



**University of
Zurich**^{UZH}

**Zurich Open Repository and
Archive**

University of Zurich
University Library
Strickhofstrasse 39
CH-8057 Zurich
www.zora.uzh.ch

Year: 2018

Der Hafen: praxeologische Perspektiven auf Zirkulation, Transfer und Transformation

Brugger, Eva ; Schürch, Isabelle ; Tremmel-Werner, Birgit

DOI: <https://doi.org/10.7788/ha-2018-260104>

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-162163>

Journal Article

Published Version

Originally published at:

Brugger, Eva; Schürch, Isabelle; Tremmel-Werner, Birgit (2018). Der Hafen: praxeologische Perspektiven auf Zirkulation, Transfer und Transformation. *Historische Anthropologie*, 26(1):29-42.

DOI: <https://doi.org/10.7788/ha-2018-260104>

Der Hafen

Praxeologische Perspektiven auf Zirkulation, Transfer und Transformation

von Eva Brugger, Isabelle Schürch und Birgit Tremml-Werner

Häfen eignen sich als historisch-anthropologische Untersuchungsgegenstände, denn an ihnen lassen sich in verdichteter Form Aushandlungsprozesse des Zusammenlebens, Praktiken sozialer Regulierung sowie der Austausch und die Mobilität von Menschen, Objekten, Wissen und Ideen in transkultureller Perspektive untersuchen.¹ Nachdem der Hafen bislang meist aus wirtschafts- und sozialhistorischer Perspektive untersucht wurde, dient er Historikerinnen und Historikern in den letzten Jahren als kultur- und alltagshistorischer Untersuchungsgegenstand, weil dort auf begrenztem und vermeintlich abgeschlossenem Raum Interaktionen und soziale Beziehungen zwischen Menschen, Objekten und in jüngster Zeit auch vermehrt Tieren analysiert werden können.²

Als Umschlagplätze von Waren, Passagieren, Wissen und Diskursen gelten Häfen als Paradebeispiele der Vernetzung und des Austausches. Ihre exponierte geographische Lage, die Schwierigkeiten ihrer Befestigung und Verteidigung, die Abhängigkeit von äußeren Faktoren wie Klima und die extreme Fluktuation von Menschen, Waren und Informationen prägen Häfen jedoch gleichermaßen. Den wenigen dauerhaften Siedlerinnen und Siedlern stehen ungleich mehr temporäre Nutzerinnen und Nutzer gegenüber. Letztere bringen in Schüben Schiffe mit Waren, Menschen und Wissen in die Häfen, die in die logistischen Abläufe und das Zusammenleben integriert werden müssen. Die in Anwendung gebrachten Praktiken sind aber nicht nur Hafen-immanent, sondern auch abhängig von klimatischen Bedingungen sowie politischen, sozialen und kulturellen Machtverhältnissen auf See und Land, die ihrerseits permanenten Veränderungen unterworfen sein können.

Die Analyse von Transiträumen, die – im Fall der Häfen – von Passagieren, Seeleuten und kulturellen *go-betweens*, von materiellen wie immateriellen Gütern und Containern geprägt werden, schließt an Ansätze aus der Global- und Verflechtungs-

1 Jakob Tanner, *Historische Anthropologie. Zur Einführung*, Hamburg 2004, 23.

2 Als Gegenstand historisch-anthropologischer Untersuchungen eignen sich Häfen außerdem aufgrund archäologischer Funde. Programmatisch siehe Tanner, *Historische Anthropologie*, 25. Eine einschlägige Studie lieferte Janny Venema, *Beverwijck. A Dutch Village on the American Frontier, 1652–1664*, Albany 2003.

geschichte an.³ Mit dem *spatial turn* stieg das Interesse an maritimen Welten des Mittelmeers, der Ostsee, des Atlantiks und des Pazifiks in den Geschichtswissenschaften sprunghaft an.⁴ Qualitativ und quantitativ ausgerichtete Untersuchungen haben Orte wie Venedig, London, Rotterdam oder Singapur als Knotenpunkte und Verladestationen maritimer Netzwerke beschrieben, die wiederum Verflechtungsräume von Waren- und Wissensaustausch, aber auch Migrationsbewegungen jenseits von nationalen oder kontinentalen Bestimmungen ermöglichten.⁵ Zahlreiche Forschungen haben gezeigt, dass Häfen als Lebens-, Wirtschafts- und Kulturräume ihre spezifische Funktions- und Bedeutungskomplexität erst in einer langfristigen Wandlungsperspektive entfalteten.⁶

Obwohl das Bewusstsein für die intensiven Handels- und Austauschstätigkeiten in anderen Meeresräumen – allen voran im Indischen Ozean und im Pazifik – in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen ist, zeigt ein kursorischer Blick auf Publikationen, Tagungsberichte und Forschungsprojekte, dass quantitativ nach wie vor das Mittelmeer in der mediävistischen Forschung und der Atlantik in den Untersuchungen zu frühneuzeitlichen Häfen die Forschungsaufmerksamkeit dominieren.⁷ Kultur- und vor

3 Epochenübergreifend befassen sich aktuell Studien mit maritimen Räumen und der Bedeutung von Häfen für die Institutionalisierung von ökonomischen und politischen Beziehungen. Für das Mittelalter hervorzuheben sind besonders die Arbeiten von Roxani Eleni Margariti zu Aden sowie von Angela Huang zum Textilhandel der Hanse, vgl. *Roxani Eleni Margariti*, Aden and the Indian Ocean Trade. 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port, Chapel Hill NC 2007; *Angela Huang*, Die Textilien des Hanseraums. Produktion und Distribution einer spätmittelalterlichen Fernhandelsware, Köln 2015. Für die Frühe Neuzeit liegen einschlägige Forschungsarbeiten vor, vgl. etwa *Michael Talbot*, British-Ottoman Relations, 1661–1807. Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth-Century Istanbul, Woodbridge 2017 und *Chandra Mukerji*, Impossible Engineering. Technology and Territoriality on the Canal du Midi, Princeton 2009. Für die neuzeitliche Forschung vgl. exemplarisch *Carola Hein*, Temporalities of the Port, the Waterfront and the Port City, in: PORTUS. the online magazine of RETE 29 (2015) oder *Sheila Crane*, Architecture at the Ends of Empire. Urban Reflections between Algiers and Marseille, in: Gyan Prakash/Kevin M. Kruse (Hg.), The Spaces of the Modern City. Imaginaries, Politics and Everyday Life, Princeton 2008, 99–143.

4 Zum Mittelmeer als (paradigmatischem) Kontakt- und Verbindungsraum vgl. *David Abulafia*, The Great Sea. A Human History of the Mediterranean, Oxford 2011. Für die Bedeutung des Meeres als Kontaktraum im Mittelalter vgl. *Michael Borgolte/Nikolas Jaspert* (Hg.), Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume, Ostfildern 2016. Die Arbeiten zum Konzept einer *Atlantic World* wie die darauf antwortende Forschung zu einer *Pacific World* lassen sich tendenziell als globalgeschichtlich ausgerichtete Ansätze verstehen, vgl. beispielsweise *Bernard Bailyn*, Atlantic History. Concept and Contours, Cambridge MA 2005; *Anna Suranyi*, The Atlantic Connection. A History of the Atlantic World (1450–1990), London 2015. Zum Pazifik als Raum vgl. exemplarisch *David Iglar*, The Great Ocean. Pacific Worlds from Captain Cook to the Gold Rush, Oxford 2013. Einschlägig für den vormodernen Raum des Indischen Ozeans vgl. *Kirti N. Chaudhuri*, Asia before Europe. Economy and Civilization of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750, Cambridge 1900. Für die Bedeutung von *port cities* im Zeitalter der Globalisierung aus soziologischer Sicht vgl. *Alice Mah*, Port Cities and Global Legacies. Urban Identity, Waterfront Works, and Radicalism, Basingstoke 2014.

5 Vgl. hierzu etwa *Jerry H. Bentley*, Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis, in: Geographical Review 98 (1999) H. 2, 215–224; *Paul Gilroy*, The Black Atlantic. Modernity and Double-Consciousness, London – New York 1993.

6 Vgl. *Margariti*, Aden.

7 Für den Stand der mediävistischen Forschung vgl. *Borgolte/Jaspert*, Maritimes Mittelalter. Der kürzlich von Michael Pearson herausgegebene Sammelband zum Indischen Ozean vereint programmatisch neun Aufsätze, die die intensive Verflechtung des Indischen Ozeans seit 200 v. Chr.

allem medienhistorische Studien schließlich haben in den letzten Jahren die Bedeutung von Passagen hervorgehoben und deuten Häfen damit als Transiträume, die Ziel-, Start- und Durchgangsstation in Einem bildeten.⁸

Im Folgenden wird gezeigt, wie die Hafengeschichte produktiv weiterentwickelt werden kann, wenn Transit- und Transformationskonzepte mit einbezogen werden. Während Überlegungen zu Transit die spezifische Eigenzeit und -logik der Überführung von Dingen, Akteuren und Wissen erfassen soll und damit deren Grundbedingung der Passage, kommen mit Transformationsprozessen Formen des temporären oder längerfristigen Wandels in den Blick. Um an diese beiden Konzepte heranzuführen, soll in einem ersten Schritt die weitverbreitete und diskursiv dominierende Rede von Zirkulation kritisch hinterfragt werden.

Als Fallbeispiele dienen die drei Häfen Sevilla, Manila und (heute New York). Während Sevilla Ende des 15. Jahrhunderts zum Tor und Nadelöhr des transatlantischen Güter- und Passagierverkehrs aufstieg, spielte New Amsterdam beim Ausbau des nordatlantischen Handels wie als globaler Stapelhafen im 17. Jahrhundert eine entscheidende Rolle. Mit Manila wird die in der frühneuzeitlichen Forschung nach wie vor dominierende Aufmerksamkeit gegenüber der *Atlantic World* um die Integration des Pazifiks und des südostasiatischen Raumes ergänzt. Bei allen drei Häfen handelt es sich um Orte, deren protoglobale Entwicklung im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert eng mit der wirtschaftlichen und politischen Expansion europäischer Mächte, aber auch afrikanischer und asiatischer Markt- und Handelsinteressen verbunden war. Ihre spezifische Geographie, die multiethnische Zusammensetzung der Akteure und die spezifische Ausrichtung des jeweiligen Hafens ermöglichen einen differenzierten Blick auf die Aushandlungsprozesse von menschlichem Zusammenleben und die in diesem Zusammenhang hervorgebrachten Ordnungspraktiken.⁹

herausstellen, vgl. *Michael Pearson* (Hg.), *Trade, Circulation, and Flow in the Indian Ocean World*, Basingstoke 2015. Für die chinesische Meeresdominanz vgl. etwa *Yan Chen*, *Maritime Silk Route and Chinese-Foreign Cultural Exchanges*, Peking 2002.

⁸ Vgl. etwa *Bernhard Siegert*, *Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika*, Zürich 2006. Gerade die Medien- und Technikgeschichte hat impulsgebend in die neuere Migrationsgeschichtsschreibung hineingewirkt, vgl. *Jan Lucassen*, *Migration History in World History. Multidisciplinary approaches*, Leiden 2010.

⁹ Da Quellenmaterial und Archivbedingungen, aber vor allem die begrenzten sprachlichen Kenntnisse und auch mangelnde Vertrautheit mit lokalen, in Europa nicht üblichen Praktiken dazu führen können, eurozentristische Beschreibungsmodelle zu privilegieren (worauf die wachsende Kritik insbesondere an Globalgeschichte mit Nachdruck verwiesen hat), haben die Autorinnen besonderes Augenmerk darauf gelegt, südostasiatische, karibische und nordamerikanische Lebenswirklichkeiten, die Expansionsambitionen europäischer Seemächte und die globale Verschiffung von Waren, Akteuren und Wissen gleichermaßen in den Blick zu nehmen.

1. Zirkulation

Wann immer die Bewegung von Menschen, Gütern und Wissen beschrieben werden soll, liegen Metaphern des Flusses und der Zirkulation nahe.¹⁰ Häfen erscheinen dabei als Scharnierstellen, die Menschen-, Waren- und Wissensströme umlenken und mit neuem Impuls versehen, oder sie werden zu Orten, an denen Materialflusszyklen enden und neue einsetzen.

Die Vorstellungen der stetigen, gleichmäßigen und ungehemmten Bewegung haben auch in geschichtswissenschaftlichen Studien zu Häfen ihre Spuren hinterlassen. Das Bild vom Materialfluss im Hafen ist eng verknüpft mit der historischen Herausbildung von Logistikpraktiken.¹¹ Die hafenspezifischen Protokolle zu Verfrachtung, Zertifizierung und Mechanisierung zeugen nicht nur von globaler Verflechtung, sondern auch von Praktiken internationaler Standardisierung. Untersuchungen zur Einführung des Containers haben gezeigt, dass sich Normierungsprozesse nicht widerstandslos in die Eigenlogik des Hafens einfügen, sondern neue Praktiken der Organisation von Arbeit, Menschen und Waren hervorbringen.¹²

Nachdem die nationalgeschichtliche Betrachtung von Häfen ab den 1940er und 50er Jahren an Bedeutung verloren hatte, öffnete sich die Geschichtswissenschaft gegenüber Ansätzen einer Vernetzungsgeschichte. Das Konzept der *Atlantic World* unterstützte die Tendenz, die portugiesischen und spanischen Schiffrouten, Handelsstützpunkte und die frühen karibischen Häfen als ersten Höhepunkt der globalen Güterzirkulation zu verstehen.¹³ Seit den 1990er Jahren rückt die Forschung sowohl trans-pazifische Austauschprozesse als auch Handelsnetzwerke in den Mittelpunkt, die sich vom Chinesischen Meer über den Indischen Ozean bis nach Afrika erstreckten und sich einerseits durch lukrative Warenströme von Gewürzen oder Seide, andererseits durch weitverzweigte multiethnische Händlernetzwerke auszeichneten.¹⁴ Die Forschungsinteressen der letzten Jahrzehnte standen dabei ganz im Zeichen der Globalgeschichte.¹⁵ Zurecht wurde jüngst darauf hingewiesen, dass Zirkulations- und Ma-

10 Vgl. Philipp Sarasin/Andreas Kilcher, Editorial, Schwerpunktheft „Zirkulationen“, in: Nach Feierabend. Zürcher Jahrbuch für Wissensgeschichte 7 (2011), 7–14. Thematisch dazu v. a. Monika Dommann, Warenräume und Raumökonomien. Kulturtechniken des Lagerns (1870–1970), in: Tumult 38 (2012), 50–62; dies., Handling, Flowcharts, Logistik. Zur Wissensgeschichte und Materialkultur von Warenflüssen, in: Philipp Sarasin/Andreas Kilcher (Hg.), Zirkulationen, Zürich 2011, 75–103; dies., 08/15, QWERTY, PAL–SECAM, Paletten und MP3: Standards als kulturelle Artefakte, in: Thomas M. J. Möllers (Hg.), Geltung und Faktizität von Standards, Baden-Baden 2009, 253–260.

11 Vgl. etwa Oliver Driesen, Welt im Fluss. Hamburgs Hafen, die HHLA und die Globalisierung, Hamburg 2010.

12 Alexander Klose, Das Container-Prinzip. Wenn eine Box unser Leben verändert, Hamburg 2009.

13 Zu Konzept und Kritik der *Atlantic World* vgl. etwa Baily, Atlantic History. Zur Theoretisierung vgl. auch Harold E. Braun/Lisa Vollendorf (Hg.), Theorizing the Ibero-American Atlantic, Brill 2013.

14 Vgl. David Armitage/Alison Bashford (Hg.), Pacific Histories. Ocean, Land, People, Basingstoke 2014. Diese Prozesse lassen sich unter anderem am Beispiel der armenischen Kaufleute gut nachvollziehen: Sebouh David Aslanian, From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa, Berkeley 2011.

15 Vgl. etwa Cécile Vidal, Pour une histoire globale du Monde Atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique?, in: Annales, Histoire, Sciences Sociales 2 (2012), 391–413.

terialflussemantiken in der Globalgeschichte inflationär verwendet werden und als Modelle mit Bedacht zu wählen sind. Ähnlich der von Stuart A. Rockefeller formulierten Kritik am Einsatz des Plastikwortes *flow* in der Anthropologie,¹⁶ birgt die Rede von der Zirkulation die Gefahr, gleichsam eine essentialistische Kraft hinter globalen, wirtschaftlichen und sozialen Prozessen zu evozieren und die Benennung von konkreten Akteuren zu übersehen.¹⁷

Die Zirkulation von Gütern im Hafen ist eng verschränkt mit Praktiken, die den Status, die Bezeichnung und den Wert eines Objektes verändern können.¹⁸ Mit Fokus auf die zirkulierenden, gehandelten, geraubten, geschmuggelten, begehrten Objekte, die beispielsweise in den nordamerikanischen Atlantikhäfen des 17. Jahrhunderts gehandelt wurden, wird deutlich, dass der Materialfluss gerade aufgrund von unterschiedlichen Interessen und mittels regional spezifischer Praktiken aufrechterhalten wurde.¹⁹ Damit gewinnt Zirkulation also gerade an denjenigen Stellen an Aussagekraft, wo der Materialfluss ins Stocken zu drohen gerät: Wo über Preise gefeilscht und über die Qualität von Objekten gestritten wurde, wo Kredite aufgenommen (und mitunter nicht zurückgezahlt) werden konnten, wo Klimafaktoren das Risiko eines nicht reibungslosen Ablaufes erhöhten. Mit dieser Perspektive gelingt es, vermeintliche Störphänomene sozialer Ordnung als sozio-ökonomische Praktiken zu beschreiben, die nicht außerhalb von festen Ordnungssystemen stehen, sondern in diese eingelassen sind. An prominenter Stelle sind in diesem Zusammenhang Schmuggel und Piraterie zu nennen. Die Forschung der letzten Jahre zum Chinesischen Meer hat beide Faktoren als ungleich dominante Aushandlungsprozesse charakterisiert. Jüngste Studien betonen die Unabdingbarkeit von Schmuggelware im überregionalen und globalen Handel, um die oft sprunghaft steigende Nachfrage nach Luxus- und Modegütern wie Tee, Textilien oder Porzellan zu befriedigen.²⁰

16 Zur kritischen Diskussion von Zirkulation in der Globalgeschichte und Geschichte der Globalisierung vgl. *Stefanie Gänger*, Circulation. Reflections on Circularity, Entity, and Liquidity in the Language of Global History, in: *Journal of Global History* 12 (2017), 303–318. Der Beitrag wurde angeregt durch die ebenfalls kritische Auseinandersetzung von Stuart A. Rockefeller vgl. dazu *Stuart A. Rockefeller*, Flow, in: *Current Anthropology* 52 (2011) H. 4, 557–578.

17 Das Plädoyer sowohl aus anthropologischer wie globalhistorischer Sicht ist folglich, die Zirkulations- und Flussemantiken dann in Anschlag zu bringen, wenn tatsächlich systemförmige und in sich geschlossene Funktionszusammenhänge untersucht werden, vgl. *Gänger*, Circulation, 312, 317–318.

18 Vgl. exemplarisch *Giovanni Levi*, The Diffusion of Maize in Italy. From Resistance to the Peasant's Defeat, in: *Bethany Aram/Bartolomé Yun-Casalilla* (Hg.), *Global Goods and the Spanish Empire, 1492–1824. Circulation, Resistance and Diversity*, Basingstoke – New York 2014, 100–115 sowie *José Luis Gasch-Tomás*, Asian Silk, Porcelain and Material Culture in the Definition of Mexican and Andalusian Elites, c. 1565–1630, in: ebd., 153–173.

19 Vgl. *Eva Brugger*, Gefragte Felle, in: *Historische Anthropologie* 25 (2017) H. 3, 298–316; *Monika Dommann*, Alles was fließt. Soll die Geschichte nomadischer werden?, in: *Geschichte und Gesellschaft* 42 (2016) H. 3, 516–534; *Robert DuPlessis*, *Material Atlantic. Clothing, Commerce, and Colonization in the Atlantic World, 1650–1800*, Cambridge 2016.

20 Vgl. *Felicia Gottmann*, *Global Trade, Smuggling, and the Making of Economic Liberalism. Asian Textiles in France 1680–1760*, Basingstoke 2016; *Angela Schottenhammer* (Hg.), *Tribute, Trade and Smuggling*, Wiesbaden 2014; sowie *Robert J. Antony*, *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers. Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hongkong 2010.

2. Transit

In den letzten Jahren wurde die Forschung zu Häfen um einen sehr gewinnbringenden Ansatz erweitert: den Transit. Durch Transit können einzelne sozio-politische Aspekte der Passage auf See, der Ankunft im Hafen und die Bedeutung von Seeleuten und Passagieren für den Hafentag in einen breiteren Kontext gestellt werden.²¹ Als wortwörtlich verstandenes Über-setzen werden mit dem Fokus auf Transfer Veränderungen hinsichtlich der Denomination, der Kategorisierung und Qualifizierung sichtbar.²² Aufschlussreich ist insbesondere das Verhältnis von schriftlichen, visuellen und gestalterischen Ordnungspraktiken zu sozialen Zuordnungs- und Differenzierungsformen: So ist beispielsweise eine Passagierliste immer auch eine Überführung von Menschen in Kategorien, die nach historisch-spezifischen sozialen Merkmalen wie Herkunft, Beruf oder Alter Ordnungen entwerfen.²³ Methodisch hilft dieser Zugang der Globalgeschichtsforschung, den viel kritisierten Pauschalisierungen entgegenzutreten und die Menschen als Akteure und Akteurinnen transregionaler Prozesse ins Blickfeld zu rücken. Studien zu Transit betonen die Bedeutung der Passage auf See und knüpfen an die englischsprachige Sozialgeschichtsforschung an, die sich vermehrt mit maritimen Lebens- und Arbeitswelten beschäftigt.²⁴ Unter dem Einfluss mikrohistorischer Untersuchungen widmen sich neuere Studien etwa globalen Lebensläufen.²⁵

Ausgehend von Transit- und Transferbewegungen gelingt es, zwei miteinander eng verstränkte Charakteristika des Hafens ins Zentrum zu stellen: die Mobilität der Hafenbewohnerinnen und -bewohner und die spezifischen Verladepraktiken. Als gefeierte Geburtsstätte der globalen Weltwirtschaft bietet sich Manila besonders gut als Ausgangspunkt vergleichender Überlegungen an. Es handelt sich dabei nicht nur um einen konkreten Umschlagplatz globaler Handelsgüter wie amerikanischem Silber und chinesischer Seide – beiden diente Manila tatsächlich nur als Transit(-hafen) – und Treffpunkt vielfältiger Wirtschaftszweige, sondern auch als mehrdimensionales wie transkulturelles Beispiel aus der frühen Neuzeit. Obwohl in der Forschungslite-

21 Vgl. hierzu auch das Editorial sowie die Beiträge in *Martin Dusinberre/Roland Wenzlhuemer*, Editorial – Being in Transit. Ships and Global Incompatibilities, in: *Journal of Global History* 11 (2016) H. 2., 155–162.

22 Vgl. *Martin Bühler/Bettina Heintz*, Seen But Not Noticed. The Role of Comparisons in Economic Sociology, in: *economic sociology_the european electronic newsletter* 18 (2017) H. 3, 9–18.

23 Vgl. *Siegert*, Passagiere.

24 Vgl. dazu die Beiträge in *Jerry Bentley/Renate Bridenthal/Kären Wigen* (Hg.), *Seascapes Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, Honolulu 2007.

25 Dem Anspruch, Passagiere per Schiff von einem Hafen zum anderen zu begleiten und dadurch ihre Sorgen, Beweggründen und Erfahrungen zu beleuchten, wurden beispielsweise die Autoren des Sonderheftes zu Transit im *Journal of Global History* gerecht, vgl. *Journal of Global History* 11 (2016) H. 2. Das an den Universitäten München und Zürich angesiedelte DACH-Projekt „Lives in Transit“ (DACH 2017–2020) unter Leitung der Herausgeber des zuvor genannten Sonderheftes, *Martin Dusinberre* (UZH) und *Roland Wenzlhuemer* (LMU), bereichert die wissenschaftliche Diskussion diesbezüglich mit innovativen theoretischen Überlegungen und einem unkonventionellen Zugang zu multilingualen Quellen.

ratur meist von Manila die Rede ist, handelt es sich korrekterweise in der Regel um das dreißig Kilometer entfernte Cavite in der Bucht von Manila. Zeitgenössische Beobachter priesen den natürlichen Hafen von Cavite, der seinen Besuchern nach der letzten Passage zu See, dem Bocadillo, Schutz und Sicherheit bot. Durch den schiffbaren Pasig-Fluss sowie mittels Maultiertransport war das Kolonialzentrum leicht zu erreichen. Für das späte 17. Jahrhundert stehen detaillierte Hafenbeschreibungen und kartographische Darstellungen zur Verfügung. Sie zeugen von der Befestigung des Hafens, wiederkehrenden Katastrophen wie Feuer und Erdbeben und klagen darüber, dass das Meer permanent Land „aufisst“ und Straßen zerstört. Es mag verwundern, dass sich auch nach jedem Wiederaufbau massive Steinkonstruktionen auf die *casas reales* und sakrale Bauten der vorherrschenden katholischen Orden beschränkten, während maritimer Handel, Transport und Kommunikation weiterhin in vergänglichen Holzbauten abgewickelt wurde. Neben den Lagerhallen (*almacenes*) war das Spital das einzige namentlich erwähnte, permanente Bauwerk in nächster Nähe zum Hafen. Der Dreieckshandel zwischen dem spanischen überseeischen Imperium, China, Japan und anderen südostasiatischen Handelsnationen prägte Cavites Entwicklung als Entrepot. Unzählige Austauschpraktiken – wie Entladen, Registrieren, Verkaufen, Tauschen, (Zwischen-)Lagern und Neuverladen – und deren Kontrolle spiegelten sich in der Infrastruktur und dem Personal vor Ort wider. Buchführer, Schreiber, Soldaten und Tagelöhner bestimmten den sozialen Alltag im Hafen gemeinsam mit Seeleuten und Passagieren. Neben dem enormen Wert der genannten chinesischen Luxusimporte erforderte auch das begehrte Silber nebst exakter Buchführung durch zuverlässiges Personal stete Überwachung. Die enorme Befestigung und ständige Präsenz des Militärs zeugen von der Angst vor Plünderungen durch sino-japanische Freibeuter, Moro-Piraten oder Holländer.

Chinesische Seidenprodukte bedurften trockener und sauberer Lagerbedingungen, Porzellan hingegen komplexer Vorsichtsmaßnahmen, bevor sie von Cavite zur jährlichen Messe in Manila oder in die Läden der Überseechinesen gebracht wurden. Verderbliches wie Getreide aus Japan oder Wein aus Spanien war nur selten für die Weiterverschiffung vorgesehen, sondern galt der Versorgung der spanischen Kolonie auf den Philippinen. Eine Ausnahme stellte die Versorgungsindustrie für die Manila-Galeone und Handelsfahrten im chinesischen Meer und Indischen Ozean dar. Daran beteiligten sich sowohl indigene Gärtner und Bauern als auch chinesische Bäcker, die ein Quasi-Monopol über Schiffszwieback innehatten.

Der Transit-Fokus zeigt, dass es sich bei Manila (Cavite) um keinen klassischen Stapelhafen handelte. Auch wenn der Großteil des eingeführten amerikanischen und japanischen Silbers von den Philippinen nach wenigen Wochen per Schiff nach China exportiert wurde, so durchlief es verschiedene Stationen im Umland des Hafens. Ähnliches gilt für die Luxusartikel aus China, die einige Hände passierten, bevor sie zum Weiterverkauf in Japan oder Neuspanien wieder verladen wurden.

Aber nicht nur Waren, auch Menschen waren Transitbewegungen in Häfen unterworfen. Für Überseechinesen und das multiethnische Personal der Manila-Galeone bedeutete Transit oftmals die unsichere Überfahrt zu einem neuen Lebensmittelpunkt, die Reise in die Fremde, Aufbruch zu Neuem und Abschiednehmen von der vertrauten Umgebung. Daneben gab es auch immer Gruppen, die den Pazifik und Indischen

Ozean völlig gegen ihren Willen überquerten.²⁶ Fujianesische, japanische und armenische Kaufleute änderten ihren Transitstatus hingegen oftmals spontan in einen permanenten Residenzstatus, nicht zuletzt um zukünftige Transitprozesse zu erleichtern.

Im Nordatlantik war der Hafen von New Amsterdam im 17. Jahrhundert darauf spezialisiert, den globalen Transit von Waren und Menschen zu organisieren.²⁷ Aus den nordamerikanischen Binnenhäfen wie Beverwijck wurden Biberfelle auf dem Wasser- und Landweg in die Hauptstadt der niederländischen Kolonie gebracht, dort in Tonnen verpackt und verladen, um die europäische Nachfrage nach Castorhüten zu befriedigen. Als internationaler Warenumserschlagplatz wurde der Hafen New Amsterdam aber auch von den umliegenden englischen, französischen und schwedischen Kolonien genutzt. Außerdem diente New Amsterdam – vergleichbar mit Manila – als Transithafen für Waren aus Übersee, die ebenfalls für den europäischen Markt bestimmt waren. Als Beispiel sei hier auf Salz und später Sklaven aus der Karibik und Westafrika verwiesen.

Diese Beobachtungen dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass Transit als zentrale Bewegung eines Hafens nicht nur für die reibungslose Verladung von Waren und Menschen steht. Aus anthropologischer Perspektive stellte gerade ein neu gegründeter Hafen eine Herausforderung dar: Zwar begünstigte die Lage zwischen Atlantik und der Flussmündung des heutigen Hudson Rivers die Entstehung des Hafens New Amsterdam im Jahr 1626. Seine sozialen Konsequenzen veränderten jedoch sowohl die Lebensrealitäten der indigenen Bevölkerung als auch jene der ersten Siedlerinnen und Siedler grundlegend. In der jungen niederländischen Kolonie klappten von Beginn an die Interessen der Siedlergemeinschaften und der Handelskompanien auseinander. Waren erstere um eine Stabilisierung der Umstände vor Ort bemüht, versuchten letztere aus Gründen der Kosten- und Risikominimierung den Aufenthalt von Waren und Menschen im Hafen von New Amsterdam möglichst kurz zu halten. Gleichzeitig war allen Beteiligten daran gelegen, die Anzahl der Siedlerinnen und Siedler in der Neuen Welt zu erhöhen, um die niederländischen Ambitionen in Nordamerika zum Ausdruck bringen zu können. Diese Spannungen dominierten die Kolonie New Netherland bis zu ihrem Ende in den 1660er Jahren und führten dazu, dass die Handelsmonopole der Westindischen Handelskompanie (WIC) zunehmend entzogen und liberalisiert wurden. Privatpersonen wurden mit dem Versprechen, am Profit des Biberhandels teilhaben zu können, nach Nordamerika gelockt. Im Verständnis der Niederländer blieb New Netherland aber stets eine Kolonie: Waren durften gehandelt, nicht aber über den täglichen Gebrauch hinaus gefertigt werden. Für die Siedlerinnen und Siedler im Ha-

26 Dazu zählen einerseits asiatische Sklaven und Sklavinnen, vgl. *Lúcio de Sousa*, *The Early European Presence in China, Japan, the Philippines and Southeast Asia (1555–1590)*. *The Life of Bartolomeu Landeiro*, Macau 2010; andererseits einfache Soldaten und Kriminelle, die zum Dienst in die entlegenen und permanent an Personalmangel leidenden Kolonie geschickt wurden, vgl. *Eva Maria Mehl*, *Forced Migration in the Spanish Pacific World. From Mexico to the Philippines, 1765–1811*, New York 2016; *Stephanie Mawson*, *Convicts or Conquistadores? Spanish Soldiers in the Seventeenth Century Pacific*, in: *Past and Present* 232 (2016) H. 1, 87–125.

27 Zur Bedeutung New Amsterdams als Handelsplatz vgl. *Kim Todt/Martha Dickinson Shattuck*, *Capable Entrepreneurs. The Women Merchants and Traders of New Netherland*, in: *Douglas Catterall/Jode Campbell* (Hg.), *Women in Port. Gendering Communities, Economies, and Social Networks in Atlantic Port Cities, 1500–1800*, Leiden 2012, 183–215.

fen New Amsterdam bedeutete das, dass Luxus- und Konsumwaren sehnlich erwartet wurden.

Um die Distribution dieser Güter auf dem nordamerikanischen Kontinent bildete sich eine eigene Logistik. Als viel frequentierter Hafen war in New Amsterdam eine Infrastruktur gefragt, die die kulturellen und sozialen Bedürfnisse der permanenten Siedler wie der Seemänner befriedigte, die nur kurz stoppten, bevor sie weiter über den Atlantik segelten. Auch strukturell prägte der Hafen New Amsterdams die Insel Manhattan wie die gesamte Kolonie: Die zunehmende Privatisierung des Handels hatte Auswirkungen auf die Tätigkeiten der WIC im Hafen New Amsterdam. Ohne Handelsmonopole bestand ihre Aufgabe zunehmend darin, den reibungslosen Ablauf des Warentransits im Hafen zu organisieren, Steuern einzuziehen und Schiffe bereit zu stellen.

Die globale Integration weit verstreuter Häfen ab dem späten sechzehnten Jahrhundert und die Vernetzung zwischen den Kontinenten schuldet ihre Entwicklung der frühen europäischen Expansion. Mit der nautischen Erschließung der transatlantischen Passage Ende des 15. Jahrhunderts stieg Sevilla nicht nur als Hafen zum Tor in die Neue Welt auf, sondern auch als bürokratische Zentrale. Die 1503 eingerichtete Behörde *Casa de Contratación* dominierte in der Folge die Hafenanlage und sollte als Administrationszentrum die gesamte und exklusive Ordnung und Überwachung des überseeischen Handels- und Schifffahrtsmonopols unter einem Dach versammeln: von der Ausstellung der Fracht- und Ladepapiere über Steuererfassung und Auswandererregistration bis hin zum Navigationszentrum.

In den letzten Jahren unterstreichen Studien zu Sevilla entsprechend das Auseinanderklaffen von totalem Kontroll- und Steuerungsanspruch und praktischer Realisierung in einem sich stetig dynamisierenden Handels- und Transferraum. Wichtige Impulse zielen auf die Bedeutung der Passage und die Etablierung eines Passagier-Konzepts ab.²⁸ Passagier zu werden stellte Individuen vor anspruchsvolle Anforderungen und war direkt an Praktiken der Verschriftlichung gekoppelt: Passagier war man nicht, sondern man wurde es nur durch die Ausstellung der entsprechenden Papiere.

Während menschlichen Passagieren kulturgeschichtlich einige Aufmerksamkeit gewidmet worden ist,²⁹ befindet sich die Forschung zu tierischen Passagieren in den Kinderschuhen. Mit dem Fokus auf Tiere als Passagiere und Ware geraten spezifische Probleme des Verschiffens, Verladens und Transportierens in den Blick. So stellte die frühe transatlantische Passage neuartige Anforderungen an die Schiffstypen, den Transport, die Hafenarchitektur, aber auch an die Beziehung zwischen Mensch und Tier. Hatte die iberische equine Transportschifffahrt für mediterrane und küstennahe Fahrten lange Zeit mit geruderten *tarides* operiert, musste nun für die Atlantikschifffahrt auf Karavellen und leichtere kantabrische Dreimaster umgestellt werden. Innerhalb weniger Monate wurden diese Schiffstypen umgebaut, um Verlade- und Aufhängevorrichtungen, aber auch Futtertraufen für Pferde einzurichten.³⁰ Besonders der

28 Siebert, Passagiere

29 Ebd., aber auch Michael North, Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere, München 2016, 153–167, 174–179; Dagmar Bellmann, Von Höllengefährten zu schwimmenden Palästen. Die Passagierschifffahrt auf dem Atlantik (1840–1930), Frankfurt – New York 2015.

30 Zur mittelalterlichen Transportschifffahrt vgl. Lillian Ray Martin, Horse and Cargo Handling

bereits mit Kolumbus zweiter Reise (1493) einsetzende Pferdetransport in die Neue Welt unterschied sich qualitativ vom Nutzviehtransport von Rindern, Schweinen und Schafen. Dies zeitigte aber auch Konsequenzen für die Einrichtung von Häfen auf den karibischen Inseln. Wie Ida Altman kürzlich zurecht moniert hat, stehen die frühen, oft provisorischen Hafengründungen in der geschichtswissenschaftlichen und archäologischen Forschung immer noch im Schatten der späteren Kolonialhäfen wie Santo Domingo, San Juan oder Havana, obwohl sie für die ersten Jahrzehnte der Conquista Schlüsselstellen waren.³¹

Die im Zuge der frühen Conquista deutlich zu Tage tretenden Bemühungen, die Pferdeversorgung zu optimieren, sind nicht Randphänomene, sondern durchziehen die Akten der Hafen- und Verschiffungsadministration ebenso wie Korrespondenzserien herausragender Figuren der Eroberung Amerikas. Damit einher geht aber auch eine sozialgeschichtlich wichtige Entwicklung: Während die ersten verschifften Pferde die persönlichen *companion animals* der militärischen und administrativen Elite waren, die sich zudem entscheidend über die Nähe zu diesem Tier distinguierte, verstärkte sich in der Folge der Druck, den Pferdebesitz der Krone zu übertragen und Pferdekontingente gleichsam zu ‚verstaatlichen‘. Die Pferde sollten nicht mehr länger in der Eigenverantwortung ihrer Reiter belassen werden, sondern wurden zu einem Gut, das gezielter Planung, Organisation und Technik bedurfte, auf die sich nicht zuletzt auch der Hafenraum, der Schiffsbau und die Schiffsausstattung einzustellen hatte. Kurz: Das personalisierte Pferd wurde im Kontext der Atlantiküberquerung zum verschifften Gut.

3. Transformation

In Häfen wechseln Objekte ihren Status. Mittels bestimmter Praktiken werden aus Beute und Waren Frachtgüter, deren Menge und Wert sich in Listen übersetzen lässt. In Bezug auf diese Transformationsprozesse betont die geschichtswissenschaftliche Forschung aktuell verstärkt die Rolle von sozialen Beziehungen und ökonomischen Praktiken.³² In Häfen verdichteten sich globale Verflechtungen, weil unterschiedliche Händlerinnen und Händler mit verschiedenen Interessen und Anliegen aufeinandertrafen. Kulturelle, soziale und nationale Mehrstimmigkeit musste soweit überbrückt werden, dass Objekte verkauft, verladen und verschifft werden konnten. Grund-

on Medieval Mediterranean Ships, in: *The International Journal of Nautical Archaeology* 31 (2002) H. 2, 237–247. Für die transatlantische Schiffsrüstung vgl. *Roger C. Smith, Vanguard of the Empire. Ships of Exploration in the Age of Columbus*, Oxford 1993.

³¹ Vgl. *Ida Altman, Key to the Indies. Port Towns in the Spanish Caribbean, 1493–1550*, in: *The Americas* 74 (2017) H. 1, 5–26.

³² Damit werden etablierte historisch-anthropologische Anliegen aus den 1970er und 80er Jahren wieder aufgegriffen, vgl. etwa *Arthur J. Ray/Donald B. Freeman, Give us Good Measure. An Economic Analysis of Relations Between the Indians and The Hudson’s Bay Company before 1763*, Toronto 1978; *Eric Wolf, Europe and the People Without History*, Berkeley 1982; oder *Richard White, Middle Ground. Indians, Empires, and Republics in the Great Lakes Region, 1650–1815*, Cambridge 1991.

voraussetzung hierfür war (und ist), dass ein Objekt für alle am Handel Beteiligten ein Objekt von – mitunter ganz unterschiedlichem – Wert darstellte.³³

Ein Beispiel für die Transformation von Objekten ist der nordamerikanische Biberhandel im niederländischen Hafen New Amsterdam im 17. Jahrhundert.³⁴ Wert wurde durch permanente Aushandlungsprozesse zwischen unterschiedlichen sozialen, nationalen und kulturellen Gruppierungen generiert und stabilisiert. In verschiedenen Häfen durchliefen die Felle unterschiedliche Transformationen: Biberfelle waren bei Westeuropäern gefragt, weil sie als Ressource zur Herstellung von Castorhüten dienten. Aus den Fellen ließ sich hochwertiger Filz herstellen. Allerdings nur, wenn die Tierhäute von indigenen Jägern erbeutet, gesäubert, veredelt, trocken gelagert und in Fässer verpackt worden waren, wenn vertrauensvolle Zwischenhändler ihre Kontakte zu europäischen Händlern und Handelskompaniemitgliedern spielen ließen und den Weitertransport in den Hafen von New Amsterdam organisierten, wenn ein Skipper gefunden wurde, der die Felle mit seinem Schiff sicher und unter guten Wetterbedingungen nach Europa brachte.

In der New Amsterdam tummelten sich unterschiedliche Personen mit verschiedenen Interessen und der gemeinsamen Hoffnung, an den Gewinnen des Biberfellhandels teilzuhaben. Alle wichtigen Handelsnetzwerke hatten ihre Vertreter in der Hafenstadt. Wenige Jahre nach der Gründung der Kolonie erschien die Hauptstadt als lebendiger Ort, der von Tavernen und Pensionen geprägt war, in denen sich Händler und Schiffsbesatzungen aus der ganzen Welt ihr Warten auf die nächste Ladung und das nächste Schiff verkürzten.

Die Wertgenerierung von Objekten ermöglicht Transaktionen. Biberfelle waren nicht nur vorrangiges Handelsobjekt am Hafen New Amsterdams. Die Felle wurden je nach Qualität kategorisiert und fungierten als Währung, die Transaktionen zwischen allen am Handel Beteiligten möglich machte. Mit Biberfellen ließen sich also, umgekehrt formuliert, Geschäfte zwischen Indigenen, europäischen (Zwischen-)Händlern und den Vertretern der Handelskompanien abwickeln.³⁵ Biberfelle waren eine Rechengröße, mit der Warenwerte angeben, Schulden gemacht und Kredite aufgenommen werden konnten. Die Logistik im Hafen war ebenfalls untrennbar an den aktuellen Wert der Biberfelle geknüpft: Die Gebühren für das Löschen der Handelsschiffe, die Erhebung von Steuern, die Weiterverschiffung entlang des heutigen Hudson Rivers oder das Verladen von Waren auf Schiffe, die andere außereuropäische Häfen anfahren, wurden im 17. Jahrhundert in Biberfellen abgerechnet.³⁶

Ähnlich wie für New Amsterdam lassen sich auch in Manila ab den 1570er Jahren Transformationsprozesse von Objekten und die Wertgenerierung von Waren untersuchen. Neben dem bekannten Beispiel von Silber, das seinen Wert bei der Ankunft

³³ Vgl. *Bert De Munck/Dries Lyna* (Hg.), *Concepts of Value in European Material Culture, 1500–1900*, London – New York 2015.

³⁴ Vgl. hierzu *Brugger*, *Gefragte Felle*.

³⁵ Vgl. hierzu ausführlich für die Gebiete der Hudson's Bay Company, *Ann M. Carols/Frank D. Lewis*, *Commerce by a Frozen Sea. Native Americans and the European Fur Trade*, Pennsylvania 2010.

³⁶ Weiterführend zur Geschichte New Netherlands und der Hafenstadt New Amsterdam ist *Jaap Jacobs*, *New Netherland. A Dutch Colony in Seventeenth-Century America*, Leiden – Boston 2005.

im Hafen aufgrund der signifikant höheren Silber-Gold-Ratio in China nahezu verdoppelte, fordert das Beispiel der chinesischen Seide dazu auf, Werttransformation im Zusammenhang mit Materialbeschaffenheit zu überdenken. Während den chinesischen Händlern nachgesagt wurde, bei europäischen Käufern auch mit geringer Produktqualität hohe Gewinne erzielen zu können, machten diese Produkte ihrerseits europäische und mexikanische Händler zu Spitzenverdienern in den Amerikas. Wenn in der Fortsetzung dieser Geschichte dann davon gesprochen wird, dass *hochwertige* Seide dem ostasiatischen Markt vorbehalten blieb, so ist der Begriff freilich irreführend, nicht zuletzt, weil er Arbeitseinsatz und Produktionsprozesse als Indikatoren nicht ausreichend berücksichtigt. Daneben bietet der transkulturelle Manila-Handel auch eine Gegendarstellung: In den 1590er Jahren generierten chinesische Tonvasen, die in Japan nach ihrem Fundort als *Luson tsubo* bekannt wurden, erstaunlichen Wert. Nachdem frühere südchinesische Seefahrer sie auf der Insel zurückgelassen hatten, die indigene Bevölkerung diese in Verwendung hatte oder gezielt aufspürte, waren es japanische Händler, vertraut mit kulturellen Strömungen wie der Teezeremonie und deren spezifischer Ästhetik, die allesamt gemeinsam Wert über kulturelle und geographische Grenzen hinweg schufen.³⁷

Die Transformation von Objekten und die dafür notwendige Generierung von Wert waren auch im Hafen von Sevilla im 16. Jahrhundert in eine Ökonomie sozialer Beziehungen eingebunden. Innerhalb eines knappen Jahrhunderts nach der Erschließung der transatlantischen Passage zwischen Europa, Afrika und Amerika hatte die Hafenstadt am Guadalquivir den großen mittelalterlichen Häfen Iberiens wie Valencia, Almería oder Malaga den Rang abgelaufen. In Sevilla wurde binnen kürzester Zeit ein transatlantischer Warenverkehr organisiert, der Güterwerte in neue Dimensionen überführte. So berichtet Francisco de Ariño, wie im Frühjahr 1595 eine Silberflotte in Sevilla einlief und hunderte von Wagenladungen über mehrere Tage Silber, Gold und Perlen vom Dock in Triana in die *Casa de Contratación* fuhren. So sehr Silber und Gold als Ressource, Währungswert und Materialien per se geschätzt und begehrt wurden, so überforderte die Menge der gelieferten Schätze das Fassungsvermögen der Augenzeugen. Zum ökonomischen Herzstück der Stadt gehörte das in unmittelbarer Nähe der Casa errichtete Gebäude der königlichen Münzstätte. Hier wurden die Gold- und Silberberge zu Münzen geschlagen und in Umlauf gebracht. Diese Silberberge, so berichten es Zeitzeugen, seien von Maultieren wie gewöhnliche Ware abgeführt worden. In noch augenfälligerer Weise kontrastierten in den frühen karibischen Häfen wie Santo Domingo oder San Juan die notdürftige Hafenlogistik und konstante Versorgungsprobleme der fluiden Bewohnerschaft mit den vor Ort verfrachteten Güterwerten von Silber, Gold und Perlen.³⁸

Mit dem Anstieg des transatlantischen Warenhandels gingen zudem soziale Transformationsprozesse einher. Sevilla zeichnete sich spätestens ab der „Rückeroberung“ durch die kastilische Herrschaft im 13. Jahrhundert als Hafen- und Handelsort ab.

37 Ausführlicher zu den einzelnen Beispielen in diesem Absatz, vgl. *Birgit Tremml-Werner, Spain, China, and Japan in Manila, 1571–1644. Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam 2015.

38 Vgl. *Altmann, Key to the Indies*, 15.

Sevilla als Hafenstadt war immer auch geprägt durch seine fluviale Topographie und seine direkten Verbindungen zum agrarischen Hinterland Andalusiens. Die Trias von *trigo, vino y aceite* (Weizen, Wein und Öl) massierte in Sevillas Hafennähe und Triana, dem eigentlichen Anlaufhafen am gegenüberliegenden Ufer des Guadalquivir, die fluide soziale Mixtur. Neben alt eingesessenen Handelsgemeinschaften von Genuesen, Portugiesen und Flamen war die Einwohnerschaft des Hafens durch eine „extrême population flottante“³⁹ von Seeleuten, Soldaten, Emigranten und Gelegenheitsjobbern geprägt. Das goldene Zeitalter Sevillas im 16. Jahrhundert war nicht nur glücklichen Umständen wie der geographischen Lage oder dem königlichen Einfluss geschuldet, sondern vor allem auch der Integrations- und Differenzierungsleistung, die dem spätmittelalterlichen Hafenort die Transformation hin zum Tor zur Neuen Welt ermöglichte.

4. Fazit

Eine Perspektivierung des (vor-)modernen Hafens aus historisch-anthropologischer Warte unter den Aspekten von Transfer und Transformation verspricht aus unserer Sicht in dreierlei Hinsichten Gewinn:

Erstens teilen Häfen funktionale Gemeinsamkeiten. Sie müssen als Hafensystem Formen von Kompatibilität und Erwartbarkeiten ermöglichen und bedürfen daher einer spezifischen Logistik. Praktiken der Verpackung, des Güterhandlings, der Verschriftlichung und – genereller – der Normierung müssen in ihren materiellen und temporalen Eigenlogiken ernstgenommen werden, ohne sie vorschnell in makrostrukturellen Zirkulationsmodellen aufgehen zu lassen.

Zweitens plädieren wir dafür, Transit nicht nur als Passage auf dem Schiff zu verstehen und ausschließlich auf Menschen zu beziehen. Eine weiter gefasste Transitperspektive verspricht Einblicke in die Abwicklung des Waren- und Personenverkehrs und auf die langfristigen Konsequenzen sozio-kultureller Dynamiken, die auf der Schiffspassage ihren Ursprung nahmen.

Der Reiz, den der Fokus auf Transformationsprozesse in frühneuzeitlichen Häfen ausmacht, liegt drittens darin, Handelspraktiken als etwas zu untersuchen, das über die Gesetze von Angebot und Nachfrage hinausreicht und danach fragt, wie Wert über kulturelle und nationale Grenzen hinweg generiert werden konnte. Im Zentrum stehen die Verschränkungen von sozialen Beziehungen, ökonomischen Praktiken und der materiellen Beschaffenheit der Objekte. Häfen spielen dabei eine zentrale Rolle, denn als Orte der Verdichtung ermöglichen sie Begegnungen und zwingen die Akteure, sich vor Ort zu verständigen. Ausgehend von Häfen lassen sich zentrale Fragestellungen der historisch-anthropologischen Forschung, die bereits seit den 1970er Jahren etwa die Generierung von Wert anhand des nordamerikanischen Biberfellhandels untersucht, mit aktuellen wirtschaftshistorischen und globalen Interessen verknüpfen.⁴⁰

³⁹ *Pierre Chaunu/Huguette Chaunu, Séville et l'Amérique aux XVIe et XVIIe siècles*, Paris 1977, 33.

⁴⁰ Siehe Fußnote 32.

Dr. Eva Brugger, Departement Geschichte, Universität Basel, Hirschgässlein 21, CH-4051 Basel, eva.brugger@unibas.ch

Dr. des. Isabelle Schürch, Historisches Institut, Universität Bern, Länggassstrasse 49, CH-8009 Bern, isabelle.schuerch@hist.unibe.ch

Dr. Birgit Tremml-Werner, Historisches Seminar, Universität Zürich, Karl-Schmid-Strasse 4 CH-8006 Zürich, birgit.tremml-werner@hist.uzh.ch