

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

Mike Erdtmann

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁹ Vgl. Arbel: *Daily Life*, S. 184.

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

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

¹² Ulm, StB, Hs. 19555-1,2.

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

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

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

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

¹⁵ Ebd., S. 80.

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

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

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

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

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

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

¹⁹ Schröder: Kulturelle Grenzen, S. 70.

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

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

²² Esch: Gemeinsames Erlebnis, S. 391.

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

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

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

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

²⁴ Wiegandt: Nachwort, S. 330.

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

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

²⁷ Felix Fabri: Wanderings, S. 132.

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

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

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

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

²⁹ Ebd., S. 132.

³⁰ Ebd., S. 133.

³¹ Ebd.

³² Ebd., S. 134.

³³ Vgl. ebd.

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

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

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

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

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

³⁶ Felix Fabri: *Wanderings*, S. 135.

³⁷ Vgl. ebd., S. 133.

³⁸ Vgl. ebd.

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

⁴⁰ Vgl. ebd., S. 31, 39.

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

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

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

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

⁴¹ Felix Fabri: Wanderings, S. 135.

⁴² Ebd.

⁴³ Vgl. ebd., S. 136.

⁴⁴ Ebd.

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

⁴⁶ Felix Fabri: Wanderings, S. 139.

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

⁴⁷ Ebd., S. 137.

⁴⁸ Ebd.

⁴⁹ Ebd.

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ Ebd., S. 138.

⁵² Ebd., S. 158.

⁵³ Ebd., S. 144.

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

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

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

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

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

⁵⁶ Ebd., S. 125.

⁵⁷ Ebd., S. 123.

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

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

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

⁵⁸ Ebd., S. 123.

⁵⁹ Ebd.

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

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

⁶² Ebd., S. 123.

⁶³ Vgl. Arbel: Daily Life, S. 212.

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

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

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

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

⁶⁵ Ebd., S. 125.

⁶⁶ Ebd., S. 129.

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

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

⁶⁹ Ebd.

⁷⁰ Ebd., S. 127.

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

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

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

⁷¹ Ebd., S. 127.

⁷² Vgl. Fried: Wissen, S. 23.

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

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

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

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

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

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

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

⁷⁷ Ebd., S. 30.

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

Ernährung und erholsamer Schlaf jedoch als seltener Luxus.