



Maritime Verflechtungen und ein Irrtum mit Folgen

Nikolas Jaspert

Das Holzmodell, das zu einem unbestimmten Zeitpunkt (vielleicht im 19. Jahrhundert) und an einem unbestimmten Ort hergestellt wurde, trägt den Namen der Schiffpatronin auf dem Hauptsegel. Sie ist auch auf dem Vordersegel und am Heck aufgemalt: eine in blauem Gewand gekleidete und mit einem Heiligenschein versehene Frau mit einem Kind im Arm. Dargestellt ist also die Jungfrau Maria mit dem Jesuskind, und tatsächlich steht auf dem Hauptsegel unübersehbar „Santa Maria“. Das Modell stellt ein ganz konkretes, historisch belegtes Schiff dar – das größte der drei Schiffe, mit denen Christoph Kolumbus 1492-93 seine erste Atlantikfahrt unternahm. Die „Santa Maria“ wurde wohl im nordspanischen Galicien gebaut und gehörte dem Schiffskapitän und -eigner Juan de la Cosa. Ende April 1492 wurden es zusammen mit zwei weiteren Schiffen im königlichen Auftrag dem Christoph Kolumbus für seine Fahrt zur Verfügung gestellt. Kolumbus selbst fuhr auf der „Santa Maria“ über den Atlantik. Doch am Weihnachtstag des Jahres 1492 lief das Schiff vor der Küste der später „Hispaniola“ genannten Insel (des heutigen Haiti) auf Grund. Alle Versuche es flottzumachen scheiterten, nur die Besatzung und die Ladung konnten gerettet werden. Das Schiff wurde demontiert und ihr Material für die Errichtung der ersten Festung („Navidad“) verwendet, die Kolumbus in der neuen Welt errichtete. Die „Santa Maria“ steht damit emblematisch für europäisch-amerikanische Verflechtungen, für die Eroberung Amerikas durch Europäer und für deren Erschließung des Atlantiks. Nicht zufällig wurden im 20. Jahrhundert Repliken des Schiffes an verschiedenen Orten errichtet, um diese atlantischen Bezüge zum Ausdruck zu bringen – in Barcelona und in Palos de la Frontera in Spanien, aber auch in Funchal (Madeira) und Columbus (Ohio,

Schiffmodell der Santa Maria **Model of the Santa Maria**

Holz, Leinen, Farbpigmente
68,5 x 30, H.: 64 cm
Europa
19. Jh.
Völkerkundemuseum vPST
Inv.-Nr. 30283



USA). Ein weiterer Nachbau befindet sich in Kobe in Japan, obwohl die historische „Santa Maria“ keine Bezüge nach Asien hatte. Oder doch?

Tatsächlich verweist das Modell der „Santa Maria“ ebenso sehr nach Asien wie nach Amerika, denn eigentlich sollte es Kolum-

bus und seine Mannschaft nach China und Indien transportieren. Dorthin ging 1492 eigentlich die Fahrt. Ihr Ziel waren die sagenhaften Reichtümer Asiens: Seide, Edelsteine und insbesondere Gewürze, allen voran Pfeffer. Zuvor waren Europäer im Wesentlichen auf den Zwischenhandel über muslimische Kaufleute angewiesen, wenn sie Gewürze und andere Rohstoffe, aber auch Fertigwaren aus Asien erlangen wollten. Muslimische Händler brachten diese Waren in die großen Zentren des Nahen Ostens – nach Damaskus, Alexandria etc. Dort erwarben sie lateinische Händler, insbesondere Italiener, und führten sie nach Europa ein. Christoph Kolumbus und seine Auftraggeber erhofften, durch die Fahrt mit der „Santa Maria“ den direkten Weg zu lukrativen Märkten zu eröffnen: den Weg übers Meer. Und dieser Weg sollte von Kastiliern eingeschlagen werden, ohne auf italienische Christen oder auf Muslime angewiesen zu sein. Das bunte Modell steht damit für europäische Politik und Wirtschaft um das Jahr 1500 und für Beziehungen zwischen Europa und Asien in der Vormoderne.

Zugleich verweisen die monumentalen Kreuze auf dem Modell und die Abbildungen der Jungfrau Maria aber auf eine weitere Dimension der Fahrt des Christoph Kolumbus: sowohl er als auch seine Auftraggeber – Isabella, Königin von Kastilien und ihre Berater – waren offenbar auch von dem Wunsch erfüllt, einen Beitrag zur Ausbreitung des Christentums zu leisten. Die Fahrt der Santa Maria fand zu einem Zeitpunkt hochgradiger religiöser Aufladung statt. Wenige Monate zuvor hatten christliche Truppen nach einem fast 10-jährigen, blutigen Krieg das Königreich Granada erobert. Damit war am Ende eines als Kreuzzug deklarierten Militärunternehmens die letzte muslimische Herrschaft auf der iberischen Halbinsel an die Christen gefallen. Die siegreichen Herrscher Isabella von Kastilien und Ferdinand von Aragon ließen sich als „Katholische Könige“ feiern und befahlen genau zu jener Zeit die Vertreibung aller Muslime und Juden aus ihren Herrschaftsgebieten. Sie propagierten lautstark die Verbreitung des Christentums und schrieben sie im wahrsten Sinne des Wortes „auf ihre Fahnen“. Die monumentalen Kreuze auf den Segeln unseres Modells könnten daher durchaus auch die historische „Santa Maria“ geschmückt haben.

Doch wissen wir über ihr tatsächliches Aussehen nichts. Zwar wurde die Festung „Navidad“, die unter anderem aus ihrem Holz errichtet wurde, im Jahre 2003 von Archäologen entdeckt, und in diesem Zuge wurde auch ein Schiffswrack zutage gefördert. Man meinte, die historische „Santa Maria“ gefunden zu haben. Doch zeigten spätere Untersuchungen, dass es sich um ein jüngeres Schiff handelte. Aber dennoch kann man einige begründete Vermutungen zum Vorbild unseres Modells anstellen. Um den Ozean zu überwinden, griff man für die sogenannten „Entdeckungsfahrten“ auf hochseetaugliche Handelsschiffe zurück. Der Schiffstyp der „Santa Maria“ ist in der Forschung umstritten: Es könnte sich um eine Karavelle, eine Karacke oder eine Nao gehandelt haben. Alle diese Schiffstypen wurden für die europäischen Fahrten nach Asien benutzt. Es waren solche Schiffe, mit denen portugiesische Seefahrer seit der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts die afrikanische Küste hinabfuhren. Es war eine Nao, mit welcher der portugiesische Abenteurer und Seefahrer Vasco da Gama 1497-98 die Südspitze Afrikas umrundete und bis nach Calicut an der indischen Malabarküste segelte. Schiffe wie die „Santa Maria“ waren es, welche den direkten Kontakt Europas zur Welt des indischen Ozeans ermöglichten.

Dort sollten sich europäische Kaufleute viele Jahrzehnte lang zwar nicht immer friedlich, aber ebenso wenig als militärische Hegemonialmacht in Handelsnetzwerke einfügen. Erst nach dieser Phase eingeschränkter Konflikte begann im 18. Jahrhundert die Zeit unumwundener europäischer Militärdominanz. Sie beruhte wesentlich auf Kriegsschiffen, die mit Kanonen in Geschützpforten entlang des Schiffsrumpfes ausgestattet waren. Die historische „Santa Maria“ führte zwar kleinere Kanonen mit sich, besaß aber solche Geschützpforten nicht. Es handelte sich bei ihr vor allem um ein Handels-, nicht um ein ausgesprochenes Kriegsschiff. Die Kanonenbootpolitik ist ein Merkmal des 19. Jahrhunderts, das kanonenbestückte Kriegsschiff ein typisches Produkt der frühen Neuzeit. Insofern greift das Modell der „Santa Maria“ mit seiner langen Reihe von Kanonen späteren Entwicklungen des Schiffbaus vor, es verweist auf eine zukünftige Phase europäischer Hegemonie und Aggression.

Wozu das Modell konkret diene, muss unklar bleiben. Seit dem Mittelalter übergaben Menschen, die aus Gefahrensituationen auf dem Meer errettet worden waren, gelegentlich Schiffsmodelle an Kirchen, weil sie in der Not ein Gelöbnis abgelegt hatten und nun Dank abstatten wollten. Solche sogenannten Votivgaben hängen noch heute in vielen Kirchen, gelegentlich sind auch Schiffsmodelle darunter. Die Zeitgenossen führten ihre Errettung auf himmlische Einwirkung zurück. Einzelne Heilige galten als besondere Helfer zur See – der Heilige Nikolaus zum Beispiel, dem daher in vielen Handelsstädten Kirchen gewidmet wurden. Vor allem aber galt die Jungfrau Maria als Beschützerin, auch der Seefahrer. In Küstengegenden des Mittelmeerraums befanden sich viele Kirchen, die ihr geweiht waren, weil ihr eine besonders schützende Kraft für Seeleute zugeschrieben wurde. Sie wurde nicht nur von Christen angerufen: Maria wurde und wird auch von Muslimen verehrt, und einige ihrer Kultzentren wurden gleichermaßen von Christen wie Muslimen aufgesucht. Unzählig sind die Schiffe, die ihr geweiht waren und ihren Namen trugen. Insofern steht die „Santa Maria“ auch für die verbindende Kraft der Heiligenverehrung auf dem Meer.

Das Modell der „Santa Maria“ verweist zugleich auf das Meer selbst und auf seine Funktion als Verbindungsraum zwischen den Kontinenten, der sowohl große Gefahren bereithielt als auch (bei guten Wind- und Strömungsverhältnissen) schnelle Transportwege ermöglichte. Das Meer war also Grenze und Verflechtungsraum zugleich. Diejenigen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die stärker die verbindende Natur des Meeres fokussieren, sprechen gerne von dessen „maritimer Konnektivität“: Natürliche Bedingungen konnten Küsten auf beiden Seiten der See miteinander verbinden und schufen Kommunikationsnetzwerke über das Meer. Das traurige Schicksal der Santa Maria zeigt allerdings, dass diese Verflechtungen stark von natürlichen Begebenheiten abhängig waren. Erst sehr allmählich entwickelte sich ein regelmäßiger und seit der Erfindung der Dampfschiffahrt zunehmend verlässlicher transatlantischer Schiffsverkehr.

Schließlich symbolisiert das Schiffsmodell der „Santa Maria“ auch eine von vielen fulminanten Irrtümern, welche die menschliche

Wissensgeschichte nachhaltig geprägt haben. Denn die Geschichte des Wissens ist auch eine Geschichte der Irrtümer. Es ist bekannt, wie viele Entdeckungen letztlich auf Irrtümer zurückgehen. Die unzähligen gescheiterten Versuche, mithilfe der Alchemie Gold herzustellen, führten zum Beispiel zu wichtigen Erkenntnissen: so entdeckte etwa der deutsche Chemiker Johann Friedrich Böttger auf diese Weise einen Weg zur Herstellung des europäischen Hartporzellans. Der Fehler des Christoph Kolumbus wiederum bestand darin, dass er den Erdumfang für kleiner hielt, als er wirklich war. Folglich meinte er, bei guten Wind- und Strömungsverhältnissen in verhältnismäßig kurzer Zeit über den Atlantik bis nach Indien gelangen zu können. Diese Fehleinschätzung hätte ihm und seinen Männern gut das Leben kosten können. So aber ermöglichte ein schwerer Irrtum letztlich interkulturelle Begegnungen und transkulturellen Austausch. Der Fehler des Kolumbus steht auch für den Beginn einer europäischen Expansion, welche für die indigene Bevölkerung Amerikas fürchterliche Folgen hatte, die bis in die Gegenwart andauern. Die „Santa Maria“ symbolisiert damit nicht zuletzt die Macht des Irrtums und dessen transkulturelle – nicht nur positive – Dynamiken.

Sie lässt sich in eine Geschichte geographischer „Fehler mit Folgen“ einschreiben, die viele Jahrhunderte zurückreicht. Seit dem 12. Jahrhundert lässt sich zum Beispiel im christlichen Europa die Vorstellung beobachten, dass in unbekanntem, fernen Gegenden des Ostens Glaubensbrüder und -schwestern wohnten, ja ganze christliche Reiche existierten. Die Legende vom „Priesterkönig Johannes“ und seinem sagenhaften Reich war im Spätmittelalter immer wieder Anlass für Erkundungen asiatischer Länder. Seit dem 15. Jahrhundert wurde es auch in Afrika vermutet. Die portugiesischen Afrikafahrten waren vorwiegend wirtschaftlich motiviert, sie hatten aber auch eine religiöse Dimension, die über die bereits erwähnte Hoffnung auf Mission hinausreichte: Vielfach wurde die Erwartung geäußert, mithilfe noch unbekannter, christlicher Verbündeter Kriegszüge zur Wiedergewinnung des Heiligen Landes zu unternehmen. Bekannt ist die Aussage des Indienfahrers Vasco da Gama, der bei seiner Landung an der Malabarküste angab, er sei auf der Suche nach „Christen und Gewürzen“. Während auf dem indischen Subkontinent tatsächlich christliche Gemeinden

der „Kirche des Ostens“ existierten und noch heute leben (die sogenannten „Thomaschristen“), gründeten andere Asienreisende ihre Hoffnungen auf unzutreffenden Sagen und Legenden. Das große Kreuz auf den Segeln der „Santa Maria“ bringt auch diese, letztlich auf faktischen Irrtümern basierende Dimension der sogenannten „Entdeckungsfahrten“ zeichenhaft zum Ausdruck.

Summary

The wooden model, made at an indefinite time (perhaps in the 19th century?) and in an indefinite place, bears the name of the patron saint of the ship on the main sail. For greater safety, it is painted on the front sail and also at the rear of the stern. It is the Virgin Mary (with the Child Jesus). The model thus depicts the “Santa Maria” - the largest of the three ships with which Christopher Columbus made his first Atlantic voyage in 1492-93. On Christmas Day 1492, it ran aground off the coast of the island that was later called “Hispaniola” (today’s Haiti). “Santa Maria” was dismantled and its material used to build the first fortress Columbus constructed in the New World. The ship is thus an emblem of European-American interdependence, of the conquest of the Americas by Europeans and of their exploration of the Atlantic. But not for Asia. Or is it?

In fact, the model of the “Santa Maria” refers just as much to Asia as it does to America, because it was supposed to transport Columbus and his team to China and India. Their destination was the legendary riches of Asia. Previously, Europeans were essentially dependent on intermediary trade via Muslim merchants if they wanted to obtain spices and other raw materials, but also finished goods from Asia. The “Santa Maria” should open the direct way to lucrative markets: the way across the sea.

In order to cross the ocean, the so-called “voyages of discovery” were carried out on such merchant ships suitable for the high seas. The model of the “Santa Maria” therefore also refers to the sea as an important connecting space between the continents, which both held great dangers and (with good wind and current conditions) made fast transport routes possible. The

sea was thus border and an area of contact at the same time. Those scientists who focus more strongly on the unifying nature of the sea like to speak of its “maritime connectivity”: natural conditions were able to connect coasts on both sides of the sea and created communication networks across the sea.

The ship type of the “Santa Maria” is controversial in research: it could have been a caravel, a carrack or a nao. All these ship types were used for the European voyages to Asia. These were the ships used by Portuguese sailors to sail down the African coast since the first half of the 15th century. It was a nao with which the Portuguese adventurer and navigator Vasco da Gama circumnavigated the southern tip of Africa in 1497-98 and sailed as far as Calicut on the Indian Malabar coast. Ships like the “Santa Maria” made it possible for Europe to have direct contact with the world of the Indian Ocean. For many decades, European merchants were to fit more or less peacefully into trade networks there. It was only after this phase of limited conflict that the time of European military dominance at sea began in the 18th century. It was essentially based on warships equipped with cannons in gun ports along the ship’s hull. The historical “Santa Maria” did not have such gun ports. In this respect, the model anticipates later developments in shipbuilding, pointing to a future phase of European hegemony and aggression.

At the same time, the “Santa Maria” symbolizes one of many influential errors that have lastingly shaped the history of human knowledge. For the history of knowledge is also a history of errors. Christopher Columbus’s mistake, for example, was that he considered the circumference of the earth to be smaller than

it really was. Consequently, he thought he could cross the Atlantic to India in a relatively short time with good wind and current conditions. This misjudgement could have cost him and his men their lives. But a serious error made intercultural encounters and transcultural exchange possible. The Santa Maria symbolises the power of error and its transcultural dynamics.

Literatur

- A Synoptic Edition of the Log of Columbus's First Voyage*, hrsg. von Francesca Lardicci Turnhout 1999.
- Abulafia, David: *The Discovery of Mankind. Atlantic Encounters in the Age of Columbus*, New Haven 2008.
- Buchet, Christian und Le Bouedec, Gerard, *The Sea in History: The Early Modern World*, Woodbridge 2017.
- Chaudhuri, Kirti N.: *Asia before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge 1990.
- Gay, Franco, und Cesare Ciano: *The Ships of Christopher Columbus*, Rom 1997 (ital. Orig. 1993).
- Mathew, Kuzhippalli S.: *Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region A.D. 1400-1800*, New Delhi 1997.
- Prakash, Om: *The Trading World of the Indian Ocean, 1500-1800*, Delhi 2012.
- Reinhard, Wolfgang: *Die Unterwerfung der Welt. Globalgeschichte der europäischen Expansion 1415-2015*, München 2016.

Ein Meer und seine Heiligen. Hagiographie im mittelalterlichen Mittelmeer, hrsg. von Nikolas Jaspert, Christian Neumann und Marco di Branco, München - Paderborn 2018.

Nikolas Jaspert

ist Professor für Mittelalterliche Geschichte am Historischen Seminar und forscht unter anderem über mediterrane, insbesondere iberische Geschichte des Mittelalters, Kreuzzüge, Ordensgeschichte, Ritterorden und deutsch-spanische Beziehungen. Zu seinen wichtigsten Publikationen gehören *Die Kreuzzüge*, Darmstadt 2003 (6. Aufl. 2016); *Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume*, hrsg. zusammen mit Michael Borgolte, Ostfildern 2016; *Entre mers - Outre-mer: Spaces, Modes and Agents of Indo-Mediterranean Connectivity*, hrsg. zusammen mit Sebastian Kolditz, Heidelberg 2018.