts hatten und Jubayr sich zu den wiederkehrenden Verdammungen der christlichen Herrscher und Lobpreisungen der muslimischen Herrscher gezwungen gesehen hat, könnten die besagten Aussagen auch ein Versuch Jubayrs gewesen sein, die Situation zumindest indirekt wahrheitsgemäß zu schildern, ohne Konsequenzen fürchten zu müssen. Da dies aber eine sehr vage These ist, ist sie in der Argumentation nicht schwer zu gewichten.

Bei seiner Ankunft in Sizilien beschreibt Jubayr die Situation mit den Worten: „Die Christen behandeln die Muslime gut und haben sie angenommen.“²⁹ Noch dazu spricht er mehrfach seinen Respekt für König Wilhelm aus, da dieser sich großzügig um die Belange der Muslime kümmere.: „Ihr König Wilhelm verdient Bewunderung wegen seines gerechten Verhaltens den Muslimen gegenüber; er setzt sie für seine Belange ein, wählt aus ihren Reihen seine engsten Bediensteten [...]“.³⁰ Mit dieser Aussage zeigt sich deutlich Jubayrs Auffassung von der guten Behandlung seiner Glaubensbrüder bei seiner Ankunft in Sizilien. Jedoch fährt er fort: „die alle oder fast alle ihren Glauben verbergen und dabei fest im Islam verharren.“³¹ Dass viel Muslime auf der Insel ihren Glauben heimlich ausführen müssen, erläutert er weiterhin am Beispiel eines muslimischen Beamten in Messina.³² Dies ist das erste Indiz einer negativen Behandlung der Muslime, im weiteren Verlauf häufen diese sich allerdings zunehmend. Zum Beispiel während Jubayrs Aufenthalt in Palermo, wo die

²⁷ Dschubair: Tagebuch, S. 225.

²⁸ Ebd., S. 224.

²⁹ Ebd., S. 243.

³⁰ Ebd.

³¹ Ebd.

³² Ebd., S. 245.

Muslime in einem eigenen Vorort getrennt von den Christen lebten. Das Freitagsgebet war ihnen untersagt, aber Sie durften Moscheen besitzen und in ihnen beten. Also wurde den Muslimen die Glaubensausübung nur unter Auflagen erlaubt, sie durften beten, aber die Predigt war ihnen untersagt. Sie durften Moscheen besitzen, allerdings nur in ihren abgegrenzten Bezirken. Jubayr behauptet: „Insgesamt betrachten sie sich wie Fremde unter ihren gläubigen Brüdern, die unter dem Schutz [*dhimma*] der Ungläubigen leben dürfen: Sie genießen keinerlei Sicherheit für ihren Besitz, ihre Frauen oder ihre Kinder.“³³ Hier wird erstmals klar, dass die Muslime zwar friedlich mit den Christen zusammenleben können, diesen aber keineswegs gleichgestellt sind. Vor allem anhand der Aussage, dass sie keinerlei Sicherheit für ihren Besitz und ihre Familie genießen. Mit dieser Aussage beschreibt er, dass die Muslime keine schriftlich fixierten Schutzrechte in Sizilien besaßen, wie sie andererseits im islamischen Recht für nichtmuslimische Untertanen üblich waren, und dass sie deshalb den einheimischen Christen ausgeliefert waren. Auf der anderen Seite wurde ihnen die Feier zum Fastenbrechen gewährt, was zeigt, dass Wert auf ihre Zufriedenheit gelegt wurde.³⁴ Jubayrs Meinung spitzt sich im späteren Verlauf des Textes immer weiter zu. Während seines Aufenthalt in Trapani spricht Jubayr von dem „bejammernswerten Zustand der Muslime auf dieser Insel, [...] ihrer Erniedrigung und Demütigung, ihres Vasallentums unter den Christen und der Härte des Königs.“³⁵ Dies steht im Kontrast zu seiner oben bereits genannten Aussage zu Beginn seines Aufenthalts in Sizilien: „Die Christen behandeln die Muslime gut und haben sie angenommen.“³⁶ Betrachtet man die beiden Aussagen, wird klar, dass sich ein extremer Wandel in Jubayrs Meinung zeigt, von dem Moment an, an dem Jubayr die Selbstdarstellung des sizilianischen Königs und seine großen Städte hinter sich ließ und über Land durch Sizilien reiste. Als Jubayr dort das tatsächliche Leid der muslimischen Bevölkerung in Sizilien bemerkt, ändert sich seine Meinung von Respekt zu Verdammungen und Mitleid.

Eine weitere im besonderen Maß aussagekräftige Situation für die Behandlung von Muslimen in christlich beherrschten Ländern erwähnt Jubayr vor seiner Abreise aus Sizilien. Dort bietet ein Notabler der Stadt Trapani einem Mitpilgernden von Jubayr seine junge Tochter zur Heirat an. Falls er diese nicht annehme, soll er sie mitnehmen und an einen Landsmann verheiraten. „Sollte er mit ihr zufrieden sein, so könne er sie heiraten; wenn nicht, so möge er sie an irgendeinem Landsmann verheiraten,

³³ Ebd., S. 250.

³⁴ Ebd., S. 253-254.

³⁵ Ebd., S. 257.

³⁶ Ebd., S. 243.

dem sie gefalle. Sie würde mit ihnen ziehen, zufrieden ihren Vater und ihre Brüder zurücklassend, in dem Wunsche, nur der Versuchung der Abtrünnigkeit zu entfliehen und in den Ländern der Muslime zu leben.“³⁷ Dies geschah laut Jubayr aus dem Versuch heraus, der Versuchung der Abtrünnigkeit zu widerstehen und war von der Tochter so gewollt. Da der Vater zur Führungsschicht der Stadt gehörte, ist anzunehmen, dass er wohlhabend war und für seine Familie sorgen konnte. Dass er trotz seines Reichtums dazu bereit war, seine Tochter an einen Fremden zu verheiraten und sie noch dazu fortgehen zu lassen und auch, dass die Tochter bereit war einen Fremden zu heiraten und ihre Familie zu verlassen, nur um in einem muslimisch beherrschten Land zu leben, zeugt von dem Maß an Leid, welches die Muslime unter christlicher Herrschaft erdulden mussten.

Ob dieses Leid allerdings aus der Strenge ihrer christlichen Herrscher oder aus der Festigkeit ihres Glaubens und der Unwilligkeit sich in Versuchung bringen zu lassen entsprungen ist, lässt sich hier nicht eindeutig feststellen. Verallgemeinernd lässt sich sagen, dass die Muslime in Sizilien stark unter der Herrschaft ihrer christlichen Herrscher litten. Dass dies nicht allein aufgrund der Frömmigkeit der Muslime geschah, ist zwar oben bereits ersichtlich, wird im Folgenden aber noch verdeutlicht.

Denn dass sie sich bei genauerer Betrachtung in einer Lage der Unterdrückung befanden, die sie dazu bringen sollte zum Christentum zu konvertieren, wird erst vollends durch das Treffen mit dem in der »*Rihla*« als Führer der Muslime bezeichneten alten Mann in Trapani deutlich.³⁸ Noch vor dem Treffen erfährt Jubayr von dessen Schicksal und beschreibt es mit den folgenden Worten: „Er hatte kürzlich die Gunst des Tyrannen eingebüßt, der ihn in seinem Haus hatte verhaften lassen aufgrund von Beschuldigungen, die von seinen Feinden gegen ihn vorgebracht worden waren. Sie verleumdeten ihn durch unwahre Geschichten, einschließlich der der Korrespondenz mit den Almohaden, die Gott stärken möge. Er wäre vernichtet worden, doch dank seines Schutzengels geschah dies nicht; dann wurde er wiederholt ausgeraubt, man forderte von ihm mehr als 30000 mu'mimi Dinar. Ihm wurden alle seine Häuser und Besitztümer, die er von seinen Vorfahren geerbt hatte, entrissen; zum Schluß war er unbegütert. Vor noch kürzerer Zeit hatte der Tyrann ihn wieder in seine Gunst aufgenommen und ihm einen Posten in seiner Regierung gewährt. Aber er führte seine Pflicht wie ein Sklave aus, denn seine Person und sein Besitz

³⁷ Ebd., S. 259-260.

³⁸ Ebd., S. 257.

waren beschlagnahmt worden.“³⁹ Dies zeigt, dass die Muslime den Christen in Sizilien in Rechtsfragen schutzlos ausgeliefert waren. Die Anschuldigung eines Christen reichte, um diesen Mann prozesslos zu verurteilen, ihn seines gesamten Besitzes zu enteignen und gegebenenfalls sogar hinzurichten.

Daraus geht hervor wie schutzlos die Muslime der Insel den Launen der Christen ausgeliefert waren. Es ist allerdings auch nicht auszuschließen, dass dieses Ereignis nicht für jeden Muslimen auf Sizilien so verlaufen wäre. Bei einem Muslim mit solchem Reichtum ist es wahrscheinlich, dass ein Gegner aus Profitgründen ein Abkommen mit einem Richter oder gar dem König einging, um sich die Reichtümer des Muslimen anzueignen. In diesem Fall wäre der Muslime ein Opfer einer gewöhnlichen Intrige, die zu dieser Zeit wahrscheinlich auch unter Christen möglich gewesen wäre. Andererseits wird durch die Erwähnung des Schutzengels, welcher seine Hinrichtung verhinderte, eventuell der Einfluss der Eunuchen in der Staatsverwaltung dargestellt. Es ist möglich, dass einer der wohlhabenden muslimischen Eunuchen am Hof die Hinrichtung des Oberhauptes der Muslime auf der Insel verhinderte.

So lässt sich schließen, dass es für einen Muslimen auch während der christlichen Herrschaft möglich war Macht und Einfluss zu erlangen. Als Jubayr den Führer der Muslimen dann traf, offenbarte er „uns Dinge hinsichtlich seiner und seines Volkes Beziehungen mit den Feinden, dass uns Blutstränen in die Augen liefen und das Herz vor Leid schmolz.“⁴⁰ Dies ist zwar keine klare Bezeichnung des Gegenstands der Misshandlung, allerdings dennoch ein klares Indiz für die Existenz der Misshandlung von Muslimen. Auch die Versuchung der Abtrünnigkeit vom Islam war groß. Dass Jubayr hiervor eindringlich warnen wollte, zeigt sein Beispiel von der jungen Frau, welche sich einem Pilger aus dem Ausland anbot, nur um in einem muslimischen Land zu leben und der Versuchung der Abtrünnigkeit zu entgehen.⁴¹

Nun stellt sich die Frage, ob Jubayrs anfangs sehr positive Meinung über die Behandlung der Muslime – ansässig oder pilgernd – in christlich besetzten Ländern, berechtigt war, ob die Machthaber wirklich großzügig handelten oder ob etwa eine direkte oder indirekte Manipulation des Berichts durch die Herrschenden wahrscheinlich wäre. Aus dem bisher Angeführten geht hervor, dass alle Muslime, welche Jubayr auf seiner Reise vor der Durchwanderung Siziliens traf, glücklich wirkten und keinerlei Anzeichen von Ausbeutung zeigten. Auch König Wilhelm zeigt sich den

³⁹ Ebd., S. 258.

⁴⁰ Ebd., S. 258.

⁴¹ Ebd., S. 259-260.

Muslimen gegenüber nicht feindlich, er macht auf Jubayr sogar den Eindruck, sich um die Belange dieser zu kümmern und kam dem Ideal eines muslimischen Königs sehr nahe.⁴² Er lobt den König dafür, dass er arabische Eunuchen als Verwaltungsangestellte besitzt und auch in allen sonstigen Belangen des Hofes sein Vertrauen in muslimische Angestellte legt.⁴³ Jubayr vergleicht ihn schließlich mit einem muslimischen König. Es ist klar zu erkennen, dass Jubayr von der Großzügigkeit und Gerechtigkeit Wilhelms beeindruckt war und ihn für einen guten König hielt. Wie im bisherigen Verlauf schon dargestellt, ist dies nur eine oberflächliche Beobachtung. Was waren also Wilhelms Motive und könnte es sein, dass er mit anderen christlichen Machthabern im Mittelmeerraum zusammenarbeitete? Wollte er den Gedanken, dass die christlichen Herrscher gütige und großzügige Herrscher sind, in der muslimischen Welt verbreiten und so dafür sorgen, dass mehr Muslime zum Christentum konvertieren? Die Tatsache, dass Jubayr sich darüber beklagt, dass die Muslime vor Akkon sich über die Ungerechtigkeit der muslimischen Könige beschwerten und sich an die Gerechtigkeit der christlichen Herrscher gewöhnen, könnte ein Indiz für das Gelingen dieses Plans sein.⁴⁴ Dies würde auch zeigen, dass nicht nur König Wilhelm, sondern auch andere christliche Machthaber des Mittelmeeres auf dieselbe Weise vorgingen. Das ausschlaggebende Argument für diese These ist, dass Jubayr eine gute, nahezu beeindruckte, Meinung über die Fremdenfreundlichkeit der Christen hatte, bis zu dem Zeitpunkt, an dem er eine für Pilger ungewöhnliche Route einschlug.

In Sizilien war es Jubayrs Plan, und zweifellos auch der vieler anderer Pilger, entlang der Nordküste von Messina nach Palermo zu reisen und von dort ein Schiff nach Westen zu nehmen.⁴⁵ Auf dieser Reise traf er ausschließlich Muslime, die gerecht und ohne Ausbeutung lebten, außerdem waren es auch die prachtvollen Gärten und Schlösser des Königs, welche er auf dieser für Pilger üblichen Reise zu sehen bekam. Erst als er dann nach Trapani in den äußersten Westen Siziliens aufbrach, traf er Menschen, die litten und ihm von der Ungerechtigkeit berichteten, welche ihnen widerfuhr. Der genaue Zeitpunkt und der extreme Wechsel in Jubayrs Einstellung nach dem Routenwechsel legt nahe, dass Jubayrs anfängliche Meinung bewusst gefasst

⁴² Ebd., S. 243.

⁴³ Durch das Treffen mit einem Eunuchen in Messina wurden Jubayr bereits einige Indizien für die Misshandlung der Muslime geliefert, diese zeigten allerdings noch keinen maßgeblichen Einfluss auf seine Meinung in seiner Schrift. Vgl. Dschubair: Tagebuch, S. 245.

⁴⁴ Ebd., S. 225.

⁴⁵ Ebd., S. 243.

und durch die Freundlichkeit der Christen und die Pracht der durchwanderten Gebiete bedingt worden war. Dass diese Pracht und Freundlichkeit allerdings abseits der Pilger-Route nicht mehr gegeben war, ist ein weiteres Indiz für eine möglicherweise beabsichtigte Beeinflussung der muslimischen Pilger durch den christlichen Herrscher. Der vorher indirekt von Jubayr gezeigte Respekt gegenüber König Wilhelm, ist sodann auch nicht mehr zu finden. Er trifft nun Aussagen über die „Härte des Königs“⁴⁶ oder nennt ihn einen Tyrannen: „Er hatte kürzlich die Gunst des Tyrannen eingebüßt“.⁴⁷

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass muslimische Pilger mit einer oberflächlichen Höflichkeit behandelt wurden, welche allerdings in einer Notsituation sehr schnell in eine gefährliche Behandlung umschlagen konnte. Dies ließ sich in der Quellenanalyse weitestgehend bestätigen. Dass diese Höflichkeit vorrangig aus Propagandagründen ausgeführt wurde, bleibt zwar wahrscheinlich, ist allerdings nicht mit Sicherheit festzustellen und bleibt somit Spekulation. Die zusammengetragenen Informationen über die Behandlung der Muslime lassen im Allgemeinen nicht auf ein Handeln aus reiner Nächstenliebe schließen, sondern machen einem dem Krieg nützlichen Beweggrund wahrscheinlicher. Auf ein Propagandaziel der Christen deutet auch hin, dass die Pilgerrouen der Muslime, beispielsweise in Sizilien, keinerlei Zeichen der Unterdrückung aufzeigten und diese erst abseits der üblichen Route zu bezeugen waren. Die These, welche die nur oberflächlich gute Behandlung der einheimischen Muslime in christlichen Ländern betrifft, kann teilweise verifiziert werden, da es den Muslimen tatsächlich oberflächlich gut zu gehen schien, sie sich aber ebenfalls bei genauerer Betrachtung in einem Zustand der Unterdrückung befanden. Dieser sollte sie dazu bewegen zum Christentum zu konvertieren. Die Versuchung dazu scheint groß gewesen zu sein, wie das Beispiel der jungen Frau zeigt, die bereit war sich in die Hände eines Fremden zu begeben, um dieser zu entinnen. Insgesamt unterstützt Jubayrs Schilderung verdeckter Unterdrückung diese These.

⁴⁶ Ebd., S. 257.

⁴⁷ Ebd., S. 258.

Piraterie im spätmittelalterlichen Mittelmeerraum. Akteure, Gründe und Motive und die Angst christlicher Pilger vor muslimischen Piraten

Till Peters

„Piraten entführen Seeleute auf deutschem Frachter“¹ titelte die Zeitung »Zeit« im Jahr 2019, als acht Seefahrer einer Hamburger Reederei vor der Küste Kameruns entführt wurden – augenscheinlich von Piraten.

Piraterie ist ein Thema, das vor allem in der Kultur der Gegenwart immer wieder neu aufgegriffen wird, sei es in verschiedenen Filmen, in Büchern oder in der Musik, durch Texte aber auch durch Verkleidungen. Kleine Jungen gehen an Karneval als Pirat, ein Piratenkapitän aus der Karibik hat bereits die Herzen vieler Kinobesucher erobert. Dennoch handelt es sich um ein Thema von höchster politischer Brisanz, wie die oben aufgeführte Meldung zeigt. Piraterie kann lebensgefährlich für alle Seefahrer sein. Sie werden von Piraten entführt, als Druckmittel für Lösegeldzahlungen benutzt und teilweise umgebracht. Beatrice Kathert berichtet im internationalen Piraterie-Report der »International Marine Organization« von 2002 über 383 Überfälle von Piraten, wobei sechs Menschen getötet, 50 schwer verletzt und 38 Menschen über Bord geworfen worden seien.²

Die Gründe für Piraterie sind in der Gegenwart vielfältig, dabei muss auch differenziert werden zwischen den Gründen für Piraterie insgesamt und den persönlichen Gründen, Pirat zu werden. Zuerst lässt sich zu den Gründen insgesamt feststellen, dass durch den vermehrten Seetransport durch die Globalisierung des Handels die Attraktivität für Piraterie steigt. Dazu kommt, dass nach dem Kalten Krieg die nautische Überwachung durch die Parteien des Kalten Krieges stark gesunken ist.³ Zu den persönlichen Gründen kann beispielsweise angeführt werden, dass vor allem die ökonomische Situation der Menschen sie dazu veranlasst, Pirat zu werden. Dabei sei auffällig, so Kathert, dass vor allem in den Ländern mit hoher Anzahl an Piraten

¹ Zeit Online vom 17.08.2019, <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2019-08/kamerun-piraten-entfuhrung-frachter-deutsche-reederei> [04.06.2020].

² Beatrice Kathert: Piraterie auf See, Risikomanagement und Versicherung, Hamburg 2010, S. 15, im Folgenden zitiert als Kathert: Piraterie.

³ Kathert: Piraterie, S. 13.

die ökonomische Lage durch Öffnung zum Weltmarkt, Globalisierung und dem damit verbundenen Rückgang von Entwicklungshilfen besonders prekär sei.⁴

Die moderne Piraterie ist dennoch zumeist nicht Gegenstand der Auseinandersetzungen mit Piraterie in Kunst und Kultur, vielmehr wird mit Piraterie insbesondere die Frühe Neuzeit – z.B. Korsaren im Dienste verfeindeter Großmächte (England, Frankreich, Spanien...) – oder das Mittelalter – etwa die Vitalienbrüder in Nord- und Ostsee – assoziiert. Doch wie sah diese Situation im Mittelmeerraum des Mittelalters aus? Inwiefern gab es im Mittelalter mediterrane Piraterie, wie war diese organisiert und welche Gründe lagen für die Piraterie vor? Darum soll es in dieser Arbeit gehen.

Es soll auch geklärt werden, inwiefern Piraterie zu den Gefahren für die mittelalterlichen Seefahrer im Mediterraneo beigetragen hat. Die dieser Arbeit zugrundeliegende Hypothese ist dabei, dass die Piraterie im Spätmittelalter vor allem der Erweiterung, beziehungsweise der Sicherung der Vormachtstellung im Mittelmeerraum diene und durch religiöse Auseinandersetzungen begünstigt wurde. Weiter wird angenommen, dass die Piraterie einen besonderen Faktor in Bezug auf die Gefahren für die Seefahrenden darstellte. Es soll auch auf die Auseinandersetzungen zwischen Christen und Muslimen im 15. Jahrhundert eingegangen werden und andere Seegefahren kurz dargestellt werden, um die Gefahr durch Piraterie mit anderen Gefahren zu vergleichen.

Die deutschsprachige Forschungsliteratur setzt sich vor allem mit der Piraterie in der Frühen Neuzeit auseinander, doch gibt es einige wenige Publikationen, die sich auch mit der mittelalterlichen Piraterie im Mittelmeerraum beschäftigen, die in dieser Arbeit mit einbezogen werden sollen.⁵ In der französischen Literatur ist der Forschungsstand wesentlich besser, dieser stand für diese Arbeit allerdings nicht zur Verfügung.

Einen guten Einblick in die Situation im Mittelmeerraum im Spätmittelalter gibt der Reisebericht des Mönches Felix Fabri aus dem Jahr 1483, in dem er auch auf die von Piraten ausgehenden Gefahren einging. Daher wird sein Bericht über seine beiden

⁴ Kathert: Piraterie, S. 14.

⁵ Zu nennen ist hier insbesondere der Tagungsband von Nikolas Jaspert; Sebastian Kolditz (Hgg.): Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Kosarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit, Paderborn 2013. Vgl. auch Thomas K. Heebøll-Holm; Philipp Höhn; Gregor Rohmann (Hgg.): Merchants, Pirates, and Smugglers. Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600) (Discourses of Weakness and Resource Regimes 9), Frankfurt/New York 2019.

Reisen in das Heilige Land als Quelle herangezogen.⁶ Felix Fabri wurde 1441 oder 1442 als Sohn einer angesehenen bürgerlichen Familie in Zürich geboren und starb 1502 im Dominikanerkloster zu Ulm.⁷ Felix Fabri wurde im Alter von dreizehn Jahren Mönch im Dominikanerkloster in Basel, studierte Philosophie und bekam am Ende dieses Studiums die Priesterweihe. Später wechselte Fabri in den Dominikanerkonvent von Ulm.⁸ Insgesamt ging Fabri zweimal auf die Pilgerreise nach Jerusalem.⁹

Nach seiner zweiten Pilgerreise, von der er 1484 zurückkehrte, verfasste er seinen ausführlichen Bericht, für den er sich vermutlich bereits unterwegs Notizen gemacht hatte. Der Name der lateinischen Originalschrift ist *Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti*.¹⁰ Es handelt sich zwar um den umfangreichsten überlieferten Reisebericht aus dem späten Mittelalter, allerdings ist nicht davon auszugehen, dass er sich allein auf objektive Ereignisse stützt, sondern der Bericht ist viel eher die subjektive Auseinandersetzung Fabris mit seinen eigenen Eindrücken und gibt daher vor allem subjektive „Wahrnehmungs- und Deutungsmuster“ wieder, die mit Hilfe anderer Quellen aus dieser Zeit in Beziehung gesetzt werden müssen.¹¹ Doch machen gerade auch die detaillierten subjektiven Kommentare und zahlreichen Anekdoten den Bericht zu einer wertvollen Quelle für die Frage, welchen Stellenwert die Piraterie und die von ihr ausgehenden Gefahren für Mittelmeerreisende im 15. Jahrhundert hatte.

Das *Evagatorium* ist als Autograf in der Stadtbibliothek Ulm erhalten, insgesamt umfasst es zwei Codices mit insgesamt mehr als 500 Seiten. Zusätzlich gibt es dazu ein Register, welches ebenfalls handschriftlich überliefert ist. Das Werk wird auf die

⁶ Felix Fabri: Galeere und Karawane, Pilgerreise ins Heilige Land, zum Berg Sinai und nach Ägypten 1483, bearbeitet und mit einem Nachwort versehen von Herbert Wiegand, Stuttgart 1996, S. 17, im Folgenden zitiert als Fabri: Galeere. Ergänzend zu der lückenhaften deutschen Übersetzung wurde für diese Arbeit auch die englische Übersetzung von Aubrey Stewart herangezogen, Felix Fabri: The Wanderings of Felix Fabri, 2 Bde, übers. v. Aubrey Stewart, London 1896 und 1893.

⁷ Herbert Wiegand: Nachwort des Herausgebers, in: Felix Fabri: Galeere und Karawane, Pilgerreise in das Heilige Land, zum Sinai und nach Ägypten 1483, bearbeitet und mit einem Nachwort versehen von Herbert Wiegand, Stuttgart/Wien/Bern 1996, S. 327-331, hier S. 327, im Folgenden zitiert als Wiegand: Nachwort.

⁸ Wiegand: Nachwort, S. 327f.

⁹ Gundolf Gieraths: Art. Fabri (Schmid), Felix, in: Neue Deutsche Biographie 4, Berlin 1959, S. 727-728.

¹⁰ Wiegand: Nachwort, S. 329.

¹¹ Stefan Schröder: Zwischen Christentum und Islam. Kulturelle Grenzen in den spätmittelalterlichen Pilgerberichten des Felix Fabri (Orbis Mediaevalis 11), Berlin 2009, S. 49, im Folgenden zitiert als Schröder: Christentum.

Jahre zwischen 1484 und 1488 datiert.¹² Neben der lateinischen existiert eine deutsche Version der Reiseberichte Fabris. Diese Version erstellte er, um seinen Leserkreis zu erweitern und auch *kinder[...] vnd husfrouwen, dieneren, knechten vnd megeten* anzusprechen.¹³ Von Felix Fabris Werk gibt es verschiedene Abschriften, der Großteil von ihnen stammt aus dem 16. und 17. Jahrhundert.¹⁴

Pilgerreisen wie jene, an der Fabri teilnahm, gehörten in der Anfangszeit des Christentums in Europa zu den Ausnahmen, ab dem 10. Jahrhundert allerdings nahm die Anzahl an Pilgerreisen deutlich zu. Gründe für diese Pilgerreisen war der Glaube, dass die Heiligen Stätten, die bei diesen Reisen besucht wurden, als besonders heilend und reinigend galten. Wer auf eine solche Reise ging, konnte sich selbst von seinen Sünden reinigen und gleichzeitig einen Dienst an Gott leisten.¹⁵ Von besonderer Bedeutung waren dabei die Pilgerfahrten in das Heilige Land, also nach Jerusalem und zum Berg Sinai, um dort der Wirkungsstätte Jesu Christi besonders nahe zu sein.¹⁶ Auch wenn es von Theologen verneint wurde, dass ein Mensch durch eine solche Fahrt Gott näherkommen könne, sei dies die weit verbreitete Meinung innerhalb der Glaubensgemeinschaft gewesen, so Klußmann, was von der Kirche auch dadurch ausgenutzt wurde, dass sie Pilgerfahrten zu heiligen Stätten als Strafe für das Verletzen christlicher Regeln benutzt hätten.¹⁷ Zu den freiwilligen Pilgern kamen also noch jene, die durch die christlichen Autoritätsinstanzen zu diesen Pilgerreisen verpflichtet worden waren. Im Laufe des späten Mittelalters ist diese Art der Pilgerreise durch einen weiteren Typus des Reisenden ergänzt worden: derjenige, der aus Abenteuerlust reiste. Dazu ist die Gruppe der Pilgerreisenden durch Adelige, die sich als besonders ritterlich beweisen wollten, und durch Bürger, die der adeligen Lebensweise nacheiferten, ergänzt worden. Trotzdem stand bei einer Pilgerreise die spirituelle Erfahrung im Vordergrund.¹⁸

Felix Fabri geht an mehreren Stellen seines Reiseberichtes auf die Gefahren auf See ein. Vor dem Hintergrund der Piraterie und der Konfliktlagen im Mittelmeer während des Spätmittelalters können diese Konflikte in zwei Bereiche eingeteilt

¹² Schröder: Christentum, S. 59.

¹³ Zitiert nach Schröder: Christentum, S. 64.

¹⁴ Schröder: Christentum, S. 67.

¹⁵ Andreas Klußmann: In Gottes Namen fahren wir, die spätmittelalterlichen Pilgerberichte von Felix Fabri, Bernhard von Breydenbach und Konrad Grünemberg im Vergleich (Historica occidentalis et orientalis 1), Saarbrücken 2012, S. 19, im Folgenden zitiert als Klußmann: In Gottes Namen.

¹⁶ Klußmann: In Gottes Namen, S. 19.

¹⁷ Klußmann: In Gottes Namen, S. 20.

¹⁸ Klußmann: In Gottes Namen, S. 23.

werden: Zum einen schildert Fabri die Gefahren durch Seefahrer, insbesondere jene, die er als Türken klassifiziert, andererseits können darüberhinausgehende Gefahren durch die Konflikte zwischen Religionsgruppen in Fabris Bericht festgemacht werden.

Als eine der größten Gefahren führt Felix Fabri die ‚Türkengefahr‘ auf. Er beschreibt, dass „die Türken durch das ganze Adriatische Meer [das nördliche Randmeer] schwärmten und alles, was ihnen begegnete, nahmen und ausplünderten“¹⁹. Tatsächlich soll, so Fabri, eine türkische Flotte nach Apulien in Süditalien gefahren sein, „um die dortigen Christen auszuplündern“, allerdings soll sich das Schiff der Pilger zu diesem Zeitpunkt glücklicher Weise woanders befunden haben.²⁰ Dass es eine solche Plünderung gegeben hatte, erfahren die Pilger um Fabri allerdings nur durch einen Bericht venezianischer Seeleute, Fabri führt dabei den Umstand, dass die Pilger nicht auf türkische Seeleute trafen auf Gottes Hilfe zurück, der „Gegenwind“ schickte, sodass das Schiff nicht so schnell vorwärts kam wie gedacht. Er fühlt sich „vor den Händen der Türken gerettet“ ohne aber zu hinterfragen, ob der Bericht der Venezianer wahr ist.²¹ Weiterhin charakterisiert Fabri sich und seine Mitreisenden als besonders heldenhaft, da sie „unter solcher Gefahr die Seereise“ fortführten. Bestärkt wird er dabei durch die Berichte der Einwohner einer illyrischen Stadt, die über den Mut der Pilger „staunten“.²² Dabei erläutert Fabri, dass diese Einwohner Zeugen täglicher küstennaher Vorbeifahrten türkischer Seefahrer seien. Die durch Piraten bzw. türkische Seeleute entstehende Gefahr schildert Fabri ausführlich. Dabei geht er aber in seinem Bericht nie auf Angriffe ein, die er selbst miterlebt hat, sondern schildert allein die Angst oder Warnungen vor diesen Angriffen. Zudem differenziert er nicht zwischen Türken und Piraten, sondern stellt diese als ein und dieselbe Gruppe dar, so zum Beispiel wenn er im Bezug auf eine Warnung vor einer „türkischen Belagerungsflotte“ vor Rhodos von „diesen Piraten“ schreibt.²³ Diese Belagerung sei nicht zu durchbrechen und es gäbe kein Entkommen.²⁴ Später, auf der Rückreise vom Heiligen Land, erfährt er, dass „die Türken“ von einer venezianischen Kriegsflotte „geschlagen seien und sich besiegt zurückgezogen hätten“.²⁵ Es scheint ihm also klar gewesen zu sein, dass es sich nicht um Piraterie, sondern um

¹⁹ Fabri: Galeere, S. 17.

²⁰ Fabri: Galeere, S. 19.

²¹ Ebd.

²² Ebd.

²³ Fabri: Galeere, S. 26.

²⁴ Ebd.

²⁵ Fabri: Galeere, S. 29.

Krieg handelte. Zudem klassifiziert Fabri die türkische Flotte als „Feinde[] des Kreuzes Christi“²⁶ beschreibt.

Am Beispiel dieser Beschreibung türkischer Seefahrer als Feinde der christlichen Religion wird deutlich, dass die kriegerischen Auseinandersetzungen im Mittelmeerraum im späten 15. Jahrhundert vor allem auf religiösen Auseinandersetzungen basierten, insbesondere auf den Auseinandersetzungen zwischen dem muslimisch geprägten arabischen Orient und dem christlich geprägten europäischen Okzident. Diese Auseinandersetzungen können zum einen mit der Ungleichverteilung von Ressourcen zusammengehängt haben, zum anderen führten aber auch interreligiöse Konflikte, die aus verschiedenen Gründen schon zuvor entstanden waren, zu einer Rivalität zwischen beiden Gruppen. Schließlich kann diese Rivalität zwischen den Anhängern der beiden Religionen, also des Christentums und des Islams, auf eine jahrhundertelange Fehde, die ihren Beginn in der muslimischen Expansion hat, zurückgeführt werden. Die muslimische Expansion führte zu einer massiven Niederlage der christlichen Heere im Kampf gegen die Türken und dem Verlust der Grabeskirche in Jerusalem, woraufhin Papst Urban christliche Ritter zu einem Kreuzzug aufrief, der wiederum in einer blutigen Auseinandersetzung zwischen Christen und Muslimen endete.²⁷ Dabei gab es während der Zeit des Ersten Kreuzzuges auch erste Auseinandersetzungen zur See, größtenteils waren die Hintergründe auch hier religiöser Natur.²⁸

Auch das Fehlen eines Friedensvertrages zwischen christlichen und muslimischen Ländern bzw. Fürsten kann zur Ausweitung von Piraterie und anderen Überfällen beigetragen haben. So galten zu Zeiten und in Regionen, in denen keine entsprechenden Verträge abgeschlossen worden waren oder etwaige Waffenstillstandsverträge ausgelaufen waren, die Anhänger der jeweils anderen Religion als vogelfrei und konnten angegriffen werden, während ein Angriff auf die Anhänger der eigenen Religion oft mit schweren Strafen sanktioniert wurde.²⁹

²⁶ Fabri: Galeere, S. 26.

²⁷ So zusammengefasst bei David Abulafia: *Das Mittelmeer, eine Biographie*, Frankfurt am Main 2015, S. 379f., im Folgenden zitiert als Abulafia: *Mittelmeer*.

²⁸ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 382f.

²⁹ Albrecht Fuess: *Muslime und Piraterie im Mittelmeer (7.-16. Jahrhundert)*, in: Nikolas Jaspert; Sebastian Kolditz (Hgg.): *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Kosarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn 2013, S. 175-198, hier S. 175, im Folgenden zitiert als Fuess: *Muslime*.

Felix Fabri nimmt selbst in seinem Reisebericht eine negative Stellung gegenüber dem Islam ein und bezeichnet den Glauben der arabischen Menschen als „sündhafter und verwerflicher als den der Juden“.³⁰ Stefan Schröder deutet dies so: *„Die Charakterisierung ‚schlimmer als die Juden‘, eigentlich eine stereotype Grundformel der innerchristlichen Desavouierung lasterhaften Verhaltens, wendet Fabri an, um eine Klassifizierung und Hierarchisierung der Religionen vorzunehmen. Die Muslime sind danach [...] weiter vom Heil entfernt als die Juden“*.³¹ Diese Klassifizierungen seien im Christentum des Mittelalters ein Mittel gewesen, um eine Abgrenzung gegenüber anderen Religionen, insbesondere gegenüber der islamischen Religion herzustellen, um sich selbst als einzig wahrhaft Glaubende darzustellen und Mohammed als den Antichristen zu kennzeichnen.³² So bezeichnet Fabri die Gottesdienste der muslimischen Sarazenen als „abergläubischen Mißbrauch“.³³

Diese bekannten langfristigen Auseinandersetzungen der Religionen im Mittelmeerraum und die damit einhergehende ideologische Voreingenommenheit können ein Grund sein, warum für Felix Fabri, obwohl es bei seinen Reisen zu keiner Eskalation gekommen ist, die Angst vor Angriffen durch Piraten allgegenwärtig war, wobei Fabri selbst nicht zwischen Piraten und osmanischen Kriegsschiffen differenzieren konnte oder wollte. Dieser Umstand führt zu der Frage, wie die Piraterie im Mittelmeerraum des späten 15. Jahrhunderts zu beschreiben ist, wie sie funktionierte und welche Rolle muslimische Korsaren spielten.

Insgesamt kann zur Piraterie im Mittelmeerraum konstatiert werden, dass schon in der Antike die Entwicklung eines Piratentums erkennbar ist. Die ersten bekannten Berichte seeräuberischer Aktivitäten im Mittelmeer stammen dabei aus der Zeit der frühägyptischen Seefahrt. Ziel der antiken Piraterie war es vor allem, die erbeuteten Sklaven und die Schmugglerware zu verkaufen und somit den Lebensunterhalt aufzubessern. Im Jahr 101 v. Chr. erließ das Römische Reich ein Antipiratengesetz, woraufhin höchst effektiv und erfolgreich mit militärischer Macht gegen die Piraterie im Mittelmeerraum vorgegangen wurde. Bis zum Beginn des Mittelalters blieb das Mittelmeer weitgehend frei von Piraterie.³⁴

³⁰ Schröder: Christentum, S. 279.

³¹ Vgl. Schröder: Christentum, S. 280.

³² Schröder: Christentum, S. 280f.

³³ Fabri: Galeere, S. 162.

³⁴ Kathert: Piraterie, S. 10.

Im Spätmittelalter waren die Ressourcen innerhalb des Mittelmeerraumes ungleich verteilt. Die Erbeutung von im eigenen Land nicht vorhandenen Ressourcen, die trotzdem benötigt wurden, kann teilweise als Ausgangspunkt der mittelalterlichen Piraterie im Mittelmeerraum gesehen werden. Allerdings bedeutet dies nicht, dass die Piraterie sich von Süden nach Norden ausbreitete. Vielmehr nimmt etwa Albrecht Fuess an, „dass erfolgreiche Piraterie im Mittelmeer zumeist eine Piraterie des Nordens ist, die sich gegen den Süden, aber gegen benachbarte Regionen des Nordens richtet.“³⁵ Dabei stellt er im Anschluss an Henri Pirenne die Hypothese auf, dass der Mittelmeerraum zu der betrachteten Zeit in zwei Sektoren aufgeteilt gewesen sei: einen nördlichen christlichen Teil und einen südlichen muslimischen Teil.³⁶ Abulafia hingegen beschreibt die politische Situation im Mittelmeerraum dynamischer: vielfältige Auseinandersetzungen einzelner Gruppen, so zum Beispiel der Venezianer, Byzantiner und der Fatimiden führten dabei zu vielfältigen Veränderungen in der Machtstruktur des Mittelmeerraumes, die allerdings im 12. Jahrhundert darin gipfelt, dass die muslimischen Flotten den christlichen Flotten deutlich unterlegen und „nicht mehr in der Lage [waren], die Vorherrschaft der christlichen Flotten in Frage zu stellen“.³⁷ Dies führte dazu, dass alle Seewege im östlichen Mittelmeer durch die drei lateinisch-christlichen Stadtrepubliken der Pisaner, der Genueser und der Venezianer kontrolliert wurden, die später, nach der Einnahme Konstantinopels durch den vierten Kreuzzug 1204, ihre Herrschaft über weite Teile des Mittelmeerraumes ausbauten und sicherten. Auf der Basis dieser Sichtweise Abulafias kann geschlossen werden, dass es besser wäre, über christliche Gruppen und muslimische Gruppen zu reden, die im Mittelmeer aktiv waren, da aufgrund der Heterogenität innerhalb dieser Religionsgemeinschaften nicht von ‚dem Christentum‘ und ‚dem Islam‘ gesprochen werden kann.

Die Vorherrschaft christlicher Gruppen kann allerdings ein Grund dafür gewesen sein, dass größtenteils christliche Gruppen reicher an Ressourcen waren als muslimische Gruppen.³⁸ Diese Ungleichverteilung könnte die Piraterie durch muslimische Gruppen begünstigt haben, die ebenso wie die christlichen Gruppen im Mittelmeer aktiv waren und „Piratenüberfälle auf feindliche Schiffe“ durchgeführt haben.³⁹

³⁵ Fuess: *Muslimen*, S. 176.

³⁶ Fuess: *Muslimen*, S. 175.

³⁷ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 387.

³⁸ Fuess: *Muslimen*, S. 176.

³⁹ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 386.

Die Gründe und Motive für seeräuberische Aktivitäten im Mittelmeerraum sind dabei, ebenso wie die Verhältnisse im Mittelmeerraum selbst, vielfältig. Es kann also nicht von ‚der Piraterie‘ gesprochen werden, da es sich bei den Piratenaktivitäten im Mittelmeerraum um eine breite Masse von Aktivitäten handelte, bei denen unterschiedliche Akteure auf verschiedenste Arten Seeraub betrieben.

Die Gründe für Piraterie im Mittelalter können zunächst grob in zwei verschiedene Gruppen eingeteilt werden: zum einen geht es dabei um die generellen Gründe einer Gruppe, Piraterie zu betreiben, zum anderen sind auch die persönlichen Gründe, Piraterie auszuüben, von Bedeutung. Zu den generellen Gründen gehörte nicht allein die Suche nach passenden Ressourcen, sondern auch die Sicherung territorialer Macht und religiöser Vorherrschaft innerhalb des Mittelmeerraumes.⁴⁰ Eine weit- aus größere Differenzierung kann bei den persönlichen Gründen für Piraterie vorgenommen werden: Zum einen ging es größtenteils um die Suche nach materiellen und humanen Ressourcen (Waren und Sklaven), um diese zu verkaufen, um sich selbst zu bereichern. Andererseits ist in der Forschungsliteratur zu lesen, dass die islamischen Piraten die Piraterie als ihre Mission gesehen haben, um so ihr Seelenheil zu sichern, und dass es im muslimischen Glauben die Idee eines „See-gihad“, also eines heiligen Krieges zur See, gab.⁴¹ Dabei konnten muslimische Seefahrer auch dadurch ihr Seelenheil, also eine Art Erlösung nach dem Tod, finden, wenn sie nichtmuslimische Seefahrer nach der Gefangennahme zur Konversion bringen konnten. Anderenfalls durften diejenigen, die sich nicht konvertieren ließen, über Board geworfen werden.⁴² Hier muss also noch einmal unterteilt werden in die profanen Gründe und die sakralen Gründe. Zu den profanen Gründen gehört hier also die eigene Bereicherung durch Verkauf der erbeuteten Güter und somit die Verbesserung des eigenen Lebens. Zu den sakralen Gründen gehört die Mission das Seelenheil zu sichern. Dabei wurde die Piraterie soweit legitimiert, wie sie sich eben gegen Nichtmuslime richtete.⁴³

Diese generellen wie auch persönlichen Gründe für Piraterie sind im gesamten Mittelalter gültig. Jedoch ist es sinnvoll, sich die Piraterie zur Zeit der Pilgerreise Felix Fabris im 15. Jahrhundert genauer anzusehen. Dabei kann, wie bereits beschrieben, eine christliche Vorherrschaft ausgemacht werden, die vor allem durch die italienischen Christen, die alle Handelsrouten im östlichen Mittelmeerraum beherrschten,

⁴⁰ Kathert: Piraterie: S. 11.

⁴¹ Fuess: Muslime, S. 180.

⁴² Fuess: Muslime, S. 181.

⁴³ Fuess: Muslime, S. 180f.

ausgemacht werden. Andererseits entstand gleichzeitig mit dem Osmanischen Reich ein weiterer Machtfaktor im Mittelmeerraum. Durch die osmanische Expansion wurde die byzantinische Herrschaft (oder das, was nach dem vierten Kreuzzug noch davon übrig geblieben war) immer weiter zurückgedrängt und 1453 endgültig vernichtet.⁴⁴ Aber auch das Osmanische Reich und Venedig – das nicht nur eine bedeutende politische Macht, sondern auch die dominierende Handelsmacht im gesamten Mittelmeer gewesen ist – hatten ein schwieriges Verhältnis zueinander, so dass es trotz enger Kontakte im Fernhandel zu insgesamt sieben großen venezianisch-osmanischen Kriegen kam, die ihren Höhepunkt im Späten Mittelalter hatten und bis in die Neuzeit hinein stattfanden. Gleichzeitig hatte Venedig als größter Schiffsproduzent auch die größte Flotte im Mittelmeer.⁴⁵ Durch die Kriege kam es auf beiden Seiten immer wieder zu Gebietsverlusten einerseits und Gebietserweiterungen andererseits.⁴⁶ Bei diesen Auseinandersetzungen handelte es sich insbesondere um Auseinandersetzungen zur See, was unter Umständen auch die Piraterie begünstigt haben könnte.

In der Mitte des 13. Jahrhunderts hatte die Dynastie der Hafsiden Nordafrika erobert und begann ihre Macht im südlichen Teil des Mittelmeerraumes auszubreiten. Insbesondere wurde diese Dynastie durch ihre aktive Piratenpolitik auffällig, da sie ihre wirtschaftliche Macht dadurch erschließen und sichern konnten, dass sie von Nordalgerien aus über Jahrzehnte zur See fuhren, um Schiffe zu überfallen und die erbeutete Ware im gesamten Mittelmeerraum zu verkaufen. Vor allem die „Inseln der Franken“, also die von Westeuropäern besiedelten Mittelmeerinseln, stellten ein Ziel der Piraten dar, sie überfielen aber auch die „Boote der Ungläubigen“, also christliche Schiffe, zum Beispiel auch Pilgerschiffe.⁴⁷ Ihre Raubzüge zeichneten sich dadurch aus, dass sie „überraschend [kamen] und [...] alles mit[nahmen], was ihnen in die Hände f[iel]“.⁴⁸ Außerdem sei es durch die Gefangennahme der durch die Piraten als ungläubig klassifizierten Menschen zu einer Füllung der Hafenstädte mit Gefangenen gekommen. Der Grund, aus dem die Piraten hier also Piraterie betrieben, ist die eigene Bereicherung durch das Stehlen und Verkaufen wertvoller Gegenstände und Sklaven.

⁴⁴ Siroil Davies; Jack Davis: *Greeks, Venice and the Ottoman Empire*, in: Siroil Davies; Jack Davis (Hgg.): *Between Venice and Istanbul. Colonial landscapes in early modern Greece* (Hesperia Supplements 40) Athen 2007, S. 25-33, im Folgenden zitiert als Davies; Davis: *Greeks*.

⁴⁵ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 387.

⁴⁶ Davies; Davis: *Greeks*, S. 26.

⁴⁷ Fuess: *Muslimen*, S. 188.

⁴⁸ Ebd.

Neben den Hafsiden gab es weitere, sowohl christliche als auch muslimische Dynastien, die durch Piraterie reich geworden sind, sodass es im 14. Jahrhundert zu einem explosionsartigen Anstieg der Piraterie im Mittelmeerraum kam. Gleichwohl ist es ab der Mitte des 15. Jahrhunderts zu einem deutlichen Rückgang der muslimischen Piraterie gekommen, da die Einnahmen aus dem Handel mit gestohlenen Waren zurückgingen, was an der Kontrolle des Mittelmeerhandels durch Venedig gelegen haben kann, dessen Flotte im östlichen Mittelmeer Patrouillen durchführte. Gleichzeitig wurden die zuvor entstandenen Handelsnetze im arabischen Raum in zwei Teile gespalten, wobei der im Mittelmeerraum gelegene Teil nun durch christliche Gruppen dominiert wurde.⁴⁹ Dennoch haben die muslimischen Herrscher, die zwar aktiv keine Piraterie mehr betrieben, eine Ausweitung der Piraterie durch das Bereitstellen der dafür notwendigen Infrastruktur begünstigt. Dazu hat es Absprachen zwischen den Herrschern der muslimischen Teile des Mittelmeers und den Piraten gegeben, sodass die Herrscher jeweils mit einem Fünftel der Beute, dem sogenannten „Prophetenfünftel“ an dem Gewinn beteiligt wurden.⁵⁰ Da sich in der Mitte des 15. Jahrhunderts ein christliches Monopol im Seehandel herausgebildet hatte und einzig der südwestliche Teil des Mittelmeers von den Hafsiden kontrolliert war,⁵¹ kann es ein weiterer Anstoß für die muslimische Piraterie gewesen sein, die von muslimischen Herrschern ausgehende Handelsmacht im Mittelmeer zu vergrößern.

Trotzdem bleibt zu bedenken, dass es nicht die muslimische Piraterie, sondern die christliche Piraterie war, die im späten Mittelalter ihren Höhepunkt erreichte. Zwar versuchten muslimische Piraten durch ihre Aktivitäten ihre Machtposition im Mittelmeerraum zurückzugewinnen und an die europäischen Ressourcen heran zu kommen, sie konnten aber durch die christlichen Flotten zurückgedrängt werden. Christliche Piraten hingegen wurden von diversen Regierungen rund ums Mittelmeer unterstützt und instrumentalisiert.⁵² Das Thema kann hier aus Platzgründen nicht detaillierter verfolgt werden. Hervorzuheben sind jedoch z.B. die offenen wie verdeckten Versuche der Johanniter von Rhodos, der zypriotischen Lusignan-Dynastie oder der Genuesen, katalanische Piraten zu Angriffen auf die ägyptische und

⁴⁹ Abulafia: Mittelmeer, S. 391.

⁵⁰ Fuess: Muslime, S. 188.

⁵¹ Fuess: Muslime, S. 189.

⁵² Über die Zusammenhänge zwischen politischer Macht und Piraterie vgl. Nikolas Jaspert: ‚Piracy‘, Connectivity and Seaborne Power in the Middle Ages, in: Michel Balard; Christian Buchet (Hgg.): The Sea in History – the Medieval World, Woodbridge 2020, S. 45-57.

syrische Küste zu bewegen.⁵³ Die Venezianer wurden mehrmals von Sultan Bayezid II., mit dem sie einen Friedensvertrag geschlossen hatten, beschuldigt, Piraterie gegen türkische Handelsschiffe in der Ägäis zu betreiben.⁵⁴

Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass Piraterie im Spätmittelalter sowohl auf Seiten der Muslime als auch auf Seiten der Christen stattfand, ist es bemerkenswert, dass Felix Fabri in seinem Reisebericht ausschließlich auf die osmanische Piraterie und die muslimischen Piraten eingeht, wobei deren Hochphase zur Zeit der Pilgerreise Fabris schon vorbei war und durch eine Hochphase christlicher Piraterie ersetzt wurde. Man könnte Fabri nun unterstellen, aufgrund der christlich-muslimischen Differenzen und Auseinandersetzungen ein einseitiges Urteil über die Osmanen zu fällen, dies ist aber nicht der Kern der Aussagen Fabris. Zwar war die Hochphase muslimischer Piraterie vorbei, allerdings kam es durch den Aufstieg der osmanischen Seefahrt zu dieser Zeit zu einem erneuten Anstieg muslimischer Piraterie.⁵⁵ Dabei handelte es sich vor allem um staatliche Piraterie. War Piraterie unter den Hafsiden von der Politik eher indirekt unterstützt worden, so wurden die Piraten in der Zeit des Osmanischen Reiches direkt aus der Hauptstadt beauftragt und handelten im Auftrag des Staates.⁵⁶ Fabri bezeichnet wohl deshalb die Gruppen, die auf Beutejagd gingen, grundsätzlich als „Türken“⁵⁷, für ihn scheinen Türken grundsätzlich Piraten und Piraten grundsätzlich Türken zu sein. Er schreibt zum Beispiel nicht von einer Gefahr durch Piraten, sondern nennt es dezidiert „Türkengefahr“.⁵⁸ Es sei die „türkische Flotte“, die die christlichen Seefahrer ausgeplündert hätten, Gott habe die Menschen „vor den Händen der Türken“ gerettet.⁵⁹ Auch schreibt Fabri über beutegierige Türken, die die Einwohner Illyriens in Angst und Schrecken versetzten. Zusammengefasst benutzt Fabri in dem Kapitel zur Türkengefahr, indem er diese Erlebnisse schildert, 16 Mal das Wort Türke oder Türken, jedoch nur einmal das Wort Piraten.

⁵³ Vgl. Nicholas Coureas; Andreas Orphanides: Piracy in Cyprus and the Eastern Mediterranean during the Later Lusignan and Venetian Periods (15th-16th Centuries), in: Yearbook of the Center for Scientific Research 33 (2007), S. 121-162, hier S. 121 et passim.

⁵⁴ Herbert Hunger: Piraterie in der Aegaeis anno 1504. Brief Bajezids II. an Leonardo Loredan, in: Byzantion 40 (1970), S. 361-376.

⁵⁵ Fuess: Muslime, S. 193f.

⁵⁶ Fuess: Muslime, S. 194.

⁵⁷ Fabri: Galeere, S. 19.

⁵⁸ Fabri: Galeere, S. 17.

⁵⁹ Fabri, Galeere, S. 19.

Es kann zusammengefasst werden, dass die Piraterie im spätmittelalterlichen Mittelmeerraum in staatliche und private Piraterie unterteilt werden muss, wobei unterschiedliche Akteure unterschiedliche Arten der Piraterie bevorzugen. Die Hafsiden unterstützten zwar die Piraterie, waren aber nicht aktiv an ihr beteiligt, sodass es sich dabei um indirekte staatliche Piraterie handelte. Die Osmanen beteiligten sich direkt an der Piraterie, auch weil sie Aufträge an Piraten gaben, sodass es sich um direkte staatliche Piraterie handelte. Bei den christlichen Piraten handelte es sich einerseits um staatliche Piraterie, andererseits aber auch um private Piraterie, wobei eine Hybridform beider Arten der Piraterie entstand.

Es lässt sich insgesamt konstatieren, dass die Piraterie im Mittelalter einen integralen Teil der Seefahrt bildete. Dabei ist auffällig, dass Seefahrt allgemein und Piraterie sich kongruent entwickelten; es waren stets dieselben Gesellschaften bzw. Regierungen, die den Handel kontrollierten, die auch in der Piraterie groß waren. Verlor eine Gesellschaft an Macht im Mittelmeerraum, so sorgte das stets dafür, dass die Piraterie ausgehend von dieser Gesellschaft auch zurückging und anders herum. Daher lässt sich schlussfolgern, dass die Piraterie, zumindest die staatliche Piraterie, sehr wohl der Erweiterung und Sicherung der Macht diente, während die private Piraterie vor allem der Verbesserung der eigenen Lebensverhältnisse durch das Verkaufen der gestohlenen Güter diente. Dazu kommt allerdings auch, dass die Piraterie wie die politisch-militärischen Konflikte im spätmittelalterlichen Mittelmeerraum religiös aufgeladen war, sodass es natürlich auch um religiöse Fragen ging. Ein Pirat, der im Sinne seiner Religion auf Beutejagd ging, konnte so auch hoffen sein Seelenheil auf diese Weise zu finden.

Außerdem ist zu hervorzuheben, dass das Verkaufen von Sklaven aus der eigenen Religionsgemeinschaft verboten war, sodass vor allem Menschen aus der anderen Religion versklavt und gewinnbringend verkauft werden konnten. Diese Tatsache führte dazu, dass es in besonderem Maße zu einer interreligiösen Piraterie kam, deren Wurzeln in den Auseinandersetzungen und Konflikten zwischen den beiden das Mittelmeer beherrschenden Religionen, nämlich dem Christentum und dem Islam, liegen. So kann auch konstatiert werden, dass die Gefahr für Seefahrer und Reisende insbesondere von Gruppen, die der jeweils anderen Religion angehörten, ausging. Im Bezug auf die Gefahren der Seefahrt im späten Mittelalter kann aber auch geschlussfolgert werden, dass es eine Reihe von Gefahren für Seefahrer im Mittelmeerraum gab, allerdings die Piraterie für die Reisenden diejenige war, die am meisten Angst erzeugt hat, auch wenn diese nicht immer realistisch war. Felix Fabri, der immer wieder die Angriffe der Piraten, die er Türken nennt, in den Vordergrund stellt,

obwohl es auf seinen Fahrten zu keinem Piraten-Angriff auf das Schiff kam, ist dafür ein aufschlussreiches Beispiel.

Nautisch-militärische Technologie beim vierten Kreuzzug 1202-1204

Rouven Thäwel

Der Vierte Kreuzzug war eine Konsequenz aus dem fehlgeschlagenen Dritten Kreuzzug, der sein Ziel, die Rückeroberung der an die Muslime verlorengegangenen Stadt Jerusalem, nicht hatte erreichen können. So rief Innozenz III. kurz nach seiner Wahl zum Papst im Jahr 1198 zum erneuten Kreuzzug auf. Doch auch dieser Kreuzzug sollte dem Ziel Jerusalem nicht einmal nahekommen und endete stattdessen mit der Eroberung und Plünderung der Hauptstadt des christlichen Kaiserreiches Byzanz, Konstantinopel.

Im Fokus der historischen Forschung lag lange Zeit vor allem die Frage nach den Ursachen dieses folgenschweren Kurswechsels der Unternehmung. Weniger Beachtung fand der Einsatz der militärischen und nautischen Technologie während der zweimaligen Eroberung Konstantinopels in den Jahren 1203 und 1204. Dieser Beitrag wirft einen Blick auf die Zusammensetzung der beteiligten Streitkräfte sowie auf die von ihnen während der Kampfhandlungen verwendete Militärtechnologie und ihre Bedeutung für den Ausgang des Vierten Kreuzzugs. Mit den Aufzeichnungen der Kreuzfahrer Geoffroy de Villehardouin und Robert de Clari stehen zwei Augenzeugenberichte zur Verfügung, die den Kampf um Konstantinopel eindrücklich darstellen. Villehardouin berichtet aus der Perspektive einer der Führungspersönlichkeiten des Kreuzzugs, Clari aus der eines einfachen Ritters. Auf byzantinischer Seite schildert der Adlige Niketas Choniates die Ereignisse aus seiner Sicht.

In Westeuropa wurden die Streitkräfte hauptsächlich von den Feudalherren gestellt. Sie waren diejenigen, welche über die nötigen Ressourcen verfügten, um sich selbst und weitere Truppen auszurüsten und zu bewaffnen. Den Kern der Heere bildete die schwere Kavallerie in Form der stark gerüsteten Ritterschaft.¹ In dem letzten Jahrzehnt vor dem Vierten Kreuzzug hatte die Panzerung der europäischen Ritter, vor allem die Gesichtspanzerung, im Vergleich zur bisherigen Rüstung stark zugenommen, was wohl auf die Neuerungen in der Waffentechnologie zurückzuführen

¹ Taxiarchis G. Kolias: *Military Aspects of the Conquest of Constantinople by the Crusaders*, in: Angeliki Laiou (Hg.): *Urbs Capta. The Fourth Crusade and its Consequences/La IV^e Croisade et ses Conséquences (Réalités Byzantines 10)*, Paris 2005, S. 123-138, hier S. 123, im Folgenden zitiert als Kolias: *Aspects*.

ist, die sich in den letzten Dekaden des 12. Jahrhunderts entwickelt hatten.² Obwohl es den niederen Klassen offiziell weiterhin verboten war Waffen zu tragen, gab es, gerade in Frankreich, immer mehr im Umgang mit Waffen geübte Söldner, die schon beinahe eine eigene Klasse bildeten. Die Armeen wurden dadurch immer professioneller. Besonders das flämische Kontingent des Kreuzfahrerheeres bestand zu einem Großteil aus Söldnern. In Flandern hatte eine in Verbindung mit einem rasanten ökonomischen Aufschwung entstandene Urbanisierung und das Turnierverbot durch die Kirche der Ritterschaft immer weniger Grund gegeben sich im Kriegshandwerk zu üben. Finanzielle Nöte leiteten zudem in Flandern bereits Ende des 12. Jahrhunderts den allmählichen Niedergang der Ritterschaft ein.³

Besonders eine Waffe erfuhr zu dieser Zeit eine rasante Entwicklung und Verbreitung: die Armbrust, eine meistens aus Holz hergestellte Fernkampf-Waffe. Die Sehne, die sich in horizontaler Lage an der Spitze befand, wurde durch Muskelkraft mit den Händen oder durch einen Kurbelmechanismus gespannt und in eine Nut aus Horn oder anderem harten Material eingespannt. Durch einen Abzug, ähnlich dem moderner Feuerwaffen, wurde das geladene Geschoss freigelassen. Die Armbrust verschoss, anders als der Bogen, keine Pfeile, sondern Bolzen. Diese waren etwa 30cm lang und 1,25cm dick mit einer eisernen, meist pyramidal geformten Spitze. Obwohl die Schussfrequenz deutlich langsamer war als die des Bogens, lag der Vorteil der Armbrust darin, dass deutlich weniger Übung für die Handhabung dieser Waffe nötig war. Ihre Reichweite lag zwischen 350 und 500 Metern. Die Wirkung der Armbrust war so verheerend, dass die Kirche den Gebrauch offiziell verbot, was jedoch kaum Beachtung fand.⁴ Villehardouin verwendet in seinem Bericht des Öfteren Armbrustschussweiten als Längenangaben,⁵ was die Verbreitung und die Bedeutung der Waffe illustriert. Gerade in der Belagerungskriegsführung waren Armbrustschützen in den letzten Jahrzehnten vor dem Vierten Kreuzzug immer wichtiger geworden⁶ und häufig wurden ausschließlich aus solchen Schützen bestehende

² David Nicolle: *The Fourth Crusade. The Betrayal of Byzantium (Campaign 237)*, Oxford 2011, S. 29, im Folgenden zitiert als Nicolle: *Crusade*.

³ Nicolle: *Crusade*, S. 30f.

⁴ Robert D. Smith: *Art. Weapons, Missile*, in: *The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology 3*, Oxford 2010, S. 441-445, hier S. 444, im Folgenden zitiert als Smith: *Art. Weapons*.

⁵ Geoffroy de Villehardouin: *Die Eroberung von Konstantinopel*, in: *Chroniken des Vierten Kreuzzugs. Die Augenzeugenberichte von Geoffroy de Villehardouin und Robert de Clari*, ins Neuhochdeutsche übersetzt, eingeleitet und erläutert von Gerhard E. Sollbach (Bibliothek der Historischen Forschung 9), Pfaffenweiler 1998, S. 20-81, hier S. 58, im Folgenden zitiert als: Geoffroy de Villehardouin: *Eroberung*.

⁶ Kolias: *Aspects*, S. 130.

Einheiten als Söldner angeheuert.⁷

Ein gänzlich anderes Bild lieferten die Streitkräfte des Stadtstaates Venedig. Seine auf eine Kombination aus See- und Landkriegsführung spezialisierte Armee bestand aus effektiven und hochmotivierten freien Städtern, die sich oft in einer Miliz zusammenschlossen. Dafür gab es in Venedig keine typische Ritterschaft. Dies führte dazu, dass auch fähige Personen aus den unteren sozialen Schichten militärische und technologische Führungspositionen besetzten.⁸ Auch die Ruderer auf den Galeeren waren freie Bürger, die penibel ausgewählt wurden.⁹ Seine Heimatstadt auf einem der Kriegsschiffe Venedigs verteidigen zu dürfen, wurde als hohe Ehre angesehen. Venedig hatte als Seefahrernation einen hohen Kenntnisstand was nautische Technologie betraf. Die Schiffe der venezianischen Flotte wurden für gewöhnlich in Partnerschaften gebaut und die erste Reise sollte die Baukosten decken, für die oft Geld geliehen werden musste. Sicherlich lag auch hier ein immenser Motivationsgrund der am Kreuzzug teilnehmenden Venezianer.¹⁰

Nach den Niederlagen gegen die Seldschuken 1071 bei Manzikert und 1176 bei Myriokephalon war ein Rückgang der militärischen Stärke Byzanz' zu verzeichnen. Allerdings sollte dieser nicht übertrieben hervorgehoben werden, da Byzanz immer noch über große militärische Ressourcen verfügte. Diese reichten aus, um den normannischen Eroberungsdrang während des 12. Jahrhunderts zu stoppen. Allerdings trifft es zu, dass Byzanz zur Zeit des Vierten Kreuzzugs relativ arm an Bevölkerung und Arbeitskraft war, was dazu führte, dass man verstärkt auf ausländische Söldner zur Verteidigung zurückgreifen musste. Auch Lateiner dienten in der Armee Konstantinopels, so zum Beispiel Genueser und Pisaner.¹¹

Das prominenteste Beispiel der Söldnertruppen auf byzantinischer Seite ist wohl die Warägergarde. Sie war die Elitegarde des byzantinischen Kaisers und rekrutierte sich ursprünglich aus skandinavischen und angelsächsischen Einwanderern. ‚Waräger‘ war im byzantinischen Griechisch die Bezeichnung für alle, die aus Nordwesteuropa, über das Land der Rus, nach Byzanz kamen.¹² Als persönliche

⁷ Smith: Art. Weapons, S. 444.

⁸ Nicolle: Crusade, S. 32.

⁹ John D. Dotson: Art. Galleys, in: The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology 2, Oxford 2010, S. 146-148, hier S. 146.

¹⁰ Nicolle: Crusade, S. 32f.

¹¹ Nicolle: Crusade, S. 33f.

¹² Stephen Turnbull: The Walls of Constantinople AD 324-1453 (Fortress 25), 4. Aufl., Oxford 2008, S. 35f., im Folgenden zitiert als Turnbull: Walls.

Leibwache des Kaisers hatte die Warägergarde ihr Quartier direkt am Blachernenpalast.¹³ Ihre Mitglieder waren vor allem berüchtigt durch den Einsatz ihrer bevorzugten Waffe, einer langstieligen Doppelaxt.¹⁴

Die restlichen byzantinischen Landstreitkräfte setzten sich größtenteils aus dem bewaffneten Fußvolk zusammen, zu dem auch Bogen- und Armbrustschützen und die Bedienungsmannschaften der Kriegsmaschinen gehörten. Der Anteil der schweren Reiterei war wahrscheinlich kleiner als im Heer der Kreuzfahrer, dafür verfügte die kaiserliche Armee über mehr leichte Kavallerie.¹⁵ Während der Belagerung von Konstantinopel scheint sich auch ein Teil der Zivilbevölkerung an der Verteidigung beteiligt zu haben.¹⁶ Um die Kontrolle über sein Herrschaftsgebiet zu gewährleisten, setzte Byzanz vor allem auf ein System aus Festungen und befestigten Städten. Mit der Bedeutung solcher Schlüsselpositionen war auch die der Belagerungsstrategien gestiegen.¹⁷

Woran es Konstantinopel vollkommen fehlte, war eine einsatzbereite Flotte. Diese war in den letzten Regierungsjahren Alexios III. zunehmend heruntergekommen. Choniates beschuldigt den Kaiser, zugelassen zu haben, dass der Flottenführer, Michael Stryphnos, der seine Position hauptsächlich der Tatsache zu verdanken gehabt hätte, dass er der Schwager der Kaiserin war, das „verschacherte“, was von der byzantinischen Marine noch übrig war.¹⁸ Besonders die Kriegsgaleeren benötigten gut ausgebildete und an die schwere Ruderarbeit gewöhnte Besatzungen, aber die generelle Vernachlässigung der Flotte hatte innerhalb weniger Jahre zur beinahe völligen Auflösung ihrer alten Schlagkraft geführt.¹⁹ Als die Kreuzfahrer Konstantino-

¹³ Jonathan Shepard: Art. Varangian Guard, in: *The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology* 3, Oxford 2010, S. 396-398, hier S. 397.

¹⁴ Kolias: *Aspects*, S. 130.

¹⁵ Kolias: *Aspects*, S. 128-130.

¹⁶ Robert de Clari: Die Eroberung von Konstantinopel, in: *Chroniken des Vierten Kreuzzugs. Die Augenzeugenberichte von Geoffroy de Villehardouin und Robert de Clari*, ins Neuhochdeutsche übersetzt, eingeleitet und erläutert von Gerhard E. Sollbach (*Bibliothek der Historischen Forschung* 9), Pfaffenweiler 1998, S. 82-137, hier S. 98, im Folgenden zitiert als Robert de Clari: *Eroberung*.

¹⁷ Kolias: *Aspects*, S. 124.

¹⁸ Niketas Choniates: Die Kreuzfahrer erobern Konstantinopel, in: *Die Regierungszeit der Kaiser Alexios Angelos, Isaak Angelos und Alexios Dukas, die Schicksale der Stadt nach der Einnahme sowie das „Buch von den Bildsäulen“ (1195-1206) aus dem Geschichtswerk des Niketas Choniates*, je übersetzt, eingeleitet und erklärt von Franz Gabler, 2. unveränderte Aufl., Graz u.a. 1958, S. 17-230, hier S. 115, im Folgenden zitiert als Niketas Choniates: *Kreuzfahrer*.

¹⁹ John H. Pryor: *The Venetian Fleet for the Fourth Crusade and the Diversion of the Crusade to Constantinople*, in: Marcus Bull; Norman Housley (Hgg.): *The Experience of Crusading*, Bd. 1, Cambridge 2003, S. 103-123, hier S. 109, im Folgenden zitiert als Pryor: *Fleet*.

pel 1203 erreichten, standen lediglich noch zwanzig vollkommen überholungsbedürftige Schiffe zur Verfügung, um die Stadt und ihren Hafen zu verteidigen.²⁰

Die Anstrengungen, die zur Vorbereitung des Vierten Kreuzzuges unternommen wurden, waren gewaltig. In Venedig wurden für drei Jahre sämtliche anderen Tätigkeiten untersagt und die Stadt konzentrierte sich einzig darauf, die für das Unternehmen notwendige Flotte zu bauen. Der zwischen den Kreuzfahrern und Venezianern geschlossene Vertrag sah vor, dass letztere genügend Schiffe zum Transport von 4.500 Rittern, ebenso vielen Pferden, 9.000 Knappen und 20.000 Fußsoldaten, samt deren anfallender Verpflegung für ein Jahr zu stellen hatten. Des Weiteren versprach Venedig zusätzliche 50 Kriegsgaleeren auf eigene Kosten zu bauen, die den Kreuzzug ebenfalls antreten sollten.²¹

Die venezianische Galeere war ein etwa 38m langes, schnelles Kriegsschiff, das sowohl mit einem dreieckigen Segel als auch durch Ruderkraft angetrieben wurde.²² Dieselbe Antriebstechnik hatten auch die *huissiers*, die Transportschiffe, in denen die Pferde und Knappen unterkamen. Sie hatten spezielle Heckaufbauten, aus denen eine Brückenkonstruktion herabgelassen werden konnte, um das Laden und Entladen der Pferde zu erleichtern. Diese Aufbauten ermöglichten außerdem die Verwendung der *huissiers* als Landungsbote für amphibische Militäraktionen.²³ Die übrigen Schiffe der Flotte waren große Segelschiffe, von denen jedes bis zu 600 Passagiere aufnehmen konnte. Sie waren für den Transport der Ritter und des übrigen Fußvolks vorgesehen.²⁴

Der personelle Aufwand Venedigs stand dem der Kreuzfahrer in nichts nach, denn neben den Schiffen selbst, stellte es auch deren Besatzungen. Die Mannschaft einer vollbesetzten Galeere war ca. 152 Mann stark, was allein für die 50 Kriegsschiffe eine Mannschaftsstärke von 7.600 bedeutet. Um die *huissiers* zu bemannen, waren nur etwa 130 Mann nötig. Da jedes aber nur 30 Pferde laden konnte, wurden für die 4.500 Reittiere der Kreuzfahrer 150 dieser Transportschiffe benötigt und damit

²⁰ John H. Pryor; Peter R. Wilson: The Chain of the Golden Horn, 5-7 July 1203, in: Iris Shagrir; Ronnie Ellenblum; Jonathan Riley-Smith (Hgg.): In Laudem Hierosolymitani. Studies in Crusades and Medieval Culture in Honour of Benjamin Z. Kedar, Bd. 1, Hampshire u.a. 2007, S. 369-384, hier S. 384, im Folgenden zitiert als Pryor; Wilson: Chain.

²¹ Geoffroy de Villehardouin: Eroberung, S. 24.

²² Susan Rose: Art. Ships and Sailing, in: The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology 3, Oxford 2010, S. 256-260, hier S. 259.

²³ Pryor: Fleet, S. 103.

²⁴ Pryor: Fleet, S. 116.

auch ca. 19.500 Mann Besatzung. Für die Segelschiffe, die die übrigen 24.500 Passagiere beförderten, müssen noch einmal etwa 4.500 erforderliche Matrosen geschätzt werden. Damit musste das venezianische Kontingent über 31.000 Mann stark gewesen sein und kam dem der Kreuzfahrer in etwa gleich.²⁵

Die Flotte stach im Oktober 1202 in See und erreichte am 10. November Zara²⁶, welches, obwohl eine christliche Stadt, sofort belagert wurde und am 24. November kapitulieren musste. Das Heer überwinterte in Zara. Während der Ruhepause stieß der Sohn des durch Alexios III. gestürzten ehemaligen byzantinischen Kaisers Isaak Angelos II. zu den Kreuzfahrern. Der später als Alexios IV. bekannte junge Mann bot den Kreuzfahrern eine hohe Belohnung, sollten sie ihm helfen den byzantinischen Thron zurückzugewinnen. Unter anderem versprach er laut Villehardouin, dass Byzanz sich wieder der katholischen Kirche und dem Papst unterwerfen würde, sowie 200.000 Silbermark, Lebensmittel für ein Jahr und 10.000 Mann, die den weiteren Kreuzzug unterstützen würden.²⁷ Der Vorschlag wurde trotz teils heftigem Widerstand in den Reihen der Kreuzfahrer angenommen und so setzte die Flotte im April 1203 Segel in Richtung Konstantinopel, das sie schließlich am 24. Juni erreichte.

Die Hauptstadt des byzantinischen Reiches erstreckte sich Anfang des 13. Jahrhunderts über eine spitz zulaufende Landzunge auf der europäischen Seite des Bosphorus, die in dessen südliche Mündung hineinragt. Die Stadt war an drei Seiten von Wasser umgeben. Im Süden grenzte sie an das Marmarameer, das am sich zuspitzenden östlichen Ende der Stadt in die Meerenge überging. Nördlich verlief das Goldene Horn, eine breite Flussmündung, die ebenfalls in den Bosphorus hineinfließt und an dessen nördlichem Ufer die genuesische Handelskolonie Pera lag. Dem Verlauf der Halbinsel folgend, verbreiterte sich Konstantinopel in Richtung Westen. Alle Seiten wurden durch hohe Mauern geschützt.

Das Kreuzfahrerheer landete auf der asiatischen Seite des Bosphorus und am 26. Juni marschierten sie an der Küste entlang gegen Konstantinopel, auf dem Meer begleitete die Flotte die Truppenbewegungen. Choniates berichtet von einem eher halbherzigen oder sogar unfähigen Widerstand der Byzantiner: „Aus der Ferne schossen die Rhomäer auf die Schiffe, teils von den Hügeln hinab, teils von der Küste aus, aber die Geschosse hatten keine Wirkung, die meisten reichten nicht einmal so weit und

²⁵ Pryor: *Fleet*, S. 116-119.

²⁶ Heute: Zadar, Kroatien.

²⁷ Geoffroy de Villehardouin: *Eroberung*, S. 41.

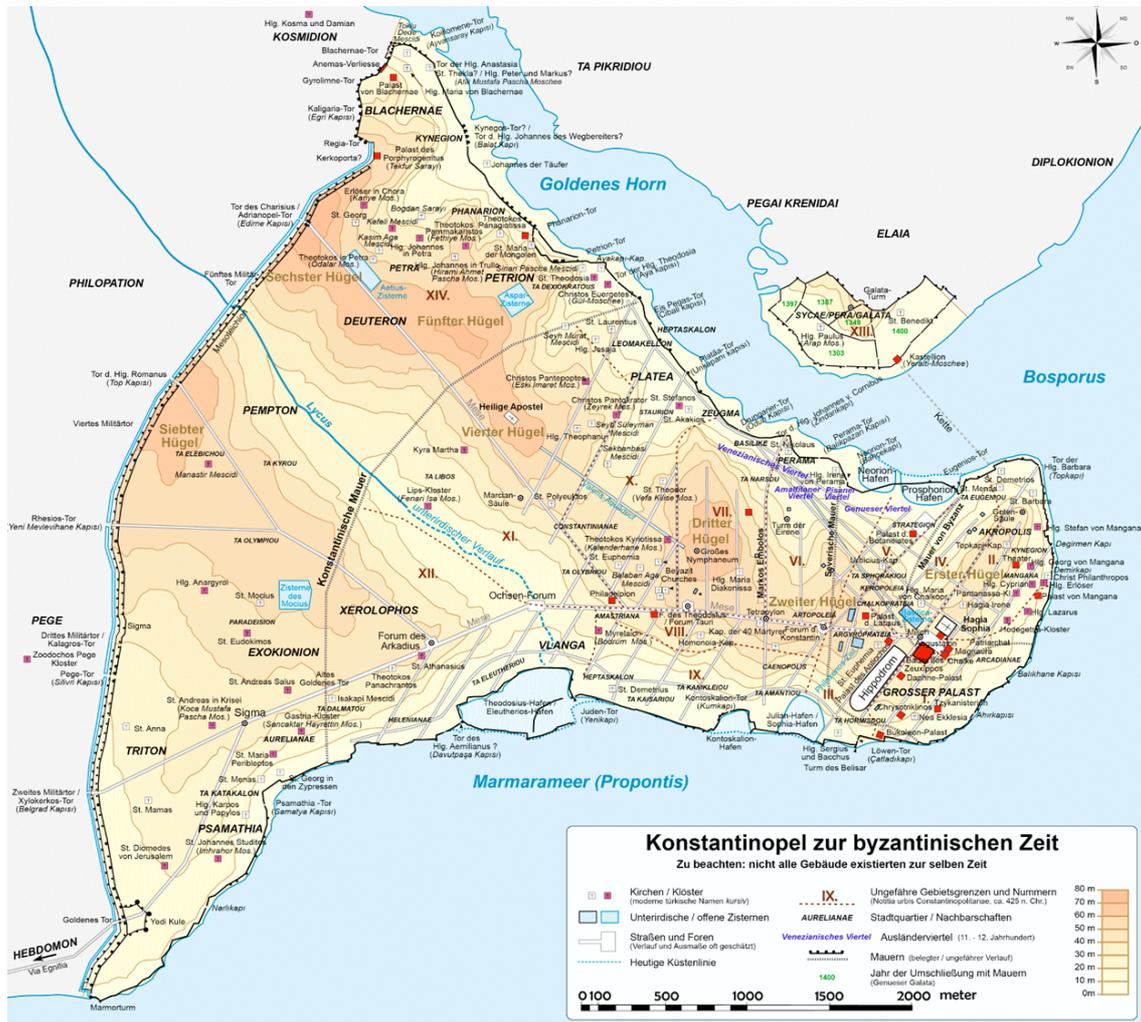


Abb. 1: Stadtgebiet von Konstantinopel im Mittelalter (wikimedia commons, Autor: Cplakidas, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Byzantine_Constantinople-en.svg (12.07.2021)).

fielen ins Meer. Ein anderer römischer Heerhaufen lagerte oberhalb von Damatrys, um Landungsversuche der Reiter zu verhindern. Aber auch diese Leute waren zu nichts nütze.“²⁸ Das erste große Hindernis für die Kreuzfahrer war der befestigte Turm von Galata. Auf der Konstantinopel gegenüberliegenden Seite des Goldenen Horns gelegen, spannte sich von hier eine massive Eisenkette bis nach Konstantinopel, die jedem feindlichen Schiff die Einfahrt in den Hafen unmöglich machte.²⁹ Am 5. Juli 1203 machten sich die Kreuzfahrer daran diesen strategisch immens wichtigen Punkt zu erobern. Robert de Clari berichtet, wie sich das Heer am Morgen in Bewegung setzte: „Die Ritter gingen mit ihren Pferden an Bord der Lastschiffe und

²⁸ Niketas Choniates: Kreuzfahrer, S. 116.

²⁹ Turnbull: Walls, S. 15f.

führen los. Man ließ die Trompeten aus Silber und Erz, wohl mindestens hundert Paar, und auch die Trommeln und Pauken laut und stark erschallen.“³⁰ Die Venezianer griffen zur See an und schickten kleinere Barken mit Armbrust- und Bogenschützen voraus, um den Strand von den Griechen zu räumen und Platz für die Landung der Truppen zu machen. Als das geschafft war, gingen die restlichen Truppen an Land. „So landete die Flotte. Und als sie gelandet war, kamen die Ritter alle auf ihren Pferden heraus: Die Lastschiffe waren so gebaut, dass sie große Klappen hatten, die sich leicht öffnen ließen und aus denen man eine Landungsbrücke herauswarf, über welche die Ritter alle auf ihren Pferden sitzend an Land kommen konnten.“³¹

Um eine solche, bei Robert de Clari recht einfach anmutende, Landung durchzuführen, war in Wahrheit ein komplexes Wendemanöver zu meistern. Die Buganker der *huissiers* wurden noch vor Erreichen der Küste herabgelassen und das Schiff über sie hinweg gefahren. Dann musste das Heck zum Strand hin ausgerichtet werden, indem die eine Hälfte der Besatzung vorwärts, die andere rückwärts ruderte. Im richtigen Moment wurden dann Haltetaue ausgeworfen und die Landungsbrücken herabgelassen. Eine solches Manöver erforderte viel Erfahrung und unterstreicht die Bedeutung, die die gut eingeübten venezianischen Seeleute für den Erfolg der Landeoperation hatten.³² Nach kurzem, aber heftigen Kampf wurde Galata eingenommen und die Byzantiner flohen über einen Landungssteg nach Konstantinopel. Die Sperrkette wurde zerstört. Ihre Wirkung als Hafensperre war stets nur so effektiv gewesen, wie die, zu ihrer Verteidigung postierten Schiffe,³³ deren Zustand bereits dargestellt wurde. Die lateinische Flotte konnte in das Goldene Horn fahren und dort bereiteten sich Kreuzfahrer und Venezianer auf den Sturm auf die Stadt vor.

Der Angriff auf Konstantinopel begann am 11. Juli. Da die Kreuzfahrer ihre Stärken eher in der Landkriegsführung sahen, wurde beschlossen, dass die Venezianer zur See, das restliche Heer aber die landeinwärts gerichtete, westlichen Stadtseite angreifen sollte.³⁴ Die jeweiligen Fähigkeiten der verschiedenen Kontingente wurden hier für die Aufgabenverteilung berücksichtigt und klug verteilt. Die Kreuzfahrer brachten ihre Belagerungsmaschinen vor dem Blachernenpalast, am Nordzipfel der

³⁰ Robert de Clari: Eroberung, S. 98.

³¹ Robert de Clari: Eroberung, S. 98.

³² Pryor; Wilson: Chain, S. 377.

³³ Pryor/Wilson: Chain, S. 383.

³⁴ Robert de Clari: Eroberung, S. 100.

Stadt, in Stellung und errichteten ein Lager, welches durch eine Holzpalisade vor Angriffen geschützt sein sollte.

Die häufigsten und effektivsten Belagerungsmaschinen waren die Blide und die Mangonelle, welche eine kleinere Version der erstgenannten Waffe war. Beides waren Wurfgeschütze, die Steine und andere Geschosse durch die Spannkraft einer Torsionswicklung am unteren Ende eines Wurfarms schleuderten. Sie bestanden aus einem langen Balken, der an einer Achse befestigt war. An einem Ende befand sich ein Gegengewicht, am anderen eine Schlinge, in der das Geschoss lag und dann in hohem Bogen geschleudert werden konnte. Die größten Bliden konnten Geschosse mit einem Gewicht von mehr als einer Tonne verschießen.³⁵ Die hier eingesetzten Maschinen und vor allem die Mangonellen dürften allerdings deutlich kleiner gewesen sein. Robert de Clari zeigt sich besonders beeindruckt von der technischen Improvisationskunst der Venezianer, die sich hier als wahre Spezialisten bewiesen, wenn er berichtet: „Er [der Doge] ließ nämlich die Rahen, [...] mit starken Seilen an die Masten binden und machte so darüber feste Brücken und Geländer, ebenfalls mit Hilfe von Seilen. Sie waren so gemacht, daß drei gewappnete Ritter nebeneinander vorgehen konnten. Der Herzog ließ sie so gut schützen und an den Seiten mit dickem Segeltuch bedecken, daß diejenigen, die darüber gingen, um anzugreifen, sich nicht vor den Geschossen der Armbrustschützen und den Pfeilen fürchten mussten. [...] Auf jedem der Lastschiffe hatten sie eine Mangonelle, die ständig Steine gegen die Mauern und in die Stadt warf.“³⁶

Dem gemeinsamen Angriff gingen einige Tage gegenseitiger Beschuss und kleinere Scharmützel voraus, bis am 17. Juli der Sturm auf die Stadt begann. Während die Venezianer an ihrer Stelle durchaus erfolgreich waren und mehrere Türme der Stadtverteidigung einnehmen konnten, wurden die Kreuzfahrer von dem aus der Stadt strömenden byzantinischen Heer unter der Führung Alexios III. angegriffen. Doch obwohl Villehardouin berichtet, dass die Feinde mit einer Überzahl von 60 Schlachthaufen gegenüber den nur 6 Schlachthaufen der Kreuzfahrer überlegen waren, kam es zu keinen ernstern Kampfhandlungen und der Kaiser zog sich, ohne ein Gefecht zu liefern, schnell wieder in die Stadt zurück.³⁷ Zwar dürften Villehardouins Zahlenangaben wohl stark übertrieben sein, dennoch scheinen sich die Kreuzfahrer

³⁵ Sean McGlynn: Art. Siege Warfare, in: The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology 3, Oxford 2010, S. 264-270, hier S. 266f., im Folgenden zitiert als McGlynn: Art. Siege Warfare.

³⁶ Robert de Clari: Eroberung, S. 100.

³⁷ Geoffroy de Villehardouin: Eroberung, S. 58.

tatsächlich in zahlenmäßiger Unterlegenheit befunden zu haben. Um nicht von der Schlachtlinie der Byzantiner überflügelt zu werden, waren sie dazu gezwungen, ihr auch die Angehörigen des Versorgungstross' entgegenzustellen, welche teilweise nur mit Küchengeräten bewaffnet in die eigene Schlachtreihe rücken mussten.³⁸ Die Venezianer wiederum konnten sich in der Stadt nicht halten und legten Feuer, bevor sie sich zurückzogen, um dem restlichen Heer gegen die Gefahr an Land zu helfen. Zwar war es nicht gelungen die Stadt zu erobern, jedoch verlor Alexios III. durch seinen kampflosen Rückzug den Rückhalt der Byzantiner, sodass er in der Nacht fliehen musste. Am 18. Juli öffneten sich die Tore Konstantinopels für die Kreuzfahrer. Die Stadt war erobert.³⁹ Über die Gründe des kampflosen Rückzugs der Byzantiner kann nur gemutmaßt werden. Möglicherweise handelte es sich bei dem Ausfall um ein reines Ablenkungsmanöver, das die bereits in die Stadt eindringenden Venezianer dazu zwingen sollte, eigene Truppen vom Angriff abzuziehen und sie zur Verstärkung der Kreuzfahrer in den Norden zu schicken. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass die Nachricht vom Einbruch der Venezianer Alexios III. dazu veranlasste, seine Soldaten wieder zurück in die Stadt zu führen.⁴⁰ Vielleicht hatte den jungen und unerfahrenen Heerführer aber auch nur der Mut verlassen.

Obwohl Alexios IV. anfänglich durchaus bemüht war, die versprochenen Leistungen an die Kreuzfahrer zu zahlen und dafür sogar Kirchengüter einschmelzen ließ, sah er sich doch bald außer Stande den Zahlungen weiter nachzukommen. Bald stoppten die Zahlungen gänzlich. Dies führte zu erneuter Feindschaft zwischen den Kreuzfahrern und Byzanz.⁴¹ Eines Nachts schickten die Byzantiner plötzlich Brander, kleine mit trockenem Holz und Speck beladene Schiffe, die in Brand gesetzt und in Richtung einer feindlichen Flotte fahren gelassen wurden, gegen die venezianischen Schiffe. Es wurde kaum Schaden angerichtet, aber nun wurde endgültig beschlossen die Stadt erneut zu erobern.⁴² Den Byzantinern wurde immer wieder der Besitz einer Waffe namens ‚Griechisches Feuer‘ nachgesagt, obwohl es fraglich scheint, ob sie 1204 darüber verfügten. Dabei handelte es sich um eine Vorrichtung, die ein hochentzündliches Ölgemisch verschießen konnte, ähnlich einem modernen Flammenwerfer. Mit Wasser ließ sich ein so entfachtetes Feuer nicht löschen, was die Waffe besonders gefürchtet machte. Die Westeuropäer verwendeten den Namen

³⁸ Kolias: Aspects, S.129.

³⁹ Nicolle: Crusade, S. 63.

⁴⁰ Kolias: Aspects, S. 134.

⁴¹ Geoffroy de Villehardouin: Eroberung, S. 66-68.

⁴² Robert de Clari: Eroberung, S. 110f.

jedoch oft auch für andere Brandwaffen.⁴³ Der von Robert de Clari überlieferte Einsatz von einfachen Brandern anstelle einer so hochentwickelten Waffe legt zudem die Vermutung nahe, dass entweder die Kenntnisse oder die Rohstoffe zur Anwendung des ‚Griechischen Feuers‘ im 13. Jahrhundert den Byzantinern nicht mehr zur Verfügung standen.

Am 9. April erfolgte der zweite Angriff auf die Stadt. Mittlerweile war Alexios IV. bei einem Putsch ermordet worden und der neue Kaiser Alexios V. befehligte die Verteidigung. Beide Seiten hatten sich wochenlang vorbereitet. Während die Byzantiner ihre Mauern beträchtlich erhöht hatten,⁴⁴ berichtet Robert de Clari von den Vorkehrungen der Kreuzfahrer: „Und die Venezianer ließen die Enterbrücken auf ihren Schiffen wieder herrichten, und die Franzosen ließen andere Kriegsmaschinen bauen, die man „Katzen“ nennt, und „Gerippe“ und „Säue“, um die Mauern zu unterminieren.“⁴⁵ ‚Katzen‘ und ‚Säue‘ waren fahrbare Schutzhütten, die als Deckung für Rammböcke und Minierarbeiten an der Mauer dienten. Bei der Unterminierung wurde ein Tunnel unter die Mauer gegraben. Im richtigen Moment wurden dann die Stützen des Tunnels verbrannt und die Mauer sollte durch die entstandene Unterhöhlung in sich zusammenbrechen.⁴⁶ Auch Choniates beschreibt den Anblick der feindlichen Flotte: „Die Fahrzeuge hatten sie mit Rindshäuten umgeben, damit sie nicht durch Feuer zerstört werden könnten. Und an Kranarmen hatten sie Strickleitern befestigt [...].“⁴⁷ Die von Choniates erwähnten Kuhhäute waren ein bewährtes Mittel, um die eigene Kriegsmaschinerie vor Brandwaffen zu schützen. Sie wurden in Essig oder andere nicht entflammbare Flüssigkeiten getränkt⁴⁸ und dann um die hölzernen Teile der Schiffe und Belagerungsmaschinen gelegt.⁴⁹ Trotz der sorgfältigen Vorbereitungen schlug der Angriff fehl und wurde deshalb am 12. April an selber Stelle wiederholt. Der Vorschlag der Franzosen, an anderer Stelle anzugreifen, wurde von den Venezianern abgelehnt, da nur an der bereits attackierten Stelle die Strömung des Meeres einen Angriff zuließ.⁵⁰ Ohne die nautischen Kenntnisse der Venezianer wäre wohl also auch der nächste Angriff gescheitert.

⁴³ Alexandru Madgearu: Art. Greek Fire, in: *The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology* 2, Oxford 2010, S. 221-222.

⁴⁴ Kolias: *Aspects*, S. 133.

⁴⁵ Robert de Clari: *Eroberung*, S. 117.

⁴⁶ McGlynn: Art. *Siege Warfare*, S. 268f.

⁴⁷ Niketas Choniates: *Kreuzfahrer*, S. 119.

⁴⁸ McGlynn: Art. *Siege Warfare*, S. 267.

⁴⁹ Kolias: *Aspects*, S. 132.

⁵⁰ Geoffroy de Villehardouin: *Eroberung*, S. 75.

Beim zweiten Angriff gelang es den Kreuzfahrern schließlich von den Schiffen aus, die Mauer zu erobern. Der erste, der einen Turm von einem venezianischen Schiff aus erobern konnte, war ein französischer Ritter. Ein nur leicht gerüsteter Venezianer, der vor ihm den Turm bestieg, wurde bei dem Versuch getötet.⁵¹ Hier zeigte sich die schwere Rüstung der Ritter als entscheidender Vorteil im Nahkampf. Auch die untere Mauer wurde von einem französischen Ritter namens Pierre D'Amiens und dem Bruder von Robert de Clari durchbrochen. Zumindest Pierre D'Amiens Rolle dabei wird auch von Choniatos bestätigt: „Es war ein Mann, den man für fähig gehalten hätte, ganze Heere vor sich herzutreiben. An Größe glich er beinahe jenen neun Klafter langen Giganten und sein Helm war gebildet wie eine turmbewehrte Stadt.“⁵²

Nachdem die Verteidigungsanlagen gefallen waren, verfielen die Griechen in eine ungeordnete Flucht und selbst Alexios V. persönlich konnte sie nicht mehr dazu bewegen weiterzukämpfen. Was nun folgte, war die vollkommene Plünderung der Stadt durch die Kreuzfahrer. Choniatos beschreibt die Situation folgendermaßen: „Die Feinde stürmten, da niemand ihnen entgegentrat, hierhin und dorthin und zogen das Schwert gegen jegliches Alter und Geschlecht [...]“⁵³ Ein weiteres fatales Feuer brach in der Nacht aus und zerstörte große Teile der Stadt. Konstantinopel war nun endgültig gefallen und Villehardouin vermittelt den letzten Eindruck dieses Kampfes: „Es gab da so viele Tote und Verwundete, daß derer kein Ende und kein Maß war.“⁵⁴

Der Vierte Kreuzzug verfehlte sein eigentliches Ziel, die Rückeroberung Jerusalems von den Muslimen, vollkommen. Die Heilige Stadt war zu keinem Zeitpunkt durch das Kreuzfahrerheer gefährdet. Militärisch und finanziell endete er für die Kreuzfahrer jedoch als Erfolg, auch wenn die neuen Besitzungen zum Teil in nur wenigen Jahren wieder verloren gingen. Das Kreuzfahrerheer profitierte erheblich von seiner ‚multinationalen‘ Zusammensetzung, die dazu führte, dass jedes Kontingent seine persönlichen Stärken in die Unternehmung miteinfließen lassen konnte. Besonders die Rolle der Venezianer kann wohl nicht überschätzt werden. Die venezianische Flotte machte die gesamte Reise und schließlich auch die Eroberung Konstantinopels erst möglich und ohne ihre seefahrerischen Kenntnisse wäre wohl auch der zweite Versuch die Stadt am 12. April 1204 zu erobern fehlgeschlagen. Ohne das

⁵¹ Robert de Clari: Eroberung, S. 120.

⁵² Niketas Choniatos: Kreuzfahrer, S. 145.

⁵³ Niketas Choniatos: Kreuzfahrer, S. 146.

⁵⁴ Geoffroy de Villehardouin: Eroberung, S. 76.

Wissen um die örtlichen Strömungen hätten die Kreuzfahrer wohl an anderer Stelle angegriffen und wären aller Wahrscheinlichkeit nach abgetrieben und abermals besiegt worden. Ob dem Heer die Kräfte zu einem dritten Angriff dann noch zur Verfügung gestanden hätten, kann durchaus bezweifelt werden. Interessanter Weise waren es allerdings die französischen Kreuzfahrer, die den Durchbruch nach Konstantinopel schafften. Die Technologie Venedigs hatte sie an bzw. auf die Mauern der Stadt gebracht. Doch diese zu erobern und zu halten gelang den nur leicht gerüsteten Venezianern im Kampf mit der byzantinischen Elitegarde nicht. Erst die schwer gerüsteten französischen Ritter schafften es, die Verteidigungsanlagen zu überwinden und zu behaupten. Der Erfolg des Kreuzzuges hing also im erheblichen Maße von dem Zusammenspiel der Kompetenzen der einzelnen Teilnehmer ab. Jeder für sich hätte entweder nicht die Stärke oder die technischen und logistischen Fähigkeiten gehabt, die Angriffe auf Konstantinopel zu einem erfolgreichen Ende zu führen.

Für die Byzantiner endete der Kreuzzug in einer Katastrophe. Zwar standen ihnen während der Kämpfe auch technologisch fortschrittliche Waffen, in der Belagerungskriegsführung erfahrene Soldaten sowie Elitetruppen wie die Warägergarde zur Verfügung. Jedoch mangelte es entweder an numerischer oder moralischer Stärke, um die Kreuzfahrer abzuwehren, möglicherweise traf beides zu. Gepaart mit dem schwächlichen Führungsstil des Kaisers Alexios III. und vielleicht auch der Inkompetenz anderer militärischen Führer und Berater bedeutete dies von Beginn an schlechte Chancen, die auch der energischere Alexios V. nicht ausreichend wettmachen konnte.

Die Erfahrung der Nation. ‚Modernes Reisen‘ auf der »Augusta Victoria« (1891)*

Anna Breidenbach

Im Frühjahr 1891 wurde durch die »Hamburgische Packetfahrt-Aktiengesellschaft« (HAPAG) eine Reise organisiert, die in den Berichten der Tageszeitungen als „kühnes und nie dagewesenes Unterfangen“ bezeichnet wurde.¹ Der Doppelschrauben-Schnelldampfer »Augusta Victoria«, eines der größten Passagierschiffe der Welt, begab sich mit 264 Reisenden auf eine mehrwöchige Fahrt ins Mittelmeer. Die Reise begann am 22. Januar in Cuxhaven und führte über Southhampton durch die Straße von Gibraltar zunächst nach Genua. Von dort ging es weiter ins östliche Mittelmeer nach Alexandrien, Jaffa, Beirut und Konstantinopel. Daraufhin fuhr die »Augusta Victoria« wieder westwärts und lief dort die Häfen von Athen und Malta, Palermo und Neapel an. Über Lissabon und London ging die Reise schließlich zurück nach Cuxhaven. Nicht alle Passagiere machten die komplette Fahrt mit, die vom 22. Januar bis zum 21. März dauerte, sondern es stiegen auch einige unterwegs, besonders in Southhampton und Genua, zu.²

Aufgrund des großen Erfolgs der Reise, der sich in öffentlichen Zeitungsberichten und privaten Reiseaufzeichnungen spiegelt, begann die HAPAG in der Folgezeit, diese Fahrten in wiederkehrendem Rhythmus durchzuführen, und baute das Angebot der »Mittelmeer-Orientfahrten« bis zum Ausbruch des ersten Weltkriegs kontinuierlich aus. Regelmäßig fuhren nun die großen Passagierschiffe der Schiffsgesellschaft in den Wintermonaten ins Mittelmeer, wenn die Passage nach Amerika, für die sie eigentlich konstruiert waren, aufgrund von Eis im Atlantik nicht möglich war.³

* Dieser Beitrag basiert auf den von der Autorin im Rahmen einer Bachelorarbeit 2020 generierten Forschungsergebnissen.

¹ Zitiert aus den »Hamburger Nachrichten« bei Arnold Kludas: Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt, Hamburg 2001, S. 21, im Folgenden zitiert als Kludas: Vergnügungsreisen.

² Eine tabellarische Übersicht über alle Stationen der Fahrt bietet Kludas: Vergnügungsreisen, S. 27.

³ Kludas: Vergnügungsreisen, S. 18.

Erstmals wurde so 1891 ein Passagierschiff als Transportmittel für eine Form der Reise genutzt, die sich in Europa im Laufe des 19. Jahrhunderts unter dem Begriff der ‚Gesellschaftsreise‘ etabliert hatte. Es handelte sich dabei um Gruppenreisen, bei denen sowohl das Transportmittel als auch der gesamte Ablauf der Reise durch einen Veranstalter organisiert wurden. Diese Fahrten wurden nur durch die vermehrten Kapazitäten eines industrialisierten Verkehrsnetzes möglich – prominent durch den Ausbau der Eisenbahn. Weitere Faktoren wie eine allgemeine Hebung des Lebensstandards sowie eine verstärkte Trennung von Arbeit und Freizeit begünstigten das gesamtgesellschaftliche Anwachsen einer allgemeinen Reise- und Ausflugslust. Unternehmer wie Thomas Cook positionierten sich in einer Schnittstelle zwischen den Eisenbahngesellschaften und einer reiselustigen Kundschaft und begannen, die Organisation zunächst regional begrenzter Ausflüge, die in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts zu immer mehr Reisen führte.⁴

Um diese Gruppenreisen effizient durchführen zu können, benötigte es eine detaillierte Planung vonseiten der Unternehmer. Sie legten den Ablauf der Reisen im Vorfeld genau fest und verkauften ein Gesamtpaket, in dem Transport, Unterbringung und Verpflegung enthalten waren. Die Teilnehmer einer Reisegruppe wiederum konnten auf ein hohes Maß an Betreuung und damit eine Form von Absicherung während ihrer Reise zählen, die sie jedoch, wie den gesamten Ablauf und damit das Erlebnis der Reise, mit ihren Mitfahrern teilen mussten.

Im Anwachsen dieser zentral organisierten Reisen sieht die historische Forschung den Übergang von der adeligen und bürgerlichen ‚Grand Tour‘ früherer Jahrhunderte zum Massentourismus des 20. Jahrhunderts. Die ‚Gesellschaftsreise‘ des 19. Jahrhunderts, die noch nicht den Begriff des Tourismus gebrauchte, sehr wohl jedoch den des ‚Touristen‘, wird heute als ‚Prototourismus‘ bezeichnet.⁵ Diese Kategorisierung ist in der Anwendung sozialwissenschaftlicher Parameter zur Klassifizierung touristischer Reisen auf die Phänomene des 19. Jahrhunderts entstanden, von denen wiederum die drei zentralen Charakteristika ‚Normung‘, ‚Montage‘ und

⁴ Zur Entwicklung der Gesellschaftsreise im 19. Jahrhundert siehe einerseits den Überblick von Rüdiger Hachtmann: *Tourismus-Geschichte*, Göttingen 2007, S. 28, im Folgenden zitiert als Hachtmann: *Tourismus-Geschichte*. Eine ausführliche Studie bietet Philipp Prein: *Bürgerliches Reisen im 19. Jahrhundert. Freizeit, Kommunikation und soziale Grenzen (Kulturgeschichtliche Perspektiven 3)*, Berlin 2003, im Folgenden zitiert als Prein: *Bürgerliches Reisen*. Zu Thomas Cook siehe Jörn Mundt: *Thomas Cook. Pionier des Tourismus*, Konstanz/München 2014.

⁵ Für einführende Überblicksdarstellungen siehe Hasso Spode: *Geschichte des Tourismus*, in: Heinz Hahn/H. Jürgen Kahlmann: *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft*, München 1993, S. 3-9, sowie Burkhart Lauterbach: *Tourismus. Eine Einführung aus Sicht der volkswissenschaftlichen Kulturwissenschaft (Kulturtransfer 3)*, Würzburg 2006.

„Serienfertigung“ von Hans-Magnus Enzensberger nach wie vor maßgebend sind: Die Normung einer Reise betrifft dabei das Erleben, das bereits im Vorfeld festgelegt wird – so zum Beispiel die Planung der Besichtigungen, die eine im Vorfeld getroffene Entscheidung über Sehens- und Nicht-Sehenswürdigkeiten einer Kultur betrifft. Die Montage der Reise wiederum bedeutet, dass sie aus voneinander abgrenzbaren Bausteinen wie Transport, den einzelnen Etappen, Ausflügen und Unterbringungen besteht, und die von den Unternehmen, auch variierend, zu einem Gesamtpaket „zusammenmontiert“ werden. Zuletzt ist die „Serienfertigung“ ein zentrales Charakteristikum der touristischen Reise. Ihr Ablauf ist wiederholbar und ihr Erleben reproduzierbar – so können genau festgelegte Routen erneut genommen und gewisse genormte „Sehenswürdigkeiten“ erneut besichtigt werden.⁶

Diese Charakteristika wurden für die Organisation der „Gesellschaftsreisen“ des 19. Jahrhunderts in wachsendem Maß bedeutsam, und für die Reise der »Augusta Victoria« galten sie bereits in besonderem Maße. Der Ablauf der Reise und die geplanten Ausflüge an Land mit den entsprechenden Sehenswürdigkeiten waren tagesgenau geplant und eine Betreuung der Reisenden zu jeder Zeit auf dem Schiff und während der Landaufenthalte gewährleistet. Die HAPAG verkaufte die Tickets über ein komplettes Reisepaket, das den Transport auf dem Schiff und die Unterbringung und Verpflegung der Reisenden beinhaltete.

Durch die Fahrt mit dem Schiff lebten die Teilnehmer außerdem auf einem besonders engen Raum über mehrere Wochen hinweg zusammen. Es entstand für sie eine besondere Form des „Schiffsalltags“, der durch die Eingliederung des eigenen Erlebens in die zentral organisierten Rhythmen auf dem Schiff bedingt war. So wurden die Mahlzeiten im Speisesaal eingenommen und gemeinsame Freizeitbeschäftigungen wie „olympische Bordspiele“⁷ an Deck oder Wohltätigkeitskonzerte im Schiffsalon organisiert. Somit beinhalteten die Tickets zur Teilnahme an der Reise die

⁶ Hans-Magnus Enzensberger: Vergebliche Brandung der Ferne. Eine Theorie des Tourismus, in: Merkur 126 (1958), S. 701-720. Auf seine Theorie verweist insbesondere auch Rüdiger Hachtmann: Tourismus-Geschichte, S. 4.

⁷ Beschreibungen des Schiffsalltags sind zu finden bei H. Weth: Die Orient-Reise der „Augusta Victoria“ vom Januar bis März 1891. Nach den Berichten in den Feuilletons „Hamburger Fremdenblatt“ und des „Berliner Börsen-Couriers“, Hamburg 1891, S. 15, im Folgenden zitiert als: Weth, Orient-Reise. Zu gemeinschaftlichen Aktivitäten siehe insbesondere Heinrich Egon Wallsee: Modernes Reisen. Die Orientfahrt der Augusta Victoria. Mit Bildern, ausgeführt nach Originalskizzen von Carl Schildt und zahlreichen Autotypen, Hamburg 1891, S. 160 ff., im Folgenden zitiert als: Wallsee, Modernes Reisen; die „olympischen Bordspiele“ wurden durch eine Gruppe um den Maler Jan C. Allers organisiert, siehe die Beschreibung in seinem Bericht: C.W. Allers: Backschisch. Die erste deutsche Kreuzfahrt. Ein Reisebericht aus dem Jahre 1891, hg. v. Gerd Fahrenhorst, Berlin 2008, S. 33f., im Folgenden zitiert als: Allers: Backschisch.

Integration des Einzelnen in eine besonders verdichtete Form der Gruppenerfahrung. Einzig die Landausflüge konnten die Reisenden noch optional dazu buchen und so eine eigene Montage ihrer Reise vornehmen, die jedoch in die von der HAPAG vorgegebene Struktur eingebettet war.⁸

Von der Reise der »Augusta Victoria« wurde in den großen deutschen Tageszeitungen von Berlin und Hamburg ausführlich berichtet. Die Zeitungskorrespondenten, die mit an Bord waren, stellten zudem nachträglich ihre Eindrücke zu geschlossenen Berichten zusammen, die veröffentlicht wurden und heute noch in einigen Exemplaren existieren. Andererseits hielten auch einige Privatpersonen ihre Reiseeindrücke fest, so zum Beispiel der Maler Christian Allers, der neben seinen Aufzeichnungen auch viele Skizzen vom Schiffsalltag und den Landausflügen anfertigte.⁹

Durch die Untersuchung dieser verschiedenen Berichte können unterschiedliche individuelle Perspektiven auf die Fahrt der Augusta Victoria miteinander verglichen werden. Einerseits kann die Struktur der Reise, ihr Ablauf und ihre Stationen, rekonstruiert werden, und so klassifiziert werden, inwiefern es sich um eine touristische Reise handelte. Andererseits wird jedoch in den Berichten deutlich, welchen Eindruck die neue Form der Schiffsreise auf die Reisenden hatte und wie das touristische Reisen zur See auf die Teilnehmer wirkte. Indem ein solcher Fokus gelegt wird, wird eine Brücke geschlagen zwischen der Betrachtung touristischer Strukturen und den persönlichen Erfahrungen, die eine solche Reise mit sich bringt.

Diese Verbindung ist in der Geschichtswissenschaft bislang wenig geleistet worden. Die kategorische Abgrenzung von individueller Reisekultur des 18. Jahrhunderts vom Massentourismus des 20. Jahrhunderts wurde durch den Begriff des ‚Prototourismus‘ nur unzureichend aufgeweicht. Während die Untersuchung von individuellen Reiseberichten das Erleben der privilegierten Reisenden der früheren Neuzeit rekonstruiert, beschränkt sich die Untersuchung des Tourismus darauf, die äußerlichen Strukturen dieser Reiseform nachzuzeichnen. Tourismusgeschichte geht allzu häufig nur dem strukturellen Phänomen auf den Grund, ohne die individuelle Erfahrung der Reisenden in den Blick zu nehmen.¹⁰

⁸ Ein Überblick über die Räumlichkeiten des Schiffes bieten die Illustrationen bei Kludas: Vergnügungsreisen, S. 24.

⁹ Neben den drei erwähnten steht bislang zusätzlich noch folgender Bericht über die Fahrt der „Augusta Victoria« zur Verfügung: Heinrich Benrath: Mit der „Augusta Victoria« ins Mittelmeer vom 22. Januar bis 21. März 1891, Reisebriefe, Hamburg 1891, im Folgenden zitiert als: Benrath: Augusta Victoria.

¹⁰ Prein: Bürgerliches Reisen, S. 256.

Dabei hat die zunehmende Industrialisierung der Reise das Individuum nicht einfach ausradiert. Erlebnisse der Reise in der Gruppe wirkten trotzdem auf die einzelnen Reisenden nach – dies wird in den festgehaltenen Eindrücken der individuellen Teilnehmer, auch bei der Fahrt der *Augusta Victoria*, deutlich. Eine Kulturgeschichte der Anfänge touristischen Reisens zur See kann somit die Frage nach dem Einfluss dieses Reiseformats auf das Individuum stellen, die wiederum auch in ihrer gesamtgesellschaftlichen Strahlkraft untersucht werden können. Aus diesem Grund ist es fruchtbar, veränderte Reiseformen in ihren kulturellen Aspekten zu untersuchen.

Für die Berichte, die von den Zeitungskorrespondenten angefertigt wurden, muss natürlich einschränkend die besondere Intention zur Veröffentlichung und der erhoffte Erfolg der eigenen Aufzeichnungen immer mit bedacht werden. Das eigene Erleben wurde auch für ein potenzielles Publikum beschrieben, und ist nicht in der Unmittelbarkeit und Individualität zu bewerten, wie es beispielsweise Tagebucheinträge wären. Doch gerade in den ausführlichen, für eine Öffentlichkeit bestimmten Berichten liegt auch der Nutzen, dass das Erleben für eine Leserschaft geschrieben ist, insbesondere, da besondere Erlebnisse während der Fahrt hier stärker an das Erlebnis in der Gruppe geknüpft sind, um sie für ein breiteres Publikum zugänglich zu machen. Trotzdem wäre es sinnvoll und wünschenswert, die bislang vorliegenden Berichte durch Tagebuchaufzeichnungen zu ergänzen und zum Beispiel auch eine weibliche Perspektive mit einzubringen. Weiterhin bedeutet die Untersuchung der Fahrt der »*Augusta Victoria*« vor allem, das Erleben einer privilegierten bürgerlichen Schicht nachzuzeichnen. Die erste touristische Kreuzfahrt ins Mittelmeer kostete über 2000 Reichsmark und war wohlhabenden Passagieren vorbehalten, von denen der größte Teil aus dem deutschen Kaiserreich stammte. Daneben belegen die Passagierlisten, dass 20 Engländer und 15 Amerikaner ebenfalls mit an Bord waren, zudem 5 Passagiere aus Frankreich, 3 aus Riga und je 2 aus der Schweiz und aus Brasilien. Jedoch sind bislang leider von keinen der eben genannten weitere Reiseberichte bekannt.¹¹

Trotz all der Einschränkungen, die auch durch die Exklusivität dieser ersten Fahrt bedingt ist, kann an die vorliegenden Berichte die Frage gestellt werden, wie die Teilnehmer die Fahrt erlebten, die in besonderem Maße durch eine zentrale Organisation beeinflusst war. Wie bereits oben angemerkt, kamen die Reisenden auf dem engen Raum des Schiffes als Reisegesellschaft zusammen, die Transportmittel und Unterkunft während der Fahrt miteinander teilte. Die Kabine war dabei der einzige

¹¹ Weth: *Orient-Reise*, S. 207.

private Rückzugsort der Passagiere, der gesamte übrige Tagesablauf war in die zentral organisierten Abläufe auf dem Schiff eingebunden.

Zuallererst hatten die Passagiere somit eine Vielzahl von Gelegenheiten, ihre Mitreisenden kennen zu lernen. Die Beobachtung ihrer Mitfahrer und der Prozess des Kennenlernens werden in den Berichten übereinstimmend festgehalten. Ausführlich werden besonders die ersten Tage als Eingewöhnung in einen neuen Alltag beschrieben, in denen man ohnehin zunächst einmal an der westeuropäischen Küste entlang in Richtung der Straße von Gibraltar fuhr, und Zeit und Gelegenheit hatte, einander kennen zu lernen.

In den Berichten halten die Reisenden vor allem die bewusste Wahrnehmung unterschiedlicher regionaler Herkünfte ihrer Mitreisenden fest. Aus den Passagierlisten wird deutlich, dass hauptsächlich Norddeutsche mitfuhren, von denen die meisten aus Hamburg stammten (54), es folgen Bremen (11), Lübeck (4), Kiel (2) und Altona (3). Zudem fuhren 18 Passagiere aus Berlin und 8 aus Leipzig mit, vereinzelt sind weitere Städte aus dem Süden und Westen des Reiches genannt. In den Berichten wiederum wird festgehalten, dass sich diejenigen Reisenden mit gemeinsamer regionaler Herkunft schnell in kleinen Gruppen zusammen fanden: „Rechts vom innern Eingang ist der Tisch, den ein Witzbold die Millionenecke genannt hat, und in der That repräsentiert das Stückchen hanseatischer Kaufmannschaft, welches dort vertreten ist, ein gut Theil deutscher commerzieller Potenz und deutscher Weltbedeutung. (...) Weiter begegnen wir einer anderen Gruppe, deren Dialekt uns ihre sächsische Heimath verrathen würde, wenn es nicht schon die deutschen Karten thäten, die sie zum Skat verwenden. (...) Ein anderer Tisch zeigt uns die markanten Figuren dreier Skandinavier, die sich mit dem Whistspiel beschäftigen (...)“¹²

Neben der Heterogenität der Deutschen untereinander findet jedoch gleichzeitig eine Abgrenzung zu den englischsprachigen Passagieren statt: „Inzwischen waren neue Gesichter um uns aufgetaucht, meist Amerikaner und Engländer, leicht kenntlich an Kleidung, Haltung und Manieren. Sie hielten sich sehr en ratraite und fanden es offenbar wenig nach ihrem Geschmack, dass sie in dieser Gesellschaft von Deutschen, deren Sprache sie natürlich nicht verstehen, auf die tonangebende Stellung verzichten mussten.“¹³

¹² Weth: Orient-Reise, S. 39.

¹³ Weth: Orient-Reise, S. 12.

Im kleinen Kosmos der Schiffsgesellschaft zentrierten sich so für die Reisenden die Erfahrungen sowohl lokaler als auch nationaler Unterschiede. Es wird möglich, die eigene Zugehörigkeit zu regionalen Gruppen sowie zur eigenen Nation durch kulturelle Unterschiede wie Sprache und ihre Dialekte oder die äußerliche Erscheinung festzustellen. Ein Großteil der Reisegruppe stammte aus einem Kaiserreich, das erst seit 2 Jahrzehnten existierte und nominell die ‚imagined community‘ der deutschen Nation in sich vereinen sollte.¹⁴ Diese nationale Gemeinschaft war jedoch im Alltag der Menschen wenig greifbar. Die lokale Zugehörigkeit zur Heimatstadt und ihrer regionalen Umgebung war viel stärker präsent. Auf einer Reise, die sie auf einen engen Raum über einen längeren Zeitraum mit anderen Angehörigen ihrer Nation zusammenführte, konnten die Deutschen jedoch erfahren, welche kulturellen Gemeinsamkeiten sie als nationale Gemeinschaft teilen. Denn obwohl die Teilnehmer an der Fahrt der »Augusta Victoria« ihre Nation vor allem als heterogene Gruppe wahrnehmen konnten, wurde es für die deutschen Reisenden während ihrer Reise immer wieder möglich, Erfahrungen von übergreifender nationaler Gemeinschaft zu machen. Durch die Vielseitigkeit dieser ‚Nationserfahrung‘ sowohl auf dem Schiff als auch während der Landausflüge, scheint auf der ersten touristischen Kreuzfahrt ins Mittelmeer die Erfahrung der eigenen Nation einen mindestens so großen Stellenwert gehabt zu haben wie die Erfahrung des Fremden.

Als deutlichste nationale Verbindung der deutschen Reisenden ist zunächst die deutsche Sprache zu nennen, die, obgleich mit unterschiedlichen regionalen Dialekten, eine Verbindung zwischen allen deutschen Teilnehmern herstellte. Neben der Möglichkeit zur privaten Unterhaltung wurde auf der Reise auch ein gedrucktes Medium ins Leben gerufen, das ebenfalls eine Verbindung der deutsch-sprachigen Reisenden untereinander ermöglichte. Die »Augusta-Victoria Zeitung« erschien in 13 Nummern während der Reise und wurde von einem der mitreisenden Zeitungsredakteure zur Unterhaltung der Schiffsgesellschaft herausgegeben. Sie sei zum „häuslichen Gebrauch unserer großen Familie“¹⁵ ins Leben gerufen worden und wirkte in zweierlei Weise integrativ: Zum einen wurde die Zeitung für die Reisenden veröffentlicht, um sie über anstehende Ausflüge, die Wetterlage und ähnliche alle Reisenden betreffenden Neuigkeiten zu informieren und um den Passagieren mit merkwürdigen Anekdoten aus dem Schiffsalltag die Zeit zu vertreiben. Andererseits aber waren die Reisenden dazu aufgefordert, aktiv an der Gestaltung der Zeitung

¹⁴ Zum Konzept der Nation als ‚imagined community‘ siehe Benedict Anderson: Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts, Frankfurt a. M. ²2005.

¹⁵ Weth, Orient-Reise, S. 5.

mitzuwirken und eigene Beiträge einzureichen.¹⁶ Die Zeitung fasste die deutsch sprechende Gemeinschaft auf dem Schiff institutionell zusammen. Sie war ein großer Erfolg, wurde von den (deutschen) Passagieren gerne gelesen und in allen Reiseberichten erwähnt, auf den folgenden Fahrten der HAPAG jedoch nicht noch einmal verlegt und damit zunächst kein zentraler Bestandteil der sich institutionalisierenden ‚Mittelmeer-Orientfahrten‘, auch wenn das Konzept der Bordzeitung im Laufe des 20. Jahrhunderts wieder häufig aufgegriffen wurde.¹⁷

Eine weitere nationale Gemeinsamkeit, die die Deutschen auf dem Schiff erfahren konnten, lag in nationalen Liedern. Bereits seit dem Vormärz waren bestimmte Lieder zu akustischen Symbolen der deutschen Nation avanciert – beispielsweise das »Lied der Deutschen« von Hoffmann von Fallersleben, das unter Wilhelm II. zur Nationalhymne des Kaiserreichs wurde. Seit der Reichsgründung wurden auch zunehmend militaristische Lieder wie die »Wacht am Rhein« beliebt.¹⁸ Auf dem Schiff konnten die deutschen Reisenden nun zu konkreten Anlässen diese Lieder in der Gemeinschaft erleben, die von der mitreisenden Bordkapelle gespielt wurden. Dies geschah hauptsächlich in der Kommunikation und zur Selbstinszenierung bei Begegnungen mit anderen Schiffen während der Fahrt oder auch bei der Ein- und Ausfahrt in die Häfen. Damit wurde das Schiff als zur deutschen Nation zugehörig im Raum des Mittelmeeres präsentiert. Andererseits wurden die nationalen Lieder aber auch zur Untermalung besonderer Ereignisse genutzt. Ein besonders prominentes Beispiel für ein solches Erlebnis ist die Feier zum Geburtstag Kaiser Wilhelms II. am 27. Februar. Sie wurde durch eine Vielzahl ritueller Handlungen strukturiert, die das Erlebnis dieser Feier zu einer besonderen Gemeinschaftserfahrung machte. Bereits am frühen Morgen wurden die Feierlichkeiten durch das Hissen der Nationalflagge, untermalt durch die „vaterländischen Weisen“, eingeleitet.¹⁹ Abends wurden beim Diner mit anschließendem Ball im Zuge verschiedener feierlicher Reden die besondere Verbindung der Reisenden als nationaler Gemeinschaft in der

¹⁶ So fasst es Heinrich Benrath zusammen, der auch gleichzeitig Initiator und Redakteur des Projektes war, siehe Benrath: *Augusta Victoria*, S. 10.

¹⁷ So bemerkt es H. Weth, der an der zweiten Fahrt der »Augusta Victoria« im darauffolgenden Jahr ebenfalls teilnahm, mit Bedauern, siehe hierzu H. Weth: *Die zweite Orient-Reise der „Augusta Victoria“ vom 10. Februar bis zum 10. April 1892*, Hamburg 1892, S. 150.

¹⁸ Einführend zur Rolle der Musik im deutschen Nationalismus siehe Celia Applegate/Pamela Potter (Hgg.): *Music and German National Identity*, Chicago/London 2002; sowie Peter Reichel: *Glanz und Elend deutscher Selbstdarstellung. Nationalsymbole in Reich und Republik*, Göttingen 2012, S. 74.

¹⁹ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 19.

fremden Umgebung des „Oceans“ betont und im Anschluss ein Glückwunschtelegramm an den Kaiser im Namen der gesamten Schiffsgesellschaft geschickt.²⁰

Am Beispiel der Geburtstagsfeier zeigt sich anschaulich, dass neben der gemeinsamen Sprache und gemeinsamen nationalen Liedern auch die Institution der Monarchie bzw. der Person des Kaisers und das Symbol der Nationalflagge bedeutende Bestandteile einer Erfahrung der Nation als Gefühl der Verbundenheit zwischen den Teilnehmern der Schiffsreise darstellen. So war es den Teilnehmern möglich, im Rahmen eines gemeinsamen Tagesrhythmus an Bord sowie zu einzelnen Anlässen die Nation als Gemeinschaft über die mit ihr verbundenen Symbole im Mikrokosmos der Reisegesellschaft reell zu erfahren. Gleichzeitig muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Erfahrung der Nation über die oben genannten Symboliken einerseits wirkmächtig und wiederkehrend möglich ist, andererseits aber auch von der individuellen Partizipation der einzelnen Reisenden abhing. In den Reiseberichten zeigt sich, dass Gruppenerfahrungen und individuelle Erlebnisse parallel möglich waren: „Anfangs hielt man sich in Landsmannschaften zurück, weil man sich nicht kannte, dann trat man sich näher, und endlich schied man sich in Einzelgruppen, weil man sich kannte, d.h. weil sich Diejenigen zusammengefunden hatten, die zueinander passten, ganz selbstverständlich aber hielt uns alle das gemeinsame Band, welches gesittete Menschen umschließt, die auf Monate ein Haus miteinander theilen müssen.“²¹

Die Schiffsgesellschaft war somit eher durch individuelle Sympathien strukturiert als durch regionale und nationale Abgrenzung. Hier wird deutlich, dass die einzelnen Reisenden ihre Fahrt individuell erlebten und den Grad der Gemeinschaftserfahrung selbst bestimmten. Es war im Rahmen der Schiffsreise möglich, nicht immer in eine große Gruppe eingebunden zu sein.²² Und das „gemeinsame Band“, das Weth oben erwähnte, war eher durch gegenseitigen Respekt als durch tiefe Verbundenheit gekennzeichnet. Doch dass dieses Band durch die zentrale Organisation und die Struktur der Schiffsreise entstand, wurde übereinstimmend wahrgenommen. Zudem wurden immer wieder aufs Neue Möglichkeiten aufgetan, an Gemeinschaftserfahrungen teilzuhaben.

²⁰ Beispielhaft die Rede des HAPAG-Direktors Albert Ballin, der ebenfalls mit an Bord war, abgedruckt bei Benrath: *Augusta Victoria*, S. 22.

²¹ Weth: *Orient-Reise*, S. 227.

²² Besonders anschaulich beschreibt Christian Allers: *Backschisch*, S. 58-70 et passim, die Freundschaft zu Heinrich Benrath, mit dem er sich eine Schiffskabine teilte. So unternahmen sie verschiedene gemeinsame Ausflüge (und abendliche Eselsritte) beispielsweise in Kairo.

Dass diese Gemeinschaftserfahrungen von nationaler Prägung waren, wurde dabei auch nicht nur durch die Reisegesellschaft, sondern auch durch das von ihnen ‚geteilte Haus‘, die *Augusta Victoria* bestimmt, die deutlich als zur deutschen Nation zugehörig ihre Reise antrat und sich im internationalen Raum des Mittelmeeres auch immer wieder in dieser Form präsentierte. Vor der Abfahrt der *Augusta Victoria* im Januar 1891, als das riesige Schiff noch im Eis auf der Elbe festsaß und die Abfahrt für einige Tage ungewiss erschien, besuchte Kaiser Wilhelm II. das Schiff. Er verschaffte durch diesen Besuch der »*Augusta Victoria*« ein großes Maß an medialer Aufmerksamkeit, die sich auch positiv auf die Stimmung der Reisenden auswirkte, von denen einige noch vor Beginn der Fahrt, insbesondere aufgrund der Abfahrtsverschiebung, skeptisch waren. Außerdem jedoch bedeutete der Kaiserbesuch eine besondere Form von „Weihe“ für die »*Augusta Victoria*«,²³ durch die das Schiff selbst für die Öffentlichkeit in einen neuen Zustand gehoben wurde. Während seines Rundgangs kommentierte der Monarch: „Sie sehen, meine Herren, wir können in Deutschland Schiffe bauen!“²⁴ Durch diesen Kommentar wurde die *Augusta Victoria* vom Schiff einer hamburgischen Gesellschaft zu einem Produkt Deutschlands denominiert und in dieser Form auch in den Zeitungsberichten zum Kaiserbesuch festgehalten.

Diese spezifische Zuordnung zur deutschen Nation wurde für das Schiff auch in seiner Bewegung durch den internationalen Raum des Mittelmeeres bedeutsam. Durch verschiedene Symbole rief sich die »*Augusta Victoria*« auf der Fahrt stets aufs Neue als deutsches Schiff in Erinnerung. Einerseits kommunizierte sie, wie oben bereits erwähnt, durch musikalische Signale mit anderen Schiffen. Besonders pointiert beschreibt Christian Allers die symbolische Bedeutung der Kommunikation mittels nationaler Hymnen: „Kapellmeister Ascher ist mit zahllosen Musikideen und Döntjes versehen und hat alle Nationalhymnen an Bord, um das Wohlwollen der Völker, die wir entdecken werden, zu erwerben.“²⁵

Andererseits war auch die Nationalflagge zentraler Bestandteil dieser wiederholten Selbstinszenierung. Die Reisetilnehmer erlebten diese nationale Präsentation des Schiffes auf der Fahrt viele Male. Sie waren bei den diversen Flaggenparaden zugegen und dokumentierten die Begegnungen mit anderen Schiffen sowie ihr Erleben des Ein- und Auslaufens in die verschiedenen Häfen.²⁶ Einerseits nahmen die

²³ So bezeichnet bei Weth: *Orient-Reise*, S. 2.

²⁴ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 7.

²⁵ Allers: *Bakschisch*, S. 11.

²⁶ Zum Beispiel in Athen, siehe Benrath: *Augusta Victoria*, S. 188.

Passagiere so die deutlichen Bezeugungen der Zugehörigkeit zur deutschen Nation über visuelle und akustische Signale wahr. Andererseits waren sie auch mit dem Schiff als einer temporären Heimat verbunden.

Dieser Zusammenhang hatte besonderen Einfluss auf die Selbstwahrnehmung der Reisetilnehmer. Sie begannen, sich selbst – wie ‚ihr‘ Schiff – ebenfalls als Repräsentanten ihrer Nation anzusehen.²⁷ Der graduelle Prozess dieser neuen Selbstwahrnehmung ist jedoch nur dadurch zu erklären, dass die Reisenden auf der »Augusta Victoria« verschiedene Länder besuchten und anderen Nationalitäten und ihren verschiedenen Repräsentanten begegneten. So wirkten insbesondere die Erfahrungen im Kontakt und der Abgrenzung zu anderen Nationalitäten darauf zurück, wie eine Verbindung der Reisenden zwischen ihrer touristischen Fahrt und ihrer eigenen Nationalität hergestellt werden konnte.

Die »Augusta Victoria« war das Objekt allgemeiner Aufmerksamkeit und Bewunderung während ihrer gesamten Reise. Da sie zum größten Schiffstyp der damaligen Zeit gehörte, von dem es 1891 insgesamt nur 5 Exemplare überhaupt gab, stach sie neben anderen Schiffen besonders stark heraus und wirkte buchstäblich überragend. In allen Häfen kamen viele Schaulustige zusammen, um ihre Ankunft mitzuerleben oder sie während ihres Aufenthalts im Hafen zu besichtigen. Auch wurden in den jeweiligen lokalen Zeitungen häufig über das Schiff und seine Reise berichtet, wie die Reisenden es in ihren eigenen Berichten vermerkten.²⁸ Und so, wie eine schaulustige Öffentlichkeit dem Schiff ihre Bewunderung zollte, so wurden auch die Reisenden auf der »Augusta Victoria« besonders bevorzugt behandelt. An vielen Stellen der Reise wurde den Passagieren der Prozess der Landung erleichtert. So waren sie in Algier, Alexandrien und Konstantinopel von den behördlichen Prozessen der Zoll- und Passvisitationen befreit.²⁹ Andererseits erwiesen sowohl der König von Griechenland, Georg I., als auch der osmanische Sultan Abdülhamid II. dem Schiff einerseits und der mit ihm verbundenen Reisegesellschaft andererseits besondere Ehren, erster durch 33 Salutschüsse im Hafen von Athen (und einen geplanten Besuch auf dem Schiff, der jedoch erst ein Jahr später, auf der zweiten Fahrt der

²⁷ Allers: Backschisch, S. 40.

²⁸ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 237. Leider ist es mir bisher nicht möglich gewesen, Berichte ausländischer Zeitungen über die *Augusta Victoria* zu untersuchen.

²⁹ Zu Alexandrien siehe Benrath: *Augusta Victoria*, S. 49; zu Konstantinopel ebd., S. 171.

Augusta Victoria nachgeholt wurde), letzter durch eine besondere Führung der Reisegesellschaft durch den Palast des Sultans in Konstantinopel.³⁰

Die Erfahrung bevorzugter Behandlung und Ehrenbezeugungen durch die ausländischen Mächte, Behörden und Schaulustigen wurde für die Passagiere nur in Verbindung mit dem Schiff, der »Augusta Victoria«, möglich. Die Struktur der organisierten Gesellschaftsreise, die Teilhabe an der touristischen Kreuzfahrt, verbunden mit der Tatsache, dass die »Augusta Victoria« eines der hervorragendsten Schiffe ihrer Zeit war, ermöglichte für sie die Erfahrung von positiver öffentlicher Aufmerksamkeit und Bewunderung. Gleichzeitig verknüpften sie diese bevorzugte Behandlung mit der deutschen Nationalität des Schiffes. Sie interpretierten die Aufmerksamkeiten so, dass hierin „die freundschaftliche Gesinnung gegen Deutschland“³¹ zum Ausdruck käme. Die Reisenden hielten den Eindruck fest, dass dem Schiff und seinen Reisenden durch ihre Zugehörigkeit zur deutschen Nation der besondere Respekt ausländischer Behörden zugesprochen wurde.

Das Erleben der verschiedenen Empfänge in den Häfen bedeutete eine andere Form der Nationserfahrung als die der kulturellen Gemeinschaft, die die Reisenden auf dem Schiff selbst erfahren konnten. Während es sich dort um die Auseinandersetzung und die Zusammenführung einer Gruppe von Individuen handelte, um das Erspüren von kulturellen Gemeinsamkeiten sowie individuellen Differenzen und Präferenzen, erfuhren die Reisenden im internationalen Raum des Mittelmeeres die Macht der Nation als politischer Entität. Dadurch, dass die deutsche Nation mit dem deutschen Kaiserreich verbunden war, genoss sie die Anerkennung und den Respekt der politischen Vertreter anderer Nationen. Über die Zugehörigkeit zu einer Nation konnte so ein Individuum an der Macht dieser allgemein anerkannten vorgestellten politischen Größe teilhaben.

Die Teilnehmer der Fahrt der »Augusta Victoria« erfuhren ihre Landung in den jeweiligen Häfen somit insgesamt als äußerst komfortabel. Auch wenn viele die Landung in den Hafenstädten als einen kulturellen Schock empfanden, so wurden sie doch sofort von den Vertretern der HAPAG oder von Thomas Cook betreut und nach wenigen Sekunden in bereits im Vorfeld organisierten Transportmitteln zu ihren Unterkünften gebracht.³² So konnten die Reisenden die längeren Aufenthalte in

³⁰ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 201, sowie zur Führung durch den Sultanspalast: Wallsee: *Modernes Reisen*, S. 106 f.

³¹ Wallsee: *Modernes Reisen*, S. 106 f.

³² Weth: *Orient-Reise*, S. 21.

Ägypten und Palästina unter der Betreuung einer Kooperation von deutscher und englischer Reiseleitung, den Agenten der HAPAG sowie Vertretern der Firma Thomas Cook, erleben. Die »Augusta Victoria« lag fünf Tage in Alexandrien vor Anker, während die Reisenden Kairo und die Pyramiden besichtigten und eine Nilfahrt unternahmen, sowie jeweils vier Tage in Jaffa und Beyrut. Von den zuletzt genannten Häfen aus wurden mehrtägige Exkursionen nach Jerusalem und Damaskus organisiert. Mit Einheimischen kamen die Reisenden nur als Händler auf den Bazaren oder als Wagenführer in flüchtigen Kontakt.³³

Um so intensiver gestaltete sich der Kontakt der Reisenden hingegen mit den Angehörigen ihrer eigenen Nation, denen sie im Ausland begegneten. Die außenpolitischen Vertreter des Kaiserreiches in Jaffa, Beyrut und Konstantinopel nahmen besonderen Anteil an der Landung der »Augusta Victoria«. Sie trafen sich einerseits mit dem HAPAG-Direktor Albert Ballin und anderen hochrangigen Schiffsoffizieren, wurden im Gegenzug jedoch auch zu Dinern an Bord eingeladen.³⁴ Durch diese Besuche, die in den Berichten der Reisenden ebenfalls festgehalten wurden, wurde das Gefühl öffentlicher Aufmerksamkeit für die Reisegesellschaft und damit auch für das Individuum nicht nur von ausländischen Behörden, sondern auch von den außenpolitischen Vertretern des Kaiserreiches bestätigt und verstärkt, die an verschiedenen Stellen um das Mittelmeer herum temporär lebten und arbeiteten.

Andererseits trafen die Reisenden jedoch auch die dauerhaft im Ausland lebenden Auswanderer und ‚Auslandsdeutschen‘. Der zweite Begriff hatte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts etabliert und suggerierte, dass auch die dauerhaft im Ausland lebenden Deutschen trotzdem als Bestandteile der Nation gelten sollten. Als Teil eines kaiserzeitlichen ‚transnationalen Nationalismus‘ setzten sich verschiedene Vereine im Kaiserreich besonders stark für eine Unterstützung und Rückbindung der ‚Auslandsdeutschen‘ in aller Welt ein.³⁵

³³ Wallsee: *Modernes Reisen*, S. 46, beschreibt den Alltag während des Aufenthalts in Kairo.

³⁴ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 135, beschreibt ausführlich das Diner an Bord des Schiffes im Hafen von Jaffa.

³⁵ Zu diesem Konzept und dem Begriff des ‚transnationalen Nationalismus‘ siehe insbesondere Bradley Naranch: *Inventing the Auslandsdeutsche. Emigration, colonial fantasy, and German national identity*, in: Eric Ames; Marcia Klotz; Lora Wildenthal (Hgg.): *Germany's colonial past*, Lincoln 2005, S. 21-40; David Blackbourn: *Germans Abroad and „Auslandsdeutsche“*. *Places, Networks and Experiences from the Sixteenth to the Twentieth Century*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 41/2 (2015), S. 321-346; Stefan Manz: *Constructing a German Diaspora. The „Greater German Empire“, 1871-1914*, New York/London 2014, S. 6.

Die Reisenden der »Augusta Victoria« besuchten auf ihrer Fahrt einige dieser Auswanderer, die sich selbst als ‚Auslandsdeutsche‘ verstanden. Besonders prominent ist der Besuch einer Gruppe von Reisenden in den Siedlungskolonien der württembergischen Templer von Jaffa und Jerusalem zu nennen. Diese religiösen Auswanderer waren seit 1868 in Palästina ansässig und hatten dort im Laufe weniger Jahrzehnte vier kleine Siedlungskolonien in Haifa, Jaffa, bei Jerusalem und Sarona begründet. Ihnen waren durch das osmanische Reich das Recht zur Ansiedlung sowie einige Grundstücke zugesprochen worden. So konnten die Siedler eigene Wohn- und Wirtschaftsgebäude sowie Schulen bauen und sich, besonders erfolgreich, im Transportwesen betätigen. Als Wagenbauer ermöglichten sie auch den Transport von Reisenden in das Hinterland von Palästina. Durch diese Tätigkeit waren sie bereits mit Thomas Cook in Verbindung gekommen, für dessen Orientreise sie der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Transporte ermöglichten. Aus dieser Verbindung ist es zu erklären, warum die deutschen Mittelmeerreisenden die Kolonien suchten.³⁶

Trotz ihrer Auswanderung hatten sich die Aussiedler bei der Reichsregierung Ottos von Bismarck vergeblich um materielle und moralische Unterstützung für ihr Kolonisierungsprojekt eingesetzt.³⁷ So war der Besuch der Reisenden für sie eine Möglichkeit, einerseits mit Angehörigen ihrer Heimat in Kontakt zu kommen, sich aber andererseits auch für die deutsche Öffentlichkeit noch einmal verstärkt in Erinnerung zu rufen. In den veröffentlichten Reiseberichten werden die Kolonien in ihrem Aufbau ausführlich beschrieben und dabei insbesondere die Ordnung und Sauberkeit als wahrnehmbarer Unterschied zu ihrer Umgebung betont: „Wenn man irgendwo im Orient eine saubere Ortschaft, ein sauberes Gasthaus, einen ordentlichen Garten, einen gepflegten Acker sieht, kann man dreist behaupten: hier wohnen Deutsche.“³⁸ Für die Kolonisten bedeutete der Besuch der Reisenden eine verstärkte positive deutsch-nationale Aufmerksamkeit. Tatsächlich wird Wilhelm II. die Kolonien bei seiner eigenen Orientreise 1898 besuchen – ob sie durch die Berichte von der Mittelmeer-Fahrt der Augusta Victoria in seine Aufmerksamkeit gekommen sind, kann nur vermutet werden.³⁹ Für die Reisenden wiederum bedeuteten diese

³⁶ Zu den Siedlungen der deutschen Templer siehe Alexander Carmel: Die Siedlungen der württembergischen Templer in Palästina 1868-1914, Stuttgart 2000.

³⁷ Siehe auch usammenfassend Jakob Eisler: Die württembergischen Templer, in: Württembergische Kirchengeschichte Online, 2014, <https://www.wkgo.de/cms/article/index/die-wrttembergischen-templer> (21.06.2021).

³⁸ Benrath: Augusta Victoria, S. 129.

³⁹ Zur Orientfahrt des Kaisers siehe beispielsweise Alex Carmel, Ejal Jakob Eisler: Der Kaiser reist ins Heilige Land. Die Palästina-reise Wilhelms II. 1898. Eine illustrierte Dokumentation, Köln 1999.

Begegnungen und Besuche eine Erfahrung der Nation, die als kultureller Gemeinschaft in verstreuter räumlicher Ausdehnung existierte, und sich insbesondere als Ordnungsmacht in fremder Umgebung positiv auszeichnete.

Die Besuche der deutschen Siedlungskolonien sind nicht die einzigen Erfahrungen der eigenen Nation bei den Landausflügen der »Augusta Victoria«-Reisenden. Vielmehr wird deutlich, dass die Reisenden auf ihren Stationen, abgesehen von den genormten Sehenswürdigkeiten, kaum in Kontakt mit den Kulturen traten, zu denen sie reisten. Besonders deutlich wird dieser Zusammenhang dadurch, dass die Reisenden deutsche Gasthäuser und Bierstuben besuchten, wo immer sie an Land gingen. Anstatt lokale Speisen und Getränke zu probieren, suchten sie an Land aktiv eine Erfahrung der heimischen Ess- und Trinkkultur. Dabei fungierten die Gaststätten häufig zudem als Zentren der Vernetzung zwischen Reisenden und ansässigen Deutschen. Besonders prominent besucht war das Bierhaus »Korff« in Kairo, das laut einem Teilnehmer als „Sammelpunkt für die Augusta-Victoria Reisenden“⁴⁰ fungierte. Hier kamen die deutschen Reisenden im Anschluss an ihre Tagesausflüge zusammen, um sich auszutauschen und um mit ansässigen Deutschen ins Gespräch zu kommen. Ein ähnlich prominentes Zentrum stellte auch das Gasthaus »Janni« in Konstantinopel dar. Über die von Deutschen betriebenen Gasthäuser erfuhren die deutschen Reisenden die Gemeinschaft mit Deutschen, die im Ausland lebten, über die gemeinsamen kulturellen Essgewohnheiten.⁴¹

Die erste touristische Kreuzfahrt der „Augusta Victoria« bestand natürlich nicht nur in einer Aneinanderreihung spezifisch deutsch-nationaler Erfahrungen. Sie war eine Reise, auf der die genormten Sehenswürdigkeiten, die in den Reiseführern der Teilnehmer angekündigt worden waren, mit Enthusiasmus und teilweise auf Eselsrücken besichtigt wurden. Die Teilnehmer bekunden in ihren Reiseberichten eine große Neugier darauf, etwas „Tüchtiges zu lernen“.⁴² Werden jedoch die dokumentierten Erfahrungen der Reisenden in Verbindung mit der Struktur der genormten und geleiteten Gruppenreise gebracht, so fällt die Permanenz und wiederholte Dokumentation einer Erfahrung der eigenen Nation auf. Eine touristische Kreuzfahrt ins Mittelmeer war nur über die Teilnahme an der Fahrt auf einem Schiff möglich, das sich in einem Raum bewegte, der durch Nationalitätsansprüche und -zuschrei-

⁴⁰ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 82.

⁴¹ Weth: *Orient-Reise*, S. 143.

⁴² Weth: *Orient-Reise*, S. 2. Die Imaginationen und Vorstellungen zum ‚Orient‘ sind jedoch nicht explizit Gegenstand der Analyse dieser Arbeit gewesen. Im Rahmen einer Gegenüberstellung zur ‚Erfahrung der Nation‘ wäre ihre Untersuchung jedoch unbedingt wünschenswert.

bungen strukturiert war. Das deutsche Schiff, die »Augusta Victoria«, ermöglichte so für den individuellen Teilnehmer die Erfahrung seiner eigenen Nation in verschiedensten Aspekten. Einerseits konnte der touristische Reisende über die Teilnahme an einer Gruppenreise eine nationale Gemeinschaft über regionale Differenzen hinweg erfahren. Andererseits konnte der Reisende die Wirkmacht nationaler Symbole im internationalen Raum erleben, die sich auch auf sein eigenes Erleben auswirkte. Besonders eindrücklich wirkte die Verbindung des Gefühls politischer Bedeutung, die dem Schiff durch den Empfang in den Häfen zugeschrieben wurde, und der deutschen Kulturnation, die weit über das Territorium des Kaiserreichs und um das Mittelmeer herum ausgriff. Nur durch die vielen kurzen Aufenthalte in den Häfen war eine verdichtete Erfahrung dieser verstreuten Nation möglich. Durch die Struktur der touristischen Reise, die ihnen in kürzester Zeit den Besuch verschiedenster Stationen ermöglicht, konnten die Reisenden in schneller Abfolge verschiedene deutsche Besiedlungen im »Orient« kennen lernen.

Einige der Reisenden hielten in ihren Berichten weiterführende Überlegungen zu den Möglichkeiten der neuen Form von Mobilität fest, die die »Augusta Victoria« 1891 erstmals ermöglichte. So wurde davon gesprochen, dass eine touristische Fahrt »dem deutschen Gesamtinteresse« dienen könne, indem Kontakte geknüpft und der wirtschaftliche Einfluss im »Orient« ausgebaut würde.⁴³ Außerdem wurde festgehalten, dass sich die verschiedenen Zentren des »Deutschthums« im Ausland miteinander verbinden ließen und zu einer fruchtbaren Entwicklung der deutschen Nation führen könnten.⁴⁴ Diese Überlegungen zeigen ein neues Verständnis der Reisetilnehmer von der Bedeutung und der Dimension ihrer Reise. Sie zeigen, dass die »Erfahrung der Nation« nicht nur für den einzelnen Reisenden, sondern auch in ihrer Heimat eine Wirkung gehabt haben könnte. Sie sind Hinweise darauf, dass die touristische Reise im imperialen Zeitalter als Dienst an einem »transnationalen Nationalismus« gedacht werden konnten. Insbesondere die genormten, eng zusammengestellten Gruppenerfahrungen sind es, die solche Überlegungen beförderten. Nur durch sie konnten Imaginationen von Größe und Gestalt der deutschen Nation reell erfahrbar und weiterführende Überlegungen formuliert werden.

Die Fahrt der »Augusta Victoria« ermöglichte für ihre Teilnehmer 1891 ein völlig neues Reiseerlebnis. Durch die Transportform des großen deutschen Schiffes, das seine Nationalität im internationalen Raum präsentierte, konnten sich auch die

⁴³ Weth: Orient-Reise, S. 110.

⁴⁴ Benrath: Augusta Victoria, S. 129; Wallsee: Modernes Reisen, S. 229.

Reisenden mit dieser Nation identifizieren. Sie erfuhren die Gemeinschaft auf dem Schiff und fortgesetzt auch auf den Landausflügen. Nur durch ihre Eingliederung in die touristischen Strukturen der Reise konnten die Reisenden die Gemeinschaft und die öffentliche Aufmerksamkeit erfahren, die mit der Fahrt der deutschen »Augusta Victoria« verbunden war. Auch wenn eine individuelle Abgrenzung von den nationalen Gemeinschaftserfahrungen möglich war, wirkten sich diese Strukturen doch auf alle Reisenden aus, da sie dokumentiert und mit positiver und negativer Wertung konnotiert waren.

So konnte gezeigt werden, dass die touristische Form der Schiffsreise auf das Erleben der Teilnehmer prägend wirkte. Im Aufzeigen der Wechselwirkung struktureller Gegebenheiten und individuellen Erlebens können diese Prägungen in ihrer Aus- und Rückwirkung untersucht werden. Im vorliegenden Fall zeigt sich, dass die Reise der »Augusta Victoria« im Kontext eines gesellschaftlichen Nationalismus betrachtet werden kann, der diese Reise mit beeinflusste. Die Rückwirkungen dieser Erfahrungen auf nationalistische Bestrebungen und Bewegungen im Kaiserreich können an dieser Stelle nur vermutet werden – angesichts der breiten öffentlichen Aufmerksamkeit für die Reise ist ein hoher Wirkungsgrad jedoch durchaus in Betracht zu ziehen. Aus tourismusgeschichtlicher Perspektive bleibt es spannend, zu fragen, inwiefern sich diese Verschränkung der Gesellschaftsreise mit der ‚Erfahrung der Nation‘ in der Folgezeit verstärkte oder abschwächte – inwiefern Tourismus als Nationserfahrung ein Spezifikum des ‚imperialen Zeitalters‘ darstellte oder noch weiter nachwirkte.