

Gilbert Buti, Gérard Le Bouëdec, Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XVe–XIXe siècle), Aix-en-Provence (UMR TELEMME) 2010, 156 p. (Rives méditerranéennes, 35), ISSN 2103-4001, EUR 13,00.

rezensiert von/compte rendu rédigé par
Peter Voss, Luxemburg

Nachdem die Geschichte der großen französischen Handelshäfen von Rouen bis Bordeaux und Marseille für die Frühe Neuzeit als relativ gut erforscht betrachtet werden kann und auch die Küstenschifffahrt (*cabotage*), d. h. der intermediäre Schiffsverkehr zwischen (zwei) größeren Häfen in den letzten Jahren verstärkt in den Blickpunkt gerückt ist, ist die Forschung mittlerweile auf der Ebene der »kleinen Häfen« angelangt. Damit ist erneut ins Bewusstsein gerückt, dass man es im Umfeld und auch abseits der großen Handelsplätze mit einer *poussière portuaire*, einem System kleiner und kleinster Häfen zu tun hat. Nantes, La Rochelle oder Bordeaux waren keine Inseln im Nirgendwo, sondern in ein mehr oder weniger dichtes Netz von Handels- und Transportstrukturen ihres Hinterlandes und ihres maritimen »Vorlandes« eingebunden. Hierbei gab es selbstverständlich unterschiedliche Ausprägungen. So ist z. B. im Vergleich zu den o. g. Plätzen die »Extraterritorialität« von Saint-Malo hervorgehoben worden¹.

Der vorliegende von Gilbert Buti und Gérard Le Bouëdec betreute Band widmet sich in acht Studien dem Phänomen der kleinen Häfen in einem Untersuchungsraum, der sich vom Baltikum über die Atlantikküste bis zum Mittelmeer erstreckt.

Zwei Ergebnisse lassen sich im Wesentlichen festhalten: Auch im Bereich des Seehandels haben wir es in der Frühen Neuzeit mit einem *monde plein* zu tun hat. Dass es, z. B., im Mündungsdelta der Rhône im 17. Jahrhundert auch außerhalb von Saintes-Maries-de-la-Mer eine rege Küstenschifffahrt gegeben hat, die auf den Hafen Arles konzentriert war, ist in dem heutigen Naturschutzgebiet der Camargue so gut wie nicht mehr zu erkennen (Patricia Payn-Echalier, *Entre fleuve et mer, le port d'Arles et le delta du Rhône [XVI^e–XVIII^e siècle]*).

Die *poussière portuaire* ist, zweitens, einem ständigen Wandel unterworfen. Die Entwicklung der kleinen Häfen hing nicht allein von Handelskonjunkturen ab, sondern wurde auch erheblich durch geographische Veränderungen mitbestimmt. Die Verlandung stellte sowohl in der Saintonge, in der Provence und an der Küste des Tyrrhenischen Meeres (Kirchenstaat) eine ständige Bedrohung dar. Das im 16. Jahrhundert blühende Brouage liegt heute mehrere Kilometer vom Meer entfernt. Dasselbe trifft auf den ehemaligen Mittelmeerhafen Fréjus zu.

Des Weiteren hatten politische Entscheidungen selbstverständlich direkte Auswirkungen. Das der Seeschifffahrt nur wenig zugeneigte Papsttum favorisierte im Kirchenstaat allein den Freihafen Civitavecchia, der seine internationale Bedeutung aber wegen der versiegenden Alaun-Minen bald

¹ André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes ²2011 (Bretagne références).

wieder verlor. Den vielen anderen kleinen Häfen der römischen Küste verblieb allein die Versorgung Roms mit Bau- und Brennholz, Getreide, Wein und Olivenöl (Christopher Denis-Delacour, *Petits ports et escales de la côte romaine dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*).

Die Frage, wie klein ein Hafen sein muss, um als »kleiner Hafen« gelten zu können, etwa in punkto Verkehrsaufkommen, Umschlag oder Heimatflotte, wird in diesem Band letztendlich nicht beantwortet. Jeder Autor operiert mit eigenen Definitionen. Das Spektrum reicht dabei von der Größenordnung des recht ansehnlichen Städtchens Vannes in der Bretagne bis zu quasi namenslosen Anker- und Liegeplätzen beispielsweise in der Saintonge ohne jedwede Infrastruktur, an denen die Schiffe und Boote bei Ebbe sprichwörtlich auf dem Trockenen lagen.

Für die Provence unterscheidet Gilbert Buti (*Ville maritime sans port, ports éphémères et poussière portuaire. Le golfe de Fréjus aux XVII^e et XVIII^e siècles*) unterhalb von Marseille drei Kategorien kleinerer Häfen: Zwischen Arles und Antibes betrieben insgesamt 40 Häfen die auf Marseille ausgerichtete Küstenschifffahrt, darunter sieben Reedereihäfen mit recht bedeutender Aktivität: Arles, Martigues, La Ciotat, Toulon, Saint-Tropez, Cannes und Antibes. Demgegenüber nahmen sich die Plätze Chamas, Berre, Cassis, Bandol usw. bereits bescheidener aus. Am unteren Ende rangierten unzählige *ports éphémères*, die manchmal nur wenige Wochen im Jahr im Export lokaler Produkte (Kastanien in Léoube, Steine in La Couronne) aktiv waren.

Am Beispiel der Bretagne zeigt Gérard Le Bouëdec (*Les petits ports bretons, XVI^e–XIX^e siècle*), dass jeder Hafen über ein eigenes Profil verfügte, das sich in einem bestimmten Aktionsradius, dem Einsatz bestimmter Schiffstypen, besonderen Transportgütern oder Fischereitechniken manifestierte. Kleine Häfen waren in der Regel auf einen oder mehrere größere Bezugshäfen ausgerichtet.

Auch wenn grundsätzlich zwischen Fischereihäfen und Häfen, die sich auf die Küstenschifffahrt spezialisiert hatten, unterschieden werden kann, so dominiert doch die Vielseitigkeit der Funktionen. Ein Hafen kann dabei nicht ohne sein Hinterland gedacht werden. Auf der Grundlage dieser Prämisse kann Le Bouëdec in der Bretagne drei Systeme unterscheiden, die jeweils durch eigene Konjunkturen gekennzeichnet sind: Zum einen die Salzexporthäfen der südlichen Bretagne und Westfrankreichs von Le Croisic-Guérande bis Noirmoutier und Oléron; des Weiteren die auf den Getreideexport spezialisierten Häfen der südlichen Bretagne im Raum Quimper – Vannes. Hierzu etablierten sich im 19. Jahrhundert, die den Gemüseexport betreibenden Häfen der bretonischen Nord- und Westküste.

Diese Systeme waren in größere interregionale und internationale Zusammenhänge eingebettet. Vannes exportierte Getreide u. a. nach Nantes oder Bordeaux. Unter holländischer Nachfrage etablierte sich in der südlichen Bretagne im 17. Jahrhundert neben der Getreideproduktion der Anbau von Destillierweinen, die als Branntweine ihren Weg in den Ostseeraum oder in die Karibik fanden.

Vannes und der Golfe du Morbihan bieten ein gutes Beispiel für den Aufbau eines komplexen Zentrums der Küstenschifffahrt. Örtliche Schiffer übernahmen den Export von Getreide und Wein und standen ebenfalls den Häfen Lorient oder Nantes als Transporteure zur Verfügung. Über die Partenreederei waren lokale Eliten am Aufbau einer Schifffahrtswesens beteiligt, das auf einem

breitgefächerten lokalen »Mikro-Kapitalismus« beruhte. Im 18. Jahrhundert kontrollierte im Golfe du Morbihan eine Handvoll von Familien den Zugang zu Kapitänspatenten.

Der bretonische Seemann, so Le Bouëdec, lebte nicht ausschließlich auf dem Meer und vom Meer allein; er betrieb neben der Seefahrt ebenfalls Land- und Viehwirtschaft. Bis in das 20. Jahrhundert hinein waren darüber hinaus keine besonderen Qualifikationen erforderlich, um zur See zu fahren. Die sprichwörtliche maritime Kultur der Bretagne ist also weitaus weniger auf Familiendynastien von Seeleuten zurückzuführen – diese sind eher die Ausnahme –, als darauf, dass weite Bevölkerungsgruppen in unterschiedlichem Maße und zu unterschiedlichen Zeiten (im Haupt- oder Nebenberuf, in Form von Saisonarbeit oder gelegentlicher Tätigkeit) in maritime Arbeitsverhältnisse eingebunden waren.

Im Vergleich zur Bretagne, die durch ein komplexes System großer, mittlerer und kleiner Häfen charakterisiert war, entwickelten sich an der 250 km langen Küstenlinie der Saintonge ausschließlich kleine Häfen (Thierry Sauzeau, *Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais, XV^e–XVIII^e siècles*). Das »Binnenmeer« der Saintonge, das durch die Inseln Ré und Oléron vom Atlantik abgeschirmt war, stellte im ausgehenden Mittelalter die Hauptanlaufstelle der nordeuropäischen Salzflotten dar. Auf dieser Grundlage entwickelten sich die Orte Brouage und Marennes im 16. Jahrhundert zu Zentren der Neufundland-Reederei. Die erfolgreiche Betätigung im nordatlantischen Fischfang wurde durch die französischen Religionskriege beendet. Für eine Beteiligung an dem gegen Ende des 17. Jahrhunderts einsetzenden Kolonialhandel fehlten in der Saintonge, deren Häfen zusätzlich mit der Verlandung zu kämpfen hatten, sowohl Kapital als auch Know how. Dadurch wurden die kleinen Häfen des »Archipels« der Saintonge wieder auf ihre ursprünglichen Zulieferfunktionen für Rochefort, La Rochelle und insbesondere Bordeaux zurückgeworfen. Von besonderer Bedeutung erwies sich hierbei, dass die Konjunktoren der drei großen Häfen komplementär waren. In Friedenszeiten dominierte die Fahrt auf La Rochelle und Bordeaux; in Kriegszeiten musste das Marine-Arsenal von Rochefort mit *naval stores* versorgt werden.

Die Hafenstruktur eines weitaus größeren Binnenmeeres, der Ostsee, ist nach Pierrick Pourchasse (*Le dynamisme des petits ports de l'espace baltique au XVIII^e siècle*) durch ein Ungleichgewicht zwischen der Nord- und der Südküste gekennzeichnet. Die südliche Ostseeküste wird dominiert durch die großen, an den Mündungen der Oder, der Weichsel oder der Düna gelegenen Häfen. Kleinere Häfen fallen hier kaum ins Gewicht. Neben den geographischen Gegebenheiten sorgte das Stapelrecht der großen Exporthäfen, die oftmals Gründungen aus hansischer Zeit waren, für diese Konzentration. Lange Zeit wurde, z. B., polnisches Getreide nur über Danzig ausgeführt.

Der besondere Küstenverlauf in den skandinavischen Ländern und das Fehlen größerer Flüsse förderten demgegenüber die Entstehung kleiner Häfen in Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland. Auch wenn die merkantilistische Politik bemüht war, den Außenhandel auf wenige große Häfen zu konzentrieren, so behielten die zahlreichen kleinen Häfen Skandinaviens im 18. Jahrhundert dennoch ihre Bedeutung.

Dass kleine Häfen nicht nur Reederei- und Transportfunktionen wahrnahmen, sondern häufig auch

eine wichtige Rolle im Schiffbau spielten, verdeutlicht der Beitrag von Laurent Pavlidis (*Petits ports et chantiers navals traditionnels en Provence, fin XVIII^e–début XX^e siècle*). In der Provence lässt sich ein Netzwerk von Häfen eruieren, die sich jeweils auf den Bau von Fischerbooten (Six-Fours, Saint-Raphaël), Küstenschiffe (Martigues, Arles) oder Kauffahrern (La Seyne, Saint-Tropez, La Ciotat) spezialisiert hatten. Die Reeder von Marseille waren in einem erheblichen Maße auf die Schiffbauindustrie ihres Hinterlandes angewiesen.

Am Beispiel der Einführung von Schleppnetzen in der Fischerei zu Beginn des 18. Jahrhunderts in der Bucht von Marseille und am Beispiel der Wasserverschmutzung im ausgehenden 19. Jahrhundert sowie der damit einhergehenden Kettenreaktionen plädiert Daniel Faget (*Une histoire du milieu marin méditerranéen. Le cas du golfe de Marseille, XVIII^e–XIX^e siècles. Sources et approches pluridisciplinaires*) abschließend für die Notwendigkeit umweltgeschichtlicher Fragestellungen.

Mit dem letzten Beitrag scheint daher eine weitere innovative Forschungsrichtung vorgegeben zu sein.