H-Net Reviews
in the Humanities & Social Sciences

Maritimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsräume. Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte e.V. Insel Reichenau: Michael Borgolte, Humboldt-Universität zu Berlin; Nikolas Jaspert, Ruhr-Universität Bochum, 18.09.2012-21.09.2012.

Reviewed by Michael Brauer

Published on H-Soz-u-Kult (January, 2013)

Für die Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises im Jahr 2012 hatten Michael Borgolte (Berlin) und Nikolas Jaspert (Bochum) das Thema „Maritimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsräume“ ausgewählt. MICHAEL BORGOLTE eröffnete die Tagung mit einem Vortrag über das Mittelalter als „Eine thalassisch-ozeanische Zeit“. Dabei ging es darum, die leitende Frage in das Konzept einer mittelalterlichen Globalgeschichte einzuordnen. Borgolte widersprach der auf Ernst Kapp (1845) und Carl Schmitt (1942) zurückgehenden Periodisierung, nach der das Mittelalter wie die vorangegangene Antike eine Zeit der Binnenmeere („thalassisch“) gewesen sei. In globaler Vernetzung betrachtet, seien nämlich die Ozeane – der Atlantische, Indische und selbst der Pazifische – ebenso Aktionsfelder von Menschen des mittelalterlichen Jahrtausends wie der Moderne gewesen. Eine andere Frage sei es, ob im Sinne von Schmitt die Menschen des Mittelalters nur als „Landtreter“ oder auch als „Meerschäumer“ betrachtet werden müssten. Hinzuweisen war dabei auf zahlreiche Entdeckungsfahrten, die sich allerdings soweit es ging an der Küstennähe oder an kurzen Wegen von Insel zu Insel (***cabotage***) orientierten. Wer das Paradigma des ***spatial turn*** auf die Meere anzuwenden versuche, müsse freilich erkennen, dass nur die Binnenmeere durch ***spacing*** und Syntheseleistung (Martina Löw) erfasst werden konnten; Ozeane, deren Gegenküsten nicht erfahrbar waren, bildeten in diesem Sinne keine Räume. Eine zentrale Frage der Forschung seien deshalb die Wege zur Benennung einer lebensweltlich unbekannten Wirklichkeit. Eine andere Untersuchungsperspektive sei die Kommunikation der Akteure auf dem Meer.

Der Mitorganisator NIKOLAS JASPERT (Bochum) stellte in seiner Einführung für das Tagungsthema einschlägige Forschungsansätze dar. Erstens kämen Impulse von der Raumforschung, die mittlerweile Konstruktion und Aneignung als prägende Prozesse im Umgang mit Raum bestimmt habe. So sei es zwischen Ländern immer wieder zum Streit um den Namen eines Meeres gekommen. Zweitens gebe es Anknüpfungen an die Kommunikations-, Interaktions- und Verflechtungsgeschichte, die Meere als Austauschzonen untersucht. Damit sei drittens die Globalgeschichte verbunden, für die Meere als Kontaktstellen zwischen den Kontinenten von großem Interesse sind. Viertens beobachtete Jaspert, dass Transferprozesse häufig in ‚aquatischer’ oder ‚liquider Metaphorik’ beschrieben würden (***cultural flow*** und anderes). Im zweiten Teil des Vortrags ging es um die Rezeption der einflussreichen Mittelmeer-Studie von Fernand Braudel und um jüngere Beiträge der historischen Meeresforschung. Als Ziele der Tagung erwartete Jaspert, dass ein Perspektivwechsel vorgenommen und Europa gewissermaßen ‚vom Meer’ aus betrachtet werde; nicht zu-

letzt seien damit etablierte Ordnungen wie Periodisierungen auf den Prüfstein zu legen. Zu diesem Zweck hätten die Organisatoren einen Versuchsaufbau bevorzugt, bei dem neben einleitenden konzeptionellen Vorträgen sechs für die europäische Geschichte des Mittelalters wichtige Meere einander gegenübergestellt würden.

Im Abendvortrag sprach RUTHY GERTWAGEN (Haifa) zum Thema „Shipping and Maritime Technology of Trade and Warfare in the Medieval Mediterranean, 11th–16th Century". Dabei referierte sie eine Reihe von Ergebnissen der hiesigen Mittelalterhistorikern noch relativ unbekannten Disziplin der Meeresarchäologie. Im ersten Jahrtausend hätten im Mittelmeerraum zwei Schiffstypen dominiert: schnelle, militärisch genutzte Ruderschiffe auf der einen und breite Lastschiffe mit Segeln auf der anderen Seite. Ab dem 11. Jahrhundert sei es zur Ausbreitung eines neuen Schiffstyps gekommen, der um einen festen Rahmen herum gebaut wurde (***frame-based***). Gertwagen stellte die These auf, dass ökonomische Zwänge zur Durchsetzung dieses neuen Typs geführt hätten, weil er kostengünstiger zu produzieren war. Allerdings stießen die Innovationen auf den Widerstand von etablierten Schiffsbauern, die ihre Arbeit nicht verlieren wollten.

JAN RÜDIGER (Frankfurt am Main) behandelte herrschaftliche Aspekte des Tagungsthemas unter dem Titel „Kann man zur See herrschen? Zur Frage mittelalterlicher Thalassokratien". Dabei stellte er zwei unterschiedliche Bedeutungen des Begriffs Thalassokratie vor: Zum einen sei darunter ‚Seemacht' zu verstehen, wie sie von politischen Formationen mit großem Seebezug praktiziert wurde (Dänemark, Aragon, Pisa). Zum anderen bedeute es ‚Macht zur See', was im Folgenden als historische Anthropologie von Küstengesellschaften diskutiert wurde, die die See und den Küstenstreifen umfasst. Sie sei dadurch gekennzeichnet, dass die Seefläche nicht strukturierbar war und sich keine Grenzen und Burgen errichten ließen. Hauptmerkmal dieser Herrschaftsform war die Beweglichkeit – im Gegensatz zur ambulanten (Land-)Herrschaft, die auf Fixpunkte angewiesen war. Gleichzeitig war die Herrschaft geographisch nicht verortbar, da die See eher als Route denn als Fläche gedacht wurde.

In seinem Vortrag über „Horizonte maritimer Konnektivität – konzeptionelle Aspekte" skizzierte SEBASTIAN KOLDITZ (Bochum) drei Aspekte einer Theorie der Konnektivität: Erstens sei nach Ebenen der Verbundenheit zu fragen. Dabei spiele der materielle Austausch die zentrale Rolle, gefolgt von der militärischen Dimension. Der Personenverkehr benutzte selten eigens dafür abgestellte Schiffe, sondern meistens Handelsschiffe; auf denen die unterschiedlichsten Gruppen von Gelehrten bis Slaven fuhren. Eine zweite Ebene des Konzepts der Konnektivität stellen, laut Kolditz, Orte dar. Er unterstrich die Bedeutung von Häfen für die Untersuchung der Verkehrswege und der Frequenz dieses Verkehrs. Strukturierend für den Handel hätten auch Emporien (im Sinne von prä-urbanen Handelszentren) gewirkt, die wenig Verbindung zum Hinterland besaßen, aber von der See aus leicht zugänglich waren. Zudem strukturierten naturräumliche Orte wie Meerengen die Schifffahrtswege (Bosporus, Gibraltar). Es zeige sich, dass Schiffspassagen häufig nur in begrenzten Zeiträumen möglich waren, die von den Windverhältnissen und Jahreszeiten abhingen. Dennoch habe man es auf der Reise immer wieder mit Unwägbarkeiten zu tun gehabt. Schließlich forderte Kolditz ein, dass eine Theorie der Konnektivität sich den Akteuren zu widmen habe. Die Unsicherheiten, die die Seefahrt begleiteten, hätten dabei gleichsam als anthropologische Ausgangsbasis zu gelten. Weiter sei das maritime Milieu zu untersuchen, das sozialgeschichtlich vor allem aus Händlern und Piraten besteht.

JENNY OESTERLE (Bochum) referierte über „Arabische Darstellungen vom Mittelmeer in Historiographie und Kartographie". Dabei grenzte sie sich von der Forschungsthese Xavier de Planhols ab, der Islam sei inkompatibel mit den Meeren ge-

wesen, denn dies stütze sich ausschließlich auf Aussagen aus der Frühzeit des Islam. Dagegen finden sich in der Universalchronik des al-Masudi (896–956) keine religiösen Anti-Meeres-Stereotypen. Vielmehr werde deutlich, dass die Araber zu dieser Zeit über ein zusammenhängendes Wissen über Meere verfügten, das sich aus Reiseerfahrungen und antikem Wissen speiste. Unter der Fatimidendynastie fand seit dem 10. Jahrhundert allerdings eine deutliche Akzentverschiebung von Osten nach Westen einschließlich des Mittelmeerraums statt, wie Oesterle anhand des geographisch-kartographischen Werks des Ibn Hawqal darlegte. Dagegen zeichnete Ibn-Khaldun, als er im 14. Jahrhundert über das Mittelmeer schrieb, ein Bild des Niedergangs muslimischer Dominanz – die Muslime seien zu Fremden auf dem Mittelmeer geworden. Am anbrechenden Zeitalter der Entdeckungen seien, so Oesterles Ausblick, kaum Muslime beteiligt gewesen.

MICHEL BALARD (Paris) sprach zum Thema „The Black Sea: Trade and Navigation (XIIIth–XVth Centuries)“. Das Schwarze Meer habe vor der Einnahme Konstantinopels durch die Lateiner im Vierten Kreuzzug keine internationale ökonomische Bedeutung gehabt und vor allem der Versorgung der byzantinischen Hauptstadt gedient. Nach der mongolischen Expansion haben die italienischen Kaufleute Anschluss an den Handel im Schwarzen Meer und somit auch nach Asien gewonnen. Das Schwarze Meer war allerdings auch Drehschreibe des Handels mit Osteuropa und den russischen Fürstentümern. Die Grundstruktur dieses Wirtschaftsverkehrs war insgesamt kolonial geprägt: Die Okzidentalen brachten Fertigprodukte und tauschten sie gegen Nahrungsmittel, andere Naturalien sowie Sklaven ein. Das Schwarze Meer verlor seine Rolle als internationaler Umschlagplatz im 14. Jahrhundert, als die Ming-Dynastie den Kontakt nach Westen abbrach.

CARSTEN JAHNKE (Kopenhagen) versuchte in seinem Vortrag „Die Nordsee als verbindendes oder trennendes Element?“, verbreiteten Klischees über die Nordsee entgegenzutreten. Historisch sei die heutige ‚Nordsee’ unterteilt gewesen in eine Südsee im Bereich der Niederlande, eine Westsee vom Ärmelkanal bis Bergen sowie die eigentliche Nordsee, die von der norwegischen Küste bis nach Grönland reichte. In diesen Regionen herrschten jeweils unterschiedliche klimatische Bedingungen. Im Zentrum des Vortrags standen aber die ‚Wikinger’. Dabei handle es sich allerdings um keine ethnische Gruppe, sondern um eine Funktionsbezeichnung für Seeräuber, die mit ihren Gewinnen ihr Prestige in der Heimat zu erhöhen suchten. Die Frage, ob die Seefahrt eine zentrale Bedeutung für die Nordleute gehabt habe, verneinte Jahnke. Insgesamt habe das ‚Westmeer’ auch keine verbindende ‚maritime Kulturlandschaft’ gestiftet, sondern höchstens Kleinräume geschaffen. Die See sei niemals ein Herrschaftsgebiet gewesen, sondern ein Verkehrsweg für Handelstreibende und Räuber. Weder die Seefahrer noch die Kaufleute in den Küstenstädten hatten jemals eine Verbindung zur See aufgebaut, da diese als bedrohlich galt. Der schützende Deich war ein wichtigeres Symbol als das Schiff.

NILS BLOMKVIST (Visby) referierte über die Ostsee unter dem Titel „Europe’s Captive. The Medieval Baltic Torn between Thalassocratic and Continental Principles of Exploitation“. Im Gegensatz zur landbasierten Herrschaft auf dem Kontinent, die eine Unterteilung in Zentrum und Peripherie zur Folge hatte, hätten die maritimen Küstengesellschaften im Baltikum eher wie ein Netzwerk mit gleichgestellten Knotenpunkten funktioniert. Das Frühmittelalter war von Kontakten mit der arabischen Welt, Handelsnetzwerken und sie flankierenden Reichsbildungen geprägt. Ab dem Hochmittelalter dehnten sich die westlichen, römisch-katholischen Machtbereiche aus, und der baltische Raum wurde zur Peripherie Europas (gemacht). Erst im Spätmittelalter formierte sich mit dem dänischen Großreich ein einflussreicher Mitspieler, der auch den Einfluss der Hanse begrenzen konnte. Für die Herausbildung einer bal-

tischen Identität sei allerdings die europäische Geschichte zu dynamisch gewesen.

BENJAMIN SCHELLER (Duisburg-Essen) behandelte das Thema: „‚Neue Welten – Neue Fremde?' Die Atlantikexpansion des Spätmittelalters und die Differenzwahrnehmung der Europäer". Er stellte heraus, dass bei der Exploration des Atlantiks die Fernkaufleute zu neuen Trägern des Wissens wurden. Scheller legte seinem Referat als Hauptquelle den Reisebericht des Venezianers Alvise Cadamosto (ca. 1463) zugrunde, der 1455 und 1456 Expeditionen nach Westafrika unternahm, die ihn bis auf die Kanaren brachten. Cadamosto notiert Entfernungen, Naturalien und Handelspraktiken, interessiert sich aber darüber hinaus für soziale Praktiken und Politik in den bereisten Ländern. Warum transzendierte Cadamosto also offensichtlich den Erwerb instrumentellen Wissens? Zum einen habe der Kaufmann nach Gold und anderen Produkten gesucht, die möglicherweise später Gewinn abwarfen. Zum anderen sei sein festes Ziel der Sklavenhandel gewesen, der auf der Kooperation mit den lokalen Herrschern basierte und deshalb Informationen über die Fremden und ihr politisches und kulturelles System erforderte. Neben ökonomischen Faktoren hielt Scheller aber auch den Gewinn von Ehre daheim sowie die religiös eigentlich verworfene Neugier (*curiositas*) als Motive für den Bericht fest.

ANETTE SCHMIEDCHEN (Berlin) behandelte „Die Akteure der mittelalterlichen Kommunikation im Indischen Ozean – von Gujarat über Ceylon und den Golf von Bengalen bis nach Sumatra". Auf dem indischen Subkontinent, der auf drei Seiten vom Ozean umgeben war, sei die Einstellung zum Reisen gewissermaßen religionsabhängig gewesen: Während die orthodoxen Brahmanen gegen Seereisen eingestellt waren und religiöse Sanktionen zu befürchten hatten, waren die Buddhisten eher reisefreundlich. Im Mittelalter habe man vor allem Küstenhandel betrieben, der außerdem in Sektoren eingeteilt war und sich auf Emporien als Umschlaghäfen und Reisestationen stützte. Seereisen mussten den Gesetzen des Monsuns folgen. Wichtige Akteure seien auch buddhistische Mönche gewesen. Bei der Analyse der Kommunikation ließe sich feststellen, dass kulturelle Phänomene den alten Handelsrouten folgten. Als Besonderheit dieser Großregion stellte Schmiedchen schließlich heraus, dass die Kommunikation über See zwischen Indien und Südostasien kaum eine militärische Komponente gehabt habe.

In ihrer Zusammenfassung hielt DANIELA RANDO (Pavia) schließlich fest, dass die Meere in gegenseitiger Abhängigkeit konstruiert worden seien und nicht als fester Raum gelten könnten wie in der modernen Kartographie. Wiederkehrende Themen seien die Namen oder Benennungen der Meere gewesen; ebenso Kommunikation, Interaktion und Handel. Die Grundfrage der Tagung habe gelautet: Ist ein Meer ohne Land denkbar und beherrschbar? Zu diesem Zwecke könne man zwischen Herrschaft, transmariner Herrschaft sowie Seeherrschaft unterscheiden. Für die weitere Erschließung des Tagungsthemas sei es empfehlenswert, sich stärker mit ‚Seeritualen' auseinanderzusetzen, also mit Ritualen, die das Verhältnis von Herrschaft und Meer versinnbildlichten. Als Beispiel nannte sie die venezianische Seehochzeit, in der sich der Doge symbolisch mit dem Meer vermählt. Rando fasste auch die theoretischen Erträge der Tagung zusammen. Man könne Meere als Netzwerke wechselseitiger Konnektivität bezeichnen, wodurch beispielsweise Venedig als Hafen von Zürich fungieren konnte. Dabei sei auch auf den Zusammenhang von Meer und Fluss(-schifffahrt) zu achten.

Die Vorträge und Diskussionen auf der Tagung haben deutlich gemacht, dass sich die globale Verflechtung Europas im Mittelalter besonders im Hinblick auf die Meere fassen lässt. Aber auch für die binneneuropäische Geschichte verspricht der Blick 'vom Meer aus' neue Einsichten. Dies zeigte sich in der Diskussion über Küstengesell-

schaften und über in der Forschung oft marginalisierte Formen ‚piratischer' Herrschaft. Bei dem stark strukturgeschichtlichen Zugang, den die meisten Referent(inn)en zum Einstieg in dieses neue Forschungsfeld gewählt hatten, konnten jedoch Fragen nach Kommunikation und Interaktion und ihren konkreten Akteuren nur summarisch oder in kurzen Beispielen behandelt werden. Insofern formulierten zahlreiche Diskutanten den Wunsch, dass im Anschluss an die Tagung mikrosoziologische Vertiefungen folgen müssten, die es dann wiederum globalgeschichtlich einzuordnen gelte.

Konferenzübersicht:

Michael Borgolte (Berlin): Eine thalassisch-ozeanische Zeit

Nikolas Jaspert (Bochum): Zu Konzept und Programm der Tagung

Ruthy Gertwagen (Haifa): Shipping and Maritime Technology of Trade and Warfare in the Medieval Mediterranean, 11th–16th century

Jan Rüdiger (Frankfurt am Main): Kann man zur See herrschen? Zur Frage mittelalterlicher Thalassokratien

Sebastian Kolditz (Bochum): Horizonte maritimer Konnektivität – konzeptionelle Aspekte

Jenny Oesterle (Bochum): Arabische Darstellungen vom Mittelmeer in Historiographie und Kartographie

Michel Balard (Paris): The Black Sea: Trade and Navigation (XIIIth–XVth Centuries)

Carsten Jahnke (Kopenhagen): Die Nordsee als verbindendes oder trennendes Element?

Nils Blomkvist (Visby): Europe's Captive. The Medieval Baltic Torn between Thalassocratic and Continental Principles of Exploitation

Benjamin Scheller (Essen): „Neue Welten – Neue Fremde?" Die Atlantikexpansion des Spätmittelalters und die Differenzwahrnehmung der Europäer

Anette Schmiedchen (Berlin): Die Akteure der mittelalterlichen Kommunikation im Indischen Ozean – von Gujarat über Ceylon und den Golf von Bengalen bis nach Sumatra

Daniela Rando (Pavia): Zusammenfassung

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/

Citation: Michael Brauer. Review of *Maritimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsräume. Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte e.V.* H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. January, 2013.

URL: https://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=38071

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial-No Derivative Works 3.0 United States License.