

gen. Der eigentliche Grund für die amerikanische Skepsis gegenüber dem Eigentum als Menschenrecht lag jedoch tiefer. Jefferson stand nämlich unter dem Einfluss von Schülern von Grotius und Pufendorf, die eine deutliche Unterscheidung getroffen hatten zwischen „natürlichen“ Rechten und solchen, die „erworben“ waren und folglich auch verloren gehen können. Und Eigentum war ihr Musterbeispiel für genau diese, bis heute wichtige Unterscheidung. Mein Fazit: Garnseys Buch verleiht vielen fachbournierten Diskussionen unter Sozialwissenschaftlern und Juristen eine dringend notwendige geistesgeschichtliche Tiefendimension. Darüber hinaus beeindruckt es durch eine besonders in Deutschland seltene Verbindung von Gelehrsamkeit und Leichtigkeit, Gründlichkeit und Witz.

John H. Pryor (Hrsg.): Logistics of Warfare in the Age of the Crusades, Aldershot: Ashgate Publishing Company 2006, 365 S.

Rezensiert von
Pierre-Vincent Claverie, Rennes
(übersetzt von Thomas Höpel)

Der Band vereint zwölf Artikel über die Logistik, die von Christen und Muslimen während der Kreuzzüge entfaltet wurde. Man könnte dieses Konzept problemlos auf die Mongolen ausweiten, deren Versorgungsschwierigkeiten in Syrien Reuven Amitai in einer Studie untersucht, die um die Schlacht von Homs im Jahr

1299 zentriert ist (S. 25-42). Seine Argumentation fügt sich in gerader Linie in die Neubewertung des Sieges von Ayn Djalüt, der von den Mamelucken im Jahr 1260 über 10.000 Mongolen errungen wurde, die von ihrer Basis abgeschnitten waren.¹ Ohne die gekonnten Berechnungen John Haldons über die Logistik der byzantinischen Armee (S. 131-158) könnte man den Hinweis auf die 50.000 Kamele, die von den Tataren 1299 eingesetzt wurden, anzweifeln. Es scheint tatsächlich so, dass ein 10.000-Mann-Heer sich ohne die Unterstützung von 9000 bis 13.000 Lasttieren nicht dauerhaft von seiner Ausgangsbasis entfernen konnte.

Diese Statistiken erklären das Interesse, das die Historiker der noch in ihren Anfängen steckenden Logistik während des ersten Kreuzzuges zuwenden. Charles Glasheen verdanken wir eine Studie über die Schwierigkeiten, die Pierre l'Ermite auf seinem Marsch nach Konstantinopel im Jahr 1096 hatte (S. 119-129). Die Armee von Bohémond von Tarent scheint diese Versorgungsprobleme mühelos überwunden zu haben, wie die parallele Studie dazu zeigt (S. 1-24). Die Reise der Kreuzfahrer erforderte den Transfer von großen Geldsummen in den Osten, die Alan Murray in einem Artikel zu ermitteln trachtet, der am Schnittpunkt von Numismatik und Historie liegt (S. 229-249). Sein Text macht die Anstrengungen des Papsttums deutlich, mit denen es die Prägung von Silber- und Kupfermünzen am Vorabend des ersten Kreuzzuges zu begünstigen suchte. Ein Aufsatz von Bernard Bachrach unterstreicht indessen die völlige Abhängigkeit der Kreuzfahrer von der byzantinischen Logistik bei ihrer Überfahrt von Anatolien im Jahr 1097 (S. 43-62). Dieser

Klarstellung folgt eine Reihe von Studien über den Warenumschlag in die Levante. Ruthy Gertwagen entwirft ein gutes Bild von den wichtigsten Routen der abendländischen Seefahrt. Dabei stellt sie den Beschreibungen der mittelalterlichen Pilger die aktuellen Schifffahrtsabhandlungen gegenüber (S. 95-119). Ein Aufsatz von John Dotson versucht die Zunahme von Galeeren in den italienischen Kriegsflotten im 13. Jh. zu bewerten (S. 63-75). Segelschiffe scheinen die ersten Opfer dieser Entwicklung gewesen zu sein, trotz ihres weiteren Gebrauchs bei Kaperoperationen.

Es wäre illusorisch, diese Schlussfolgerungen auch auf die Flotten aus dem Nord- und Ostseeraum anzuwenden, die Richard Unger untersucht (S. 251-273). Der Autor unterstreicht die Bandbreite der von den nordischen Flotten genutzten Schiffstypen. Mit Drakkaren, Koggen, Segelschiffen und Snekkyas wollten sie sich im Mittelmeerhandel durchsetzen. Die Mietverträge für Schiffe der Zeit offenbaren eine ganze Reihe logistischer Probleme, deren Einfluss auf die Umlenkung des 4. Kreuzzuges Thomas Madden zu bestimmen sucht (S. 209-228). Seine Studie arbeitet den Willen des Papstes heraus, die Kontrolle über die Expedition im Jahr 1203 zurückzugewinnen, indem er kommerzielle Verhandlungen mit den byzantinischen Machthabern einleitete.

Das Verhalten der Kreuzfahrer kann aufgrund der vielfältigen Faktoren, die über den Ausgang einer Expedition entscheiden, nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Verpflegung analysiert werden. Ein Aufsatz von John France erinnert an das Ausmaß der deutsch-französischen Rivalitäten, die für das Scheitern

des 2. Kreuzzuges im Jahr 1148 verantwortlich waren (S. 77-94). Eine soziale Dimension zeigt der Text von Yaacov Lev über die muselmanischen Fußkämpfer, die im Kampf gegen die Franken aktiv waren (S. 185-207). Der Autor führt die Niederlagen der Fatimiden auf die Nutzung einer unfreien Infanterie zurück, die nach und nach von türkischen und kurdischen Reitern ersetzt wurde. Sein Aufsatz rundet einen aufregenden Band über einen in der Historiographie der Kreuzzüge vernachlässigten Bereich ab.

Anmerkung:

- 1 J.M. Smith Jr., Ayn Jälüt. Mamlük success of Mongol Failure, in: *Harvard Journal of Asiatic Studies*, XLIV (1984), S. 307-345.

Mark Caprio / Matsuda Koichirō
(Hrsg.): **Japan and the Pacific, 1540–1920. Threat and Opportunity**
(= **The Pacific World. Land, People and History of the Pacific, 1500–1900, vol. 10**), Aldershot: Ashgate Publishing Company 2006, 422 S.

Rezensiert von
Salvatore Ciriaco, Padua

This volume is part of a larger historical series that aims to overcome traditional nation-state perspective and to highlight instead, as underlined in the preface by the General Editors Dennis O. Flynn and Arturo Giráldez, “large-scale geographic interconnections” inside the Pacific Ocean.