

Seefahrt im islamischen Westen: Spätmittelalter und Frühe Neuzeit¹

Der große Mediävist Henri Pirenne hat einmal beiläufig bemerkt, dass zur Zeit des ersten islamischen Vorstoßes nach Westen, zwischen Früh- und Hochmittelalter, nicht ein einziges Brett auf dem Meere hätte schwimmen können, ohne dass es von den Flotten der Sarazenen bemerkt worden wäre – so präsent war die islamische Seemacht. Das ist umso interessanter, als einem anderen frankophonen Fachmann zufolge die ‚islamische‘ Flottenpolitik an einer gewissermaßen angeborenen Schwäche litt, an einem profunden, weil ideologisch bedingten Verdacht der Seefahrt und dem Meer gegenüber. In seinem Buch *L’Islam et la mer* vertritt Xavier de Planhol die nicht unriskante Meinung, der Islam als eine Religion, die der Freiheit des zur See fahrenden Individuums, der Ungebundenheit, die mit solch unsteter Lebensweise einhergeht, der Unkontrollierbarkeit durch die Institutionen der *’Umma* – der Gemeinschaft der Gläubigen – zutiefst misstrauete, verhindere bei seinen Anhängern eine echte und rückhaltlose Hinwendung zum Meer. Das Meer – so lautet eine Kapitelüberschrift in seinem Buch – sei nach islamischer Auffassung geradezu „der Thron Satans“.² Deshalb, so der französische Fachmann für islamische Geschichte und Kulturgeschichte, griffen alle Versuche, das Zurückfallen der ‚Sarazenen‘ hinter die christliche Seefahrt seit dem Ende des 11. Jahrhunderts technologisch oder ‚makrohistorisch‘ zu erklären, zu kurz.³ Weder in den Taktiken noch was die Bewaffnung und Ausrüstung der Schiffe betraf, noch in der Anwendung der maritimen Geheimwaffe schlechthin, des sogenannten ‚Griechischen Feuers‘ (unlöscharer Brandsatz auf Basis einer Naphta-Lösung), sei die islamische Seite über längere Zeit hinweg im Hintertreffen gewesen. Was schließlich die Baupläne der Kriegsschiffe anlangte, so sei ohnehin klar, dass dergleichen „Geheimnisse schwer zu bewahren seien, genauso wenig wie der technische Fortschritt als solcher.“⁴ Dennoch stehe fest, dass – mit einer höchst bezeichnenden Ausnahme, nämlich der Transport- und Handelsschiffe – „die Wasserfahrzeuge der Muslime zweifellos von minderer Qualität waren.“ Sie waren „langsam und schwer, viel weniger mobil [als die ihrer Gegner], ... im übrigen auch weniger geeignet für Manöver in schwierigen Gewässern“.⁵ Also doch ein ‚Technologieproblem‘? Nein, sagt Planhol, man täusche sich nicht: weder das Hinterherhinken im Schiffbau, noch die Schwierigkeiten bei der Bauholzbeschaffung können die Ursachen gewesen sein – sie waren höchstens Symptome. Man müsse vielmehr davon ausgehen, dass bei den Verantwortlichen ein unüberwindlicher Rest an Zurückhaltung, eine mentale Schwäche die beträchtliche, auf anderen Gebieten doch unstreitig vorhandene Problemlösungskompetenz der islamischen Kultur blockiert habe, sobald es um maritime Angelegenheiten ging: „All diese Fakten [Technologie, Bauholzbeschaffung etc.] mögen ihren Erklärungswert besitzen. ... [Sie waren aber] Folge, nicht Ursache des Scheiterns muslimischer Flottenpolitik, mochten wohl auch den maritimen Niedergang ab einem bestimmten Zeitpunkt beschleunigt haben.“⁶ Was die Herangehensweise der Muslime an Fragen des Schiffbaues – von der Seefahrt einmal abgesehen – tatsächlich unverwechselbar mache, seien „Ungeschicklichkeiten bei der

¹ Zitiervorschlag: Liedl 2009 (Online) = Gottfried Liedl: Seefahrt im islamischen Westen. Spätmittelalter und Frühe Neuzeit. Online-Version 2009 [= Marboe, Alexander / Obenaus, Andreas (Hg.): Seefahrt und die frühe europäische Expansion. Mandelbaum Verlag: Wien 2009, 61–92].

² Planhol 2000, 27ff.

³ Planhol 2000, 30ff.

⁴ Planhol 2000, 33.

⁵ Planhol 2000, 38.

⁶ Planhol 2000, 40.

Konstruktion.“ Genau hier gälte es anzusetzen. Hier äußerten sich nämlich unverstellt „die Ursachen eines Scheiterns.“ Es offenbare sich eine ganze „kulturelle Atmosphäre“.⁷

Die maritime Rolle der islamischen Mächte im Westen: Zur Vorgeschichte einer Renaissance

Wir wollen nicht verhehlen, dass wir gegenüber Erklärungsmodellen, die ihre logische Kraft aus Mentalitätsanalysen ziehen, prinzipiell skeptisch sind, besonders dann, wenn die materielle Natur des zu erklärenden Gegenstandes dabei zu kurz kommt. Wenn schon Strukturen gesucht werden müssen als sozusagen *longue-durée*-hafte Blaupause für eine Konjunktur (in diesem Fall einen Abschwung), dann lieber solche, die nicht aus dem Überbau-des-Überbaus, dem Hort des Ideologischen schlechthin stammen (der Religion). Sondern solche, die man im allgemeinen unter dem Begriff ‚kulturelle Tradition(en)‘ subsumiert. Wir glauben – wenn schon ‚kulturelle Atmosphäre‘, dann eine solche, die in einem sehr umfassenden Sinn verstanden werden kann. ‚Religion‘ ist unseres Erachtens fast nie das Fundament sondern fast immer die mehr oder weniger ephemere, mehr oder weniger wandlungsfähige Einkleidung einer ‚Kultur‘, wogegen deren sozio-ökonomische und / oder geographisch-anthropologische Bestandteile (als Traditionen und lokale Eigenheiten, die sich ungeachtet der religiös-ideologisch gefärbten Einkleidung eigensinnig durchhalten) das kulturelle Fundament zu bilden pflegen.

Unser Gegenstand selbst – die Geschichte der Seefahrt – sollte uns eigentlich zur Genüge davon überzeugen, dass es nicht im Ermessen einer Religion liegt (liegen kann), ob eine Epoche, eine Weltregion, eine ‚Kultur‘ (wenn man denn diesen Begriff unbedingt verwenden möchte) eine solche von Seefahrern ist oder nicht. Denn sie lenkt unser Augenmerk auf Knotenpunkte ganz anderer strukturaler Art: auf das Vorhandensein oder Fehlen geeigneter Hafenstädte; auf den – sagen wir: ‚gesamtgesellschaftlichen Bedarf‘ an Seefahrt (gibt es ausreichend Nachfrage auf Seiten des Handels? Wie sieht es mit traditionellen Fernhandelsrouten aus? Hat sich eine kriegerische Kultur zur See entwickelt, die es überhaupt nötig macht, zum Selbstschutz Kriegsschiffe zu bauen? etc., etc). Wo aber Bedarf (Nachfrage) herrscht, da gibt es auch Angebot. Zur See fahrende *Communities* sind seit der Antike an immer gleichen Plätzen rund um das Mittelmeer und – schon etwas weniger dicht gesät – an den atlantischen Küsten des Kontinents in praktisch unveränderter Anzahl vorhanden gewesen, samt der dazu gehörigen ‚mental Ausstattung‘ (es handelt sich um Fischer- und Händlerbevölkerungen). Als der Islam an jene Küsten kam, fand er diese *Communities* fertig vor. Und exakt aus diesen *Communities* rekrutierten sich auch unter dem neuen religiösen Regime die Seeleute und Schiffbauer. Es gibt wohl keinen Hochseefischer der Welt, der den Besuch eines Tempels, einer Kirche oder Moschee nicht in sein uraltes, bewährtes und schon aus ökonomischen Gründen unverzichtbares Lebensmodell entsprechend einzubinden vermöchte. Im übrigen gälte der von Planhol für den Islam postulierte Vorbehalt dann auch für das nicht weniger ambulante Wesen des – notabene ur-arabischen – Nomadentums! Soviel zur Religionsfrage. Und da dies nicht unmittelbar Gegenstand der vorliegenden Arbeit ist, sei der Gedanke auch bloß angerissen: Es wäre interessant darüber nachzudenken, ob die an sich unzweifelhafte ‚Benachteiligung‘ der islamischen Seite im Osten der Mittelmeerwelt nicht viel eher damit zusammenhing, dass alle maritimen Kräfte und Ressourcen dort von Anfang an durch eine Supermacht – das Byzantinische Reich – gleichsam an sich gerissen und monopolistisch ‚gehörtet‘ wurden. Und ein Zweites: ob zum Zeitpunkt der Ankunft des Islam an den syrisch-südanatolischen Küsten jene maritimen Ressourcen durch die Krise im

⁷ Planhol 2000, 41.

Fernhandel – der sich seit der Spätantike kontinuierlich ausgedünnt hatte – nicht schon von selbst an einem Tiefpunkt angelangt waren.

In dieses Szenario würde die Geschichte der islamischen Seefahrt perfekt passen. Langsamer, aber unaufhaltsamer Entwicklungsprozess im Osten der Méditerranée auf Kosten der Byzantiner, ein Prozess, der sich mit dem Erstarren des – notabene islamisch dominierten – Überseehandels beschleunigt. Und es wäre dann nicht so sehr die ‚mentalitätsmäßig verbürgte Unfähigkeit‘ der islamischen Seite gewesen als vielmehr der parallele Aufstieg eines durch eben diese islamische Nachfrage auf den Plan gerufenen Italienertums, wodurch es zum erst einmal relativen, dann aber auch absoluten Rückgang der maritimen Aktivitäten und Potenzen auf islamischer Seite kam. Dazu dann nicht weniger passend die einigermaßen differente Geschichte des westlichen Mittelmeeres und der angrenzenden Atlantikküsten.

Dort ist der Auftritt muslimischer Seefahrer in der Tat rasant zu nennen. Aber wie denn auch nicht? Steht ihm doch an den Küsten vorerst nichts entgegen, was auch nur annähernd von der Potenz und Schlagkraft der byzantinischen Flotte gewesen wäre. Dieses Faktum – und nicht, beziehungsweise nicht nur eine entsprechende ‚mentale Ausstattung‘ der Andalusier (wie Planhol suggeriert) mag die *Longue durée* einer Seefahrerkultur befördert haben, die eigentlich ohne Unterbrechung bis in die Frühe Neuzeit, bis zur Dominanz der Barbareskenstaaten und ihrer Korsarenrepubliken reicht, ja auch die Atlantikküste mit einschließt, an welcher es – dies gegen Planhol gesagt – ursprünglich keine auch nur annähernd mit den Mittelmeerküsten oder den europäischen Atlantikregionen vergleichbare ‚Seefahrertradition‘ gab; das Beispiel der Korsarenrepublik Salé (erst seit dem beginnenden 16. Jahrhundert aktiv) mag hierfür genügen. Eine immanente, etwa religiös-ideologisch bedingte Benachteiligung der islamischen Seite können wir hier nicht entdecken. Vielmehr sehen wir im Vergleich mit dem maritimen Spanien der Frühen Neuzeit die ‚mentalitätsbedingten‘ Behinderungen eher auf Seiten der Spanier – man denke etwa an den kulturell bedingten Verzicht auf wichtige Humanressourcen (Holländer, aber auch ‚Andalusier‘), die dann exakt die Gegenseite – besagte Barbaresken – mit ihren maritimen Fähigkeiten und Fertigkeiten beehren und verstärken. Hier liefert schließlich Planhol selbst das stärkste Argument gegen seine ‚Religionsthese‘. Es war, wie er wörtlich sagt, „der Beitrag der [muslimischen] Andalusier“, ⁸ der den ‚Seefahrt-skeptischen‘ Nordafrikanern den entscheidenden Anstoß gab und sie (wenn der Ausdruck gestattet ist) zu veritablen *Communities of seafarers* gemacht hat.

Dies vorausgesetzt, sei in einem raschen Durchgang die Entwicklung skizziert, welche die ‚islamische‘ Seefahrt im Mittelmeerraum genommen hat. Da diese besser dokumentiert ist als die Handelsschiffahrt, werden wir uns auf die militärische Seite der Seefahrt beschränken. Erste massive Vorstöße gegen Byzanz – als jene Großmacht, die trotz des Verlusts ihrer südlichen Provinzen Syrien und Ägypten immer noch Osten dominiert – werden schon bald nach der Mitte des 7. Jahrhunderts durchgeführt. Im einzelnen nicht immer erfolgreich, aber alles in allem mit wachsender Durchschlagskraft: im 7. und zu Beginn des 8. Jahrhunderts ist Konstantinopel das Hauptangriffsziel, im 9. Jahrhundert, vor allem nach der Eroberung Kretas (bezeichnender Weise durch spanisch-islamische Emigranten) und vermittels der Einbeziehung Zyperns in ihren Herrschaftsbereich, darf sich die islamische Seite auch hinsichtlich der Vorherrschaft zur See als Erbe der Byzantiner fühlen. Im zentralen Teil der Méditerranée ist die Eroberung Siziliens (827–902) Höhe-, vielleicht aber auch schon Wendepunkt einer Anfangs durch nichts und Niemanden aufgehaltenen maritimen Expansion. Der Westen des Mittelmeeres schließlich ist vom Beginn des 9. bis zur Mitte des 11. Jahrhunderts fast so etwas wie ein islamisches Binnengewässer; erst mit dem Erstarren der

⁸ Planhol 2000, 157.

Italiener – vor allem Pisas – und der Ankunft der Normannen in Süditalien wendet sich das Blatt.

Die Voraussetzungen für eine Renaissance islamischer Seefahrt sind aber gerade im westlichen Mittelmeer weiterhin intakt, entsprechende Chancen werden immer wieder wahrgenommen. Zumal hier auch der Ausgriff auf den Atlantik möglich ist, was einerseits zusätzliche Humanressourcen – die Seefahrt-geübten Küstenbewohner der Iberischen Halbinsel –, andererseits technologische Impulse für die islamische Seefahrt bedeutet. Es ist vielleicht nur ein kleines Beispiel, aber signifikant: als im Jahr 970 der spanische Umayyadenkalif Hâkim II. Maßnahmen gegen die normannische Piraterie ergreift, ist eine davon der genaue Nachbau jener Vikingschiffe, die ihm so zu schaffen gemacht hatten, und mit denen er nun seinerseits die Flotte von al-Andalus ausrüstet.⁹ Keine Frage – der Atlantik, das „Grüne Meer“ der klassischen islamischen Berichte,¹⁰ ist für die Küstenbewohner im ‚wilden Westen‘ der islamischen Welt (*al-gharb al-aqsa*) kein unbekanntes Gewässer, noch ist das Befahren der Hochsee – mit Seglern, nicht mit Galeeren – für sie ein Tabu. „Kaum war der Leuchtturm von Cadix hinter dem Horizont verschwunden, hissten die Matrosen die Segel und nahmen Kurs auf den äußersten Süden Marokkos. Die Fahrt ging über Salé, Anfâ, das Kap Azammûr bis ins Gebiet von Sûs.“¹¹

Von der Historiographie kaum wahrgenommen, aber quellenmäßig verlässlich bezeugt ist die nautische Meisterleistung einiger Andalusier, die lange vor Portugals bekannten Versuchen, sich an der afrikanischen Westküste nach Süden vorzutasten, regelmäßig bis nach Nûl Lamta beziehungsweise nach Mâssa segelten. Hier, im Süden des Sûs, auf der Höhe des 28. Breitengrades, also fast schon am berühmt-berüchtigten Kap Bojador (*Boujdour*), nahmen sie Sklaven, Gold und Spezialprodukte für das Textilgewerbe an Bord.¹² Im Gegenzug transportierten sie Waren „von beträchtlichem Gewicht“, wie der Gewährsmann aus dem 12. Jahrhundert berichtet,¹³ von al-Andalus zur nordwestafrikanischen Atlantikküste – beispielsweise Teer, aber auch Safran, was ein gutes Indiz für den Herkunftshafen dieser Hochseeschiffe ist: Safran wurde im Hinterland von Almería angebaut. Aus dem Sûs bezog Islamisch Spanien seinen Zucker, bevor es diesen, ab dem 13. / 14. Jahrhundert, im Emirat von Granada selbst erzeugte. Natürlich ebenfalls auf dem Seeweg, wobei der Bestimmungshafen zumeist Málaga war. Über diesen Hafen bezogen die Granadiner übrigens bis zum Beginn der Neuzeit (Ende des 15. Jahrhunderts) auch einen Teil ihres afrikanischen Getreides. Obwohl ein großer Teil der europäischen Gegenküste – von Cadix bis Sevilla – seit Mitte des 13. Jahrhunderts in christlicher Hand war, liefen von den Hafenstädten des islamisch gebliebenen Teils der Iberischen Halbinsel offenbar immer noch Hochseeschiffe nach der marokkanischen Atlantikküste aus.¹⁴ Das mussten nicht unbedingt ‚islamische‘ Schiffe sein. In einem Dokument vom 17. 9. 1344 heißt es: „Einige Kaufleute aus der Gegend von Málaga haben in Anfâ [an der marokkanischen Atlantikküste ungefähr auf Höhe des modernen Casablanca]¹⁵ eine bestimmte Menge Weizen auf das Schiff des Christen Bonanat Bosch (*Bûnanât Bashk*) aus Valencia verladen lassen. [...] Sie hatten mit ihm vereinbart, dass er [diesen Weizen] nebst allem Übrigen, was die Nordafrikaner laden würden, nach Málaga

⁹ Ibn 'Idhârî 1901, II, 394f., 399.

¹⁰ Al-Biruni 1991, 128-131; zur Lokalisierung des „Grünen Meeres“: Al-Biruni 1991, 129 (Anm.285).

¹¹ Az-Zuhrî 1968, 216f.

¹² Az-Zuhrî 1968, 190; zur Stellung Nûl Lamtas im politischen Kontext der Berber-Konföderationen siehe Bosch Vilá 1956, 45.

¹³ Az-Zuhrî 1968, 180f.

¹⁴ At-Tâdilî 1985, 169; Picard 1997, 406.

¹⁵ Siehe Picard 1997, 225 (Karte).

transportieren solle.“¹⁶ Quellen wie diese lassen darauf schließen, dass man den Handel zunehmend auf gecharterten Schiffen christlicher Reeder durchführte.

Christen und Muslime an der Straße von Gibraltar: Vom Mittelmeer in den Atlantik

Kehren wir nochmals zur Eingangs festgestellten Tatsache zurück, dass es trotz der generellen Wende im 11. Jahrhundert, als sich die ‚christliche‘ Seefahrt überall im Mittelmeer zur dominierenden Macht entwickelte, speziell im Westen immer wieder ‚Renaissancen‘ der muslimischen Seehohheit gab.¹⁷ Rund um die Straße von Gibraltar ist das Spiel der Kräfte anscheinend noch lange nicht wirklich entschieden. Auf der Basis einer schon zur Zeit des Umayyadenkalifats von Córdoba begründeten Seefahrertradition – zu erinnern wäre etwa an eine Reihe großartiger Arsenale und Kriegshäfen an Mittelmeer- und Atlantikküste¹⁸ – hielt das maritime Wissen mit der allgemeinen Entwicklung Schritt. Technologisch gesehen, war die muslimische Seite den Christen unter Umständen sogar überlegen, wie die Einführung des ‚Griechischen Feuers‘ durch die mit den Byzantinern verbündeten Umayyadenkalifen zeigt.¹⁹ Unter den Nachfolgereichen des Umayyadenkalifats, den sogenannten *Taifas*, war vor allem Denia, an der südöstlichen Küste der Iberischen Halbinsel gelegen, eine mächtige Seefahrerbastion. Selbst die großen ‚afrikanischen‘ Reiche der Almoraviden (1061-1147) und Almohaden (1133-1269) entwickelten, kaum dass sie in al-Andalus Fuß gefasst hatten, auf genannter Grundlage ihre eigene, durchaus schlagkräftige Marinepolitik, mit der sie auch zur See dem Vormarsch der Christen – den Normannen und Italienern im westlichen Mittelmeer, den iberischen Königreichen an den Küsten des Atlantik – Paroli boten. Zur Jahreswende 1181-82 erstattete man dem Almohadensultan Yûsuf Ibn ’Abd al-Mu’min Bericht, dass „der Kommandant der Sevillaner Flotte die [christliche] Flotte von Lissabon auf hoher See gestellt und zwanzig Schiffe aufgebracht habe. Man machte viele Gefangene, und die Beute war beträchtlich.“ So Ibn Khalduns Bericht, worin er im 14. Jahrhundert von vergangener Größe kündigt.²⁰ Und jener Seesieg der Almohaden war nur ein Highlight von vielen. Der Spezialist Christophe Picard zählt allein für das 12. Jahrhundert ein Dutzend vergleichbarer Erfolge der Muslime im Westen auf.²¹

Mit dem Niedergang der Almohadenmacht zu Beginn des 13. Jahrhunderts öffnet sich zwar die Straße von Gibraltar der ‚christlichen‘ Seefahrt, wovon vor allem die Genuesen profitieren. Das bedeutet aber nicht automatisch die Eliminierung ‚muslimischer‘ Präsenz zur See, im Gegenteil. Vieles deutet darauf hin, dass verschiedene islamische Seefahrerstädte, endlich aus der Gängelung durch die imperiale Zentralgewalt entlassen, weiterhin auf eigene Faust – und durchaus erfolgreich, wie man sagen muss – maritime Politik machen. Ein perfektes Beispiel hierfür ist die nordafrikanische Seefahrer- und Handelsrepublik Ceuta.

Eine Stadt wie Ceuta konnte mit dem Almohadenreich nur insofern ihr Auskommen finden, als ihr dieses Reich im Rahmen ihrer Funktion als Hafenstadt – und als Stützpunkt einer potenten Kriegsflotte – dienlich war. Ceutas Bewegungsfreiheit – seine Ellbogenfreiheit, wenn man so will – war verkehrtproportional zur Stärke des Imperiums. Anders gesagt: das Verbindende zwischen Ceuta und dem Almohadenreich war immer nur deren kleinster

¹⁶ Yusuf I. an Pedro IV. wegen eines durch aragonesische Piraten verursachten Zwischenfalls: Brief vom 17.9.1344. In: Liedl 1993, 191.

¹⁷ Pittioni / Liedl 2002, 123ff.

¹⁸ Lombard 1971, 82f., 88, 160; Picard 1997, 341ff.

¹⁹ Picard 1997, 274, 314.

²⁰ Ibn Khaldun 1284 H./1867, II, 204.

²¹ Picard 1997, 180ff.

gemeinsamer Nenner. Mit einer Stadt wie Genua hatte diese nordafrikanisch-islamische Enklave da schon wesentlich mehr gemein. Um es etwas pathetisch zu sagen: beide Städte sind in Wahrheit eines Geistes, jederzeit bereit, die Gunst der Stunde – die Schwäche der Reiche – zu nutzen. Wenden wir diese Erkenntnis auf die Situation am Beginn des 13. Jahrhunderts an, als die bröckelnde Almohadenmacht durch die neuen Herren Marokkos, die wesentlich schwächeren Banu Marin, abgelöst wurde, so stellen wir fest, dass für eine Stadt wie Ceuta der Zusammenbruch der einheitlichen Territorialherrschaft dies- und jenseits der Meerenge von Nutzen war. Wie sich ja auch die neue Lage in Wirklichkeit nicht so sehr für Kastilien und Aragón – die beiden Hauptnutznießer der *Reconquista* – rentierte (jedenfalls nicht sofort), sondern für die See- und Handelsmacht Genua.

Beide Erzählungen – die Geschichte des Aufstiegs Ceutas und die atlantischen Erfolge Genuas – konvergieren in dieser Deterritorialisierung eines Meeres. Denn man täusche sich nicht: der Vorstoß der spanischen *Reconquista*-Profiteure endet genau genommen nicht am Meeresufer sondern knapp davor. Genauso wenig wie den neuen Herren Marokkos war es nämlich den christlichen Spaniern gelungen, in die Fußstapfen der Almohaden mit ihrer absoluten Kontrolle über die Meerenge zu treten, wobei man auf iberischer Seite als den Hauptgrund dieses Um-den-ganzen-Erfolg-gebracht-Seins ein kleines, obstinates Emirat bemerkt, das ausgesprochen ‚mediterrane‘, dazu noch von der See- und Handelsstadt Genua protegierte Granada.

Doch bleiben wir vorerst bei Ceuta. Dessen Aufstieg kam nicht überraschend. Lange bevor die Stadt durch den Todeskampf der Almohadenmacht, der sich bis etwa 1250 hinzog, die Chance bekam, sich als unabhängige Seefahrerrepublik und autonomen Mitspieler im Kampf um die Meerenge zu etablieren, hielt sie schon entsprechende Trümpfe in der Hand. Sie verfügte über eine geo-politische Schlüsselposition am Eingang zur Straße von Gibraltar. Sie war in der beneidenswert günstigen Lage, den Endpunkt einer der großen Handelsrouten für Sudangold zu bilden. Und *last not least* dominierte sie ein ideales Hinterland: die nordafrikanischen Berbergebiete mit ihren Getreideüberschüssen, sodass man sich angesichts der notorischen Unterversorgung der Méditerranée mit Brotgetreide schon früh als Drehscheibe und Stapelplatz im internationalen Getreidehandel einen Namen machen konnte.

Der Umstand, dass sich in jener privilegierten nordafrikanischen Enklave die Italiener einfinden – notabene die Genuesen –, ist somit alles andere als überraschend. Man weiß übrigens heute, dass Genua gerade in der Innenpolitik der islamischen Hafenstadt unübersehbare Spuren hinterlassen hat. Quer über alle Kultur- und Religionsgrenzen hinweg lassen sich sogar gewisse Strukturähnlichkeiten beobachten, vielmehr echte Homologien, wie sie sich aus vergleichbaren geographischen, ökonomischen und politischen Voraussetzungen gleichsam von selbst ergeben: „In gewisser Hinsicht ist die Stadtverfassung [Ceutas] den Verfassungen jener großen Handelsstädte, mit denen [diese muslimische Stadt] in Kontakt steht, sehr ähnlich – besonders [der Verfassung] Genuas. Gab es da vielleicht Einflüsse? Unmöglich ist es jedenfalls nicht.“²²

Der Welt plastisch vor Augen geführt wird Ceutas neue, ‚internationale‘ Bedeutung *ex negativo*, durch das fieberhafte Interesse, das eine ganz und gar terrestrische Macht an dieser Hafenstadt zeigt. Die sogenannte *Batalla del Estrecho* („Kampf um die Meerenge“) beginnt als Spiel mit gezinkten Karten, worin das christlich-ritterliche Kastilien, das selbst weder über seefahrerische Kenntnisse noch eine diesbezügliche Infrastruktur (Flotte, Mannschaften, ausreichend sichere Häfen und Ankerplätze) verfügt, seinen Kreuzzug ‚vertrauensvoll‘ in die Hände einer muslimischen Macht legt, nein – legen muss. Wobei ‚Kreuzzug‘ bloß die

²² Rosenberger 1991, 257.

offizielle Bezeichnung ist – um sich der entsprechenden Revenuen und des kirchlichen Propaganda-Apparats bedienen zu können. Sich auf die päpstliche Bulle *Clarissimus in Christo* vom 4. Oktober 1252 sowie zwei weitere Bullen von 1254 berufend, schmiedet der König von Kastilien seine wunderlichen Afrika-Pläne, in denen, auch wenn man es kaum glauben kann, unter anderem die Hoffnung des Papstes eine Rolle gespielt hat, dass sich der verzweifelt gegen die Banu Marin kämpfende Almohaden-Kalif zum Christentum bekehren könnte.²³ Um sich die Straße von Gibraltar als Brücke nach Afrika zu sichern, lässt Alfons X. die Flotte seines ‚Vasallen‘ Muhammad von Granada gegen die Seemacht Ceuta antreten.²⁴ Nicht das christliche Genua, dem an einer Seestraße unter Kontrolle Kastiliens genauso wenig gelegen sein konnte wie wenn sie von einer islamischen Macht dominiert wäre, sondern Ceutas direkter Konkurrent Granada schien geeignet, hier für die Landmacht Kastilien die Kastanien aus dem Feuer zu holen. So darf man jedenfalls Alfons’ Brief von 1264 interpretieren, wo der christliche König inmitten eines Aufstandes seiner eigenen muslimischen Untertanen – der sogenannten Mudejarenerhebung – der „treuen Dienste“, ja „Freundschaftsdienste“ gedenkt, die ihm Muhammad I., sein granadinischer ‚Vasall‘, seinerzeit geleistet hat: „Er hatte uns Hilfe zugesagt bei der Einnahme Ceutas,“ heißt es da. Und dass „er uns jenseits des Meeres viele Mauren zu Freunden machen würde, sodass sie uns zu Hilfe kämen und alles täten, was wir wünschten, damit wir das Land erobern könnten.“²⁵

Wobei die Angelegenheit nach Meinung des Fachmannes noch eine Pointe hat. Erstens sollte die Flottenaktion der Nasriden, die zugleich mit Alfons’ Angriffen auf Salé stattfand, die nordafrikanischen Kräfte binden. Darüber hinaus könnte sie aber in einem größeren politischen Zusammenhang gestanden haben. Wie es aussieht, hat Alfons Muhammad – gewissermaßen als Kompensation für Konzessionen in Andalusien – die Herrschaft über Ceuta in Aussicht gestellt.²⁶ Man kann die Vermutung noch ausbauen. Hat der Kastilier den Nasriden womöglich in eine internationale Falle locken wollen? Hat ihm vorgeschwebt, das andalusische Emirat mit gleich drei Konkurrenten – Marokko, Aragón, vor allem aber Genua – zu konfrontieren? Eine Falle, in die der granadinische Sultan offenbar aber dann doch nicht getappt ist. Genauer gesagt, gar nicht tapfen konnte, da die Unternehmungen seiner Kriegsflotte vor Ceuta genau so halbherzig erfolgten wie der ganze ‚Kreuzzug‘ Alfons X.’

Ein struktureller Vergleich bietet sich an. Den marokkanischen Banu Marin musste es, jedenfalls auf Dauer, sehr zum Nachteil ausschlagen, dass sie sich in den Fußstapfen der großen Almohadenmacht wähten und ihr ‚andalusisches Abenteuer‘ wagten (im letzten Drittel des 13. Jahrhunderts begannen sie eine Reihe von kriegerischen Expeditionen auf der Iberischen Halbinsel, mit dem offiziell geäußerten Ziel einer Wiedereroberung, einer muslimischen *Reconquista*). Mit diesem Projekt scheiterten sie. Ebenso mussten sich die Nasriden von al-Andalus an jedem Versuch, jenseits des Meeres Fuß zu fassen, überheben. Beide Mächte waren für eine imperiale Politik zu schwach, sie konnten im internationalen Wettstreit um die Straße von Gibraltar lediglich mitmischen – die Regeln dieses Kampfes bestimmten Andere.

Ob Granadas maritime Politik, seine *Estrecho*-Politik falsch oder richtig war, hat sich bezeichnender Weise jedes Mal an der Ceuta-Frage gezeigt. Um 1307, ein halbes Jahrhundert nach seinem ‚alfonsinischen‘ Abenteuer, griff das andalusische Emirat abermals nach der gegenüber liegenden Küste. Weil die Granadiner ihr Projekt aber mit ‚imperialistischen‘

²³ Rosenberger 1991, 258ff.

²⁴ Rosenberger 1991, 257f.

²⁵ zitiert nach Rosenberger 1991, 258.

²⁶ Rosenberger 1991, 258, 260.

Methoden – als reine Besatzungspolitik – anlegten, scheiterten sie.²⁷ Drei Generationen später machten sie die Sache richtig, sicherten sie sich ihren Einfluss auf indirekte Art und Weise – somit erfolgreich. In den 80-er Jahren des 14. Jahrhunderts übernimmt Muhammad V. als Folge einer alles in allem glücklichen Interventionspolitik jenseits der Straße von Gibraltar auch in Ceuta die Kontrolle.²⁸ Die Lehren aus früherem Scheitern, die Lehren aus hundert Jahren *Batalla del Estrecho* scheinen beherzigt. Muhammad V., als sozusagen machtvoller Friedensfürst, blieb nicht dabei stehen, sich als Rückeroberer von Algeciras, dem bedeutenden Hafen an der Straße von Gibraltar, einen Namen zu machen. Am Höhepunkt seines militärischen Erfolges tat er das scheinbar Paradoxe. Anders als viele seiner Vorgänger betrieb er eine Politik, die auf internationale Befindlichkeiten Rücksicht nahm. Die Festungswerke der eben erst zurückeroberten Stadt hat er nicht mehr instand gesetzt sondern geschleift. In offensichtlicher Anerkennung der Tatsache, dass die Öffnung der Meerenge von Gibraltar irreversibel war, sah der granadinische Fürst in ihrer Demilitarisierung die beste Rückendeckung – jedenfalls nach Ansicht des modernen Interpreten.²⁹

War Granada eine Seemacht? An sich spricht die historische *Longue durée* dafür: Süandalusiens ausgedehnte Küste verfügt über mehrere sichere und gut ausgebaute Häfen, die großen Städte Málaga und Almería sind Städte mit seefahrerischer Tradition und besitzen als Kriegshäfen zum Teil schon seit den Umayyadenkalifen von Córdoba leistungsfähige Arsenalen.³⁰ Dazu passt die wichtige Rolle, welche die granadinischen Hafenstädte Málaga und Almería im Kalkül der Genuesen gespielt haben. Nur sollte man dabei nicht wie beispielsweise Fernández-Armesto³¹ – und wie Heers oder der notorisch ‚anti-maurische‘ Sánchez-Albornoz, den Fernández-Armesto zustimmend zitiert – den Fehler begehen, ein europäisches ‚Kolonisations-Phantasma‘ zu kultivieren. Granada war definitiv keine genuesische Kolonie. Vielmehr war diese Stadt, waren viele ihrer prominentesten Clans und Familien Granadas verlässliche Verbündete – auch gegen christliche Mächte. Kein Zufall ist es auch, dass die Hafenbehörden von Málaga den Schutz des gut ausgebauten Arsenalen sowie des Kriegshafens ‚ihren‘ Genuesen anvertrauten (und wenn hier von ‚Málagas Genuesen‘ gesprochen wird, so mit gutem Grund: waren ja die meisten von ihnen zum muslimischen Glauben übergetretene *Renegados*). Málagas Genuesen hatten ihre Burg, das *Castil de Ginoveses*, unmittelbar neben dem Arsenal. Von dort aus verteidigten sie die Stadt 1487 mit erstaunlicher Loyalität und buchstäblich bis zum bitteren Ende gegen die Katholischen Könige. Seite an Seite mit granadinischen Kanonieren nahmen sie von ihrem *Castil* aus die christliche Belagerungsarmee unter Feuer.³²

Granadas Prestige als Seemacht war jedenfalls groß genug, um selbst christliche Mächte auf die Idee zu bringen, sich vom Sultan aus al-Andalus Kriegsschiffe zu leihen. Zum Beispiel hat um die Mitte des 14. Jahrhunderts im Krieg Kastiliens gegen Aragón Peter I. von Kastilien-León (1350-1369) seinen granadinischen ‚Vasallen‘ diesbezüglich kontaktiert. „Und König Pedro schickte einen Boten zu König Mahomad von Granada [Muhammad V. von Granada], um diesen zu bitten, dass er ihm mit einigen Galeeren zu Hilfe komme. Und dies tat der König von Granada“.³³ Die Selbstverständlichkeit, mit der ein christlicher König von seinem ‚maurischen‘ Vis à vis militärische Hilfe zur See anfordert, darf als Indiz gewertet werden für eine an der Schwelle zur Neuzeit durchaus intakte Seefahrertradition in der westlichen Hälfte

²⁷ Ibn Khaldun 1956/1969, 160f.

²⁸ Ladero Quesada 1979, 128.

²⁹ Harvey 1990, 216f.

³⁰ Dazu auch Seco de Lucena 1971, 35ff.

³¹ Vgl. Fernández-Armesto 1987, 108.

³² Arié 1973, 320; Arié 1984ff., 148; zum Arsenal und zur Lage des *Castil* siehe Calero Secall / Martínez Enamorado 1995, 291ff.

³³ *Coronica del rey don Pedro* 1985, 95.

des Islam. Auch sind der zeitgenössischen Berichterstattung genügend Hinweise auf eine starke Nasriden-Flotte zu entnehmen. „Zur See“, heißt es bei al-Qalqashandi um 1400, „verfügt man [d.h. Granada] über eine Flotte leichter Kriegsschiffe, die in den Gewässern des Mittelmeeres kreuzen. Bemannt sind sie mit Elite-Armbrustschützen unter dem Kommando kampferprobter Kapitäne, die dem Feind auf hoher See nachstellen, wobei man im allgemeinen siegreich bleibt“.³⁴ Selbst noch aus dem fortgeschrittenen 15. Jahrhundert existieren Zeugnisse für das Vorhandensein einer eigenen spanisch-arabischen Kriegsmarine, etwa wenn es in einem Bericht über Granadas Intervention in Murcia (1450-1452) heißt: „Schon setzten sie sich [...] über den Hafen Los Peines und entlang der Küste in Marsch, um dann bei Cartagena an Land zu gehen und mit großer Macht einzufallen. [...] Und nachdem sie große Beute gemacht hatten, [...] berieten sie, ob sie [den Landweg] über Lorca nehmen oder übers Meer zurückkehren sollten.“³⁵ Die maritime Logistik Granadas war damals offenbar immer noch imstande, „sechshundert Mann maurische Reiterei und fünfzehnhundert Fußsoldaten“ – so die Meldung des militärischen Berichterstatters³⁶ – sicher ins feindliche Gebiet und nach Abschluss der Campagne wieder nach Hause zu bringen.

Übrigens – für maritime Kontinuität über das Ende der großen iberisch-nordafrikanischen Reiche hinaus spricht noch ein weiterer Umstand. Als nach 1492, nach dem Fall des Reichs von Granada, das christliche Spanien auch nach Nordafrika auszugreifen begann, stieß es alsbald wieder auf die aus Andalusien vertriebenen Araber: als Matrosen, Seesoldaten und Kapitäne, als Ausrüster und Finanziere von Korsarenflotten.³⁷

Genua, Granada, der Maghreb: Ein Tanz um das Goldene Kalb

Nach den militärischen Aspekten der Seefahrt möge nun aber auch den weniger kriegerischen Gesichtspunkten ‚muslimischer‘ beziehungsweise ‚christlicher‘ Seefahrt entsprechende Würdigung zuteil werden. Schließlich war das militärische Prestige, das die kleine andalusische Macht zweifelsfrei genoss, in letzter Instanz – „Geld regiert die Welt“ – ihrer guten ökonomischen Situation geschuldet.³⁸

Um die ‚transkontinentalen‘ Kontakte der maghrebisch-andalusischen Welt des Spätmittelalters besser zu verstehen, seien die ‚Handelskreise‘ skizziert, die sich für das 14. und 15. Jahrhundert im euro-mediterranen Raum nachweisen lassen – sozusagen ein Tableau der ökonomischen Reichweiten bildend, worin die Aktivitäten der wichtigsten *Player*: Genua, Venedig, Ägypten, die nordafrikanischen Herrschaftsgebiete, die iberischen Staaten Aragón, Kastilien und Portugal sowie natürlich Granada gemäß ihrer Bedeutung für die Geld- und Warenzirkulation verzeichnet sind. Dabei setzen wir der Einfachheit halber voraus, dass sich besagte Geld-/Warenströme für den Zeitraum zwischen 1250 und 1500 zu halbwegs stabilen Zyklen zusammenfassen lassen. Diese Zyklen überschneiden sich. Die dabei entstehenden ‚Scharniere‘ verbinden die einzelnen Gebiete zu einer übergreifenden ‚Weltregion‘. Um es einfach auszudrücken – als ‚Weltregion‘ sei diejenige geographische Einheit definiert, worin ein an beliebigem Ort ausgegebenes Goldstück mit bestimmter Wahrscheinlichkeit zirkuliert haben wird, bevor es an seinen Ausgangspunkt zurückkehrt.

³⁴ Al-Qalqashandi, zit. bei Liedl 1993, 242.

³⁵ Aus dem *Romance de la batalla de los Alporchones*, zit. nach Seco de Lucena 1988, 81.

³⁶ Depesche Alonso Fajardos vom 16. März 1452 an Diego de Ribera, in: Biblioteca 1846ff., Bd. LXVIII, 676.

³⁷ Siehe Planhol 2000, 68f., 160f., 167ff.

³⁸ Dazu Liedl 2001, 103ff.

Dies vorausgesetzt, lässt sich zeigen, dass die ‚Weltregion‘ Euro-Méditerranée aus drei großen Zyklen besteht, an die mehrere kleinere Zyklen andocken. Eine Sonderrolle nimmt dabei jene privilegierte und prekäre Stelle ein, an der das Münzmetall Gold in die Zirkulationssphäre eintritt, um fürderhin als Geldäquivalent der Waren seinen Part zu spielen. Die Straße von Gibraltar, als Engführung zwischen Mittelmeer und Atlantik an der Nahtstelle zweier Kontinente gelegen, ist im Spiel der zirkulierenden Geld-/Warenströme die entscheidende Kontroll- und Wächterinstanz.

Der für unsere Untersuchung wichtigste der drei Mega-Zyklen ist der von Genua aus gesteuerte Kreislauf der Warenzirkulation im westlichen Teil der Euro-Méditerranée. Er reicht von den Schwarzmeerhäfen der Krim bis zu den Nordseehäfen Flanderns und hat seinen ‚kritischen‘ Punkt in Südspanien – genau an der Straße von Gibraltar, mit den Städten Ceuta in Nordafrika, Málaga im Emirat von Granada und Sevilla im Königreich Kastilien als wichtigsten Anlaufstellen. Der zweite Mega-Zyklus ist natürlich der venezianische – in scharfer Konkurrenz zum genuesischen und sich mit ihm teilweise überschneidend. Allerdings hat er sein Gravitationszentrum im östlichen Mittelmeer, wo er – mit Alexandria in Ägypten – an den dritten Mega-Zyklus andockt, den ägyptischen. Dieser wird von den Mamluken beherrscht, dehnt sich bis nach Vorderindien aus und hat als zentrale Achse das Rote Meer. Dieser Seeweg bildet die südliche Gewürzroute. Er ist die wichtigste Nachschubroute des venezianischen Pfefferhandels.

Innerhalb der geo-politischen Gesamtkonstellation gibt es ein Gefälle Richtung Westen. Da ist die zweifache Entregelung des christlich-muslimischen Handels im Osten – einerseits durch die Störung der *Pax Mongolica*, der mongolischen Friedensordnung entlang der nördlichen Seidenstraße, die spätestens ab der Mitte des 14. Jahrhunderts rapide an Bedeutung verliert; andererseits weiter südlich durch neue Mächte, die Osmanen in Anatolien und Timurs des Eroberers Imperium in Persien beziehungsweise im Zweistromland, die den Schwerpunkt des ganzen Systems nach Westen wandern lassen. Und einen dritten, einen strikt inner-ökonomischen Grund hat das Ost-West-Gefälle: den schon erwähnten Eintrittspunkt des Sudangoldes in die euro-mediterrane Zirkulationssphäre an der Straße von Gibraltar.

Von den verschiedenen ‚kleinen Zyklen‘ ist somit einer der wichtigsten der granadinische. Málaga, bedeutendster Seehafen des südspanischen Emirats, ist der Punkt, an dem sich das Sudangold in Münzgold verwandelt – mit Hilfe der Genuesen als wichtigsten Goldhändlern. Jenes Sudangold wird mit europäischen Waren bezahlt, die letztlich wieder durch granadinische Vermittlung über die Städte Nordafrikas bis in die Saharaöasen gelangen, den ersten Stapelplätzen des Goldes nach seiner Reise durch die Wüste. Die Reihe der Tauschvorgänge ist so einfach wie wirksam: Genua als pan-europäischer Fernhändler mit wichtigen Kontoren im Emirat von Granada sorgt für Warennachschub *en gros* – beispielsweise durch Importe von feinem flandrischen Wolltuch, das dann von Granada *en détail* nach Nordafrika weiter verhandelt wird (gegen Getreide und Gold).³⁹ Gold wiederum verschaffen sich Nordafrikas Händler über ihre Kontakte zu den Salz produzierenden Sahara-Öasen, denn es ist das Salz, für das man im *bilâd as-sudân*, in den Ländern der Schwarzen, das begehrte Gold bekommt.

Neben diesem granadinischen Zyklus spielen die ‚kleinen‘ Handelskreise anderer Player einen eher überschaubaren Part. Zwischen 1250 und 1300 bemerkenswert, in der Folge rasch schwächer werdend, nimmt der Seehandel Aragóns, von Barcelona und Valencia beziehungsweise den Balearen aus operierend, eine Mittelposition ein. Letztlich verhindert aber die übermächtige genuesische Präsenz im westlichen Mittelmeer, besonders an der

³⁹ Liedl 2001, 123.

Straße von Gibraltar, jede weitere Entfaltung. Das gilt für die ‚nördlichen‘ Konkurrenten nicht minder: „Aus dem Norden kommende Kaufleute schafften es nur in kleiner Zahl ostwärts durch die Straße von Gibraltar; die Mittelmeerhäfen waren alle schon besetzt: von Genuesen, Pisanern, Venezianern, von Katalanen sowie Kaufleuten aus der Provence. Zwar hatten genuesisch-katalanische Konkurrenzkämpfe zu Beginn des 15. Jahrhunderts kurz ein Gelegenheitsfenster geöffnet, das baskische und portugiesische Händler prompt dazu nutzten, sich im Mittelmeer umzutun. Aber schon zu Ende des Jahrhunderts hatte Genua sie wieder nach Westen hinausgedrängt.“⁴⁰

In unserem Tableau der ökonomischen Reichweiten ist die ‚iberische Anomalie‘ nicht zu übersehen. Es geht um die Anbindung des Gold-/Geldkreislaufs an die Warenströme. Diese erfolgt im Gegensatz zu den ‚tüchtigen Ökonomen‘, als die man Venedig, Genua, in gewisser Weise Aragón und auf jeden Fall Granada beschreiben darf, bei den *Reconquista*-Nationen Kastilien und Portugal auf bezeichnend unökonomischem Weg – nämlich tributär. Kastiliens auffallend schwache Anbindung an die euro-mediterranen Handelskreisläufe – doppelt signifikant, wenn man an Granadas ökonomische Kompetenz denkt – ist kein Zufall sondern logische Folge dieser Gewöhnung an die kriegerische, zum Teil auch feudale Finanzierung seiner herrschenden Klassen. Denn einen Teil des Goldes, das sich das ökonomisch tüchtige Granada über das Handelsnetz besorgt, ‚saugt‘ Kastilien mit mehr oder weniger großem Erfolg (je nachdem, wie stark es gerade ist) wieder ab. Was Portugal betrifft, so fand sein Zugriff auf das Sudangold in zwei Etappen statt. Der erste Versuch bestand in der Eroberung Ceutas, zu Beginn des 15. Jahrhunderts. Diesem Zugriff auf die mediterranen Endpunkte der Goldroute⁴¹ war aber wenig Erfolg beschieden, da sich der transsaharanische Goldhandel aus der Einflusszone Portugals einfach weiter nach Osten verlagerte. Granada als europäische Einfallpforte des afrikanischen Goldes und Schnittstelle zwischen Waren- und Geldzirkulation blieb unbeschädigt – damit aber auch Genuas Fernhandel. Eine gesamt-europäische Münzmetallkrise konnte noch einmal abgewendet werden. Der zweite Zugriff war erfolgreicher. Über den direkten Kontakt mit den schwarzafrikanischen Goldländern auf dem Seeweg, im späten 15. Jahrhundert, hat Portugal den islamisch dominierten Goldhandel durch die Sahara weitgehend ausgehebelt.

Gehen wir nochmals zu den Anfängen. Von den iberischen Mächten haben die Katalanen als erste ihren Anspruch auf die gesamte westliche Méditerranée, das heißt aber auch auf die südspanisch-nordafrikanische Schnittstelle zwischen Mittelmeer und Atlantik angemeldet, was bei der großen Zahl ihrer Stützpunkte in genau diesem Raum nicht verwundert. Angefangen von den Balearen und der valenzianischen Küste bis hinüber nach Sizilien und von dort zu ihren Strongholds an Nordafrikas Gegenküste schien ihnen das ganze westliche Mittelmeer gehören zu sollen. Dass sie auch im granadinischen Almería eine Kaufmannskolonie, ‚Konsulat‘ genannt, unterhielten, passt ins Bild: „Die permanente Anwesenheit eines katalonischen Konsuls in dieser Stadt ist in den Akten der Ratsversammlung von Barcelona für das Jahr 1326 vermerkt. In Málaga ist ein Konsul für 1327 nachgewiesen. Einen weiteren Konsul hatten sie in der Stadt Granada selbst.“⁴²

Aus der Sicht des islamischen ‚Gastgebers‘ hat die Anwesenheit dieser ausländischen Gäste über rein ökonomische Belange hinaus einen weiteren Aspekt: Granadas höfisches Machtzentrum sieht sich dadurch auch politisch abgesichert. Man strukturiert seine Herrschaft – durchaus auf Kosten ihres ‚islamischen Auftrags‘ – so um, dass sie sich in einer Peripherie, gebildet aus dem Kreis des internationalen Kaufmannsadels, fest verankern lässt. Die dazu

⁴⁰ Constable 1994, 252.

⁴¹ Ladero Quesada 1979, 64.

⁴² Arié 1973, 318f.

gehörige handelspolitische Begleitmaßnahme ist das jeweils zeitlich begrenzte ‚Privileg‘, wie es zum Beispiel als Teil eines Friedensvertrages zwischen Fürsten ausgehandelt wird.⁴³ Mit der Bezahlung entsprechender Zollabgaben, wie sie durch internationale Gepflogenheiten respektive Verankerung im Konsularrecht a priori garantiert und im jeweiligen ‚Pakt‘ oder ‚Friedensvertrag‘ als bekannt vorausgesetzt sind, ‚erwirbt‘ der einzelne Kaufmann das seiner ‚Nation‘ vertraglich, sprich prinzipiell zugestandene Recht auch für sich selbst, nämlich die vom politischen Oberhaupt des Gastlandes verbürgte Unverletzlichkeit seiner Person und seines Eigentums, nebst der Erlaubnis, sich im Gastland frei zu bewegen und dort nach Belieben Handel zu treiben. Die Zollstation als zentrales Meldeamt.⁴⁴ Wenn dann auch noch der Fürst – wie das in Granada oft der Fall ist – selbst die Rolle eines Kaufherrn einnimmt, können er und sein Reich als wahrhaft kongeniale Partner von den Kontakten mit ausländischen Händlern nur profitieren.

Gefährliche Konkurrenten der Katalanen waren natürlich die Italiener. Allen voran die Genuesen und, besonders wenn Genua wieder einmal politisch in Schwierigkeiten steckt, die omnipräsenten Venezianer. Selbst hier, im äußersten Westen der Méditerranée, versucht die Serenissima Fuß zu fassen. Namhafte Bürger der Republik wie der Bruder des bekannten Simon Bonafé waren ab 1400 in Málaga tätig. Von 1403 datiert die Nachricht, dass „die venezianische Kolonie in Málaga unter der gewöhnlichen Jurisdiktion und dem Schutz eines ‚Konsuls‘, nämlich des Andrea Corner stand“.⁴⁵ Recht früh ist auch die Anwesenheit Florentiner Kaufleute im südspanischen Emirat bezeugt. Wobei das zeitliche Zusammentreffen mit genuesischen Schwierigkeiten nicht überrascht. Offenbar von ihrer guten Position im Königreich Valencia aus gelingt ihnen der Sprung nach Süden. Zu den Florentinern, die seit 1393 in Granada bezeugt sind, zählen die berühmten Datini aus Prado bei Florenz. Wenn man einem Brief aus dem Jahr 1402 Glauben schenken kann, befand sich deren Faktorei in Málaga.⁴⁶ Dieser Standort an der Straße von Gibraltar war ihnen wichtig genug, um mit der Leitung der Faktorei einen der fähigsten Mitarbeiter zu betrauen.⁴⁷

Dennoch waren und blieben die wichtigsten Exponenten italienischer Umtriebigkeit *in rebus oeconomicis* die Genuesen: „In der Geschichte der italienischen Durchdringung andalusischen Territoriums gebührt die Palme den Genuesen“ (Arié). Schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts hatten sie die Katalanen aus dem Handel mit Kastilien verdrängt. Zu Königen des kastilischen Außenhandels waren sie bereits unter Ferdinand III. und dessen Sohn Alfons X. geworden. Als solche ‚residierten‘ sie in Sevilla, das sie, wie es hieß, zu einem ‚zweiten Genua‘ machten. Im benachbarten Emirat von Granada waren sie aber auch nicht schlecht vertreten. Dort hatten sie mit der bedeutenden Hafenstadt Málaga sogar wesentlich ältere Verbindungen als mit Sevilla. Die Nachricht über ein großes genuesischen Handelsschiff, das im Hafen von Málaga vor Anker ging, datiert zum Beispiel vom Ende des 11. Jahrhunderts. Und dieses Schiff war nur eines von vielen. Über die Vergünstigungen, deren sich Genuesen im Reich der Nasriden gegen Ende des 13. Jahrhunderts erfreuten, waren die dort ebenfalls tätigen Katalanen so beunruhigt, dass sie ihren König drängten, in den mit dem Sultan abgeschlossenen Verträgen vergleichbare Privilegien auch für sie selbst festzuschreiben.⁴⁸ Aber wahrscheinlich taten die Herrscher von al-Andalus auch gut daran, das ‚ferne‘ Genua anderen potenziellen Partnern, die in ihrer unmittelbaren Nähe saßen, nach Möglichkeit vorzuziehen.

⁴³ Vgl. Liedl 1993, 222ff.

⁴⁴ Hinweise dazu bei Ibn al-Khatib, vgl. Arié 1973, 319.

⁴⁵ Arié 1973, 319.

⁴⁶ Brief des Tuccio di Gennaio vom 17.12.1402, vgl. Melis 1956, 21.

⁴⁷ Melis 1956, 29.

⁴⁸ Verträge vom 15.5.1296 und 31.12.1301 / 1.1.1302 – vgl. Liedl 1993, 100ff., 108ff.

Bei alledem erhebt sich natürlich die Frage nach dem Charakter der genuesischen Politik auf der Iberischen Halbinsel. Wenn man Genuese ist – auf welches Pferd setzt man? Spielt man die Karte der christlichen *Reconquista*? Bekanntlich haben Genuesen schon im 13. Jahrhundert ihre Positionen aufgebaut – sogar im portugiesischen Lissabon sind sie äußerst aktiv und verfügen über jede Menge Atouts im Außenhandel. So weit, so bekannt. Man weist auch gern darauf hin, dass sie vor allem für die ‚kontinentale‘ Macht Kastilien-León als Verbündete zur See unentbehrlich waren. Dabei übersieht man jedoch ein entscheidendes Faktum. Man übersieht, wie sehr Genua daran gelegen war, auch mit den Gegnern der christlichen Mächte, den Maghrebstaaten und Granada, ins Geschäft zu kommen. Genuas stabilste Beziehungen waren möglicher Weise die mit den islamischen Mächten. Zumindest was den Handel betrifft, scheinen hier Revisionen angebracht. Ist das paradox? Offenbar nur dann, wenn man die Kluft zwischen Historikern und Orientalisten nicht zu überbrücken versteht. Denn als Historiker kann man sich auch dadurch nicht aus der Affäre ziehen, dass man von einer genuesischen Schaukelpolitik spricht – für eine ‚Schaukelpolitik‘ waren die Beziehungen der Ligurischen Republik zu den islamischen Mächten, etwa zum Emirat von Granada, viel zu stabil und gleichförmig, als dass man hier von einem bloßen Zufall sprechen könnte. Das Paradox löst sich auf, wenn man genauer hinsieht. Denn eigentlich dürfte man gar nicht von ‚Genuas Verträgen‘ sprechen, sondern hätte ins Kalkül zu ziehen, wofür die Geschichte Genuas bekannt ist – für die innere Zerrissenheit der Stadt und den endlosen Kampf ihrer Bürger gegen einander. Es sind die Interessen Privater, die sich in den ‚offiziellen‘ Verträgen spiegeln. Zieht man diesen Umstand in Betracht, sind beispielsweise mit dem christlichen Kastilien und mit Kastiliens islamischen Gegenspielern zur gleichen Zeit abgeschlossene Verträge ‚Genuas‘ ganz normal. Wenn sich die Bocanegra in Sevilla etablieren, dann tun dies die Centurioni, Pallavicino, Spinola, Vivaldi und wie sie alle heißen, eben in Málaga und Granada.⁴⁹

Zur Frage: „Auf welches Pferd setzt man?“ gab es für ‚Genua‘ an der Straße von Gibraltar genau so viele Antworten wie divergierende Interessen seiner Bürger. Denn nicht ‚Genua‘ beantwortete die Frage sondern Genuas ehrgeizige, kapitalkräftige und streitlustige Oligarchie. Was freilich nicht ausschließt, dass es für alle Genuesen, für, wenn man so will, ‚Genuas Politik als solche‘ verbindliche Leitlinien gab, die aber deshalb verbindlich waren, weil sie ihren eigentlichen Grund in der Geopolitik hatten. Auch das bornierteste Einzelinteresse konnte nichts daran ändern, dass es für alle Genuesen – ohne Unterschied – einen großen Leitgedanken zu verwirklichen galt: den Weg nach Westen, die Straße von Gibraltar unter allen Umständen von jeglichem Hindernis frei zu halten. Das wiederum erklärt, warum zwar nicht alle aber doch die meisten dieser ‚Oligarchen‘ im Zweifel eher aufs islamische Pferd gesetzt haben – jedenfalls immer dann, wenn es um den neuralgischen Punkt im Westen ging. Im Westen war der Islam defensiv, er war das schwächste Glied der Kette, also machtpolitisch leichter zu handhaben. Und was das kleine Granada betraf – dass es dort, mental wie technisch, für Handel und Wandel die bessere Infrastruktur gab als auf der Gegenseite, welchem schlaunen Italiener und gewieften Machiavellisten konnte das entgehen?

Technologie- und Wissenstransfer im Westen: Seefahrt und Geographie

Die intensiven Kontakte muslimischer und christlicher – man ist versucht zu sagen: ‚Kollegen‘ (immerhin waren sie meist Vertreter ein- und derselben sozialen Klasse, gehörten sie beiderseits der Händlerschicht an) legen unsere nächste Frage nahe: wie steht es um den gegenseitigen Wissenstransfer? Waren, um zum eigentlichen Thema zurück zu kehren, die

⁴⁹ Arié 1973, 320.

Muslime im Westen abgekoppelt von den Neuerungen auf dem Gebiet der Seefahrt, wurden sie davon gar ‚überrumpelt‘? Oder hielten sie weiter Schritt?

Was uns granadinische Dokumente aus dem 14. Jahrhundert in dieser Hinsicht bieten, zeugt von großer Vertrautheit mit nautischen Dingen. So gibt es etwa bei der Unterscheidung traditionell mittelmeerischer und modern-atlantischer, das heißt ‚hochseetüchtiger‘ Schiffstypen eine auffallende Sicherheit. *Khâridja* nennt sich beispielsweise ein Schiffstyp, der seine – notabene linguistische – Verwandtschaft mit der nordeuropäisch-atlantischen ‚Karacke‘ schon im Namen trägt. Der Gedanke ist nicht ohne Reiz – wenn man nämlich den linguistischen Wink ernst nimmt –, dass es die arabische Seite war, die jenem bauchigen, stabilen Segler, der als Handels-, später auch Kriegsschiff Furore machen würde, den Namen gab: ‚(Schiff) des äußeren (Meeres)‘.⁵⁰

Die Unterscheidungsfähigkeit des Experten, ‚der von der Seefahrt etwas versteht‘, schlägt sich in gewissen Dokumenten auch insofern nieder, als Begriffe der ‚christlichen‘ Seefahrt mit ziemlicher Treue zum linguistischen Detail wieder gegeben werden. ‚Euer Gesandter, Ramón Boil,‘ heißt es in einem Brief des Sultans Yusuf I. an König Alfons IV. von Aragón, ‚hat Uns über die Beschwerden informiert, die von Leuten Eures Landes erhoben wurden. Eine davon bezieht sich auf die *Galeota*, die im vergangenen Jahr von Männern aus Almería gekapert wurde. Dieser Fall ist bereits geregelt – die gesamte Ausrüstung und Ladung der *Galeota* wurde Euch zurückgegeben‘.⁵¹ Weitere Differenzierungen – aus dem selben Brief – betreffen einen Schiffstyp, den Korsaren gern verwenden, die *Saetía*, eine andere Beschreibung – sie findet sich in einem ähnlichen Schreiben, nur dass es diesmal um muslimische Opfer eines christlichen Piratenangriffs geht – verwendet dagegen den allgemeinen Terminus *Djifna harbiyya*, ‚Kriegsschiff‘,⁵² und man darf durchaus eine Absicht dahinter vermuten, zum Beispiel die Unterstellung, die Angreifer wären Mitglieder der Kriegsmarine gewesen, hätten jedenfalls mit Wissen oder Zustimmung von offizieller Seite gehandelt. Die Plastizität und Reichhaltigkeit der Terminologie – wir wiederholen es – legt in jedem der genannten Fälle auf Seiten des Verfassers der Schreiben eine Vertrautheit mit den Angelegenheiten des Meeres und derer, die es befahren, nahe. Wenn wir uns nicht irren, hat sich die Terminologie sogar verfeinert. Möglicherweise ein wenig prosaisch, ist sie dafür treffsicherer und präziser als in den Berichten der ‚Klassiker‘ früherer Jahrhunderte, von denen der Fachmann feststellt, dass sie beispielsweise keine Vorstellung von den unterschiedlichen Verhältnissen im Mittelmeer und im Atlantik hätten, was dazu führe, dass ihnen auch jedes Interesse an einer entsprechend differenzierten Typologie der Schiffsmodelle, ihrer Herkunft, Ausstattung und speziellen Eignung fehle – mit Ausnahme vielleicht der Kriegsschiffe, welche aber ebenfalls eher generalisierend behandelt würden.⁵³ In eine ähnliche Kategorie fällt das ‚Rätsel des Lateinersegels‘ – handelt es sich dabei tatsächlich um eine ‚arabische‘ Erfindung, wie viele meinen? –, das nicht zuletzt deshalb schwer lösbar erscheint, weil die schriftlichen Nachrichten so abstrakt und allgemein gehalten, die wenigen Abbildungen so schematisch sind.⁵⁴

Wenn auf dem Gebiet des Schiffbaues die muslimische Seite von der christlichen per saldo mehr übernommen hat als umgekehrt – darin folgen wir Planhol –, so gilt das gewiss nicht für jenen zweiten (beziehungsweise, nach dem Kompass, dritten) für die Hochseeschifffahrt unabdingbaren Gegenstand, die Seekarte. Auf diesem Sektor war ‚arabischer‘ Sinn für

⁵⁰ Vgl. Liedl 1993, 186 (Anm.5), 189 (Anm.4, 6, 7).

⁵¹ Liedl 1993, 174.

⁵² Liedl 1993, 189.

⁵³ Picard 1997, 405f., 314; Planhol 200

⁵⁴ Vgl. Planhol 2000, 33ff., bsdrs. 37 (Abb.).

Mathematik und Geometrie besonders in der Übergangszeit vom Mittelalter zur (frühen) Neuzeit äußerst rege, und man bedenke, wo sich dieser ‚Sinn‘ auch nach seiner praktischen Seite hin geäußert hat – im Vermessungswesen, in der Entwicklung der Trigonometrie (wozu übrigens ein ‚Araber‘ aus Spanien, Ibn Mas’ûd, Maßgebliches beigetragen hat). Wir behaupten nicht mehr und nicht weniger, als dass hier eine Revolution der Denkungsart stattgefunden hat. Und diese Revolution ereignete sich in der islamischen Hemisphäre.

Dass nicht muslimische sondern christliche Kartographen die ersten sogenannten Portolankarten gezeichnet haben – angeblich stammt die allererste aus Pisa,⁵⁵ – tut der von uns behaupteten islamischen Vorläuferschaft in Sachen ‚Revolution der Denkungsart‘ keinen Abbruch. Denn man bedenke, was das Neuartige an der Portolankarte ist: der geometrisch-kartographische Realismus in der Behandlung der Küstenlinien (mit anderen Worten – die Maßstäblichkeit der Darstellung). Jahrhunderte lang hatte sich der Seefahrer mit Handbüchern – den Portolanen eben – begnügt. Die verbalisierte Darstellung der Welt war exakt, die bildliche Darstellung der Welt, die ‚Karte‘, dagegen hemmungslos ungenau, pure Schematik. Hochseeschiffahrt im eigentlichen Sinn war damit zwar keine Unmöglichkeit, aber ein Hasardspiel. Nur dort, wo parallel zu den Jahreszeiten voraussagbare Hauptwindrichtungen oder Strömungen vorherrschen, wie im Indischen Ozean, war auch ‚kartenlose‘ Hochseeschiffahrt möglich. Der Erste, der es verstünde, eine ‚exakte‘, weil maßstäbliche Küstenlinie zu zeichnen, würde der Erste sein, der die Hochseeschiffahrt zu einer halbwegs voraussagbaren Tätigkeit gemacht hätte – bei Kenntnis des Kompasses natürlich. Der erste Kartograph dieses Typs war nun aber unbestritten ein Angehöriger des islamischen Kulturkreises: Al-Idrisi. Des arabischen Sizilianers Weltkarte von 1154 – *Kitâb Rudjâr*⁵⁶ – ist mit ihren 70 detaillierten Einzelkarten das erste maßstäbliche Abbild der Erde, an dem die Messpunkte der Küstenverläufe im Sinne eines trigonometrisch nachvollziehbaren Realismus sozusagen ‚stimmen‘.⁵⁷

Also war es erst die Verbindung von – nennen wir sie der Einfachheit halber ‚christlicher‘ – Portolankultur, Kompass und ‚islamischer‘ Kartographie ‚modernen‘ Typs, welche die neue Freiheit auf den Meeren verbürgte? So könnte man sagen. Deshalb stört auch der Mangel an genuin islamischen Portolankarten, die es geschafft haben, sich in die europäischen Archive zu retten, nicht wirklich. Wobei es ohnedies ein besonders schönes Exemplar, noch dazu maghrebisch-andalusischen Ursprungs, in die *Biblioteca Ambrosiana* (Mailand) verschlagen hat, wo man ihre offensichtliche Verwandtschaft mit den ‚klassischen‘ italienischen Potolanen, noch mehr wohl mit den Erzeugnissen der berühmten katalanischen Kartographenschule nachprüfen kann. Auf beiden Karten – der berühmten Weltkarte des Abraham Cresques (von ca. 1375) wie auf der noch ein wenig älteren Karte spanisch-arabischen Ursprungs, der *Carta náutica Magrebina* (nach 1333 entstanden) – weicht die Darstellung der Südküste Spaniens auf einer Länge von 300 Kilometern lediglich um 5,8 Kilometer von der tatsächlichen Gestalt ab (bei einer durchschnittlichen Deviation von 2,91 Kilometern, gemessen an zwölf Punkten zwischen den Orten Marbella und Motril).⁵⁸ Aber nicht nur die verblüffende Maßstabstreue solcher erstmals auch in der Praxis anwendbaren und an den Erfordernissen des Seefahrers erprobten kartographischen Erzeugnisse⁵⁹ erregt die Aufmerksamkeit des modernen Betrachters. Mindestens ebenso frappierend ist die kulturelle

⁵⁵ Zur ‚Pisaner Karte‘: Kretschmer / Dörflinger / Wawrik 1986, C/2, 618.

⁵⁶ Allgemein zu Al-Idrisi ‚Buch für König Roger‘: Kretschmer / Dörflinger / Wawrik 1986, C/1, 332.

⁵⁷ Gesamtkarte und Einzelkarte bei Meissner o.J., 32ff. (Farbbildteil).

⁵⁸ Zum ‚Katalanischen Atlas‘: Nebenzahl 1990, 6f.; zur Darstellungsgenauigkeit dieser Karte: Liedl 1992, 22 (Anm.15); zur *Carta náutica Magrebina*: Vernet 1992, 183 (Abb.6), 185; ausführliche Beschreibung und Merkmalsanalyse: Liedl 1995, 24ff., bsdrs. 27 (Abb.3).

⁵⁹ Vernet 1992, 185.

Durchlässigkeit des dahinter stehenden *Know hows* eines offensichtlich internationalen Expertentums.

Verweilen wir noch ein wenig bei der *Carta náutica Magrebina*. Ihr konstruktiver Aufbau ist klassisch italienisch, er beruht auf dem erstmals in Pisa dokumentierten Prinzip des sogenannten *marteloío*: einer symbolistisch-symmetrischen Anordnung von Rumbenlinien (zwei um 45 Grad gegen einander gedrehte Gitternetze), in die zur Richtungsbestimmung ‚Windrosen‘ eingesetzt sind. In der Beschriftung wiederum zeigt sich das geographische System doppelt verortet. Zwar ist die Karte durchgehend arabisch beschriftet – Ortsnamen des ‚christlichen‘ Europa sind jedoch eindeutig als Übersetzungen erkennbar. So heißt etwa Britannien *djazira inghiltira* (‚Insel England‘), wohinter sich natürlich das italienische *Inghilterra* verbirgt. Andererseits ist Spanien, die Iberische Halbinsel immer noch *al-Andalus*, und Gibraltar figuriert als *djabal al-fat(a)h* (‚Berg der Eroberung, des Sieges‘) – in Würdigung der Tatsache ihrer kürzlichen Rückeroberung aus den Händen der Christen.⁶⁰

Dieses Prinzip der kulturellen Doppelverortung von Karten, notabene Seekarten, war weiter verbreitet als man vielleicht meinen möchte. Selbst Karten eindeutig ‚christlicher‘ Herkunft befließen sich – jedenfalls dann, wenn sie aus der südwestlichsten Ecke Europas stammen – einer beträchtlichen kulturellen Ambiguität. Noch im ausgehenden 15. Jahrhundert, als es mit Islamisch Spanien schon zu Ende ging, scheint in der Kartographie die Zweisprachigkeit kein Problem gewesen zu sein. Die im wesentlichen konventionelle, nämlich in lateinischer Schrift gehaltene *Carta náutica del Mediterráneo* des Jacobo Bertrán (von 1482) setzt neben bestimmte lateinische Ortsnamen das lokale Äquivalent – und zwar in arabischer Schrift.⁶¹ Wenn also im 16. Jahrhundert der osmanische Kartograph Piri Reis ungeniert Karten eines christlichen Kollegen kopiert – Karten, die noch dazu von einer erfolgreichen Kaperfahrt stammen⁶² –, wenn er damit gleichsam *en passant* vom neuen, erweiterten Weltbild, von den modernen Errungenschaften einer Entdeckergeographie profitiert, so setzt er bloß eine lange christlich-jüdisch-muslimische Tradition fort. Oder sollte man vielleicht besser sagen: eine altbewährte mediterrane Übung?

Mediterran oder auch atlantisch... Wenn wir an die Seefahrer von al-Andalus denken, an ihre Fahrten entlang der afrikanischen Atlantikküste – und wie weit sie dabei kamen (bis zum 28. Breitengrad). Dürfen wir daran eine Vermutung knüpfen? Eine Vermutung hinsichtlich weiterer ‚islamischer Vorläuferschaften‘? Gewiss, christliche Spanier und Portugiesen lassen sich im 15. Jahrhundert die Teilung der Welt – ‚ihrer‘ Welt – angelegen sein: mit dem Vertrag von Alcacovas (4. September 1479) legen sie die weiteren Expansionsrichtungen fest, wie sie sie zuvor ein halbes Jahrhundert lang Schritt für Schritt, als Entdeckungsfahrten getarnt, projektiert hatten. Portugal hat seine Linie Madeira – Kapverden ziemlich fertig (es fehlt bloß noch die künftige Besiedelung mit aus Spanien vertriebenen Juden).⁶³ Kastilien dagegen trat „den Atlantik mit Ausnahme der Kanarischen Inseln als Expansionsraum an Portugal ab“. ⁶⁴ Denn noch harrete ja das Objekt seiner Jahrhunderte alten Begierde der Eroberung – Granada. Vielleicht liegt in dieser Konstellation die ganze Ironie der Geschichte Spaniens und Portugals. Denn gibt es dabei nicht einen Dritten, der nicht nur die Zeche zahlen wird, sondern auch noch dabei mitgeholfen hat, dass es so weit (mit ihm) kam? Hat nicht vielleicht Islamisch Spanien – al-Andalus – wissensmäßig und durch seine tatkräftige Anwesenheit auf besagter Iberischer Halbinsel den künftigen Vollstreckern seines Schicksals das

⁶⁰ Siehe das Schreiben des Granadiners Ibn Abd Allah an Alfons IV. von Aragón: Liedl 1993, 161ff.

⁶¹ Siehe Vernet 1992, 184 (Abb.7).

⁶² Planhol 2000, 206ff., bsdrs. 207.

⁶³ Marboe 2003, 45.

⁶⁴ Marboe 2006, 253.

Handwerkszeug bereitet? Was Portugals erste Gehversuche Richtung Süden betrifft, auf den Atlantik hinaus und Afrikas Küste entlang, mehren sich die Indizien, dass dies auf handfester Grundlage geschah. Der Spezialist für die maritime Welt des westlichen Islam deutet es ziemlich unverblümt an: „Gewisse Überlegungen lassen den Schluss zu,“ sagt Christophe Picard,⁶⁵ „dass von den Erfolgen der Christen, insbesondere der Portugiesen bei ihren Bemühungen, Afrika zu umrunden, zur maritimen Meisterschaft der Muslime in der Vergangenheit eine Brücke führt. Das war nicht nur die Idee, dass man [den muslimischen Feind] besser bekämpfen könne, wenn man ihm in den Rücken fällt, auch nicht das Anheuern von Lotsen, die einem den Weg Richtung Kap der Guten Hoffnung zeigen würden – nein. Mindestens ebenso stark, wenn nicht stärker hat sich da eine lange Tradition bemerkbar gemacht. Eine Tradition der Küstenschiffahrt Richtung Süden, die ihren Ursprung in al-Andalus hat, in Sevilla, Tarifa oder Silves [in Portugal], und bereits im 9. Jahrhundert beginnt. Vergessen wir nicht, Heinrich der Seefahrer hat sich in Sagres installiert, genau dort, wo 536 Jahre lang die Seeleute – in erster Linie *Mozárabes* und *Muwalladûn* –, unter der Aufsicht arabischer Autoritäten und von diesen entsprechend gefördert, als Fischer zur See gefahren waren, die Wikinger bekämpft und mit den verschleierten Männern der Wüste Handel getrieben hatten, bei Nûl an der [afrikanischen] Küste, die sie mit ihren Booten regelmäßig anliefen.“

Atlantik und Mittelmeer am Beginn der Neuzeit: Die Rolle der Barbareskenstaaten

Mit der Eroberung Granadas – respektive mit der Einnahme der Hafenstädte Málaga und Almería durch die Katholischen Könige – hatte der letzte Sproß des einst auch zur See sehr respektablen Andalusien die Bühne der Geschichte verlassen. Trotzdem war die maritime Rolle des Islam im Westen der Méditerranée und auch am Atlantik keineswegs zu Ende gespielt. Mit den sogenannten Barbareskenstaaten, den Korsarenrepubliken Nordafrikas, deren zwei bedeutendste Vertreter Algier am Mittelmeer und Salé am Atlantik sind, bekommt die Entwicklung sogar neuen Schwung. Das ergibt, wenn wir auf die Schifffahrt fokussieren, ein Bild, wo einige seefahrtstechnische und logistische Anstöße klar ersichtlich von der islamischen Seite ausgehen. Bevor wir diese interessante Renaissance – eine weitere in der langen Reihe – näher betrachten, wollen wir einen kurzen Blick auf die politischen und ökonomischen Voraussetzungen des Phänomens ‚Korsarenrepublik‘ werfen.

Prinzipiell hat Piraterie, wie man gesehen hat, am Mittelmeer ein lange Geschichte. Bezüglich Nordafrikas gibt es darüber hinaus, wie Planhol formuliert, eine besondere Eigenheit: das gut funktionierende Zusammenspiel der Seeräuber „mit den berberischen Küstenbewohnern, welche sie nicht selten sogar ausdrücklich herbeirufen, weil sie in ihnen ein Bollwerk gegen Raubzüge der Christen sehen.“⁶⁶ Das ist entscheidend, stellt es doch eine logische Verbindung zu den Erfolgen der christlichen *Reconquista* her – erstens, weil die Sieger auf der Iberischen Halbinsel durchaus Miene machen, auch nach Nordafrika überzusetzen. Zweitens, weil die Besiegten in Scharen nach Nordafrika kommen, wo sie, „nach Rache dürstend, alles befördern, was geeignet ist, den Krieg zurück an die Küsten zu tragen, von denen man sie vertrieben hatte.“⁶⁷ Das ist die eine Säule des Korsarentums neuen Typs. Besonders deutlich zeigt sich ihr Charakter, ihre innovative Funktion, anlässlich der letzten großen Vertreibungswelle aus Spanien, 1609, wo die von Philipp III. aus ihrer iberischen Heimat vertriebenen Morisken den unmittelbaren Anstoß zum phänomenalen Aufschwung des atlantischen Zweiges der muslimischen Piraterie, der Korsarenrepublik Salé geben. Erst die

⁶⁵ Picard 1997, 518.

⁶⁶ Planhol 2000, 158.

⁶⁷ Planhol 2000, 158.

Andalusier bringen jenen kriegerisch-unternehmenden Geist an die Atlantikküste (zurück), der aus einer „sehr traditionalistischen, frommen, bourgeoisen Händlerstadt“⁶⁸ wie Salé eine aggressive, selbstbewusste, Neuerungen gegenüber aufgeschlossene ‚Republik‘ macht. Möglich wird der Umschwung aber konkret dadurch, dass die Andalusier aus der Estremadura, die *Hornacheros*, dem Ausweisungsdekret des spanischen Königs zuvorkommend, rechtzeitig, das heißt unter Mitnahme ihrer Waffen und vor allem ihres Vermögens nach Marokko ausgewandert waren. Ihr Vermögen investierten diese Leute aus Hornachos in die neue Garnison Rabat – die Schwesterstadt von Salé – und in hochseetüchtige Schiffe des modernsten Typs. Genau hier ist die Schnittstelle mit Europa – schon wieder eine Schnittstelle, wie man sagen muss. Und zwar politisch, sozial und – klarer Weise – technisch-praktisch.

Die Rede ist von der zweiten Säule des muslimischen Korsarentums, den europäischen *Renegados*. Die Rede ist somit auch erstmals wieder vom religiösen Aspekt. Das Interesse der Protestanten auf der Suche nach Verbündeten gegen den gemeinsamen katholischen Feind – Spanien – kreuzt sich mit den Interessen der aus Spanien Vertriebenen und denen, die in Spanien primär einen politischen Feind, eine politische Bedrohung sehen: die Staaten Nordafrikas und das expandierende Osmanische Reich. Bereits 1568 und 1570 hatte der Osmanensultan Selim III. die Revolte der andalusischen Moriscos unterstützt und ihnen geraten, sich mit den Protestanten Europas zusammen zu schließen.⁶⁹

In Rabat regierte seit 1624 ein Renegat als ‚Gouverneur‘ – in Wahrheit wohl eher als *Primus inter pares*, denn diese „Republik der Oligarchen und Plutokraten“ (Planhol) wurde geleitet von einem Diwân, einem Staatsrat, dem 12 beziehungsweise 14 Mitglieder angehörten, mit einem Vorsitzenden, dem sogenannten Großadmiral. Dem Sultan von Marokko zahlte die Republik nicht einmal mehr das übliche Zehntel der aufgebrachten Prise sondern lediglich einen symbolischen Tribut in Form einiger ‚Geschenke‘. Im Gegensatz dazu vermochten die Osmanen in Algier ihrer Oberherrschaft mit einer Steuer von 12 Prozent auf die Prise plus 1 Prozent Hafengebühr und einem weiteren Prozent für die Erhaltung der Moscheen ziemlich eindrucksvoll Nachdruck zu verleihen.⁷⁰ Berühmte Renegaten-Admiräle und Gouverneure Rabat-Salés waren der Holländer Jan Janssen (Murat Ra’is) aus Harlem, ursprünglich ein Korsar in holländischen Diensten, der nach seinem Übertritt zum Islam (1619) die großen Expeditionen ausrüstete und leitete – 1627 nach Island, 1631 an die Küsten Irlands –, „nebst unzähligen anderen aus allen Nationen Europas: Franzosen, Engländern, Holländern, Spaniern, Portugiesen, Italienern.“⁷¹

Für Sir Walter Raleigh sind *Renegados* eine Klasse für sich – weder Christen noch ‚Türken‘. Was eine erstaunliche Übereinstimmung mit dem Genus des *Uomo nuovo*, des Renaissance-Menschen ergibt.⁷² Ein anderer Befahrer der Meere, Francis Knight, versteigt sich gar zum pathetischen Ausruf: „Wer sind denn die Höflinge im Serail des Großtürken? Wer seine Ratgeber, Wezire und Paschahs? Woher nähme er seine treuesten Diener, gäbe es nicht all diese Apostaten und verlorenen Söhne des Christentums!“⁷³ Angefügt ist diesem Lamento eine lange Liste von Würdenträgern europäisch-christlichen Ursprungs, womit aber erst ein Bruchteil jener 200.000 christlichen „Renegados und Apostaten“ erfasst war, von denen Algier im 16. und 17. Jahrhundert wimmelte.⁷⁴ Vergleichbare Zahlen für andere Teile des

⁶⁸ Planhol 2000, 167.

⁶⁹ Cardini 2000, 208.

⁷⁰ Vgl. Dan 1637/1649, 264ff.; Grammont 1884, 24f.; Bono 1964, 112ff.

⁷¹ Planhol 2000, 169.

⁷² Sir Walter Raleigh, zit. nach Matar 1999, 17.

⁷³ Francis Knight, zit. nach Matar 1999, 15.

⁷⁴ J. B. Gramaye: Relations of the Christianitie of Africa (1619), in: Purchas 1965, Bd.IX, 268, 272 ff.

Osmanischen Reichs gibt der österreichische Baron Wenceslas Wratislaw.⁷⁵ Übrigens hatte es dieses erstaunliche Phänomen schon früher einmal gegeben – im spanisch-arabischen Granada. In dieser Stadt, so berichtet der aragonesische Gesandte am päpstlichen Hof zu Avignon im Jahre 1311, sind von 200.000 Einwohnern 50.000 Renegaten, darunter „viele Juden, viele Genuesen und sogar Kastilier“.⁷⁶ Die alte Anziehungskraft der Macht. Aber als neuzeitliches Phänomen zu lesen. ‚Renegado‘ zu sein setzt ein Bewusstsein von Wahlfreiheit voraus – mithin ein Maß an Subjektivität, wie wir es früheren Epochen absprechen müssen. Die Apostasie – wir wiederholen es – ist ein ‚modernes‘ Phänomen, ein Charakteristikum der Neuzeit. Aber auch Ausdruck dafür, dass ‚Grenze‘ als etwas Durchlässiges erkannt ist. Und das Meer, die Hohe See ist das Urbild der Durchlässigkeit. Unter dem Einfluss des Meeres wird aus so manchem ‚John‘ im Handumdrehen ein ‚Ramadan‘, wie eine nicht unwitzige Formulierung lautet.⁷⁷ Das Überschreiten der Grenze erweist sich so in einem höheren Sinn als Ausdruck einer Symmetrie, der scheinbar religiöse Akt ist in Wahrheit ein kultureller Prozess – ein Austausch.

Für seine Antwort auf unsere Eingangs gestellte Frage nach dem ‚genuin islamischen‘ Anteil an dieser letzten ‚Renaissance‘ islamischer Seeherrschaft muss Planhol nicht lange überlegen: „Man kann mit einem Wort antworten: ‚von außen‘. Alles kommt von außen.“⁷⁸ Wir dagegen meinen eine nicht unbedeutende technologische Weiterentwicklung im Schiffbau wahrzunehmen, die von den islamischen Korsaren selbst ausgeht. Bei voller Berücksichtigung der zeitgenössischen Standards, wie sie an den ‚atlantischen‘ Schiffstypen entwickelt worden sind, konnten sie eine wichtige Differenzierung vornehmen. Der Vorsprung ‚westlicher‘ und ‚nordischer‘ Hochseefahrer mit ihren Karacken, Galeassen und Galeonen war also nicht uneinholbar. Sicher gab es einen gewissen Nachholbedarf bei den an die Galeere gewöhnten Mediterranen. Und gewiss spielt beim ‚Aufholen‘ – was Planhol entsprechend betont – der *Input* an Mensch und Material immer eine gewisse Rolle, und stets gibt es etwas, das durch die *Renegados* ‚von außen hereingebracht‘ wird. Aber gerade im Zusammenhang mit der Frage des Eindringens ‚atlantischer‘ Hochbordschiffe in den Mittelmeerraum lassen sich die interessantesten Anpassungen des je Eigenen an das Neue beobachten.

Die Piraten mit ihrem hohen Anteil an übergelaufenen Fremden waren die ersten, die auch im Mittelmeer die Vorzüge der ‚atlantischen‘ Segelschiffe erkannten und zum Einsatz brachten. Aber als Nicht-Atlantiker, wenn man sie so bezeichnen darf, erkannten sie auch als erste deren spezifische Nachteile, die sie alsbald korrigierten. So entfernten sie alle unnötigen Aufbauten, die das an sich sehr seetüchtige Schiff für mediterrane Verhältnisse zu unhandlich, zu schwerfällig gemacht hatten. Aber nicht nur das. An ihrer eigenen Tradition des kleinen, ‚schnittigen‘ Seglers nach Art der arabischen Dhau Maß nehmend, verbesserten sie auch die Takelage – indem sie sie vereinfachten.⁷⁹ Effizienzsteigerung durch Reduktion. So entstand der *Sciabeco* – „ein schnelles und manövrierfähiges Schiff, gleichsam ein Sinnbild für die Epoche der Barbaresken. Ab dem 17. Jahrhundert wird es von den Seeräubern der nordafrikanischen Küste für ihre Enterfahrten benutzt.“⁸⁰ So erfolgreich war dieser Schiffstyp auf muslimischer Seite, daß er nun seinerseits von den christlichen Seefahrern kopiert wurde. Noch heute stellt er das eigentliche ‚Segelschiff des Mittelmeeres‘ dar.

⁷⁵ Wratislaw 1862, 53.

⁷⁶ Lafuente Alcántara: El viajero en Granada, zitiert nach Bosque Maurel 1988, 79.

⁷⁷ Matar 1999, 15.

⁷⁸ Planhol 2000, 157.

⁷⁹ Lo Jacono 1983, 202f. (Abb.1-7); siehe dazu auch Planhol 2000, 179ff.

⁸⁰ Lo Jacono 1983, 202 (zu Abb.1).

Literatur

- Al-Biruni 1991 = Al-Biruni: In den Gärten der Wissenschaft. Ausgewählte Texte aus den Werken des muslimischen Universalgelehrten. Übersetzt und erläutert von Gotthard Strohmaier. Leipzig 1991
- Arié 1973 = Rachel Arié: L'Espagne musulmane au temps des Nasrides (1232-1492). Paris 1973
- Arié 1984ff. = Rachel Arié: España musulmana (siglos VIII-XV). In: Manuel Tuñón de Lara (Hg.): Historia de España, Band 3. Barcelona 1984ff.
- At-Tâdilî 1985 = At-Tâdilî: Kitâb at-tashawwuf ilâ ridjâl at-tasawwuf. Hgg. von A. Faure: Collection de textes arabes publiée par l'Institut des Hautes Etudes marocaines, XII (1958). Neuausg.: Toufiq. Rabat 1985
- Az-Zuhrî 1968 = Az-Zuhrî: Kitâb al-Dja'râfiyya. Hgg. von M. Hadj Sadok, in: Bulletin des Etudes Orientales, 21 (1968), 9-312
- Biblioteca 1846ff. = Biblioteca de Autores Españoles. Madrid 1846ff. (Neuausg. Edition Rosell, Madrid 1953)
- Bono 1964 = S. Bono: I corsari barbareschi. Rom 1964
- Bosch Vilá 1956 = Jacinto Bosch Vilá: Historia de Marruecos. Los Almorávides. Tetuán 1956
- Bosque Maurel 1988 = Joaquín Bosque Maurel: Geografía urbana de Granada. Granada 1988 (Erstausg. Zaragoza 1962)
- Calero Secall / Martínez Enamorado 1995 = María Isabel Calero Secall / Virgilio Martínez Enamorado: Málaga, ciudad de al-Andalus. Málaga 1995
- Cardini 2000 = Franco Cardini: Europa und der Islam. Geschichte eines Missverständnisses. München 2000
- Constable 1994 = Olivia Remie Constable, Trade and traders in Muslim Spain. The commercial realignment of the Iberian peninsula, 900 – 1500, Cambridge - New York - Melbourne 1994
- Coronica del rey don Pedro 1985 = Pero López de Ayala: Coronica del rey don Pedro, hgg. von Constance L. Wilkins / Heanon M. Wilkins. Madison 1985
- Dan 1637/1649 = Pierre Dan: Histoire de Barbarie et de ses corsaires. Paris 1637 (2. erw. Aufl. 1649)
- Fernández-Armesto 1987 = Felipe Fernández-Armesto: Before Columbus. Exploration and Colonisation from the Mediterranean to the Atlantic 1229-1492. Houndsmills – Basingstoke – Hampshire – London 1987
- Grammont 1884 = H. D. de Grammont: Etudes algériennes. La course, l'esclavage et la rédemption à Alger. Ire partie: la course. In: Revue Historique, XXV (1884), 1-42
- Harvey 1990 = Leonard Patrick Harvey: Islamic Spain, 1250 to 1500. Chicago - London 1990
- Ibn 'Idhârî 1901 = Ibn 'Idhârî: Al-Bayân al-Moghrib fî Akhbar al-Maghrib. 2 Bände. Übers.: E. Fagnan („Histoire de l'Afrique et de l'Espagne“). Algier 1901-1904
- Ibn Khaldun 1284 H./1867 = Ibn Khaldun: Kitâb al-'ibar (Buch der Beispiele / Geschichte der Berber), 7 Bände. Edition Bulaq, Kairo 1284 H./1867
- Ibn Khaldun 1956/1969 = Ibn Khaldun: Kitâb al-'ibar (Buch der Beispiele / Geschichte der Berber), Teil-Edition (Buch IV): Macguckin de Slane (*Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique Septentrionale*), neu hgg. von Paul Casenove, 1956, Reprint Paris 1969
- Kretschmer / Dörflinger / Wawrik 1986 = Ingrid Kretschmer / Johannes Dörflinger / Franz Wawrik (Hg.): Lexikon zur Geschichte der Kartographie. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Wien 1986
- Ladero Quesada 1979 = Miguel Ángel Ladero Quesada: Granada. Historia de un país Islámico (1232-1571). Madrid 1979
- Liedl 1992 = Gottfried Liedl: Confrontation and Interchange. The Spanish-Arab ‚Frontera‘ at the Beginning of the Modern Age (1232-1492). In: Virginia Guedea / Jaime E. Rodriguez (Hg.): Five Centuries of Mexican History (Proceedings of the VIII Conference of Mexican and North American Historians). Mexico - Irvine (Calif.) 1992, 15-26

- Liedl 1993 = Gottfried Liedl: Dokumente der Araber in Spanien. Zur Geschichte der spanisch-arabischen Renaissance in Granada, Band 2. Wien 1993
- Liedl 1995 = Gottfried Liedl: Der Palast, der ein Land ist. Überlegungen zum Grundriß der Alhambra. In: Alfons Hug / Haus der Kulturen der Welt (Hg.): Die Rote Burg. Zehn künstlerische Positionen zur Alhambra. Berlin – Milano 1995, 21-37
- Liedl 2001 = Gottfried Liedl: Die andere Seite der Reconquista: Islamisch Spanien im Wirtschaftsraum des Spätmittelalters. In: Peter Feldbauer / Gottfried Liedl / John Morrissey (Hg.): Vom Mittelmeer zum Atlantik. Die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion. Wien – München 2001, 103-138
- Lo Jacono 1983 = Claudio Lo Jacono: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. In: Francesco Gabrieli (Hg.): Mohammed in Europa. 1300 Jahre Geschichte, Kunst, Kultur. München 1983, 193-207
- Lombard 1971 = Maurice Lombard: L'islam dans sa première grandeur (VIIIe – XIe siècle). Paris 1971
- Marboe 2003 = René Alexander Marboe: Entdecker, Conquistadoren, Navigatoren. Europas Aufbruch in die Welt (1450-1700) am Beispiel des spanischen Admiralitätsschiffes „SAN FELIPE“. Wien 2003
- Marboe 2006 = René Alexander Marboe: Von Burgos nach Cuzco. Das Werden Spaniens 530-1530. Essen 2006
- Matar 1999 = Nabil Matar: Islam in Britain 1558-1685. Cambridge 1999
- Meissner o.J. = Marek Meissner: Das goldene Zeitalter Arabiens unter den Abbasiden. Leipzig – Weimar o.J.
- Melis 1956 = Federigo Melis: Malaga sul sentiero economico del XIV e XV secolo. In: Economia e Storia, Rom 1956
- Nebenzahl 1990 = Kenneth Nebenzahl: Der Kolumbusatlas: Karten aus der Frühzeit der Entdeckungsreisen. Braunschweig 1990
- Picard 1997 = Christophe Picard: L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc). Paris 1997
- Pittioni / Liedl 2002 = Manfred Pittioni / Gottfried Liedl: Eine Renaissance islamischer Seeherrschaft. In: Gottfried Liedl / Manfred Pittioni / Thomas Kolnberger: Im Zeichen der Kanone. Islamisch-christlicher Kulturtransfer am Beginn der Neuzeit. Wien 2002, 123-158
- Planhol 2000 = Xavier de Planhol: L'islam et la mer – La mosquée et le matelot, VIIe – XX siècle. Paris 2000
- Purchas 1965 = Samuel Purchas: Purchas His Pilgrimes (20 Bde.), repr. New York 1965
- Rosenberger 1991 = Bernard Rosenberger: El problema del Estrecho a fines de la Edad Media. In: Actas del II Congreso de Historia de Andalucía (Historia Medieval, I). Córdoba 1991, 245-287
- Seco de Lucena 1971 = Luis Seco de Lucena: El Ejército y la Marina de los Nazaríes. In: Cuadernos de la Alhambra, vol. 7. Granada 1971, 35-40
- Seco de Lucena 1988 = Luis Seco de Lucena: El libro de la Alhambra. Historia de los sultanes de Granada. Madrid etc. 1988
- Vernet 1992 = Juan Vernet: El legado del Islam en España. In: Jerrilyn D. Dodds (Hg.): Al-Andalus. Las artes islámicas en España. Madrid 1992, 173-187
- Wratislaw 1862 = A. H. Wratislaw (Hg.): Adventures of Baron Wenceslas Wratislaw of Mitrowitz. London 1862