

BAUMGÄRTNER, Ingrid, Rezension zu: BORK, Robert / KANN, Andrea (Hgg.), The Art, Science, and Technology of Medieval Travel (AVISTA Studies in the History of Medieval Technology. Science and Art, 6), Aldershot/ Hampshire 2008, in: Francia-Recensio 2011-3, Mittelalter – Moyen Âge (500-1500). Online-Ausgabe unter: [http://www.perspectiva.net/content/publikationen/francia/francia-recensio/2011-3/MA/bork\\_baumgaertner](http://www.perspectiva.net/content/publikationen/francia/francia-recensio/2011-3/MA/bork_baumgaertner).

Francia-Recensio 2011/3  
Mittelalter – Moyen Âge (500–1500)

**Robert Bork, Andrea Kann (ed.), *The Art, Science, and Technology of Medieval Travel*, Aldershot, Hampshire (Ashgate Publishing) 2008, XIV–225 p., 23 ill. (AVISTA Studies in the History of Medieval Technology. Science and Art, 6), ISBN 978-0-7546-6307-2, GBP 55,00.**

rezensiert von/compte rendu rédigé par  
**Ingrid Baumgärtner, Kassel**

Ausgehend von der Relevanz technologischer Voraussetzungen für die soziale Organisation der Gesellschaft untersuchen die dreizehn Beiträge des Sammelbandes aus komplementären disziplinären Perspektiven die mit verschiedenen Arten von Reisetätigkeit verbundenen künstlerischen, naturwissenschaftlichen und technischen Entwicklungen. Der Zugriff erfolgt über vier Sektionen: erstens die Reisepraxis mit Fortbewegungsmitteln und Logistik, zweitens die Beziehungen zwischen Reisen und visuellen Künsten, drittens das Weltbild in Karten und deren praktischen Gebrauch und viertens Navigationsinstrumente, die zur Revolution der Reisepraxis nach 1500 beitrugen. Die beiden Herausgeber Robert Bork und Andrea Kann (Introduction: *The Art, Science, and Technology of Medieval Travel*, S. 1–13) versuchen diese weit ausgreifenden Themenfelder einleitend zusammenzubinden, indem sie den Dialog zwischen Theorie und Praxis in den Mittelpunkt des Bandes stellen, einige – leider recht zufällig ausgewählte – Pilger- und Kreuzzugsberichte erläutern und die Beiträge knapp zusammenfassen.

Der erste Abschnitt widmet sich der Praxis von Fortbewegung und Transport. Bernard S. Bachrach (*Carolingian Military Operations: An Introduction to Technological Perspectives*, S. 17–29) analysiert die Kapitularien und Berichte der Karolingerzeit, um zu zeigen, dass die Karolinger römische Meilensteine und Straßen sowie heute verschollene Karten zur Orientierung nutzten. Selbst Verwaltung versteht er dabei als eine Technologie, wenn er die Vereinheitlichungen und Standardisierungen, die Karl der Große durchsetzte, so interpretiert, dass der Herrscher damit die Effizienz seiner militärischen Befehlshaber gegenüber weniger geordneten Gegnern stärkte. John E. Dotson (*Everything is a Compromise: Mediterranean Ship Design, Thirteenth to Sixteenth Centuries*, S. 31–40) untersucht, welche wirtschaftlichen, militärischen und technischen Faktoren im Mittelmeerraum um 1300 zu Veränderungen im Schiffsdesign der kriegstauglichen Galeeren vom Zwei- zum Dreiriemer führten und welche Auswirkungen im Einzelfall damit verbunden waren. Die Verbreiterung um eineinhalb Meter und der Einsatz eines weiteren Ruderers bedeutete eine Verdrei- bzw. fast Vervielfachung der Ladekapazität, so dass die traditionellen Transportschiffe, also die großen, aber teuren und wenig handlichen *naves*, an Bedeutung verloren. Julian Munby (*From Carriage to Coach: What Happened?*, S. 41–53) betont aus archäologischer Perspektive, dass technische Innovationen oft weniger wichtig waren als der sich wandelnde Gebrauch von Gerätschaften. Für das Transportwesen des 16. Jahrhunderts sei zudem entscheidend gewesen, dass sich höfische Gewohnheiten änderten und das ursprünglich den Frauen vorbehaltenen Fahren im

Wagen am Hof des ungarischen Königs Matthias Corvinus zur angesehenen, auch für Männer schicklichen Aktivität avancierte. David H. Kennett (*Caister Castle, Norfolk, and the Transport of Brick and other Building Materials in the Middle Ages*, S. 55–67) kommt zum Ergebnis, dass der Transport schwerer Lasten gerade für den Bau von Strukturen wie Caister Castle häufiger als bisher angenommen zu Land erfolgte, weil das vorsichtige Be- und Entladen der Lastkähne mit Ziegelsteinen äußerst mühsam war und sich die theoretischen Vorteile des Transports auf dem Wasser höchstens bei einfachen Steinen auszahlten. Die jeweiligen Strategien mussten angesichts der lokalen Topographie und der Liefermöglichkeiten deshalb genau überlegt werden.

Der zweite Komplex richtet den Blick auf visuelle Produkte des Reisens wie Architektur, Malerei und illuminierte Handschriften. Michelle Duran-McLure (*Pilgrims and Portals in Late Medieval Siena*, S. 71–82) eruiert den Zusammenhang zwischen dem Bildprogramm der Sieneser Stadtportale und der Politik des von 1287 an regierenden Neuner Rats. Die Stadtregierung versuchte angeblich, die nach dem spektakulären Sieg bei Montaperti (1260) zunehmende Marienverehrung zu nutzen und die Identität der von Pilgern viel besuchten Stadt an der Via Francigena als irdische Lieblingsstadt Mariens nach außen sichtbar zu machen. Neben den Mariendarstellungen an den Stadttoren soll eine standardisierte Backsteinarchitektur dazu gedient haben, den Eindruck eines Neuen Jerusalems zu erwecken. Anne McClanan (*The Strange Lands of Ambrogio Lorenzetti*, S. 83–95) beleuchtet die Abbildungen multikultureller Gruppen auf zwei berühmten Fresken von Ambrogio Lorenzetti, dem »Martyrium der Franziskaner« mit Missionaren vor dem Khan und der »Guten Regierung« im Palazzo Pubblico mit einer multiethnischen Gruppe im Umland von Siena. Sie erklärt den mongolischen Einfluss nicht nur mit einer in Siena lebenden Minorität von aus Asien importierten Sklaven, die die weitreichenden Handelsbeziehungen bezeugten, sondern auch mit der vagen Vorstellung, dass ein nicht überliefertes Bild aus den mongolischen Werkstätten der Ilkhaniden im Iran das Vorbild gewesen sein könne. Annette Lermack (*Spiritual Pilgrimage in the Psalter of Bonne of Luxembourg*, S. 97–111) erörtert einige Miniaturen im erlesenen Psalter Juttas von Luxemburg, Ehefrau des späteren französischen Königs Johann II. des Guten. Die Darstellung der »Sechs Stufen der Caritas« (f. 315r) interpretiert sie im Sinne einer sechsstufigen virtuellen Pilgerschaft zu Gottes perfekter Liebe. Einen wichtigen Schritt auf diesem Weg der Buße zeige etwa die Miniatur der Marterwerkzeuge an der Seitenwunde Christi (f. 331r), welche die in der Sainte-Chapelle aufbewahrten Kreuzzugsreliquien Ludwigs IX. abbilde.

Die dritte Sektion konzentriert sich auf die in besonderer Weise Kunst, Wissenschaft, Technik und Imagination zusammenführende visuelle Umsetzung des Weltbilds in Karten einschließlich ihres Gebrauchs. Nigel Hiscock (*Mapping the Macrocosm: Christian Platonist Thought behind Medieval Maps and Plans*, S. 115–126) diskutiert anhand des christlichen Denkens von Augustinus bis Hildegard von Bingen den Einfluss platonischer Gedanken auf Karten und Kirchengrundrisse und generell auf die Wahrnehmung von Raum und Ordnung. Dan Terkla (*Informal Catechesis and the Hereford Mappa Mundi*, S. 127–141) erklärt den Inhalt und Gebrauch der Herefordkarte im zeitgenössischen Kontext und trägt erneut seine überzeugende These vor, nach der die Karte in der Cantilupe-Kapelle der Kathedrale von Hereford dazu diene, den vorbeiziehenden Pilgern in einer komplexen multimedialen Form das mittelalterliche Weltbild zu vermitteln. Nick Millea (*The Gough Map: Britain's Oldest Road Map, or a Statement of Empire?*, S. 143–156), Experte für die älteste

britische Straßenkarte, die Gough Map, erörtert nicht nur die Repräsentation der Realgeographie, sondern auch die Funktion und Herkunft der Karte, deren Aufbau er in verschiedenen computergestützten Projekten untersuchte. Zuletzt analysiert Evelyn Edson (*Petrarch's Journey between Two Maps*, S. 157–165) Petrarca's Reiseführer zum Heiligen Land, den er wegen seiner Neigung zur Seekrankheit nicht selbst nutzen konnte und deshalb für seinen Freund Giovanni Mandelli schrieb. Sie kann nachweisen, dass Petrarca die geographischen Passagen unter Verwendung von Welt- und Seekarten (Portulanen), bei Afrika auch anhand einer Zonenkarte gefertigt haben muss.

Vierter und letzter Untersuchungsgegenstand sind die dem Reisen dienenden Instrumente. Richard A. Pasetk (*Medieval Tools of Navigation: An Overview*, S. 169–180) bietet einen Überblick über mittelalterliche Navigationsinstrumente, darunter Kompass, Quadrant, Kreuzstab und Astrolab, deren technische Entwicklung zusammen mit den Schriftquellen dazu beitrug, die Reisenden aus der Abhängigkeit lokaler Führer zu befreien und neue Paradigmen des Reisens für die Eroberung der Welt zu etablieren. Sara Schechner (*Astrolabes and Medieval Travel*, S. 181–210) beschreibt zuletzt den Einsatz von Astrolabien, für die normale Reisende weder das Geld zum Ankauf noch das Wissen zur Anwendung hatten. Höchstens einige wohlhabende Reisende könnten, so das Ergebnis einer sorgfältigen Analyse der Schrift- und Bildquellen, das Instrument genutzt haben, das erst die portugiesischen Entdeckungsreisenden des ausgehenden 15. Jahrhunderts häufiger einsetzten.

Die Beiträge in den verschiedenen Sektionen wirken trotz des spannenden Ansatzes, die Beziehungen zwischen Technik und Geisteswissenschaften, also die technische Kultur des Reisens, interdisziplinär erforschen zu wollen, recht disparat. Der Grund mag darin liegen, dass das Thema zeitlich und inhaltlich zu weit gefasst ist und sich so kaum gedankliche Querverbindungen ergeben. Manche Thesen erscheinen zu gewagt; manch anderes ist zu repetitiv. Jede Sektionsüberschrift betont etwa erneut, wie bereits der Titel des Bandes, den Mittelalterbezug. Einzelne Aufsätze wiederholen bereits anderweitig publizierte Ergebnisse. Die 23 Schwarz-Weiß-Abbildungen sind von mäßiger Qualität. Immerhin erklären biographische Angaben zu den Autoren und Autorinnen einleitend den Entstehungskontext. Ein abschließendes Register (S. 211–225) erlaubt einen systematischen Zugriff, der jedoch nur bedingt hilft, die Themenkomplexe und Disziplinen miteinander zu verknüpfen.