

**HT 2010: Über die Küsten hinaus:
Thalassokratien im Mittelalter**

Veranstalter: Nikolas Jaspert, Ruhr-Universität Bochum; Jan Rüdiger, Johann Wolfgang Goethe Universität Frankfurt am Main; Verband der Historiker und Historikerinnen Deutschlands (VHD); Verband der Geschichtslehrer Deutschlands (VGD)

Datum, Ort: 28.09.2010-01.10.2010, Berlin

Bericht von: Sebastian Kolditz, Zentrum für Mittelmeerstudien, Ruhr-Universität Bochum

Für antike griechische Historiker und Geographen bildete der Begriff Thalassokratie einen geläufigen Terminus für ein Herrschaftsgebilde, das auf der Kontrolle von Seeräumen basiert und Seewege für seine Interessen sichert. In der Neuzeit wurde der Begriff auf delokalisierte Gebilde wie das British Empire vor allem in militärisch-strategischen Kontexten übertragen. Für das Mittelalter stellt die Beschäftigung mit Seeherrschaften jedoch ein Desiderat dar, wie JAN RÜDIGER (Historisches Seminar, Goethe-Universität Frankfurt am Main) in seiner Einleitung zu dieser von ihm und Nikolas Jaspert konzipierten Sektion des Historikertages ausführte. Das mittelalterliche Imaginarium sei in der deutschen Forschung bis heute von Burgen, Bauern und rodenden „Mönchen im Unterholz“ geprägt, erst seit wenigen Jahren zeichneten sich für den Nord- und Ostseeraum und das Mittelmeer, also für „Randzonen“ eines vom karolingischen Zentralraum her gedachten Europas, Initiativen zur Untersuchung seeherrschaftlicher Strukturen ab.

Als Leitfragen führte Rüdiger an, wie Macht zur See funktioniert habe, welche Ressourcen dafür erforderlich gewesen seien und welche Spezifika in den Herrschaftsstrukturen und der politischen Kultur von Küstengesellschaften existierten, aus denen sich Seeherrschaften ausbildeten. Denn nicht alle Mächte mit Küsten seien potentielle Thalassokratien, insofern sie, wie das British Empire oder die USA in der Gegenwart, zwar in ausgedehnten Räumen maritim operierten, aber nicht essentiell auf der Ausübung von Herrschaft zur See beruhten. Die spezifischen Bedingungen für Seeherrschaft werden im Kontrast zur mittelalterlichen terrest-

rischen Herrschaft besonders deutlich: Auf der unsicheren See konnten keine Grenzen gezogen, keine Orte lokalisiert, keine gesellschaftlichen Gruppen funktionalisiert werden; stets bewegliche Flotten kontrastieren mit festen Burgen, die Sicherung der Ernährung war noch weitaus ungewisser als auf dem Land. Seeherrschaft setze zudem einen anderen „sense of space“ voraus als das Konzept des zusammenhängenden europäischen Landraumes. Für den Historiker erweise sich aber auch die Quellensituation als schwierig, denn trotz der sehr reichhaltigen archivalischen Überlieferung einiger führender maritimer Zentren wie Lübeck und Venedig fehle für viele Regionen eine hinreichende Basis schriftlicher Quellen.

Nach dieser knappen Abgrenzung des Themas widmeten sich die beiden ersten Vorträge dem früheren Mittelalter und zeigten besonders deutlich, dass Thalassokratie insbesondere die Fähigkeit einer Gesellschaft impliziert, mit der kontingenten Existenz auf See umgehen zu können.

DANIEL FÖLLER (Historisches Seminar, Johannes Gutenberg-Universität Mainz) widmete sich in diesem Zusammenhang den Navigationstechniken der wikingerzeitlichen Skandinavier auf ihren „Wegen durch die kalte Welt“. Hier lassen archäologische und schriftliche Quellen zwar die Fähigkeit zur Hochseeschifffahrt unzweifelhaft erkennen, nicht aber die Verwendung von Karte oder Kompass. Beschreibungen von Seewegen zeigen, dass das auf der Küstenschifffahrt beruhende skandinavische Raumkonzept nicht absolut, sondern relational gewesen sei, Orte und Inseln durch Routen in Verbindung zu anderen Orten gesetzt habe. Die Orientierung auf solchen Routen sei durch die Beobachtung charakteristischer ortsgebundener Phänomene erfolgt, durch die Identifizierung von Landmarken oder (teils künstlichen) Seezeichen wie Berge, Inseln, Bojen oder Besonderheiten der lokalen Fauna, verbunden mit dem Ausloten der Wassertiefe. Aus dem Südpazifik seien ähnliche Methoden bekannt, darunter auch die Beobachtung von Geräuschen, Wolkenformationen oder Strömungen, einiges davon hat sich analog vielleicht in poetischen Bildern der nordischen Fürstenpreisdichtung niedergeschla-

gen. Im Gegensatz zum Pazifik habe sich im Norden die Orientierung an den Gestirnen aufgrund der Sichtverhältnisse jedoch kaum angeboten; in welchem Maße astronomische Navigation genutzt wurde, bleibe eine offene Frage.

Über die konkreten Praktiken hinaus fragte Föller nach Rückwirkungen auf die kognitiven Leistungen der Seegesellschaften: das Wissen sei iterativ anhand des Routenverlaufs, nicht abstrakt nach allgemeingültigen Kategorien strukturiert gewesen, doch habe die Hochseeschifffahrt die Notwendigkeit mit sich gebracht, viele Informationen in schnell veränderlichen Kontexten zu verarbeiten. So werde im Fürstenlob auch der Herrscher am Steuer des Schiffes thematisiert, und dies offenbar nicht nur in einem übertragenen Sinn. Vielmehr gehöre die intellektuelle Fähigkeit zur Navigation wohl zum Oberschichtenhabitus in den frühskandinavischen Gesellschaften, ebenso wie Runenschriftlichkeit und Skaldendichtung. So könne erwogen werden, dass andere Kulturtechniken, etwa die komplexe Gestaltung einiger Runeninschriften, die kognitiven Fähigkeiten der Navigationspraxis reflektierten. Föller formulierte somit abschließend die Frage, ob die Prägung des Intellekts durch die Herausforderungen des Meeres als analytisches Kriterium für Thalassokratien betrachtet werden könnten.

Der Vortrag rief angeregte Diskussionen hervor, die sich nicht auf die Wikingerzeit beschränkten. So wurde auf den technischen Vorsprung der Hansestädte verwiesen, die die Skandinavier im Hochmittelalter in den Hintergrund gedrängt hätten. Föller schloss sich diesem Erklärungsansatz nur hinsichtlich der Schiffstypen an, nicht bezogen auf eine überlegene Navigationspraxis der Hanse. Einige Fragen bezogen sich auf den Zusammenhang von Navigation und Runeninschriften: Zwar sah Föller keine explizit nautische Prägung der Runenform, hob aber die aufgrund des schlechten inhaltlichen Gehalts der Inschriften bezweifelte kognitive Komplexität hervor, die sich in der graphischen Anordnung der einfachen Texte äußere. Die Himmelsrichtungen scheinen für die Navigation nur von untergeordneter Bedeutung gewesen zu sein, da sie in den Quellen stets mit spe-

zifischen Routen assoziiert würden: so habe der „Ostweg“ über die Rus durchaus bis Italien führen können, während das Baltikum nicht als östlich gelegen bezeichnet werde. Hans-Werner Goetz stellte die zentrale Frage, was Navigationskunst mit Thalassokratie zu tun habe, zumal sich die nordischen Reichsbildungen letztlich nicht über Seegrenzen hinweg entwickelt hätten. Darauf antwortet Jan Rüdiger mit einer phasenbezogenen Differenzierung: Die thalassokratische Phase liege im Norden gerade vor der Stabilisierung der Königreiche als Binnenlandmonarchien seit dem 11. Jh., diese Frühzeit aber habe küstenorientierte (wie im Namen „Norwegen“ erkennbar) und seeübergreifende (am Kattegat und im Verbund Skandinavien-England) Herrschaftsgebilde hervorgebracht.

Die Rolle des Meeres in der Selbstwahrnehmung italienischer Städte, die in der Forschung üblicherweise als „Seestädte“ charakterisiert werden (Pisa, Genua und Venedig), untersuchte MARC VON DER HÖH (Historisches Institut, Ruhr-Universität Bochum). Während der enge Bezug dieser Gemeinwesen zum Meer auf dem Gebiet des Fernhandels und damit auch in ihrer politischen Verfassung bereits im früheren Hochmittelalter evident sei, würden sie in den Quellen bis zum 12./13. Jahrhundert nicht in einem spezifischen Sinn als Seestädte bezeichnet. Von der Höh fragte daher nach indirekten maritimen Bezügen in drei Textfeldern: Gründungslegenden, Hagiographie und Zeitgeschichtsschreibung. Dabei spiele zwar eine maritim geprägte Terminologie kaum eine Rolle, doch ließen sich zahlreiche inhaltliche Bezüge finden: Über die See sollten nicht nur die antiken Protagonisten der Gründungslegenden Pisas und Genuas gekommen sein, sondern auch die apostolischen Missionare wie der heilige Petrus in Pisa. In den Legenden werde dabei ebenso wie in den Berichten über miraculöse Translationen von Heiligenreliquien (Markus in Venedig, Johannes der Täufer in Genua) besonders die Unsicherheit von Seefahrten sowie in Umkehr die göttliche Vorsehung und der Schutz durch die Heiligen auf See thematisiert. Einzelne direkte Bezüge auf das Meer ließen sich zwar in der städtischen Annalistik erkennen, doch werde Kampferuhm auch hier an Land erworben, während Berichte von

Irrfahrten wiederum eher auf die Gefahr der Auflösung aller Ordnung auf See verwiesen. Die Identität der drei Städte werde in ihrer eigenen Textproduktion des untersuchten Zeitraums somit nicht wesentlich vom Meer oder gar dessen Beherrschung abgeleitet, die stets gegenwärtige Gefahr auf See verweise vielmehr auf die Erfahrung von Kontingenz und Unbeherrschbarkeit.

In der Diskussion wurde unter anderem auf den unterschiedlichen Fokus der nordischen Quellen auf das Meer und der italienischen auf das Land verwiesen: Korreliere dies mit unterschiedlichen Bedrohungswahrnehmungen? Dagegen wurde angeführt, dass auch für die italienischen „Seestädte“ der privilegierte Zugang im Mittelalter vom Meer aus erfolgte, in den Texten jedoch nicht thematisiert werde. Einigkeit bestand hingegen in der Einschätzung, dass Venedig mit seinem nach 1204 offensiv herausgestellten *dominium maris* spätestens seit diesem Zeitpunkt einen von den im Vortrag skizzierten Mustern abweichenden Sonderfall darstelle.

Die zweite Hälfte der Sektion war der kritischen Revision etablierter Deutungsmuster zu zwei Beispielen spätmittelalterlicher Seeherrschaft gewidmet: ALBRECHT FUESS (Centrum für Nah- und Mitteloststudien der Philipps-Universität Marburg) verglich die Strategien von Mamluken und Osmanen zur Beherrschung des im islamischen Raum in aller Regel als „See der Römer“ (bahr ar-Rum) bezeichneten Mittelmeeres im späten Mittelalter. Die Bezeichnung selbst suggeriere, dass man den Raum als von seinem Norden her kontrolliert empfunden habe. Doch nicht nur Autoren wie Ibn Haldun billigten den Christen die Überlegenheit zur See zu, auch die mamlukische Strategie nach 1291 zur Verhinderung einer Rückkehr der Kreuzfahrer beruhe auf einer solchen Einschätzung. Um wirksam potentielle Angriffe von der See her abwehren zu können, entschlossen sich die Sultane zur Zerstörung aller befestigten Küstenstädte des syro-palästinensischen Raumes außer Beirut. So hätten die Angreifer keine befestigten Stützpunkte in ihre Gewalt bringen können und seien durch das Landheer leicht zu vertreiben gewesen. Eine offensive Strategie zur See sei nur in den 1420er-Jahren mit den Unternehmungen Sultan Barsbays gegen

Zypern zu erkennen, die zur Einstellung der von der Insel ausgehenden Überfälle geführt habe.

Gegen die aufkommende portugiesische Seemacht im Indischen Ozean und Roten Meer mussten die Mamluken im frühen 16. Jahrhundert jedoch die letztlich fatale Hilfe der Osmanen mobilisieren. Denn diese betrieben unter Rückgriff auf die nautischen Ressourcen der Ägäis besonders nach 1453 einen aktiven Flottenaufbau und hätten so die Venezianer schnell verdrängen können. Jüngste Studien zeigten zudem eine beträchtliche maritime Präsenz der Osmanen im Indischen Ozean im 16. Jahrhundert, während die Unterstellung Algiers und das aktive Flottenbündnis mit Frankreich ihre Operationsgrundlagen im westlichen Mittelmeerraum bildeten. Auch die Schlacht von Lepanto habe keine strukturelle Änderung bewirkt. Restümierend hob Fuess hervor, dass entgegen der Ansichten Xaviers de Planhol keine generelle mentale Unfähigkeit der Muslime zur Beherrschung der See behauptet werden könne, vielmehr stets die spezifischen geographischen Kontexte und Ressourcen von Mächten berücksichtigt werden müssten. Mamlukische Defensiv- und osmanische Offensivstrategie gehorchten dieser Logik, da der Flottenaufbau an der holzarmen südlichen Mittelmeerküste viel schwerer gewesen sei als im Norden: Muslime hätten selbst das nördliche Erbe der Römer antreten müssen, um das „Meer der Römer“ zu beherrschen.

HAIN REBAS (Göteborg) widmete sich schließlich der Insel Gotland im „langen 15. Jahrhundert“ zwischen der Ausschaltung der Vitalienbrüder durch den Deutschen Orden und der Verheerung Visbys 1525. Er charakterisierte die Insel als komplexes System von Akteuren: der gotländischen Bauerngemeinde, der Stadtgemeinde Visbys und der politisch einflussreichen Herren der Festung Visborg seit der Zeit Eriks von Pommern. Zwar sei die betrachtete Phase im Gegensatz zur gotländischen Blütezeit im 13. Jahrhundert vor allem durch Piraterieaktivitäten geprägt, doch damit impliziere der wirtschaftliche Niedergang keine politische Bedeutungslosigkeit. Vielmehr handele es sich um eine Form des „Zurückschlagens“ der Insel gegen die ungünstigen Entwicklungen, um Er-

scheinungen von Frustration. Als Voraussetzung für die gewichtige Stellung der gotländischen Akteure bei den militärischen, vorwiegend maritim geführten Auseinandersetzungen des 15. Jahrhunderts könnten neben dem ererbten Reichtum der Insel als Handelszentrum die spezifischen maritim relevanten Ressourcen wie Holzvorkommen, nautische Expertise und die strategische Lage der Insel angeführt werden. Auch die Präsenz der eigenen Tradition in den zahlreichen Runensteinen, den prächtigen älteren Bauten und anderen Überlieferungsträgern sowie der weite politische Aktionsradius der Herren von Visborg zwischen Dänemark und Karelien hätten eine wichtige Rolle gespielt. Somit schlug Rebas vor, die „Seemacht“ Gotlands phasenweise zu charakterisieren: bis um 1350 geprägt vom Fernhandel als „friedliche“ Seemacht, im 15. Jahrhundert hingegen als „angestrebte Thalassokratie“, die vor allem Furcht verbreitet habe, so dass sich bereits seit den 1480er-Jahren verbunden mit einer politischen Umorientierung der Eliten das Scheitern dieser Ambitionen andeute.

NIKOLAS JASPERT (Historisches Institut, Ruhr-Universität Bochum) konstatierte in seiner Zusammenfassung zunächst, dass das Meer in seiner trennenden wie verbindenden Funktion beim Generalthema „Grenzen“ berechtigtermaßen eine wichtige Rolle spiele; zu fragen sei, ob es auch eigene Grenzgesellschaften hervorbringe. Jedenfalls präge die Nähe zum Meer das Leben in Seegeellschaften, und daraus könne eine Definition von Thalassokratien als Herrschaftsformen erwachsen, die sich spezifisch auf die Beherrschung der See gründeten, in einem konstruktiven oder destruktiven Sinn. Daneben sei ein zweiter Definitionsansatz für Thalassokratien als Herrschaftsgebilde erkennbar gewesen, die ihre Interessen jenseits des Meeres mit politischen Mitteln dauerhaft erfolgreich zu vertreten verstünden. Letztlich zeigten alle Vorträge die enge Verbindung beider Ansätze, indem sie sowohl die Voraussetzung maritimer Ressourcen zur Beherrschung der See als auch die über die See hinausreichenden politische Horizonte der untersuchten Akteure thematisierten.

Vor diesem Hintergrund skizzierte Jaspert fünf weiterführende Forschungsperspek-

tiven: Erstens die Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Seemacht und naturräumlichen Bedingungen als Ansatz transdisziplinärer Regionalforschung. Zweitens die Bedeutung seeherrschaftlicher Phänomene für die Beschäftigung mit Beziehungen, Konnektivität und Kommunikation. Drittens die Frage nach der Wahrnehmung von Seeherrschaft, die auch in die Kulturgeschichte des Politischen einmünde. Viertens die Beschäftigung mit den Bedingungsfaktoren von Seeherrschaft im Vergleich zu terrestrischer Herrschaft, so die offenbar engere Verzahnung von Politik und Ökonomie oder die Rolle maritimer Experten. Fünftens schließlich den transregionalen, diachronen Vergleich verschiedener Ausprägungen von Seeherrschaft, der implizit bereits in der Sektion erfolgte.

Jaspert schloss sich in der Diskussion der Position an, dass Seeherrschaft im Mittelalter essentiell die Beherrschung von Küsten impliziere, da der Seeraum als Fläche kaum adäquat habe erfasst und von Grenzen durchzogen werden können. Auf die Frage nach Charakteristika für Übergangsprozesse zwischen Land- und Seeherrschaft verwies Jan Rüdiger auf die beschränkte Relevanz rein militärischer Faktoren (wie einer starken Kriegsflotte), generell lasse sich im Mittelalter durch die fortschreitende Erschließung agrarischer Ressourcen eher eine Tendenz zur Verringerung der Bedeutung des Faktors Seeherrschaft vermuten. Doch zeige sich vor allem im Vergleich konkreter historischer Entitäten, wie etwa Fraxinetum im 10. Jahrhundert gegenüber Algier im 16. Jahrhundert, der Nutzen, der sich mit dem Konzept „Seeherrschaft“ verbinde. So hat die auf ein reges Publikumsinteresse (über 100 Teilnehmer) gestoßene Sektion vor allem wichtige Impulse für die weitere Profilierung eines klassischen und doch für die Mediävistik neuartigen Forschungsgegenstandes gegeben.

Sektionsübersicht:

Jan Rüdiger (Frankfurt am Main): Einführung

Daniel Föllner (Frankfurt am Main): Wege durch die kalte Welt. Navigation und Kognition in der Wikingerzeit

Marc von der Höh (Bochum): Das Meer im Selbstverständnis der italienischen Seestädte

Albrecht Fuess (Marburg): Wie beherrscht man die „See der Römer“? Seestrategien bei Mamluken und Osmanen im 15. und 16. Jahrhundert

Hain Rebas (Göteborg): Gotland als maritime Gesellschaft im langen 15. Jahrhundert

Nikolas Jaspert (Bochum): Zusammenfassung und Perspektiven

Tagungsbericht *HT 2010: Über die Küsten hinaus: Thalassokratien im Mittelalter*. 28.09.2010-01.10.2010, Berlin, in: H-Soz-u-Kult 13.11.2010.