

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 misstrauet, 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 unstrittig 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 tappen 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-Oasen, 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‘ūd, 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 – *Kitāb Rudjār*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 befließigen 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 *Sciabecco* – „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 publiés par l'Institut des Hautes Etudes marocaines, XII (1958). Neuaufl.: 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. (Neuaufl. 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

II.
Gottfried Liedl⁸¹

Islamische Korsaren im Mittelmeer und im Atlantik

Islamische Seefahrt im Westen – die Vorgeschichte

In seinem Buch *L'Islam et la mer*, worin er sich mit der Seefahrt in islamisch geprägtem Umfeld beschäftigt, äußert Xavier de Planhol einen Verdacht: ob der Islam in seinem Inneren nicht gerade jene Religion sei, die der Freiheit des zur See fahrenden Individuums und der Ungebundenheit, wie sie mit der Lebensweise von Matrosen einhergeht, am meisten misstraut. Könnte es nicht sein, so fragt er seine Leser, dass jene ‚Wüstenreligion‘ bei ihren Anhängern eine echte und rückhaltlose Hinwendung zum Meer stets verhindert hat? Ist die religiös-kulturelle Prägung seiner Anhänger womöglich der eigentliche, der tiefste Grund für ihr Zurückfallen hinter die christliche Seefahrt, und das, obwohl sie weder in den Taktiken noch was die Bewaffnung und Ausrüstung der Schiffe betraf, den Christen gegenüber im Hintertreffen gewesen wären?⁸² Weder ein Hinterherhinken im Schiffbau, noch die Schwierigkeiten bei der Bauholzbeschaffung hätten „den maritimen Niedergang ab einem bestimmten Zeitpunkt [so sehr] beschleunigt“ wie besagte kulturell-religiöse Disposition.⁸³ Ja, schon in der Art und Weise, wie die Muslime an Fragen des Schiffbaues und der Seefahrt herangingen, äußerten sich deutlich „die Ursachen eines Scheiterns.“ Wenn man Planhol Glauben schenkt, so zeigt sich hier kein technisch-soziologisches Problem sondern etwas, das der Ethnologe Marcel Mauss einst als *fait total social* beschrieben hat – eine „kulturelle Atmosphäre“.⁸⁴

Freilich hat die Geschichte der Seefahrt auf der praktischen Ebene andere Spuren gelegt, indem sie nämlich Hinweise auf eine Entwicklung gibt, worin der Religion beziehungsweise der ‚kulturellen‘ Prägung gerade nicht das alles entscheidende letzte Wort überlassen bleibt. Die Geschichte lenkt das Augenmerk auf das Vorhandensein oder Fehlen geeigneter Hafenstädte, auf den konkreten ‚Bedarf‘ an Seefahrt, auf traditionelle Fernhandelsrouten, auf eine mehr oder weniger geeignete Küstenlandschaft mit der dazu gehörigen Bevölkerung von Fischern und Seefahrern, ja Hochseefahrern. Sie zeigt eine kriegerische Kultur zur See, die sich entwickelt hat, lange bevor diese Kultur ‚islamisch‘ wurde – und so weiter und so fort. Dies sind die ‚Prägungen‘, auf die es zu achten gilt, jedenfalls wenn man der Geschichte und ihren Artefakten folgt. Zur See fahrende Gemeinschaften sind seit der Antike rund um das Mittelmeer, ja selbst an den atlantischen Küsten des Kontinents zahlreich genug vorhanden gewesen, um die dazu gehörige ‚mentale Ausstattung‘ ihrer Fischer- und Händlerbevölkerungen zu garantieren. Als der Islam an jene Küsten kam, fand er diese Gemeinschaften fertig vor. Und auch unter dem neuen religiösen Regime produzierten die Küsten weiterhin ihre Seeleute und Schiffbauer.

In dieses ‚fertige‘, das heißt aus der Antike überkommene Szenario hat sich die Geschichte der islamischen Seefahrt eingepasst. Langsamer, aber unaufhaltsamer Entwicklungsprozess im Osten der Méditerranée auf Kosten der Byzantiner, rasanter Auftritt im Westen des

⁸¹ Abgedruckt in: Obenaus, Andreas / Pfister, Eugen / Tremml, Birgit (Hg.): Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte. Mandelbaum Verlag: Wien 2012, 100-121

⁸² Planhol 2000, 33.

⁸³ Planhol 2000, 40.

⁸⁴ Planhol 2000, 41.

Mittelmeeres und an den Küsten des Atlantiks. Dies mag dann vielleicht sogar eine entsprechende ‚mentale Ausstattung‘ der Andalusier (wie Planhol suggeriert) befördert haben, allein entscheidend für die *Longue durée* einer Seefahrerkultur im Westen der islamischen Hemisphäre ist ‚das Mentale‘ wohl nicht. Ohne Unterbrechung, bis in die Frühe Neuzeit, bis zur Dominanz der Barbareskenstaaten und ihrer Korsarenrepubliken, reicht die ‚islamische‘ Seefahrtsgeschichte und sie schließt auch den Atlantik mit ein. Das Beispiel der Korsarenrepublik Salé spricht hier eine deutliche Sprache. Planhol scheint dies ja auch anzuerkennen. Es war, wie er wörtlich sagt, „der Beitrag der [muslimischen] Andalusier“,⁸⁵ der den Nordafrikanern den entscheidenden Anstoß gab und ihnen half, in die *Community of seafarers* einzutreten.

In einem raschen Durchgang sei daher die Entwicklung skizziert, welche die ‚islamische‘ Seefahrt – notabene ihr militärischer Zweig – im Mittelalter genommen hat. Nach ersten massiven Vorstößen gegen Byzanz im 7. und 8. Jahrhundert werden im 9. Jahrhundert die Inseln Kreta, Zypern und Sizilien erobert. Der Westen des Mittelmeeres erscheint vom Beginn des 9. bis zur Mitte des 11. Jahrhunderts geradezu als ein islamisches Binnengewässer; erst mit dem Erstarken der Italiener – vor allem Pisas – und der Ankunft der Normannen in Süditalien ändert sich das. Außerdem ermöglicht das westliche Mittelmeer schon früh den Ausgriff auf den Atlantik, was einerseits zusätzliche Humanressourcen – die Seefahrt-geübten Küstenbewohner der Iberischen Halbinsel –, andererseits technologische Impulse für die islamische Seefahrt bedeutet. Das Befahren des Atlantiks erfolgt nämlich mit Segelschiffen, die ihren ‚mittelmeerischen‘ Pendanten, den Galeeren, an Hochseetauglichkeit überlegen sind. Der Chronist beschreibt eine solche Ausfahrt auf die Hohe See: „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.“⁸⁶ Die Palme gebührt jenen Andalusiern, 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.⁸⁷ Im Gegenzug transportierten sie Waren „von beträchtlichem Gewicht“, wie der Gewährsmann aus dem 12. Jahrhundert berichtet,⁸⁸ 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 selbst erzeugte. Ebenfalls auf dem Seeweg bezogen die Leute von Granada bis zum Beginn der Neuzeit einen Teil ihres afrikanischen Getreides. Obwohl ein großer Teil der Südküste der Iberischen Halbinsel – von Silves in Portugal über Cadiz 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.⁸⁹

Mit dem Niedergang der Almohadenmacht zu Beginn des 13. Jahrhunderts hatte sich zwar die Straße von Gibraltar der ‚christlichen‘ Seefahrt geöffnet, wovon vor allem die Genuesen profitierten. Das bedeutete aber nicht automatisch die Eliminierung ‚muslimischer‘ Präsenz

⁸⁵ Planhol 2000, 157.

⁸⁶ Az-Zuhrî 1968, 216f.

⁸⁷ Az-Zuhrî 1968, 190; zur Stellung Nûl Lamtas im politischen Kontext der Berber-Konföderationen siehe Bosch Vilá 1956, 45.

⁸⁸ Az-Zuhrî 1968, 180f.

⁸⁹ At-Tâdilî 1985, 169; Picard 1997, 406.

zur See, im Gegenteil. Ein perfektes Beispiel hierfür ist die nordafrikanische Seefahrer- und Handelsrepublik Ceuta und deren südspanisches Pendant, das Emirat von Granada. Deren Aufstieg kam nicht überraschend, verfügten sie ja beide über eine Schlüsselposition am Eingang zur Straße von Gibraltar. Ceuta und Granada sind ausgezeichnete Beispiele dafür, wie wenig ‚religiös induziert‘ die Seefahrt ist (das gilt übrigens auch für andere Aspekte des Handels). Man schließt sich nicht vom Gegenüber ab, unbeschadet der Religion. Das gilt auch für die Italiener, allen voran die Genuesen, von denen sich so mancher als Renegat, als religiöser Überläufer entpuppt. Wenig überraschend daher, dass Genua in der Politik Ceutas und Granadas unübersehbare Spuren hinterlassen hat. Auch was Granadas Präsenz zur See betrifft, kann sich das Emirat auf seine italienischen Bundesgenossen verlassen und noch in den 70-er und 80-er Jahren des 14. Jahrhunderts, in einer alles in allem glücklichen Interventionspolitik jenseits der Straße von Gibraltar, Einfluss auf die Politik seiner nordafrikanischen Konkurrenten nehmen.⁹⁰ So macht sich Muhammad V. nicht nur in Europa einen Namen – als Rückeroberer von Algeciras –, sondern auch in Afrika, wo er als ‚Königsmacher‘ im Sultanat der Meriniden auftritt. Seinen Triumph dürfte er auch der Tatsache zu verdanken gehabt haben, dass sein kleines andalusisches Reich im Spätmittelalter immer noch eine respektable Seemacht gewesen ist.

Die maritime Sendung der Andalusier reichte aber noch über das Ende der islamischen Präsenz auf der Iberischen Halbinsel hinaus. Ihre diesbezügliche ‚Begabung‘ hat sich in der frühen Neuzeit mit großem Nachdruck in Erinnerung gerufen. 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.⁹¹

Hilfsmittel der Seefahrt – Erfindungen und Fortschritte

Die immer wieder bezeugten intensiven Kontakte muslimischer und christlicher Seefahrer legen eine wichtige Frage nahe, nämlich die nach den Auswirkungen gegenseitiger Wissensvermittlung. Die Muslime im Westen waren weit davon entfernt, abgekoppelt zu sein von den Neuerungen auf dem Gebiet der Seefahrt, welche schon im Spätmittelalter jene technologisch-ideologische Revolution vorbereiten halfen, die dann in der frühen Neuzeit die Hochseeschifffahrt auszeichnen sollte. Was uns beispielsweise spanisch-arabische Dokumente aus dem 14. Jahrhundert in dieser Hinsicht bieten, zeugt von großer Vertrautheit mit nautischen Dingen. Offensichtlich weiß man über die Typenverschiedenheit traditionell mittelmeerischer und modern-atlantischer, das heißt ‚hochseetüchtiger‘ Schiffstypen gut Bescheid. *Khâridja* nennt sich beispielsweise ein Schiffstyp – die Bezeichnung selbst verweist auf eine technologische Spur, die sich in den Wellen des Atlantiks verliert, linguistisch aber auf die nordwesteuropäische ‚Karacke‘ verweist. Nimmt man den linguistischen Wink ernst, so war es offenbar die arabische Seite, die jenem bauchigen, stabilen Segler, der als Handels-, später auch Kriegsschiff Furore gemacht hat, seinen Namen gab: *Khâridja* – Karacke – ist wörtlich das ‚(Schiff) des äußeren (Meeres)‘.⁹²

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 Wortlaut 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

⁹⁰ Ladero Quesada 1979, 128.

⁹¹ Siehe Planhol 2000, 68f., 160f., 167ff.

⁹² Vgl. Liedl 1993, 186 (Anm.5), 189 (Anm.4, 6, 7).

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“.⁹³ Weitere Differenzierungen – aus dem selben Brief – betreffen einen Schiffstyp, den Korsaren gern verwenden, die *Saetía*. Eine andere Beschreibung verwendet dagegen den allgemeinen Terminus *Djifna harbiyya*, ‚Kriegsschiff‘,⁹⁴ 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. Möglicher Weise hatte sich die Terminologie seit den Zeiten der Klassik sogar verfeinert. Die Berichte werden einerseits prosaischer, dafür sind sie aber treffsicherer und präziser als in früheren Jahrhunderten, wo man als Chronist noch wenig Vorstellung von den unterschiedlichen Verhältnissen im Mittelmeer und im Atlantik hatte.⁹⁵

Was das Gebiet des Schiffbaues betrifft, so mag Planhol ja Recht haben mit seiner Vermutung, die muslimische Seite hätte alles in allem von der christlichen mehr übernommen als umgekehrt. Ganz anders liegen die Dinge aber beim Kompass und bei jenem anderen für die Hochseeschiffahrt unabdingbaren Gegenstand, der Seekarte. Hier war die Begabung für Mathematik und Geometrie, die man den Muslimen nachsagt, ein Atout, das sich in der Übergangszeit vom Mittelalter zur Neuzeit auf so manchen Gebieten praktisch auswirkte – etwa im Vermessungswesen und in der Trigonometrie, bei deren Entwicklung sich übrigens ein ‚Araber‘ aus Spanien, Ibn Mas’ûd, ausgezeichnet hat. Jahrhunderte lang hatte sich der Seefahrer mit Handbüchern – den Portolanen – 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 ein Angehöriger des islamischen Kulturkreises: Al-Idrisi. Des arabischen Sizilianers Weltkarte von 1154 – *Kitâb Rudjâr*⁹⁶ – 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‘.⁹⁷ Es war die Verbindung von ersten Porulankarten, die nach heutigem Wissensstand aus Italien stammen – Pisa war hier einer der Vorreiter –, Kompass und ‚islamischer‘ Mathematik, Trigonometrie und Kartographie, die zur Seekarte modernen Typs, das heißt zur maßstabgerechten Darstellung von Küstenlinien, somit aber auch zu halbwegs realistischen Entfernungsangaben auf besagten Karten führte. Die neue Freiheit auf den Meeren war der Emanzipation vom Augenschein geschuldet – oder nüchterner formuliert: der neuen Verlässlichkeit von Seekarten, welche es den Seefahrern erlaubte, sich von der Küstenlinie zu lösen und die kürzeste Verbindung über das offene Meer zu wählen.

Zeugnis für die Internationalität jener Fortschritte legen jene Seekarten ab, die schon an ihrer Gestalt (Beschriftung, Ausstattung, Ästhetik) den interkulturellen Austausch, dem sie ihr Dasein verdanken, erkennen lassen. Da ist beispielsweise das schöne Exemplar maghrebinisch-andalusischen Ursprungs, das es in die *Biblioteca Ambrosiana* (Mailand)

⁹³ Liedl 1993, 174.

⁹⁴ Liedl 1993, 189.

⁹⁵ Picard 1997, 405f., 314; Planhol 200

⁹⁶ Allgemein zu Al-Idrisis ‚Buch für König Roger‘: Kretschmer / Dörflinger / Wawrik 1986, C/1, 332.

⁹⁷ Gesamtkarte und Einzelkarte bei Meissner o.J., 32ff. (Farbbildteil).

verschlagen hat. Seine Verwandtschaft mit den ‚klassischen‘ italienischen Potolanen, besonders aber mit den Erzeugnissen der berühmten katalanischen Kartographenschule der Brüder Cresques ist unübersehbar. Besagte Karte spanisch-arabischen Ursprungs, *Carta náutica Magrebina* genannt, stammt wohl aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts und ist, was die Darstellung der Südküste Spaniens betrifft, von bewundernswerter Exaktheit: auf einer Länge von 300 Kilometern weicht die Küstenlänge 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).⁹⁸ Doch ist die verblüffende Maßstabstreue nicht das einzig Bemerkenswerte an diesem frühen Produkt ‚islamischer‘ Kartographie,⁹⁹ nicht weniger auffällig ist ihre kulturelle Durchlässigkeit. Das hinter dieser Kartographie stehende *Know how* verdankt sich ganz offensichtlich einem internationalen Austausch. Der konstruktive Aufbau dieser *Carta náutica Magrebina* 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. Die Beschriftung der Karte ist arabisch, wobei aber gewisse Ortsnamen eindeutig als Übersetzungen erkennbar sind. So heißt etwa Britannien *djazira inghiltira* (‚Insel England‘), wohinter sich natürlich das italienische *Inghilterra* verbirgt. Spanien, die Iberische Halbinsel, figuriert natürlich als *al-Andalus* und Gibraltar als *djabal al-fat(a)h* (‚Berg der Eroberung, des Sieges‘) – in Würdigung der Tatsache ihrer kürzlichen Rückeroberung aus den Händen der Christen.¹⁰⁰ Mit diesem ihrem Prinzip der kulturellen Doppelverortung ist die *Carta náutica Magrebina* ein schönes Beispiel in einer ganzen Kategorie von Seekarten mit ‚akkulturativem Background‘. Mehrsprachige Seekarten waren offenbar weit verbreitet. Selbst Karten eindeutig ‚christlicher‘ Herkunft, sofern sie aus Südwesteuropa stammen, sind von beträchtlicher kultureller Spannweite. So setzt zum Beispiel die im wesentlichen konventionell, nämlich in lateinischer Schrift gehaltene *Carta náutica del Mediterráneo* des Jacobo Bertrán (von 1482) neben bestimmte lateinische Ortsnamen das lokale Äquivalent – und zwar in arabischer Schrift.¹⁰¹ Wenn also im 16. Jahrhundert der osmanische Kartograph Piri Reis ungeniert Karten eines christlichen Kollegen kopiert – Karten, die noch dazu von einer erfolgreichen Kaperfahrt stammen¹⁰² – und auf diese Weise vom erweiterten Weltbild einer Entdeckergeographie profitiert, so setzt er bloß eine altbewährte mediterrane Übung fort.

Abenteurer und Individualisten – die Renegaten

Gehen wir jetzt von der Karte zu denen, die sie benützen, den Seefahrern. Im Mittelpunkt des neuen Weltbilds steht der Mensch. Im Mittelpunkt der neuen Kartographie steht das zur See fahrende Individuum. Es sind die Bewohner der Küstenregionen, die Fischer und Matrosen, welche den Wissenstransfer ermöglichen, indem sie eine persönliche Beweglichkeit an den Tag legen, die uns erlaubt, von einem ganz neuen, einem ‚modernen‘ Typus zu sprechen. Die Zugehörigkeit zur *Community of seafarers* ist das einzig Feststehende, dass für jene Küstenbewohner Süd- und Westeuropas (aber auch Nordafrikas) Geltung hat. Alles Andere – Religion und ‚kulturelle‘ Besonderheiten – sind angesichts solch professioneller Identität zweitrangig. Mediterran oder auch atlantisch – der Wissenstransfer an den Küsten

⁹⁸ 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).

⁹⁹ Vernet 1992, 185.

¹⁰⁰ Siehe das Schreiben des Granadiners Ibn Abd Allah an Alfons IV. von Aragón: Liedl 1993, 161ff.

¹⁰¹ Siehe Vernet 1992, 184 (Abb.7).

¹⁰² Planhol 2000, 206ff., bsdrs. 207.

Südwesteuropas hatte daher auch seine ‚islamischen‘ Vorläuferschaften. Was etwa Portugals maritimes Ausgreifen betrifft, auf den Atlantik hinaus und entlang der afrikanischen Küste nach Süden, so gibt es genügend Indizien dafür, dass sich darin eine Kontinuität ausdrückt, die in islamische Zeiten zurück reicht. Der Spezialist für die maritime Welt des westlichen Islam deutet es ziemlich unverblümt an: „Gewisse Überlegungen lassen den Schluss zu,“ sagt Christophe Picard,¹⁰³ „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 verschleierte Männern der Wüste Handel getrieben hatten, bei Nûl an der [afrikanischen] Küste, die sie mit ihren Booten regelmäßig anliefen.“

Ein anderes, früheres Zeugnis ist nicht weniger explizit. „Zu guten Muselmanen fehlt den Engländern nichts,“ heißt es zu Königin Elisabeths Zeiten. „Sie brauchen nur noch einen Finger zu rühren, um mit den Türken eins zu sein – so sehr gleichen sie ihnen bereits in Erscheinung, Glaube und Charakter.“¹⁰⁴ In diesem Urteil von Katholiken – in englisch-elisabethanischer Diktion ‚Papisten‘ – über Anglikaner und andere ‚Ketzer‘ wird die Monstrosität behauptet, alle Engländer wären geborene Renegaten und stünden auf dem Sprung, ‚Muselmanen‘ zu werden. Dennoch ist die Behauptung in einem höheren Sinn nicht falsch. Der Abschied vom Papst, der am Beginn der Neuzeit schon längst den Geruch des Ungeheuerlichen abgestreift hat, signalisiert eine grundsätzliche Bereitschaft zur ‚selbstherrlichen‘ (wie die Katholiken gesagt haben würden) beziehungsweise ‚selbstverantwortlichen‘ Entscheidung des Christenmenschen – eine Entscheidungsfreiheit, welche dem modernen Individuum sozusagen naturrechtlich verbürgt ist und sogar die Möglichkeit nicht mehr ausschließt, der Gewissensfreiheit einen ‚muselmanischen‘ Anstrich zu geben. Auf unterster und banalster Ebene zeigt sich das Individuum der beginnenden Moderne sogleich als Abenteurer, dem als Einsatz seiner Neugier nicht einmal das Seelenheil zu groß ist. So ist das Renegatentum (lateinisch *renegare*, ‚verneinen‘, ‚abschwören‘) in Wahrheit gar kein theologisches sondern ein kulturhistorisches Phänomen und nicht zu trennen von jener Revolution der Denkungsart, mit der dem Philosophen Hans Blumenberg zufolge der Eintritt Europas in die Moderne vorbereitet und ermöglicht wurde. Die ‚Neuzeit‘ ist auch insofern eine neue Zeit, als in ihr die Säkularisierung der Theologie konsequent zu Ende gedacht ist – als das verbrieftete Recht des Individuums auf das Bezweifeln aller Tatsachen, selbst solcher, die von religiöser Natur sind. Das soll nach Blumenberg ihre ‚Legitimität‘ sein.¹⁰⁵ Vom Standpunkt des Individuums betrachtet, also auf der banalsten respektive realsten Stufe, werden Renegaten somit nicht bekehrt – sie bekehren sich. Renegaten nehmen sich die Freiheit, einfach den Staub von den Füßen zu schütteln und nicht nur Kultur sondern auch Religion zu ‚wechseln‘ – was im Grunde immer heißt, areligiös zu werden.

¹⁰³ Picard 1997, 518.

¹⁰⁴ Klarwill 1926, 164

¹⁰⁵ Blumenberg 1974, 112 ff.

Für die abenteuernden Zeitgenossen Elisabeths von England ist das muslimisch-Werden somit keine Katastrophe. Auch sind sie ja durch die neuen Entdeckungen und neu entdeckten Welten an ein Weltbild gewöhnt, dessen Grenzen nicht mehr feststehen, was natürlich auch die ‚islamische‘ Kultur einschließt, die ‚den Christen‘ in einem Maße vertraut und verwandt erscheint, wie das noch ein paar Jahrhunderte zuvor undenkbar war. Ganz anders als manchem Orientalisten, der sie Jahrhunderte später beurteilen und bewerten zu müssen glaubt, erscheinen sie sich selbst weder als ‚Abenteurer‘ noch als religiöse Amokläufer¹⁰⁶ und schon gar nicht als Fahnenflüchtige ihrer Kultur. Im Gegenteil. Jene Renegaten sind nie fester in ihrer ‚europäischen‘ Konglomerat-Kultur verwurzelt, als wenn sie die Seiten wechseln. Das ‚islamische Aufregungspotential‘, wie es Seitens der Orientalisten für die politisch-religiöse Situation Europas in der frühen Neuzeit konstatiert wird, mochte jenen Renegaten als praktischen Vollstreckern der individuellen Wahlfreiheit somit eher wie eine Verlockung denn als Bedrohung erschienen sein. Wie es um „die Stabilität des Christentums“¹⁰⁷ damals wirklich stand, mag aus den Äußerungen von Zeitgenossen besagter Renegaten erhellen, wonach es für erfolgshungrige Anhänger der neuen Denkungsart gegenüber den Verlockungen des Großen Anderen eigentlich kein vernünftiges Argument gab. Für Sir Walter Raleigh beispielsweise sind *Renegados* eine Klasse für sich – weder Christen noch ‚Türken‘ (Muslime). Das ergibt eine erstaunliche Übereinstimmung mit dem Genus des *Uomo nuovo*, des Renaissance-Menschen, zu welcher Gattung Mensch sich der Autor selbst wohl ebenfalls zählte.¹⁰⁸ Ein anderer Engländer, 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!“¹⁰⁹ 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.¹¹⁰ Vergleichbare Zahlen für andere Teile des Osmanischen Reichs gibt der österreichische Baron Wenceslas Wratislaw.¹¹¹ Übrigens hatte es ein ähnliches Phänomen schon früher einmal gegeben, am Ende der arabischen Ära auf der Iberischen Halbinsel, im spanisch-arabischen Sultanat von Granada. Allein in der Residenz, so der Bericht des aragonesischen Gesandten am päpstlichen Hof zu Avignon im Jahre 1311, soll jeder vierte Einwohner ein Renegat gewesen sein, und wie es heißt, waren „viele Genuesen und sogar Kastilier“ darunter.¹¹² Diese *Renegados* sind etwas Anderes als die *Muwalladûn* früherer Jahrhunderte, denn im Gegensatz zu jenen als ‚Adoptierte‘ bezeichneten Neumuslimen bleiben die *Renegados* „eine Klasse für sich“, wie Sir Walter Raleigh sagt. Es ist ein Maß an Subjektivität in dieser Apostasie, wie wir es jenen massenhaft Konvertierten früherer Jahrhunderte nicht zutrauen können. Die Apostasie ist ein ‚modernes‘ Phänomen, das der Unschuld des Konformismus entbehrt. Wenn am Beginn der Neuzeit aus einem „John“ ein „Ramadan“ wird, wie eine nicht unwitzige Formulierung lautet,¹¹³ ist das ein freiwilliger Akt aus (theologisch gesehen) ‚niederen‘ Motiven. Den Überläufern des Elisabethanischen Zeitalters ist die islamische Hemisphäre ein Ort, wo man schon zu Lebzeiten sein Glück machen kann.

¹⁰⁶ Clark 1945, 35

¹⁰⁷ Diesbezügliche Blütenlese bei Lewis 1993, 14, 25; Schwoebel 1967, 212

¹⁰⁸ Sir Walter Raleigh: *The Life and Death of Mahomet, The Conquest of Spaine Together with the Rysing and Ruine of the Sarazen Empire* (1637), zit. nach: Matar 1999, 17

¹⁰⁹ Francis Knight: *A Relation of Seaven Yeares Slaverie Vnder the Turkes of Argeire, suffered by an English Captive Merchant* (1640), zit. nach: Matar 1999, 15

¹¹⁰ J. B. Gramaye: *Relations of the Christianitie of Africa, and especially of Barbarie, and Algier* (1619). In: Purchas 1965, Bd.IX, 268, 272 ff.

¹¹¹ Wratislaw 1862, 53

¹¹² Zurita, IV, Kap.93, und Lafuente Alcántara: *El viajero en Granada*, zitiert bei: Bosque Maurel 1988, 79

¹¹³ Matar 1999, 15

Was den kriegerischen Aspekt dieses individuellen Strebens nach Glück betrifft, so muss es jemanden geben, der die Freiheit besitzt, sich seinen Feind ‚auszusuchen‘ – selbst gegen die Interessen eigener Herkunft, Kultur oder Religion. Das Renegatentum ist der Ort, wo sich ein solcher kriegerischer Typus individuell entfalten kann. Für Europa in der beginnenden Neuzeit bedeutet das somit einen *Point of no return*, den definitiven Abschied vom Primat der Religionen. Den Übergang dazu bilden jene Epochen und Regionen, wo bereits eine gewisse Häufigkeit im Erscheinen religiös indifferenter Individuen konstatiert werden kann, freilich noch ganz im Familien- oder Sippenverband, wo es durch den Glaubensabfall einiger ihrer Angehörigen zum Zerfall in christliche und muslimische Hälften kommt.¹¹⁴ Aus der spanischen Gesellschaft des Spätmittelalters ragen die christlich-islamischen Familien der Venegas, Zegrí, Fez Muley, León, Castillo, Albotodo, Palacios, Belvís, Fustero und wie sie alle heißen, als Vorboten einer gar nicht mehr unschuldigen ‚Rasse‘ heraus, einer Rasse, die das ganze Gegenteil sein wird von dem, was eben diese spanische Gesellschaft unter der Chiffre *pureza de raza, limpieza de sangre* verstehen wird. Eine ‚Rasse unreinen Blutes‘ (und weder rechten noch unrechten sondern gar keines Glaubens) – also in Wahrheit das Gegenteil von ‚Rasse‘, nämlich ein Typus. Der Renegat, so massenhaft er auftreten wird, ist niemals geeignet, einer Rasse zum Urbild zu dienen, im Gegenteil – er ist und bleibt die lediglich erfolgsorientierte und erfolgsabhängige Vereinigung unabhängiger Individuen zum gemeinsamen temporären Zweck. Es ist absolut kein Zufall sondern strukturelle Notwendigkeit, dass sich die aus Renegaten zusammen gesetzten Korsarenstaaten der frühen Neuzeit von Anfang an und ausschließlich als Republiken konstituieren.

Für die *Renegados* der Frühen Neuzeit haben deren Zeitgenossen dergleichen Haltungen ein wenig banaler und brutaler auf den Punkt gebracht – als das Fasziniertsein von Macht: „Die Türkei ist das größte und vollkommenste Imperium, das die Sonne jemals sah – einschließlich des Römischen Weltreichs zur Zeit seiner Hochblüte“, stellt der Zeitgenosse fest. „Nehmt Meere und Länder zusammen (wie Knochen und Fleisch einen Körper bilden), und von Buda im Westen bis Tauris im Osten erstreckt es sich über dreitausend Meilen; nur wenig schmaler ist seine Ausdehnung von Norden nach Süden. Im Herzen der Welt gelegen, ein kühner Herausforderer all seiner Nachbarn, herrscht es über die fruchtbarsten Länder Europas, Asiens und Afrikas. Nur das entlegene Amerika vermag ihm seinen Reichtum glücklich vorzuenthalten und entzieht sich seinem Einfluss.“¹¹⁵ Daraus lässt sich unschwer ein logischer Schluss ziehen. „Im Vergleich zur christlichen Welt repräsentierte das Osmanische Reich im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert ganz einfach die höhere Zivilisation und bot zahlreichen Christen Lebensunterhalt und gesellschaftlichen Aufstieg.“ Vor allem für die Armen und Ungebildeten unter ihnen „bedeutete der Übertritt zum Islam keinen traumatischen Wechsel“, versah er sie doch „mit dem Hochgefühl der Macht und mit vielversprechenden Zukunftsaussichten.“¹¹⁶ Denn „nirgends wurden über eines Mannes Vergangenheit weniger Fragen gestellt. Und nirgends waren die Chancen auf ein ersprießliches und abenteuerliches Leben größer.“¹¹⁷

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

Mit der Eroberung Granadas durch die Katholischen Könige war die respektable Rolle Andalusien zur See nur scheinbar zu Ende. Wie die Geschichte bald zeigen sollte, setzte ‚der

¹¹⁴ Ladero Quesada 1979, 220.

¹¹⁵ Thomas Fuller: *The Historie of the Holy Warre* (1639), zit. nach Matar 1999, 14

¹¹⁶ Matar 1999, 15 f.

¹¹⁷ Earle 1970, 92 f.

Islam‘ im Westen der Méditerranée und – was in Puncto Geschichtsmächtigkeit vielleicht noch mehr erstaunt – auch auf dem Atlantik sein Spiel fort. Von den Barbareskenstaaten, wie man die islamischen Mächte im westlichen Nordafrika – von Tripolis bis Marokko – zu nennen pflegt, waren es vor allem die Korsarenrepubliken Algier am Mittelmeer und Salé am Atlantik, die der Entwicklung neuen Schwung verliehen. Seefahrtstechnisch und logistisch waren diese Stadtstaaten so gut aufgestellt, dass es nicht übertrieben erscheint, ihnen einige bedeutende Anstöße in der Weiterentwicklung der Hochseeschifffahrt zu Gute zu halten. Eine interessante Renaissance ‚islamischer‘ Seefahrt ereignete sich hier im Westen – eine Renaissance, die einen genaueren Blick auf die politischen und ökonomischen Voraussetzungen des Phänomens ‚Korsarenrepublik‘ rechtfertigt.

Piraterie hat, wie man weiß, am Mittelmeer ein lange Geschichte. Bezüglich Nordafrikas gibt es darüber hinaus – darin darf man Planhol ohne Weiteres folgen – eine besondere Eigenheit: das gut funktionierende Zusammenspiel der Korsaren „mit den berberischen Küstenbewohnern, welche sie nicht selten sogar ausdrücklich herbeirufen, weil sie in ihnen ein Bollwerk gegen Raubzüge der Christen sehen.“¹¹⁸ Der Historiker könnte hier eine logische Brücke zu den Erfolgen der christlichen *Reconquista* herstellen. Erstens, weil die Sieger durchaus Miene machen, von der Iberischen Halbinsel auch nach Nordafrika überzusetzen, dann aber auch, weil die besiegten Muslime Spaniens 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.“¹¹⁹

Dieses Bild erscheint jedoch zu holzschnittartig. Besondere was das unterstellte Rachemotiv betrifft. Unbestritten sind die Emigranten aus den eroberten Gebieten Andalusiens eine Säule des Korsarentums neuen Typs. Aber nicht als Muslime sondern als bereits wieder zum Christentum rückbekehrte ‚Morisken‘ betrat die Mehrheit jener Vertriebenen nordafrikanischen Boden. Dass dies in ideologischer Hinsicht einen gewaltigen Unterschied zur simplen Vorstellung von nach Rache dürstenden ‚Verdammten dieser Erde‘ macht, scheinen Planhol und viele Andere nicht gesehen zu haben. Dass Morisken nicht, wie eine teils wohl-, teils übelwollende Interpretation sie sieht, klandestine Anhänger ihrer angestammten Religion waren, die nach ihrer Ausweisung glücklich die Maske abwarfen und zum Krieg gegen die Christen, ihre Feinde, zurück kehrten, sondern *Renegados* im Sinne Sir Walter Raleighs, dass sie also nicht unter dem Aspekt ihres (wieder)-muslimisch-Werdens sondern als „eine Klasse für sich“ zu verstehen sind, zeigt die Geschichte ihres Neuanfangs in Nordafrika. Nicht mit ihren alten/neuen Glaubensbrüdern verbinden und verbünden sie sich sondern in erster Linie mit Ihresgleichen, mit christlichen Renegaten. In Algier und Salé von den ‚eigentlichen Muslimen‘, den ‚Einheimischen‘ wohl separiert, betreiben sie eine besondere Politik, die mit dem *Djihād* (auch wenn sie es so nennen: *Djihād al-bahr*, ‚Heiliger Krieg auf dem Meere‘) nur den Namen gemein hat. Sie spielen ihr eigenes Spiel, bei welchem ihnen die Neumuslime abendländischer Herkunft viel näher stehen und viel nützlicher sind als die – womöglich noch dazu fanatisch orthodoxen – Autochthonen.

Dieser ‚europäische‘ Charakter, seine innovative, individualistische, zielorientierte und abenteuerliche Natur findet in der letzten großen Vertreibungswelle aus Spanien, 1609, das angemessene Betätigungsfeld. Die von Philipp III. aus ihrer iberischen Heimat vertriebenen Morisken geben den unmittelbaren Anstoß zum Aufschwung des atlantischen Zweiges der muslimischen Piraterie, indem sie der Korsarenrepublik Salé ihr Geld und ihre *Craftsmanship* zur Verfügung stellen. Erst die Andalusier bringen jenen kriegerisch-unternehmenden Geist an die Atlantikküste, der aus der „sehr traditionalistischen, frommen, bourgeoisen

¹¹⁸ Planhol 2000, 158.

¹¹⁹ Planhol 2000, 158.

Händlerstadt“¹²⁰ Salé eine aggressive, selbstbewusste, Neuerungen gegenüber aufgeschlossene ‚Republik‘ macht. Wohlgermt – in perfekter, auch räumlicher Separation zu besagten „frommen, bourgeoisen“ Autochthonen, denen schon im Spätmittelalter von den Religionsgenossen in al-Andalus nicht eben viel Respekt entgegen gebracht wurde, wie der köstliche „Wettstreit“ aus der Feder des granadinischen Dichters, Historikers und Politikers Ibn al-Khatib zeigt. Zwischen dem andalusischen Málaga und der marokkanischen Atlantikstadt Salé könne es, genau genommen, gar keinen Vergleich geben, denn „was macht es für einen Sinn, Ähnlichkeiten zu suchen zwischen Gazelle und Pavian, Mensch und Monster, Engel und Teufel?“¹²¹

250 Jahre später, bei der Neugründung Salés durch die spanischen Renegaten, sind die Verhältnisse noch immer die gleichen. Man bedenke, dass es gerade nicht ‚die Mühseligen und Beladenen‘ waren, die jene Korsarenrepublik Rabat-Salé erfanden und beherrschten, sondern die Privilegiertesten ihrer Zunft, die *Hornacheros* – Morisken der Estremadura, die auch nach ihrer Konversion zum Christentum stets persönlich frei gewesen waren und Waffen tragen durften. Dem Ausweisungsdekret des spanischen Königs zuvorkommend, waren sie rechtzeitig, das heißt unter Mitnahme ihrer Waffen und vor allem ihres Vermögens, nach Marokko ausgewandert und hatten ihr Geld in die neue Garnison Rabat investiert – die Schwesterstadt von Salé; mit anderen Worten in hochseetüchtige Schiffe des modernsten Typs, bemannt mit Matrosen aus aller Herren Ländern und geführt von Kaperkapitänen – in der Mehrzahl übergelaufene Europäer. Nirgendwo sonst zeigt sich unverstellter und zielorientierter, wie man sich die Schnittstelle ‚muslimischer‘ Seekriegsführung mit der europäischen Kultur vorzustellen hat: politisch, sozial und natürlich technisch-praktisch.

Wenn bei europäischen *Renegados* von außerhalb der Iberischen Halbinsel, als der zweiten Säule des muslimischen Korsarentums, von religiösen Aspekten die Rede sein kann, dann höchstens von solchen inner-christlicher Art. Also in Wahrheit von politischen Aspekten. 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 derer, die in Spanien primär einen politischen Feind, eine politische Bedrohung sehen: der Staaten Nordafrikas und des expandierenden Osmanischen Reichs. 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.¹²² Rabat seinerseits wurde seit 1624 von ‚Gouverneuren‘ regiert, die einem Diwân, einem Staatsrat vorstanden. Das Element der *Renegados* war in jener „Republik der Oligarchen und Plutokraten“ (Planhol) überproportional stark vertreten, und aus dem Kreis der erfolgreichsten, sprich reichsten Kaperkapitäne rekrutierten sich die 12 beziehungsweise 14 Mitglieder besagten Staatsrates. Der sogenannte Großadmiral hatte den Vorsitz.

Unter den Admirälen und Gouverneuren Rabat-Salés ragte der Holländer Jan Janssen (Murat Ra’is) aus Harlem hervor, ein Korsar, der ursprünglich in holländischen Diensten seinen Geschäften nachgegangen war, von islamischen Freibeutern gefangen genommen wurde und nach seinem Übertritt zum Islam (1619) einige große Expeditionen der atlantischen Korsarenrepublik ausrüstete und leitete – 1627 nach Island, 1631 an die Küsten Irlands. Unnötig zu betonen, dass Jan Janssens Karriere (auf die noch zurückzukommen sein wird), nichts Ungewöhnliches darstellt. Muslimische Piratenkapitäne und ihre Mannschaften rekrutierten sich „aus allen Nationen Europas: Franzosen, Engländern, Holländern, Spaniern,

¹²⁰ Planhol 2000, 167.

¹²¹ Ibn al-Khatib 1993, 230ff.

¹²² Cardini 2000, 208.

Portugiesen, Italienern.“¹²³ Die republikanische Verfassung ihrer Staatswesen spiegelte den Individualismus dieser selbstbewussten Akteure. Dem Sultan von Marokko zahlte die Republik Rabat-Salé nicht einmal das übliche Zehntel der aufgebrachten Prise sondern lediglich einen symbolischen Tribut in Form einiger ‚Geschenke‘. Im Gegensatz dazu konnten 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 einigen Nachdruck verleihen.¹²⁴

Nordafrika, das westliche Mittelmeer und der Atlantik sind die neue ‚Frontera‘ – wobei mit diesem Begriff die Jahrhunderte lang lebendig gebliebene Austausch- und Friktionszone zwischen christlichen und muslimischen Bewohnern der Iberischen Halbinsel gemeint ist. Austausch und Friktion kennzeichnen auch die Barbareskenstaaten. Sie bilden das Vorfeld großer Reiche – in erster Linie natürlich des Osmanischen Reichs –, sie sind Aneignungs- und Durchgangszonen für nachgefragte Waren, worunter nicht zuletzt Menschen zu verstehen sind: Menschen in großer Zahl, die freiwillig, als Renegaten, aber auch unfreiwillig als potentielle Lösegeldbeschaffer oder *enforced labourers* – im Klartext Sklaven – den enormen Hunger nach Arbeitskräften in einer boomenden islamischen Wirtschaftszone stillen helfen. Angesichts einer Ökonomie der steigenden Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften sollte sich die Frage nach dem ‚genuin islamischen‘ Anteil an der neuzeitlichen Renaissance islamischer Seeherrschaft leicht beantworten lassen. Ja – natürlich stammen *Manpower* und ein Gutteil des *Know How* von der Gegenseite, aus Europa. Aber ebenso stimmt, dass in diesem Nachfrage-induzierten Wissenstransfer die ganze Vitalität der ‚islamischen‘ Staatenwelt und ihrer ‚islamischen‘ Gesellschaften, mit einem Wort deren kulturelle Anziehungskraft erscheint.

So darf man Planhol zugleich zustimmen und ihn sich selbst widersprechen lassen, wenn er die Situation der ‚islamischen‘ Seefahrt in der frühen Neuzeit zusammenfasst und auf die Frage, woher der Input kam, antwortet: „Von außen. Alles kommt von außen.“¹²⁵ Den inneren Widerspruch, der in Planhols lakonischer Expertise liegt, kann man allgemein mit Blick auf die ökonomische Gesamtsituation erahnen, man kann ihn aber auch mit Händen greifen, sofern man nur ein wenig auf die technischen Details achtet. Schiffe werden erbeutet oder von Renegaten mitgebracht, studiert werden ihre Baupläne aber vor Ort. Studiert, kopiert – und verbessert! Es gibt eine nicht unbedeutende technologische Weiterentwicklung im Schiffbau, die eindeutig von den islamischen Korsaren Nordafrikas ausgeht. Bei voller Berücksichtigung der zeitgenössischen Standards, wie sie an den ‚atlantischen‘ Schiffstypen entwickelt worden sind, wurde eine wichtige Differenzierung vorgenommen.

Die Piraten hatten die Vorzüge der ‚atlantischen‘ Segelschiffe erkannt, bemerkten aber auch deren spezifische Nachteile im Einsatz als Kaperschiffe. Diese Nachteile korrigierten sie perfekt. Sie entfernten alle unnötigen Aufbauten, die das an sich hochseetüchtige Schiff unhandlich, schwerfällig und langsam gemacht hatten. Und – voilà der genuin ‚islamische‘ Beitrag – an ihrer eigenen Tradition des schnittigen Seglers nach Art der arabischen Dhau Maß nehmend, verbesserten sie auch die Takelage, indem sie sie vereinfachten: Effizienzsteigerung durch Reduktion.¹²⁶ So entstand der *Sambuk*, italienisch *Sciabeco*, für den der Fachmann nur rühmende Worte findet: „Ein schnelles und manövrierfähiges Schiff, gleichsam ein Sinnbild für die Epoche der Barbaresken. Ab dem 17. Jahrhundert wird es von

¹²³ Planhol 2000, 169.

¹²⁴ Vgl. Dan 1637/1649, 264ff.; Grammont 1884, 24f.; Bono 1964, 112ff.

¹²⁵ Planhol 2000, 157.

¹²⁶ Lo Jacono 1983, 202f. (Abb.1-7); siehe dazu auch Planhol 2000, 179ff.

den Seeräubern der nordafrikanischen Küste für ihre Enterfahrten benutzt.“¹²⁷ So erfolgreich ist der Schiffstyp auf muslimischer Seite, dass er nun seinerseits von der christlichen Seefahrt kopiert wird. Noch heute stellt er das eigentliche ‚Segelschiff des Mittelmeeres‘ dar. Einen ähnlichen Schiffstyp verwendete der holländisch-islamische Korsar Murad Ra’is aus Rabat-Salé: sein Flaggschiff war eine sogenannte *Polaka*, ein schnittiger Dreimaster, zwei Masten Lateiner-besegelt, mit 75 Mann Besatzung und 24 Kanonen an Bord.

Männer- und Frauenschicksale in der atlantischen Epoche islamischer Seefahrt

Man wird den Aufschwung des Korsarentums am Beginn der Neuzeit – deren fast schon weltweite Bedeutung – überhaupt nicht verstehen, wenn man ihn nur unter dem Aspekt seiner entwickeltsten Formen ansieht, also vor der Folie jener ‚klassischen‘ Piraterie in der Karibik, die sich der Nachwelt als prototypisch eingprägt hat. Im Gegensatz dazu ist die Entstehungsgeschichte komplex, hoch politisch und alles andere als einheitlich, was eine Typologie zusätzlich erschwert. Wenn es einen gemeinsamen Nenner gibt zwischen den Korsaren des Ritterordens von Rhodos, den Freibeutern der englischen Krone, den hugenottischen Korsaren Frankreichs, den Niederländern und den muslimischen Seesoldaten des *Djihād al-bahr*, dann jenen, dass deren eminente weltpolitische Bedeutung in einer Art Lückenbüßerfunktion besteht. Es ist die relative Schwäche der zur See fahrenden Nationen oder ‚Staaten‘, die entgegen dem, was eine oberflächliche Historiographie suggeriert, zu jener Zeit noch nicht oder nur ansatzweise über permanente Kriegsflotten von nennenswerter Größe verfügen. Mit Ausnahme vielleicht der Spanischen Krone und Venedigs müssen die Staaten am Mittelmeer und am Atlantik Kriegsflotten immer wieder neu zusammenstellen beziehungsweise ausrüsten, zumindest aber aufrüsten, wenn konkreter Bedarf besteht. Das ist der eine Aspekt – die nur im Ansatz bestehende Trennung von Kriegs- und Friedensflotten.

Der zweite Aspekt betrifft die staatspolitische Bedeutung der individuellen Kriegsführung zur See – mit anderen Worten die Korsaren. Denn nur die sind ständig, zu jeder Stunde und nicht bloß anlassbezogen gerüstet und imstande, den Seekrieg, muslimisch gesprochen *Djihād al-bahr* zu wagen. Individualismus, permanente Bereitschaft und Verfügbarkeit von Professionisten des Krieges bieten nicht nur zu Lande sondern auch auf dem Meer dem relativ schwachen Staat die Möglichkeit, Machtansprüche gegen Dritte durchzusetzen. Ohne Söldner keine Landsknechtheere, ohne Kaperkapitäne keine Marine. „Die Unterscheidung zwischen Korsaren und Kriegsmarine ist problematisch, wenn auch nicht unmöglich,“ stellt die Expertin fest.¹²⁸ Jedenfalls hätten zu Beginn des 16. Jahrhunderts nur Venedig, das Osmanenreich und der Ritterorden von Rhodos reguläre Flottenverbände zur Verfügung gehabt. Selbst die Mamluken besaßen um 1500 keine Kriegsmarine im eigentlichen Wortsinn, sondern mussten ihre Kampagnen gegen die Portugiesen mit Flottenunterstützung der Osmanen und Gudjaratis führen. Man muss die Abwesenheit von staatlich ausgehaltenen Kriegsflotten nicht unbedingt als Defizit sehen. Für die meisten Aufgaben war es wesentlich vernünftiger, von den zahlreichen Korsarenverbänden Gebrauch zu machen: „Piraterie und Überfälle waren Unternehmungen zur See, die sich unmittelbar rechneten. Echte Seeschlachten wie die von Lepanto 1571 zahlten sich nur dann aus, wenn durch sie Territorialgewinne zu verzeichnen waren. Und selbst derartigen Landgewinnen gingen für gewöhnlich langwierige Belagerungen voraus, mit kostspieligen Flottenmanövern, bei denen beide Seiten Schiffe, Ausrüstung und Besatzungen in großer Zahl einbüßten. [...] Dagegen waren von Korsaren ausgeführte Aktionen normaler Weise weniger riskant.“¹²⁹

¹²⁷ Lo Jacono 1983, 202 (zu Abb.1).

¹²⁸ Brummett 1994, 96.

¹²⁹ Brummett 1994, 98.

Was an dieser Stelle interessiert, ist die Tatsache, wie leicht sich die Perspektiven verschieben lassen: zu Zeiten, wo an individuellen Piratenaktionen kein Bedarf ist, scheinen die Behörden – etwa des Osmanischen Reichs – private Aktivitäten von Korsaren, meist durchgeführt in kleinen Flotteneinheiten von drei oder vier Schiffen und mit dem Ziel, leicht vermarktbar Beute zu machen, nach Kräften behindert und auch bestraft zu haben. Was die Unterscheidung zwischen ‚Piraterie‘ und ‚Seekrieg‘ so schwierig macht, was sie in Wahrheit obsolet macht – dass nicht selten gewisse Personen „einen Teil ihrer Karriere als Kommandanten im Sold und Auftrag des Staates durchlaufen, zu anderen Zeiten aber als Korsaren – private Unternehmer, die sich der staatlichen Autorität widersetzen.“¹³⁰ Das erinnert frappant an ähnliche Ambiguitäten im Bereich der christlichen Seefahrt, wenn etwa die englische Krone das eine Mal Kaperbriefe ausstellt – natürlich, wie man gleich dazu sagen muss, um ihren entsprechenden Anteil an der Prise zu kassieren –, das andere Mal am ‚unbotmäßigen‘ Freibeuter ein blutiges Exempel statuiert.

Wie immer man die Sache auch dreht – es war die relative Schwäche der frühneuzeitlichen Staaten zur See, welche die Korsaren zu jener „Klasse für sich“ gemacht hat, mit anderen Worten zu geschichtsmächtigen Playern. Sei es als unverzichtbare Stellvertreter des Staates diesem die Kastanien aus dem Feuer holend und dafür mit Privilegien und Freiheiten belohnt, sei es als Spieler auf eigene Faust und Rechnung, die, wie es in der plastischen Formulierung der Expertin heißt, „unbekümmert um Religion, Nation oder Heimathafen ihre Ziele angreifen. Ein Getreideschiff war ein Getreideschiff und somit profitabel, egal ob sein Eigentümer Türke war oder Italiener.“¹³¹ Dem trägt die zeitgenössische Indifferenz, mit welcher die diplomatische und sonstige Korrespondenz Übergriffe von der Seeseite her je nach Bedarf dem *Capudan* (Kommandanten einer staatlichen Flotte) oder dem *Corsaro* in die Schuhe schiebt, Rechnung. Wenn nicht überhaupt gleich unterschiedslos von allen zur See fahrenden Feinden als *Turchi* – ‚Türken‘ – oder *Banda* – ‚Bande‘ – gesprochen wird.¹³²

Grausam, skrupellos, gierig – vor allem aber ohne Vorurteile sind die Helden des Korsarenzeitalters – welches, wie nicht genug betont werden kann, mit der Ära des sich emanzipierenden Individuums, des ‚renaissancistischen‘ *Uomo universale* zusammenfällt. Der Vergleich mit dem Renaissancemenschen ist nicht so weit hergeholt, wie es scheint, dazu genügt es, sich Menschen wie den Kaperkapitän und Flottenadmiral Piri Reis vor Augen zu führen. Dieser Neffe eines christlichen Überläufers, des Renegaten griechischer Herkunft Kemal Reis, hatte offenbar das gleiche organisatorische Talent wie sein Onkel, welcher sich um den Aufbau der osmanischen Kriegsflotte verdient gemacht hatte und als erster türkischer Admiral ins westliche Mittelmeer vorgestoßen war. Wie sein Onkel verstand er es auch, aus einem bunten zusammengewürfelten Haufen jüdischer, griechischer und albanischer Matrosen ein schlagkräftiges Kontingent an Seeleuten zu schaffen und ein erstes verlässliches Rekrutierungswesen von Seesoldaten (sogenannten *azabs*) in die Praxis umzusetzen. Piri Reis war aber auch ein Kind seiner Zeit, ein echter *Uomo universale*, Schöpfer eines Kartenwerks, das technisch und inhaltlich den Standards der frühen Neuzeit entsprach. Jenes *Kitab-i bahriye* war ja nicht bloß eine Seekarte des Mittelmeeres sondern zeigte – in verblüffender maßstäblicher Exaktheit – Teile des Atlantiks bis hin zu den jüngst entdeckten amerikanischen Küsten. Wahrscheinlich sind in den *Kitab-i bahriye* von 1525 auch Details aus jener 1501 bei der Seeschlacht von Valencia von seinem Onkel erbeuteten Seekarte der

¹³⁰ Brummett 1994, 99.

¹³¹ Brummett 1994, 101.

¹³² Brummett 1994, 101; Gianetti / Tosi 1992, 56, 69 f.; Pittioni 2010, 57 / 205: Dokument 8.

‚westlichen Region‘ mit eingeflossen, die noch von Kolumbus selbst stammen soll.¹³³ 1528 folgte ein zweites Kartenwerk, ebenfalls dem Sultan Süleyman I. gewidmet. Als wahrer Renaissancemensch beherrschte er neben Türkisch auch Griechisch, Italienisch, Portugiesisch und Spanisch, was ihm die Erschließung fremdsprachiger Quellen erleichterte.

Seinen theoretischen Leistungen standen die praktischen Erfolge im Seekrieg nicht nach. Schon im Krieg von 1481 gegen die Republik Venedig hatte er wertvolle Erfahrungen machen können. Ab 1516 war er als Kapitän der osmanischen Flotte im Mittelmeer und in den Gewässern um die Arabische Halbinsel unterwegs. Er nahm am Feldzug gegen Ägypten, der mit der Eroberung des Mamlukenreichs endete, teil. 1522 beteiligte er sich an der erfolgreichen Belagerung der Insel Rhodos, wurde 1547 zum Oberbefehlshaber der osmanischen Flotte im Indischen Ozean (*Hind Kapudan-i Derya*) und Admiral der Flotte in Ägypten (*Misir Kapudan-i Derya*) ernannt. In dieser Eigenschaft leitete er mit glücklicher Hand die Operation von 1548 zur Rückeroberung der von den Portugiesen besetzten Stadt Aden, 1552 nahm er den Portugiesen auch noch ihren wichtigen Stützpunkt Maskat weg. Sein Ende entsprach dem kometenhaften Aufstieg. Nach einem größeren militärischen Misserfolg wurde er 1554 oder 1555 auf Befehl des Sultans enthauptet.

Dem Typus des ‚Staatsdieners zur See‘ diametral entgegen gesetzt, dennoch nicht weniger wichtig und bisweilen sogar eminent staatstragend, sind die unzähligen auf eigene Rechnung und Gefahr agierenden Renegaten-Korsaren, die vor allem den Westen des Mittelmeeres und den Atlantik zu ihrem Operationsgebiet erkoren. So machte etwa Arudsch, ein mytilenischer Grieche 1504 von sich reden, als er dem Hafsidenherrscher von Tunis die Erlaubnis abtrotzte, den Hafen von La Goulette anzulaufen und die Insel Djerba als seine Basis zu benutzen. Sein Bruder war ein gewisser Chidir oder Chaireddin, besser bekannt unter seinem ‚internationalen‘ Namen Barbarossa. Dieser offerierte dem Sultan von Konstantinopel die Oberhoheit über seine Eroberungen Algier, Ténès, Tlemcen, Djidjelli und Cherchel und bot 1518 technischen Beistand für den Ausbau der osmanischen Marine an. Zum Dank erhielt er von Sultan Selim I. den Titel eines *beylerbey*, eines hochrangigen Provinzgouverneurs von Algier. Als Gegenspieler des in habsburgischen Diensten stehenden Admirals Andrea Doria war er Teil eines diplomatischen Husarenstücks: ein Bündnis der Hohen Pforte mit dem französischen König Franz I. machte es möglich, dass die osmanische Flotte 1543/44 in der französischen Hafenstadt Toulon überwinterte.

Man könnte das *Name dropping* beliebig fortsetzen – die Liste christlicher Überläufer ist lang. Besonders spektakulär – oder skandalös, je nach Blickwinkel – sind natürlich jene muslimischen Korsaren, die den ‚neuen‘ Nationen, den ‚jungen hungrigen Wölfen‘ Europas entstammen: die Engländer, Holländer, Franzosen. Denn sie repräsentieren zugleich den innereuropäischen Widerstand gegen die Hegemonie der katholischen Mächte, verkörpert in den iberischen Aufsteigern Portugal und Spanien. Wie diese richtet sich ihr Begehren auf die Schätze des Atlantiks und der Neuen Welt. Aber nochmals: dieses Begehren der Korsaren ist ein höchst individuelles. Wenn sie mit einer staatlichen Macht teilen, dann bloß als Gegenleistung für Kaperbriefe, *lettres de marque*, die eine Art Schutzbrief gegenüber den Behörden des Ausstellerstaates darstellen und später sogar im internationalen Seerecht Anerkennung finden. In jedem Falle aber gilt das Gesetz der Wahlfreiheit: der typische Freibeuter wechselt gern die Fronten. Er ist jeweils dort zu finden, wo ihm das größere Glück winkt.

¹³³ Zum Kartenwerk des Piri Reis siehe Gabrieli 1983, 185 (Abbildung); desgl. Caretto / Ventura 1983, 181ff. den Beitrag von Giacomo E. Caretto / Alberto Ventura: „Sindbad der Seefahrer“, in: Gabrieli 1983, 181-191

„Wahrscheinlich waren die meisten Renegaten, die mit den Korsaren der Barbaresken zur See fuhren, Männer holländischer Abkunft. Diese hatten schon vorher entsprechend Karriere als Piraten – ‚Privateers‘ – gemacht.“¹³⁴ Diese Feststellung, die sich im wesentlichen auf die Situation in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bezieht, mag in ihrer Radikalität überraschen, wird aber durch bedeutende historische Figuren wie den Admiral in osmanischen Diensten, Suleyman Ra'is De Veenboer, gestützt. Seit 1617 befehligte er ein Kaperschiff der osmanischen Flotte, seine politische Begabung zeigte sich unter anderem daran, dass er bei der Auswahl seiner Angriffsziele stets ein Auge auf die diplomatische Großwetterlage hatte: holländische Schiffe – als potenzielle Verbündete des Sultans – verschonte er in der Regel. Im übrigen rekrutierte sich ja auch der Großteil seiner Mannschaft aus zum Islam übergetretenen Holländern. Wie ein Treppenwitz der Geschichte mutet daher sein Ende an. Ausgerechnet beim Angriff auf eine holländisch-englisch-französische Flotte wurden ihm durch einen Kanonenschuss beide Beine zerschmettert, eine Verwundung, an deren Folgen er starb.

Suleyman Ra'is De Veenboer sollte sich als die entscheidende Figur für die ‚islamische Karriere‘ eines anderen Holländers herausstellen. Jan Janszoon Van Haarlem, über dessen Jugend in Holland außer dem ungefähren Datum seiner Geburt (um 1575) und der Tatsache, dass ihm von seiner holländischen Frau 1596 eine Tochter geboren wurde, wenig bekannt ist, ging im Sold holländischer Piraten zur See. Um die Jahrhundertwende finden wir ihn in Cartagena, Spanien, wo er zum Islam konvertiert zu sein scheint – jedenfalls nimmt er in zweiter Ehe eine Morisca zur Frau, eine spanische Araberin, deren männliche Nachkommen später international eine Rolle spielen werden, mit geschichtsträchtigem Ergebnis.

Ab diesem Zeitpunkt tritt Jan Janszoon sozusagen ins Licht der Geschichte. Als Kapitän unter dem Kommando seines Kompatrioten Suleyman Ra'is De Veenboer „wurde er einer der erfolgreichsten Kapitäne in dessen Flotte. Er nahm den islamischen Namen Murad Ra'is an und baute sich seine eigene kleine Flotte von achtzehn Barbareskenschiffen auf. In der Folge machte er Salé in Marokko zu seinem Heimathafen, von wo aus er den Seeverkehr im westlichen Mittelmeer und entlang der Atlantikküste terrorisierte.“¹³⁵ Dabei scheint er vor allem auf eigene Rechnung gearbeitet und, wie es heißt, nicht selten „die Grenzen seiner Kapererlaubnis überschritten“ zu haben. Jedenfalls scheint er in der Wahl seiner Mittel nicht zimperlich gewesen zu sein: griff er spanische Schiffe an, tat er das unter holländischer Flagge – bei Holländern und anderen Schiffen ließ er das türkische Banner hissen. Durch die Wahllosigkeit seiner Attacken geriet er sogar ins Visier seiner eigenen – neuen – Religionsgenossen: 1618 wurde sein Schiff vor Lanzarote von algerischen Korsaren aufgebracht, nur seine Bekanntschaft mit Suleyman Ra'is De Veenboer, damals bereits Großadmiral der Flotte des Sultans, rettete ihn vor weiterem Ungemach.

Im Gegensatz zum Atlantik, dem Jan Janszoon Murad Ra'is seinen Reichtum und seine politische Karriere verdankte, scheint ihm das Mittelmeer weniger Glück gebracht zu haben. Zuerst hatte ihn der Frieden, den der Sultans mit den meisten europäischen Nationen schloss, der osmanischen Kaperbriefe beraubt. Der Tiefpunkt aber war – nach etlichen Raubzügen zwischen Korsika, Sardinien, Sizilien, der Adria und der Ägäis – seine Gefangennahme durch den Malteserorden im Jahr 1635. Erst 1640 gelang ihm mit Hilfe einer osmanisch-tunesischen Flottenmacht, welche die Malteserhochburg belagerte (letztlich vergeblich), die Flucht aus den Verliesen von Malta. Wie es scheint, war das Mittelmeer seitdem tabu für ihn. Seine Bedeutung für die Geschichte – und nicht nur für die Geschichte des Korsarentums – ergab sich ohnehin aus der Position, die er weit weg von den alten Querelen, im äußersten Westen

¹³⁴ Karg / Spaite 2007, 35.

¹³⁵ Karg / Spaite 2007, 36.

der islamischen Welt bekleidete, im *gharb al-aqsa*, im ‚hohen‘ Westen, wie der arabische Ausdruck für Marokko lautet. Rabat-Salé war der Ort, wo sein Stern aufging, wo er seine Reichtümer erwarb und seine Macht festigte. Wo er schließlich – wir nehmen es vorweg – eine regelrechte Dynastie begründet hat, die ihre Fortüne aber noch weiter westlich suchen und finden würde: in der Neuen Welt!

Rabat-Salé hat dem konvertierten Holländer eine Karriere geschenkt, die ihn einen historischen Augenblick lang zum wichtigen Ansprechpartner der internationalen Politik werden ließ. 1619–1627 Großadmiral der Korsarenrepublik am Bou Regreg, wurde er vom marokkanischen Sultan auch noch zum Gouverneur der Stadt ernannt, ein Posten, den er 1623–1627 bekleidete. Als Schwiegersohn des Sultans und einer der reichsten Männer im Westen der *Dar ul-Islam* bekleidete er am Ende seines Lebens den Gouverneursposten von Oualidia (1640-1641). Schon 1631 hatte er einen Frieden zwischen dem Sultan von Marokko und König Ludwig XIII. von Frankreich vermittelt. 1641 sehen wir ihn mit der Vorbereitung eines Friedensvertrages mit den Niederlanden und den Verhandlungen über die Freilassung einer in die Sklaverei verkauften holländischen Schiffsbesatzung beschäftigt. Über diese Verhandlungen, an denen neben dem holländischen Gesandten Admiral Liedekerke auch Murad Ra’is‘ holländische Tochter Lijsbeth Jans teilnahm (die ihren Vater zur Rückkehr nach Holland überreden wollte, was dieser jedoch ablehnte), existiert ein Bericht des Malers Adriaen Matham.

Der ungeheure Reichtum, letztlich die Grundlage der politischen Bedeutung jenes Korsarenadmirals Jan Janszoon alias Murad Ra’is, resultierte zum größten Teil aus dem internationalen Sklavenhandel. Die Ziele der Kaperkapitäne aus der Korsarenrepublik Salé lagen im Norden – am Ärmelkanal, in Cornwall, in Irland und sogar im fernen Island – und im Westen – und zwar im fernen Westen, das heißt in der Karibik.¹³⁶ Aber während man in Westindien vor allem den spanischen Silberschiffen auflauerte, lieferte der Norden eine mindestens ebenso kostbare Ware, vielleicht sogar die kostbarere – weiße Sklaven! Von Barnaby Rogerson stammt der zynische Kalauer, dass es im 16. und 17. Jahrhundert wahrscheinlich mehr Briten gab „labouring away as slaves and concubines in North Africa than as settlers in all of the colonies of North America put together“. Und andere Historiker vergessen nicht darauf hinzuweisen, „dass der enorme Umfang des Handels mit Sklaven, die vom europäischen Festland stammten, gerne übersehen wird. Zwar gibt es keine exakten Zahlen bezüglich der [weißen] Sklaven, die geraubt oder von Korsaren gekapert worden sind, doch ergeben plausible Schätzungen für die Zeit von 1600 bis 1800 eine Ziffer von mehr als 100.000, ja manche Schätzungen gehen bis über eine Million.“¹³⁷ Teilweise werden die im Nordwesten des Kontinents erbeuteten Männer, Frauen und Kinder – allein im Jahr 1627 beim Überfall des Murad Ra’is auf Island waren es etwa 400 und 1631 beim Angriff auf englische Kolonisten in Irland (Baltimore) rund 100 Personen – auf dem Landwege transportiert. Ein Route führt zum Beispiel mitten durch das Reich des allerchristlichsten französischen Königs zum Sklavenmarkt von Marseille. Denn die Ware Mensch ist auf hoher See wenig sicher, wie man als guter Korsar natürlich weiß. Die in den Haushalten der blühenden Städte Nordafrikas – Algier, Tunis, Tripolis – oder in Konstantinopel als Diener und Mätressen gehaltenen Sklaven und Sklavinnen aus Europa bezahlen den Preis für die Freiheiten, die sich ihre zur See fahrenden Kompatrioten herausnehmen.

Aber manchmal kreuzen sich die Wege von Beute und Jäger auf unvorhergesehene Weise. Manchmal schwimmt die Grenze, und der Beobachter weiß buchstäblich nicht mehr, wer von beiden das Opfer ist und wer der Täter. So geschehen auf hoher See zwischen Holland

¹³⁶ Matar 1999, 14ff.

¹³⁷ Karg / Spaite 2007, 35.

und der Neuen Welt – oder soll man sagen, zwischen Nordafrika und Neu Amsterdam? Irgendwo dazwischen gab es den Punkt, wo aus der Sklavin die Herrin wurde und aus dem Sklavenjäger ein wohlbestallter Bürger. Das kennt man von Karrieren à la Mainwaring, „jenem notorischen und gnadenlosen britischen *Privateer*, der nacheinander unter der Flagge des Beys von Tunis, des Herzogs der Toskana, der Lagunenstadt Venedig und des Sultans von Marokko gesegelt war [... und] genügend Reichtümer angehäuft hatte, um seine Transformation in einen *English gentleman* – Offizier der Marine und Mitglied des Parlaments – zu inszenieren. Dasselbe lässt sich auch von Morgan nach seiner Rückkehr von den blutgetränkten Campagnen in der Karibik sagen, und von Siamese White und dessen *Retirement* als Mitglied der feinen Gesellschaft von Bath“ (Barnaby Rogerson). Nur dass es in unserem Fall noch eine Pointe gibt: der Korsar-als-Gentleman, von dem im folgenden die Rede sein wird, ist muslimischen Glaubens.

Ein Gründervater der anderen Art

Die Geschichte – vielmehr das eine Ende der sich verschlingenden Fäden einer Geschichte *in statu nascendi* – beginnt, wie denn auch nicht, auf hoher See. „In Amsterdam hatte Griet Reyniers [...] als Schankmädchen gearbeitet. [Als das Schiff *De Zoutberg* von Amsterdam auslief], war Griet jedenfalls auch an Bord, um auf der anderen Seite des Atlantiks ihr Glück zu machen. Es war eine gefährliche Überfahrt, das Schiff wäre fast von ‚Türken‘ aufgebracht worden, doch es entkam und kaperte anschließend sogar eine spanische Bark, die schwer mit Zucker beladen war. Griet ließ sich von alledem nicht stören und ging auch auf See unbeeindruckt ihrem Geschäft nach – die Mitreisenden beobachteten, wie sie ‚einigen Seeleuten das Hemd aus der Hose‘ zog. In Manhattan fand sie ‚bildlich gesprochen, jungfräulichen Boden vor und stürzte sich voller Elan ins Geschäft.“¹³⁸ Für den zweiten Part muss man wieder in die Alte Welt zurück gehen, genau genommen nach Nordafrika, in die Korsarenrepublik Salé.

Jan Janszoon alias Murad Ra'is, Gouverneur dieser Stadt und einer ihrer reichsten Bürger, lebte dort mit seiner ‚maurischen‘ Frau aus zweiter Ehe und deren Söhnen Abraham Jansen Van Salee (1602-1659), Phillip Jansz Van Haarlem (1604-?), Anthony Jansen Van Salee (1607-1676) und Cornelis Jansen Van Salee (1608-?). Drei seiner Söhne emigrierten 1629 in die Neue Welt nach Neu Amsterdam, dem späteren New York, wo Abraham mit seinem Bruder Phillip gemeinsam ein Kaperschiff besaß. Der dritte Bruder, Anthony, genannt ‚der Türke‘, ist der eigentliche Protagonist jener Geschichte, die ja zugleich die Geschichte einer veritablen ‚Dynastie‘ seines erfolgreichen Vaters Murad Ra'is ist, welche dieser durch seine Liäson mit Margrietje, der ‚Maurin‘ aus Cartagena begründet hatte.

Über diesen Anthony Jansen Van Salee, den der Vater – zur Absicherung seines internationalen Einflusses? – in die jüngst gegründete amerikanische Kolonie der Holländisch-Westindischen Companie geschickt hatte, heißt es vielsagend:

„Anthonis war muskulös, dunkelhäutig und als Krimineller eine Klasse für sich. Vom Zeitpunkt seiner Ankunft in Manhattan [...] an machte er Ärger: Er bedrohte Leute mit geladenen Pistolen, er torkelte betrunken und fluchend durch die Stadt, er wurde des Diebstahls beschuldigt, und als Hendrick der Schneider ihn als ‚einen Türken, einen Schuft und ein gehörntes Biest‘ bezeichnete, sprach er wohl vielen Bewohnern aus dem Herzen.“¹³⁹ Eine sich etwas weniger bildhaft ausdrückende Historiographie hat in ihm neuerdings nicht so

¹³⁸ Shorto 2004, 109 f.

¹³⁹ Shorto 2004, 110.

sehr den *Troublemaker* sehen wollen, als der er in den Gerichtsakten der Westindischen Compagnie erscheint, als vielmehr den „ersten amerikanischen Muslim“, der seinem Glauben noch dazu bis zum Schluss nicht abgeschworen habe. Dass er aber der erste Bordellbetreiber Neu Amsterdams und – in Folge dessen? – einer der ganz großen Grundbesitzer der jungen holländischen Kolonie war, kann auch der wohlmeinendste Historiker nicht leugnen.¹⁴⁰ Weniger wohlmeinend aber durchaus unterhaltsam hört sich die Schilderung der Begründung einer Dynastie in der literarischen Fassung an:

„Es war wohl unvermeidlich, dass Griet und Anthonis einander fanden. Sie heirateten und hatten Kinder, doch da sie weiterhin ihrer Profession nachging, war es nicht immer klar, wer der Vater war. Unmittelbar nach der Geburt [...] fragte sie einmal die Hebamme, wem das Neugeborene ähnele. Die Hebamme entgegnete: ‚Wenn du nicht weißt, wer der Vater ist, wie soll ich es wissen? Das Kind ist jedenfalls eher bräunlich.‘“¹⁴¹

Tatsache ist, dass ‚der Türke‘ mit Griet Reyniers vier Töchter hatte, die er bestens, nämlich an Söhne der holländisch-amerikanischen Oberschicht verheiratete. Eine spezialisierte Ahnenforschung zählt unter Antonis, ‚des Türken‘ Nachfahren – somit als moderne Vertreter der Dynastie, die Murad Ra’is einst in Cartagena begründete – das Who is who des amerikanischen Ostküsten-Establishments auf; und nicht nur dieses. Von den Vanderbilts über die Bouviers zu Jacqueline Kennedy-Onassis; von Prinzessin Lee Radziwill zur Duchess of Marlborough; von Jamie Spencer-Churchill, Marquess of Blandford, zu Lady Henrietta Spencer-Churchill, John Spencer-Churchill, dem 10. Herzog von Marlborough und zu Lord Ivor Spencer-Churchill, von diesem zu John Spencer-Churchill, dem 11. Herzog von Marlborough und zu Anderson Cooper reicht der Stammbaum, an dessen Wurzel sich ein dreister holländischer Renegat befindet, der sein christliches Seelenheil dem islamischen Glück auf Erden geopfert hat.

Das Schicksal der Stadt, die diesem *Renegado* Sprungbrett zu Reichtum und Ruhm gewesen war, verlief nicht so glücklich. Das heißt, es verlief genau nach der Gesetzmäßigkeit welthistorischer Konjunkturen. Mit dem Erstarken der modernen Staaten und dem Beginn einer wirksamen Flottenpolitik waren deren frühmoderne Platzhalter überflüssig geworden. Und diese Konjunktur traf und betraf nicht nur die westlichen Piraten, sie zeigte sich auch am Schicksal der islamischer Korsaren, die in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ihre Geschichtsmächtigkeit einbüßten. Rabat-Salé, das den Sultanen Marokkos jahrzehntelang die Stirn geboten hatte, musste sich 1666 Sultan Moulay Rashid aus der Dynastie der Alawiten beugen. Zur See von den neuen, weiter reichenden Kanonen der englischen und französischen Marine in Schach gehalten, sahen sich die Korsaren auch in der Heimat um den Gewinn gebracht: 66 Prozent von jeder Prise war dem Gouverneur, das heißt dem Sultan abzuliefern. Reichtümer und große Macht in den Händen Einzelner, wie seinerzeit unter Jan Janszoon Murad Ra’is, waren nun definitiv Geschichte.

¹⁴⁰ Siehe dazu Gomez 2005, 131 f.; Historical Magazine 1862; Greer 2009; Wilson 2003.

¹⁴¹ Shorto 2004, 111.

Literatur

- 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). Neuaufl.: 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
- 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)
- Brummett 1994 = Palmira Brummett: Ottoman Seapower and the Levantine Diplomacy in the Age of Discovery. Albany, New York 1994
- Cardini 2000 = Franco Cardini: Europa und der Islam. Geschichte eines Missverständnisses. München 2000
- Caretto / Ventura 1983 = Giacomo E. Caretto / Alberto Ventura: Sindbad der Seefahrer. In: Francesco Gabrieli (Hg.): Mohammed in Europa. 1300 Jahre Geschichte, Kunst, Kultur. München 1983, 181-191
- Dan 1637/1649 = Pierre Dan: Histoire de Barbarie et de ses corsaires. Paris 1637 (2. erw. Aufl. 1649)
- Gabrieli 1983 = Francesco Gabrieli (Hg.): Mohammed in Europa. 1300 Jahre Geschichte, Kunst, Kultur. München 1983
- Gianetti / Tosi 1992 = Elio Gianetti / Luciano Tosi: Turchi e Berbereschi in Adriatico. Atti del convegno di studi – Ortona 10 – 11 ottobre 1992. Ortona 1992
- Gomez 2005 = Michael Angelo Gomez: Black Crescent. The Experience and Legacy of African Muslims in the Americas. Cambridge-New York-Madrid-Cape Town 2005
- 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
- Greer 2009 = Bill Greer: Sex and the City: The Early Years. A Bawdy Look at Dutch Manhattan. New York 2009
- Historical Magazine 1862 = The Historical Magazine and Notes and Queries concerning the Antiquities, History and Biography of America. Vol. VI. New York 1862
- Ibn al-Khatib 1993 = Ibn al-Khatib: Vergleich zwischen Málaga und Salé – ein spanisch-afrikanischer Streit, Edition: A. M. al-'Abbádi, dt. Übersetzung Gottfried Liedl: Dokumente der Araber in Spanien. Zur Geschichte der spanisch-arabischen Renaissance in Granada, Band 2. Wien 1993, 230ff.
- Karg / Spaite 2007 = Barbara Karg / Arjean Spaite: The Everything Pirates Book: A Swashbuckling History of Adventure on the High Seas. Avon (Maryland) 2007
- 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
- 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
- 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.
- 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
- Pittioni 2010 = Manfred Pittioni: Korrespondenz mit dem Sultanshof. Dokumente genuesischer Gesandter des 16. Jahrhunderts (Mittelmeerstudien 2). Wien – Berlin 2010
- 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
- Shorto 2004 = Russell Shorto: New York – Insel in der Mitte der Welt. Wie die Stadt der Städte entstand. Reinbek bei Hamburg 2004
- 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
- Wilson 2003 = Peter Lamborn Wilson: Pirate utopias: Moorish corsairs & European Renegadoes. Brooklyn (New York) 1995, 2003
- Wratislaw 1862 = A. H. Wratislaw (Hg.): Adventures of Baron Wenceslas Wratislaw of Mitrowitz. London 1862