

Die »Nordsee«, ein verbindendes oder trennendes Element?

Carsten Jahnke (Kopenhagen)

Die Nordsee im Mittelalter, war sie ein verbindendes oder ein trennendes Element? War sie ein Raum für Thalassokratien, ein verbindendes Übergangselement, oder eher der Blanke Hans, jenes Ungeheuer, das stahlgrau seine Zähne bleckt und wahllos Menschen verschlingt? Diese Frage soll im Zentrum der folgenden Untersuchungen stehen.

Vor der eigentlichen Untersuchung ist es allerdings erst einmal notwendig, den zu untersuchenden Raum näher zu definieren. Und hier beginnen die ersten Probleme. Die Organisatoren der Tagung haben – und sie stehen damit ganz in einer langen, deutschen Tradition – darum gebeten, die Nordsee zu behandeln, ein für uns Deutsche recht unverfänglicher Begriff. Historisch gesehen trägt dieses Meer diesen Namen aber erst seit nachmittelalterlicher Zeit. Schaut man sich eine, zugegebenermaßen willkürliche und bei weitem nicht vollständige Auswahl früh- und hochmittelalterlicher Bezeichnungen für diese Wasserfläche an, so ist das Ergebnis durchaus mehrdeutig.

Die Reichsannalen berichten für das Jahr 797 vom »Lande Hadeln«, wo Sachsen vom Ozean umspült werde¹. Regino von Prüm spricht für das gleiche Jahr ebenfalls nur vom »Ozean«²; hier haben die Reichsannalen sicherlich als Vorbild gedient. Bonifatius, der mit dieser See mit Sicherheit vertraut war, spricht auch nur davon, dass die Friesen am Ozean, *oceanus*, leben würden³. Ebenso kennt Einhard keinen spezifischen Namen dieses Gewässers. Bei ihm gibt es *flumina, quae et de Gallia et de Germania septentrionalem influunt oceanum*⁴. Hier, wie an anderen Stellen, setzen die Glossatoren gern das Wort »Nordsee« ein, ohne, dass dieses eigentlich Erwähnung findet. Wir kommen der Sache

1) *Annales regni Francorum inde a. 741 usque ad 829, qui dicuntur Annales Laurissenses maiores et Einhardi*, hg. von Georg Heinrich PERTZ (MGH SS rer. Germ. 6), Hannover 1895, anno 797, S. 100: *et rex de Haduloha regressus – hoc enim loco nomen, ubi oceanus Saxoniam alluit [...]*.

2) *Reginonis abbatis Prumiensis Chronicon cum continuatione Treverensi*, hg. von Friedrich KURZE (MGH SS rer. Germ. 50), Hannover 1890, anno 797, S. 59: [...] *hoc enim loco nomen est, ubi oceanus Saxoniam alluit [...]*.

3) *S. Bonifatii et Lulli*, hg. von Michael TANGL (MGH Epp. sel. 1), Berlin 1916, S. 235, Z. 7 f.

4) *Einhardi Vita Karoli Magni*, hg. von Oswald HOLDER-EGGER (MGH SS rer. Germ. 25), Hannover-Leipzig 1911, Capitulum 17, S. 21.

auch nicht näher, schauen wir uns Liutprands ›Antapodosis‹ aus dem 10. Jahrhundert an. Hier hausen die Dänen im Norden, im Ozean, *est enim gens indomita, sub septentrione in oceano degens*⁵⁾. Wieder besitzt dieses Gewässer keinen Namen.

Klüger werden wir am Ende des 11. Jahrhunderts bei Adam von Bremen, bei dem wir ebenfalls eine nähere Kenntnis dieses Meeres voraussetzen können. Dieser lässt die Eider in das Friesenmeer fließen, *flumen Egdore descendit usque in oceanum Fresonicum*⁶⁾. Das Friesenmeer klingt allerdings sehr nach Lokalpatriotismus eines Bremer Kanonikers, eine Vermutung, die wir auch für das *Mare Cimbricum* annehmen dürfen, welches wir auf einigen mittelalterlichen Karten finden. Eine längere Tradition besaßen dagegen das *Mare Britannicum*, welches wohl auf antike Wurzeln zurückblicken kann⁷⁾, und das *Mare Germanicum*. Alle diese Namen sind dabei einseitig auf eine Küste dieses Raumes fixiert und haben sich auf Dauer nicht durchsetzen können.

Anders sieht es dagegen mit dem letzten Begriff aus, der an dieser Stelle vorgestellt werden soll. Der dänische Chronist Saxo Grammaticus kennt als Gelehrter von europäischem Format selbstverständlich das Britannische Meer⁸⁾, aber zudem kennt er ebenso den Begriff des *Oceanus occidentalis*, als er über den Bau des Dannewerkes durch Königin Thyra sagenhaft berichtet, dass diese zum Schutze des Vaterlandes einen Wall und Graben habe bauen lassen, welcher von der Stadt Schleswig bis an die Westsee reiche, *quantum a Slesuico ad occidentalem Oceanum patet*⁹⁾. Diese Bezeichnung, die Westsee, ist für unseren Untersuchungszeitraum wohl die gebräuchlichste. Seit 1332 lässt sie sich als »Westerhaf« im Mittelniederdeutschen wiederfinden, wo sie das Britannische Meer ablöste: *vnde segelten auer dat Britannier mer, dat is de westerzee*¹⁰⁾. Das galt übrigens auch für die Engländer selbst, denen die Stadt Lübeck 1312 im Zusammenhang mit einem Seeraub schrieb: die Übeltäter dieses Verbrechens *longe distant a nobis, nam ipsi apud mare occidentale moriantur, nos vero prope mare orientale resedimus*¹¹⁾. Diese Bezeichnung steht in einer logischen Beziehung zu den umgebenden Meeren, oder wie es 1367 in einem Rezess des Städtetages von Köln heißt: *We ok van der Osterzee kumpt unde thú der Zuderzee*

5) Liudprandi Antapodosis, in: Liudprandi Opera, hg. von Joseph BECKER (MGH SS rer. Germ. 41), Hannover-Leipzig 1915, S. 1–158, hier Liber. 3, Capitulum 48, S. 100.

6) Adam von Bremen, Hamburgische Kirchengeschichte, hg. von Bernhard SCHMEIDLER (MGH SS rer. Germ. 2), Hannover-Leipzig 1917, Liber 4, Capitulum 1, S. 227.

7) Karl Ernst GEORGES, Lateinisch-Deutsches Handwörterbuch Hannover ⁸1912, Bd. 1, sub verbo »Britannus«, Sp. 865.

8) Saxo Grammaticus, Gesta Danorum, hg. von Karsten FRIIS-JENSEN/Peter ZEEBERG, 2 Bde., Kopenhagen 2005, Liber 14, 11,1, Bd. 2, S. 190.

9) Ebd., Liber 10, 3,1, Bd. 1, S. 628.

10) A.[ndreas] L.[udwig] J.[akob] MICHELSEN, Johann Russe's Achtundvierziger aus Lunden, Sammlungen und Vorarbeiten zur Chronik des Landes Dithmarschen, Nr. 1, Chronik der Nordt-Eluischen Sassen, der Dietmarschen vnde Holsten, in: Staatsbürgerliches Magazin 9 (1829), S. 340–380, hier S. 347.

11) Codex Diplomaticus Lubecensis 1. Abteilung: Urkundenbuch der Stadt Lübeck Bd. 2,2, Lübeck 1858, Nr. 1038, S. 964 f. Siehe auch Nr. 221, S. 192 f.

*edder Westerzee word wil, de darf thú Hamborch neen pundgheld gheven*¹²⁾. Reste dieses Sprachgebrauches haben sich bis heute in dem wohl aus hansischer Zeit stammenden Lied von Störtebeker und Gode Michels erhalten, in dessen dritter Strophe es heißt: »Störzenbecher sprach sich allzuhand: / ›Die Wester=See ist mir wohl bekannt / Das will ich uns wol holen; / Die reichen Kaufleut von Hamburg / Sollen uns das Gelag bezahlen.^{13)«}

Vor diesem Hintergrund ergibt sich dann auch das Ergebnis einer Untersuchung, die der König von Dänemark 1638 unter holländischen, deutschen und dänischen Schiffern durchführen ließ: In Übereinstimmung mit dem oben Gesagten bestätigten die Schiffer, dass sich die Westsee vom Ärmelkanal bis nach Skagen erstrecke und von der Zuider- und der Ostsee flankiert werde, die Nordsee dagegen von der Südküste Norwegens bis nach Grönland reiche¹⁴⁾.

Mag sich dieses wie Erbsenzählerei anhören, so verrät die Namengebung doch viel über den Standpunkt des jeweiligen Betrachters. Aus Sicht der früh- und hochmittelalterlichen Chronisten war diese See nur ein weites und bedrohliches Meer, welches man von den Küsten aus betrachten konnte, das ansonsten aber nicht im Raum verortet wurde. Diese Sichtweise sollte sich im Spätmittelalter ändern. Die Westsee war das natürliche und logische Pendant zur Ostsee. Erst dahinter erstreckten sich die Weiten der Nordsee mit ihren sieben Eilanden. Und auch die endgültige Introdution des Begriffes »Nordsee« in den deutschen Sprachschatz, die erst durch die preußischen Besatzungstruppen in Schleswig-Holstein nach 1864 endgültig durchgeführt wurde¹⁵⁾, zeigt einen erneuten Standortwechsel an: eine binnenländische Sichtweise auf die See – eine Sichtweise, die unsere Forschung bis heute dominiert.

Im Folgenden soll daher, um der Klarheit willen, die Westsee von der Nordsee differenziert werden. Beide Gewässer unterscheiden sich klimatisch wie auch seefahrerisch so weit von einander, dass allein aus diesem Grunde eine Trennung sinnvoll erscheint.

12) Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256–1430, hrsg. durch die Historische Commission bei der königlichen Akademie der Wissenschaften, Bd. 1, Leipzig 1870, Nr. 413, S. 373–376, hier S. 375.

13) Petrus Fabricius, Liederbuch (um 1603), Peter Fabritius af Rostocks Lutbog, Königliche Bibliothek Kopenhagen, Ms. Thott, Quarto, Nr. 841, fol. 94r; siehe hierzu Johannes BOLTE, Das Liederbuch des Peter Fabricius (1603–1608), Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 13 (1887), S. 55–88, hier S. 58; Arthur KOPP, Die Liederhandschrift des Petrus Fabricius, in: Archiv für das Studium der neueren Sprachen und Literaturen 117 (1906), S. 1–16 und S. 241–255, hier S. 251.

14) Sune DALGÅRD, Østersø, Vestersø, Nordsø. Dominium maris Baltici & maris Septentrionalis 1638, in: Dansk Historisk Tidsskrift 11/5 (1956), S. 295–319.

15) Carsten JAHNKE, Die Borussifizierung des schleswig-holsteinischen Geschichtsbewusstseins, 1866–1889, in: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 130 (2005), S. 161–190, hier S. 162.

I. DIE KLIMATISCHEN FAKTOREN

Die Westsee ist ein Nebenmeer des Atlantiks und als solches den großen klimatischen und ozeanographischen Bedingungen des Atlantiks unterworfen. Für die Betrachtung der Geschichte dieses Raumes spielen dabei drei wesentliche Merkmale eine Rolle. Zum ersten geht die freie See im Süden des Untersuchungsraumes in die engen Fahrwasser des Ärmelkanales über, wohingegen sich das Meer im mittleren Teil zu einem Bassin erweitert, welches im Norden von einer Kette von Inseln, von den Schatzlanden (Shetlands) bis nach Norwegen, begrenzt wird. Das heißt, dass wir es in diesem Raum grundsätzlich mit drei bis vier verschiedenen Zonen zu tun haben, die ihre jeweils eigenen Bedingungen aufweisen.

Im Bereich der Nordsee befinden sich die größten Wasserflächen, und eine Reise zwischen den Küsten und Inseln dieses Raumes ist nur unter zeitweiligem Verlust des Landkontaktes möglich. Die Wasserflächen sind den Einflüssen der atlantischen Strömungen und des atlantischen Wetters ausgesetzt und grenzen zudem im Norden auch noch an die jahreszeitlich vereisten Flächen der norwegischen See. Als Grunddeterminante ist die Westsee einer konstanten Westwindlage ausgesetzt, die zu Zeiten des Äquinoktiums zur Ausbildung starker Stürme neigt. Die Küsten der Westsee sind im nördlichsten Teil bergig und von Fjorden durchzogen, im nordöstlichen Teil sehr flach, sandig und ohne natürliche Häfen, im südwestlichen Teil durch die Ästuarie von Elbe, Weser und Rhein geprägt, die im Süden in die schroffen Küsten der Normandie und der Bretagne übergehen. Im Osten bilden die englisch-schottischen Küsten ein Spiegelbild der kontinentalen Küsten. Die Westsee ist ein Gezeitengewässer mit starken Unterschieden im Tidenhub, von 8 bis 12 m im Ärmelkanal und dem Kanal von Wales und von wenigen Metern im nördlichen Teil. Sie gilt als schwer zu befahren, und die mittelalterlichen Seefahrer bevorzugten deshalb die Fahrt unter Land, das heißt entlang der Küsten respektive zwischen verschiedenen Landmarken¹⁶⁾. Die großen Entfernungen etwa zwischen den Inseln der Nordsee setzen zu ihrer Überbrückung unter anderem den Einsatz von Segeln voraus, da aufgrund der Versorgungs-Antriebsratio bei permanenter Anwendung von Riemen Vorräte aufgezehrt wären, ehe man Versorgungsstationen erreichen konnte oder aber die Mitführung von Waffen oder Waren nicht möglich gewesen wäre¹⁷⁾. Aus diesem Grunde wurden größere, freie Entfernungen in diesem Raum in der Frühzeit,

16) Siehe die Segelanweisungen im mittelalterlichen Seebuch. Online-Edition des Deutschen Schifffahrtsmuseums unter <http://www.dsm.museum/seebuch/>, 26. Februar 2013.

17) Zur Einführung des Segels im nordeuropäischen Schiffbau siehe Jan BILL/Bjørn POULSEN/Flemming RIECK/Ole VENTEGODT, *Fra stammebåd til skib. Dansk Søfarts Historie*, Bd. 1, Kopenhagen 1997, S. 49–51.

vor der Einführung des Segels, einzig von gottesfürchtigen und wagemutigen Einsiedlern überbrückt, die ihr Schicksal in die Hand des Allmächtigen gelegt hatten¹⁸⁾.

II. HISTORISCHE LANDRÄUME

Generell – und auch das erschwert eine übergreifende Betrachtung des Raumes – wurden die Bereiche der Nord- und Westsee durch verschiedene Bevölkerungsgruppen besiedelt. *Cum grano salis* können wir davon sprechen, dass der nördliche Bereich des Untersuchungsraumes von Stämmen besiedelt wurde, die wir nach Tacitus als Ingwäonen bezeichnen¹⁹⁾. Im mittleren und südlichen Ostteil des Raumes treffen wir auf Sachsen, Friesen, Flamen, später auf Normannen und Bretonen, wohingegen die westliche Seite durch die Mischvölker der Engländer und Schotten, sowie der Waliser und Iren gebildet wird. Generell setzt die Forschung dabei eine gedankliche Trennungslinie zwischen den Ingwäonen, die späterhin zur skandinavischen Geschichte geschlagen wurden, und den südlichen Bereichen, denen man eine mehr oder weniger eigene aber teilweise auch gemeinsame Geschichte nachsagt. Basierend auf dieser Vorstellung bilden wir bisher die Geschichte der Nordleute, das heißt die Geschichte Norwegens, Dänemarks, der Schatzlande und der sieben Eilande als eigene Geschichte ab, wohingegen die Geschichte Sachsens respektive des Heiligen Römischen Reiches, Frankreichs, Schottlands und Englands von der jeweiligen Landseite aus gesehen wird.

III. MÖGLICHKEITEN DER KOMMUNIKATION IM RAUM DER WESTSEE

Allerdings gab es schon frühzeitig intensive Kontakte entlang der Küsten²⁰⁾. Handelsstädte wie Dorestad, London oder Ripen sind nur ein später Ausdruck dieser Entwicklung. Die Westsee bildete eine Wasserstraße, die vor allem entlang der Küsten zu einem Austausch führte. Dieses Bild findet sich unter anderem besonders deutlich in der geographischen Beschreibung des Abū'Abd-Āllah Muhammad Al-Idrīsī in seinem »Nuzhat al-Mushtak fi-ichtiraq al-afaq« aus dem 12. Jahrhundert, der wiederum auf Aussagen von

18) Torsten CAPELLE, Die Eroberung des Nordatlantik, Archäologie am Rande des Meeres, Neumünster 1987, S. 36–55.

19) Tacitus, *Germania*, hg. von Heinrich SCHWEIZER-SIDLER/Eduard SCHWYZER, Halle ⁸1923, Liber 1, Capitulum 2, S. 5 f.: *Manno tris filios assignant, e quorum nominibus proximi Oceano Ingaeuones, medii Hermio[n]es, ceteri Istaevones vocentur.*

20) Siehe beispielhaft Bo EJSTRUP, Das Gredstedbro-Schiff. Nordseeverbindungen im Frühen Mittelalter, in: *Mensch und Meer in der Geschichte Schleswig-Holsteins und Süddänemarks*, hg. von Martin RHEINHEIMER (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 47), Neumünster 2010, S. 11–45.

at-Tartusis aus dem 10. Jahrhundert basiert²¹). Hier finden sich entlang der Westsee jeweils im Abstand einer Tagesreise Häfen, die die Kommunikation vereinfachten. »Von der Weser bis zur Mündung des Flusses Elbe sind es 100 Meilen. Vom Fluss Elbe bis zum Fuße der Halbinsel Dār marġa sind es 60 Meilen. [...] Es finden sich dort vier große ›Städte‹, zahlreiche kleinere Orte und beschützte Häfen mit Häusern. [...] Von dort entlang der Küste bis zum Hafen von ʾund dīra (Tondern) sind es 50 Meilen. Das ist ein Hafen, der vor allen Arten Windes geschützt ist, und dort gibt es Häuser. Von dort bis zum Hafen von Huwar (Hoyer Å) sind es 100 Meilen. [...] Von dort bis zur Burg des Landes Fi(y)una (Nyborg/Fünen) 80 Meilen. Und von dieser Burg bis zur Stadt Silīsabūlī (Schleswig/Hedeby) sind es 100 Meilen. Von dort bis zum Fuße der Halbinsel sind es 12 Meilen. Die gesamte Strecke um die Halbinsel herum macht 750 Meilen aus«²²).

Diese festen und etablierten Kommunikationswege können allerspätestens in dem ›Capitulare missorum in Theodonis villa‹ von 805 gesehen werden²³), eher aber schon vorher. So ist es auch kein Wunder, wenn wir den ersten Handelskrieg in diesem Raum 790 gerade am Handel über die Westsee festmachen können: *ut nemo de Britannia insula ac gente Anglorum mercimonii causa litus oceani maris attingeret in Gallia*, wie Karl der Große in seinem Kampf gegen König Offa 790 verkündet²⁴). Allerdings darf nicht vergessen werden, dass Handel und Kommunikation über die Westsee hinweg noch lange küstennah bleiben werden. Selbst die bei Beda mythisch umschriebene Auswanderung der Angeliter nach England im fünften Jahrhundert²⁵) geschah wohl entlang der Küstenroute und überquerte die Westsee erst im Kanal²⁶). Es ist auch die Frage, wie intensiv der Austausch an Waren und Kulturgütern wirklich war²⁷). Erst in der zweiten Hälfte des zehnten Jahrhunderts begannen die ersten Westfahrten, die zur Besiedlung der Eilande

21) La Géographie d'Édrisi. Traduction complète du Kitāb Nuzhat al-Muštāq, ou Kitāb Rujar, terminé en 1154 (548 H.), hg. von Pierre-Amédée JAUBERT, Paris 1836–1840, Bd. 2, S. 427–433; Nordens historie i middelalderen etter arabiske kilder, hg. von Harris BIRKELAND (Skrifter utgitt av Det Norske Videnskaps-Akademi i Oslo, Hist.-Filos. Kl. 2), Oslo 1954, S. 1–177, hier S. 73–75.

22) Ebd., S. 73; siehe auch die Übersetzung durch J[akob] J[ohan] W[ilhelm] LAGUS, in: Oliva Johannes TUULIO, Du nouveau sur Idrīsī (Societas Orientalis Fennica: Studia Orientalia 6/3), Helsinki-Leipzig 1936, hier S. 220 f.

23) Duplex capitulare missorum in Theodonis villa datum 805 exeunte, in: Capitularia Regum Francorum, hg. von Alfred BORETIUS (MGH Capit. 1), Hannover 1883, S. 120–126, hier Nr. 44, S. 122–126.

24) Gesta Abbatum Fontanellensium, hg. von Samuel LOEWENFELD (MGH SS rer. Germ. 28), Hannover 1886, hier Capitulum 16, S. 46 f.

25) Bede's Ecclesiastical History of the English People, ed. by Bertram COLGRAVE/R. A. B. MYNORS, Oxford 1991, S. 48 und 50.

26) CAPELLE, Die Eroberung des Nordatlantik (wie Anm. 18), S. 36–38.

27) Siehe hierzu unter anderem Søren M. SINDBÆK, Viking Disruptions or Growing Integration? Contextualising Communication Networks in the 10th Century North Sea, in: Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und Spätmittelalter aus archäologischer und geschichtswissenschaftlicher Perspektive, hg. von Sunhild KLEINGÄRTNER/Gabriel ZEILINGER (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft 23), Bonn 2012, S. 19–38.

der Nordsee führen sollten²⁸). Erst von dieser Zeit an wird auch die innere Westsee erschlossen worden sein.

Es kann davon ausgegangen werden, dass der Großraum Nordsee-Westsee seit dem zehnten Jahrhundert regelmäßig und umfassend über See miteinander verbunden war, die äußersten Inseln der Nordsee, Grönland und Vinland (Kanada), kamen sogar erst am Ausgang des zehnten sowie am Beginn des elften Jahrhunderts hinzu²⁹). Bis in diese Zeit hatten sich die Herrschaftsverbände einzelner Landschaften aber so weit verfestigt, dass zwar von Handel und Krieg gesprochen werden kann, es aber zu keiner dauerhaften Beeinflussung über die Westsee hinweg kam. Dieses sehen wir zum Beispiel bei der Betrachtung der sogenannten Wikinger, die seit der Mitte des achten Jahrhunderts England überfielen. Auch wenn die »Wikinger« aus nationalromantischer Selbstüberhöhung heraus gerne zu den Beherrschern der Westsee stilisiert wurden und Kollegen in Schottland gerne von Viking Empires sprechen³⁰), muss man doch konstatieren, dass es Wikinger als Menschengruppe gar nicht gegeben hat. Man *lå i viking*, das heißt man fuhr auf Raubzug, oder man geriet in rasende Wut und zeigte den *viking* in sich, aber man war kein Wikinger³¹). Ebenso ist es ein Irrtum zu meinen, die sogenannten Wikinger seien dem Meer verbunden gewesen. Gewiss, sie nutzten Schiffe als Fortbewegungsmittel, aber das Ziel ihrer Bemühungen war Beute, Beute, die man in der Heimat zum Erwerb von Macht, Prestige und Land nutzen konnte³²). Die von den Nordleuten genutzte »hit-and-run«-Taktik war dabei nur der einfachste Weg, eben jene reiche Beute zu machen.

Die gleichen Schwierigkeiten sehen wir bei dem einzigen, die Westsee wirklich überspannenden Reich des Mittelalters, der Personalunion zwischen Dänemark und England unter Knud dem Großen im elften Jahrhundert³³). Dänen hatten England schon lange als Ziel ihrer Beutezüge ausgesucht, aber erst, als diese begannen, sich in innerenglische Angelegenheiten einzumischen, konnten sie die Macht erringen. Diese Macht kam von innen heraus und es gelang Knud so zum Beispiel nicht, Dänemark und England zu einer Einheit zusammenzuführen. Insofern beruhte Knuds Herrschaft zwar auf den Möglichkeiten der Seekommunikation, aber der Machterhalt in England geschah durch Engländer selbst, so wie Dänen die Macht in Dänemark sicherten. Knuds Herrschaft war mithin keine Thalassokratie.

28) CAPELLE, Die Eroberung des Nordatlantik (wie Anm. 18), S. 52–54.

29) Ebd.

30) Angelo FORTE/Richard ORAM/Frederik PEDERSEN, Viking Empires, Cambridge 2005.

31) Erik JONSSON, Oldnordisk Ordbog, Kjöbenhavn 1863, sub verbo »Vikingr« und »Vikingligr«, S. 703.

32) Siehe zu diesem System grundlegend Hans Jacob ORNING, Unpredictability and Presence, Norwegian Kingship in the High Middle Ages (The Northern World 38), Leiden 2008.

33) Siehe zu diesem Timothy BOLTON, The Empire of Cnut the Great. Conquest and Consolidation of Power in Northern Europe in the Early Eleventh Century (The Northern World 40), Leiden 2009.

Überhaupt ist es fraglich, ob die angeblich dem Meer so verbundenen Nordleute, seien es die Dänen oder die Norweger, der Seefahrt überhaupt so viel abgewinnen konnten. So gibt es in Dänemark lange und erbitterte Debatten über das sogenannte Leding, das Landesaufgebot zur Seeverteidigung. Hierbei wird davon ausgegangen, dass alle Landstriche für den Kriegsfall Schiffe bereitstellen sollten³⁴). Aber wurden die Dänen damit zu Seefahrern? Zu Seefahrern, die die Westsee beherrschten und zu ihrem Gewässer umwandelten? Mitnichten! Zum einen mussten die Schiffe im Kriegsfall erst gebaut werden, und zum anderen war auch die dänische Elite mehr auf ihr Prestige zu Lande denn zu Wasser bedacht. Dieses soll an einem Beispiel verdeutlicht werden.

In den Weihnachtshof des Jahres 1187 platzte die Nachricht vom Fall Jerusalems und die dringende Aufforderung Gregors VIII., Truppen, das heißt in unserem Fall Schiffe, zur Entlastung in das Heilige Land zu schicken³⁵). Dieser Aufforderung konnte sich der König zusammen mit dem führenden Adelsgeschlecht des Landes, den Hvides, nicht entziehen, zumal in Dänemark gerade zu dieser Zeit eine Ideologie vorherrschte, die dieses Land als eigentlichen, einzigen, besseren und berechtigten Nachfolger der Kaiserwürde betrachtete³⁶). Auf die Schwüre des Weihnachtshofes folgte allerdings bald Ernüchterung, passte ein Kreuzzug nach Jerusalem so gar nicht zur tagespolitischen Agenda. So zogen nur die entfernten jütischen Adligen 1189 unter anderem mit den Friesen und den späteren Hansestädten auf Kreuzzug – und diese eroberten unterwegs nicht nur Alvor in Portugal, sondern erschreckten mit ihren Masten am Horizont auch Saladin vor Akkon und begründeten den Deutschen Orden mit, bevor sie bis zur Schlacht von Arsuf 1191 komplett aufgerieben wurden³⁷).

Die Hvides dagegen ließen sich Zeit, Schiffe auszurüsten. Und als diese 1191 endlich absegelten, nahmen sie nicht Kurs auf Jerusalem, sondern fuhren erst einmal nach Norwegen, um dort Beute zu machen und Leute zu finden, die sich mit einer solchen Seereise auskannten. Allerdings half dies nicht viel. Ein Teil der kleinen Flottille konnte Bergen nicht verlassen, ein anderer erlitt schon in der Westsee, vor den ungastlichen Küsten

34) Siehe zum »Ledingstreit« vor allem Niels LUND, *Lið, leding og landeværn, hær og samfund i Danmark i ældre middelalder*, Roskilde 1996 und dagegen Rikke MALMROS, *Vikingerens syn på militæret og samfund. Belyst gennem skaldenes fyrstedigtning*, Aarhus 2010.

35) *De profectioe Danorum in Hierosolymam*, in: *Scriptores minores historiae Danicae Medii Aevi*, hg. von M.[artinus] Cl.[arentius] GERTZ, Bd. 2, Kopenhagen 1920, S. 443–492; Paul Riant, *Skandinavernes Korstog og Andagtsreiser til Palestina*, Kopenhagen 1868, S. 372 f.; siehe zum Werk allgemein Karen SKOVGAARD-PETERSEN, *A Journey to the Promised Land. Crusading Theology in the Historia de profectioe Danorum in Hierosolymam (c.1200)*, Kopenhagen 2002.

36) Riant, *Skandinavernes Korstog* (wie Anm. 35), S. 374 f.; siehe hierzu nun Roland SCHEEL, *Romerriget, Versteuropa og Skandinavien Kulturkontakter og den danske historiebevidsthed i 1100-tallet*, in: (Dansk) *Historisk Tidsskrift* 112/1 (2012), S. 1–61; sowie DERS., *Lateineuropa und der Norden, die Geschichtsschreibung des 12. Jahrhunderts in Dänemark, Island und Norwegen* (Frankfurter kulturwissenschaftliche Beiträge 6), Berlin 2012.

37) Riant, *Skandinavernes Korstog* (wie Anm. 35), S. 385–398.

Dithmarschens, Schiffbruch, wobei der Leiter der Expedition, *her Aleksander*, Bischof Absalons Neffe, seine Mitstreiter schmählich im Stich ließ. Der Rest kam gerade bis Staveren, wo man beschloss, die Schiffe zu verkaufen und lieber über Land bis nach Venedig und von dort aus als Gast auf einem venezianischen Schiff ins Heilige Land zu ziehen, wo man nach Abschluss der Kämpfe eintraf.

Der Skandal und das propagandistische Desaster waren perfekt. In dieser Situation ließ das Hvidegeschlecht einen Heldenbericht, »De profectio[n]e Danorum in Hierosolymam«, verfassen, in dem die Schifffahrt und der Schiffbruch als gleichberechtigt mit dem Kreuzzug ins Heilige Land hingestellt werden. Die Weite und Unendlichkeit des Meeres samt dessen Seeungeheuern ersetzen dabei implizit den Kampf gegen die Heiden³⁸⁾. Hier ist nicht viel von Wikingern oder gar von der Liebe oder Beherrschung der See zu spüren. Herr Aleksander, der übrigens Zeit seines Lebens nur als »Neffe des Herrn Bischofs Absalon« titulierte wurde, war mit Sicherheit kein wagemutiger Wikinger und die Expedition von 1191 zeigt deutlich, dass auch Dänemark im zwölften Jahrhundert weit davon entfernt war, die Westsee zu beherrschen.

Ähnliches kann man auch für das zweite maritime Großreich des Mittelalters, Norwegen, konstatieren. Den norwegischen Königen war es im Laufe des Hochmittelalters gelungen, sich nicht nur die Schatzlande und die Orkneys, sondern auch die anderen Inseln der Westsee und der Nordsee zu unterwerfen, von der Isle of Man bis nach Grönland³⁹⁾. Allerdings blieb die Unterwerfung über weite Strecken hinaus nur nominell. Das bedeutet, dass die manxische Geschichte wie die der Shetlands und Orkneys mehr von den Beziehungen zum benachbarten »Festland« geprägt waren, denn durch die maritimen Verbindungen nach Norwegen⁴⁰⁾. Das gleiche gilt für die Verbindungen der Färöer, Islands, Grönlands und Vinlands. Die Verbindung zum »Mutterland« hielten wenige Schiffe im Jahr aufrecht, mit Island laut Vereinbarung sechs, mit Grönland gerade einmal zwei⁴¹⁾, ansonsten überließ man die Inseln ihrem eigenen Schicksal. Die Strecke zwischen Bergen und Grönland befuhr dabei der sogenannte Grönlands-Knarr, und als dieser 1367 oder 1369 unterging, wurde er nicht ersetzt⁴²⁾ – mit dramatischen Folgen für die Versorgung der grönländischen Bevölkerung mit Getreide⁴³⁾.

38) De profectio[n]e Danorum in Hierosolymam (wie Anm. 35), S. 480, 21 f.; SKOVGAARD-PETERSEN, A Journey to the Promised Land (wie Anm. 35).

39) Randi Bjørshol WÆRDAHL, The Incorporation and Integration of the King's Tributary Lands into the Norwegian Realm, c. 1195–1397 (The Northern World 53), Leiden 2011; sowie: The Norwegian Domination and the Norse World c. 1100–c.1400, hg. von Steinar IMSEN (Trondheim Studies in History), Trondheim 2010.

40) Siehe zum Beispiel Barbara E. CRAWFORD, The Joint Earldoms of Orkney and Caithness, in: The Norwegian Domination (wie Anm. 39), S. 75–97; sowie Ian BEUERMANN »Norgesveldet« South of Cape Wrath? Political Views, Facts and Questions, in: The Norwegian Domination (wie Anm. 39), S. 99–123.

41) Poul NØRLUND, De gamle Nordbobygder ved Verdens Ende. Skildringer fra Grönlands middelalder, Kopenhagen 1934, S. 96 f.

42) Ebd.

So schilderten die Einwohner Grönlands am Ende des 15. Jahrhunderts in bewegten Worten dem Papst ihre Situation und die ihres Bistumes Garðar: *Cum ut accepimus ecclesia Gadensis in fine mundi sita in terra Gronlandie in qua homines commorantes ob defectum panis vini et olei siccis piscibus et lacte uti consueuerunt et ob id ac propter rarissimas navigationes ad dictam terram causantibus intentissimis aquarum congelationibus fieri solitas, navis aliqua ab octuaginta annis non creditur applicuisse et si navigationes huiusmodi fieri contingeret, profecto has non nisi mense Augusti congelationibus ipsis resolutis fieri posse non existimentur, et propterea eidem ecclesie similiter ab octuaginta annis uel circa nullus penitus episcoporum uel presbyterorum apud illam personaliter residendo prefuisse dicitur⁴⁴⁾. Und der zuständige Erzbischof von Trondheim (Nidaros) hatte schon Papst Johannes XXI. im Jahre 1276 darum gebeten, ihn von der Pflicht, die ausgeschriebene Kreuzzugssteuer persönlich auf Grönland, und damit auch in Vinland, einzusammeln, zu entbinden⁴⁵⁾. Als Argument führt der Erzbischof an, dass aufgrund der Wildheit des Meeres eine Visitation des grönländischen Bistums mehr als sechs Jahre in Anspruch nehmen würde, *ac plures dioceses in regno ipso tuaque prouincia constitute per maris spatia adeo sint disperse, ac intra suos limites dilatate, quod fere infra sex annos⁴⁶⁾*. Und überhaupt sei Grönland wegen des schrecklichen Ozeanes sehr weit abgelegen, *quod insula, in qua civitas Gardensis consistit, propter malitiam maris Oceani, infra quod ipsa consistit, raro navigio visitatur*, wie der Erzbischof 1279 den Papst wissen ließ⁴⁷⁾.*

Diese Argumentation zeigt mehr als deutlich das Verhältnis, welches der Erzbischof zur See besaß, hatte doch sein grönländischer Suffragan aus Gaðar, Jon Arnason Smyrill, 1202 nur gut ein Jahr für seine Reise nach Rom und zurück gebraucht⁴⁸⁾. Die Norweger

43) Zur Versorgungslage auf Grönland allgemein siehe Else ROESDAHL, *Dagligliv i Danmarks middelalder, en arkæologisk kulturhistorie*, Kopenhagen 1999, S. 369–373; Chris M. WOOLGAR, *Food and the Middle Ages*, in: *Journal of Medieval History* 36 (2010), S. 1–19, hier S. 7 f.; Eva PANAGIOTAKOPULU/M.[alcolm] T. GREENWOOD/Paul C. BUCKLAND, *Insect Fossils and Irrigation and Manuring in Medieval Greenland*, in: *Geografiska Annaler: Series A, Physical Geography* 94/4 (2012), S. 531–548; Kim VICKERS/Eva PANAGIOTAKOPULU, *Insects in an Abandoned Landscape. Late Holocene Palaeontomological Investigations at Sandhavn, South Greenland*, in: *Environmental Archaeology* 16 (2011), S. 49–57; Paul. C. BUCKLAND/Kevin. J. EDWARDS/Eva PANAGIOTAKOPULU/J. EDWARD SCHOFIELD, *Palaeoecological Evidence for Manuring and Irrigation at Garðar (Igaliku), Norse Eastern Settlement, Greenland*, in: *The Holocene* 19 (2009), S. 105–116.

44) *Diplomatarium Norvegicum*, hg. von Kommissjonen for *Diplomatarium Norvegicum*, Bd. 17, Oslo 1917, Nr. 759, S. 644 f.; *Diplomatarium Groenlandicum, 1492–1814*, hg. von Louis BOBÉ (*Meddelelser om Grønland* 55), Kopenhagen 1936, Nr. 1, S. 3 f.

45) *Diplomatarium Norvegicum* (wie Anm. 44), Bd. 6, Nr. 36 f., S. 35–37.

46) Finn LYNGE, *Grønlands katolske middelalder*, in: *Tidsskrift Grønland* Nr. 2 (1958), S. 41–49; *Diplomatarium Norvegicum* (wie Anm. 44), Bd. 6, Nr. 37, hier S. 36.

47) *Diplomatarium Norvegicum* (wie Anm. 44), Bd. 1, Nr. 66, S. 59 f.

48) Jørgen TAAGHOLT, *Den grønlandske Kirke i tusind år*, in: *Tidsskrift Grønland* Nr. 8 (1994), S. 269–279, hier S. 275; Janus Møller JENSEN, *Vejen til Jerusalem. Danmark og pilgrimsrejsen til det Hellige Land i det 12. århundrede. En islandsk vejviser*, in: *Ett annat 1100-tal. Individ, kollektiv och kulturella*

wie die Bewohner der norwegischen Inselwelt waren Bauern, keine Seefahrer und schon gar keine hauptberuflichen Wikinger⁴⁹⁾. Was die auf Viking fahrenden Männer allerdings schon seit langer Zeit genutzt hatten, waren die gefestigten, erprobten und rechtlich verstetigten Handelswege in diesem Raum, so wie es zum Beispiel im Kapitel 21 der Saga des Lachswassertales (der ›Laxdæla saga‹) beschrieben wird⁵⁰⁾. Hier können wir sehen, dass die Bewohner Irlands ankommende Seefahrer dahingehend visitierten, ob sie Kaufleute oder Wikinger seien. Durch rechtliche Verstetigung der Verbindungen entstanden Häfen⁵¹⁾, die wiederum als Handels- und Kommunikationszentren im Raum dienten⁵²⁾. Diese Wege wurden im Laufe des zwölften und 13. Jahrhunderts immer weiter verdichtet, so dass zur Wende zwischen diesen Jahrhunderten unter Umständen vom Höhepunkt der Seekommunikation auf der Westsee gesprochen werden kann⁵³⁾. Zu diesem Zeitpunkt trieben alle Küstenanlieger sowie die Städte im Hinterland einen sehr regen Handels- und Kommunikationsaustausch; kreuz und quer, das heißt von Nord nach Süd und von Ost nach West. Der maritime Austausch erreichte zu diesem Zeitpunkt seinen qualitativen Höhepunkt.

Träger dieses Austausches über die Westsee hinweg waren freie Kaufmannsgruppen, die sogenannten *félag* oder *hansen*⁵⁴⁾. Dieses hat nichts mit der »Deutschen Hanse« zu tun, die sich erst nach 1379 institutionalisieren sollte⁵⁵⁾, sondern bezeichnet freie, wehr-

mönster i medeltidens Danmark, hg. von Peter CARELLI/Lars HERMANSON/Hanne SANDERS, Göteborg 2004, S. 284–337.

49) Siehe zur Wirtschaftsstruktur Sverre BAGGE, *From Viking Stronghold to Christian Kingdom. State Formation in Norway, c. 900–1350*, Kopenhagen 2010, vor allem S. 110–121.

50) Die Geschichte von den Leuten aus dem Lachswassertal, hg. von Rudolf MEISSNER (Thule. Altnordische Dichtung und Prosa 6), Jena 1923, S. 68–76, § 21.

51) Siehe hierzu einleitend Carsten JAHNKE, *Hafen*, in: *Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte* (HRG), hg. von Albrecht CORDES/Heiner LÜCK/Dieter WERKMÜLLER, Berlin 2010, Sp. 649–652.

52) Carsten MÜLLER-BOYSEN, »stundum í viking, en stundum í kaupferdum«, *Die Rolle der Wikinger im Wirtschaftsleben des mittelalterlichen Europa*, in: *Offa* 44 (1987), S. 249–260; DERS., *Kaufmannsschutz und Handelsrecht im frühmittelalterlichen Nordeuropa*, Neumünster 1990; siehe auch Anton ENGLERT, *Large Cargo Ships in Danish Waters 1000–1250. Evidence of Professional Merchant Seafaring Prior to the Hanseatic Period (Ships and Boats of the North 7)*, Roskilde 2015.

53) Siehe unter anderem Carsten JAHNKE, »Homines imperii« und »osterlinge«. Selbst- und Fremdbezeichnungen hansischer Kaufleute im Ausland am Beispiel Englands, Flanderns und des Ostseeraumes im 12. und 13. Jahrhundert, in: *Hansische Geschichtsblätter* 129 (2011), S. 1–57, hier S. 1–29.

54) Carsten JAHNKE, *Die Hanse*, Stuttgart 2014; zum félag siehe Max PAPPENHEIM, *Die Speisegemeinschaft (mötuneyti) im älteren westnordischen Recht*, in: *Ehrengabe dem deutschen Juristentage überreicht vom Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, Lübeck 1931, S. 1–20, hier S. 15 f.; siehe auch Carsten JAHNKE, *Zur Interpretation der ersten Lübecker Schiffssiegel*, in: *Zeitschrift des Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde* 88 (2008), S. 9–24.

55) Siehe hierzu nun DERS., *Die Hanse. Überlegungen zur Entwicklung des Hansebegriffes und der Hanse als Institution resp. Organisation*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 131 (2013), S. 1–32; DERS., *Die Hanse* (wie Anm. 54).

hafte Scharen im Ausland, die zu Handelszwecken umherreisten und die Küsten des Raumes miteinander verbanden. Der Handel dieser Gruppen, der bis ins 13. Jahrhundert hinein die Ostsee mit der Biskaya, der West- und Nordsee verbinden sollte⁵⁶⁾, ist das grundlegende kommunikative und ökonomische Element des Westseeraumes. Dieses besagt allerdings nicht, dass die europäischen Kaufleute des Hochmittelalters begnadete Seefahrer gewesen seien. Ganz im Gegenteil. Die meisten Kaufleute verabscheuten wohl das Wasser. Schiffe waren ein Mittel zum Zwecke des Transportes, aber nicht mehr⁵⁷⁾. Das zeigt sich besonders deutlich bei der Entwicklung des Schiffbaues. Waren Schiffe bis ins 10./11. Jahrhundert hinein Prestigeobjekte, die selbst unter Deck noch bis ins kleinste Detail verziert und ausgearbeitet waren⁵⁸⁾, wurden sie nun zu schmucklosen Kästen mit schlechten Segeleigenschaften⁵⁹⁾.

Insofern waren die Kaufleute des 14. Jahrhunderts erleichtert, als sie durch institutionelle Verdichtungen in Europa zuhause, auf dem festen Land, bleiben und ihren Handel von dort aus regeln konnten⁶⁰⁾. Seefahrt und Seefahrende waren suspekt und gefährlich, nichts, was erstrebenswert gewesen wäre. Insofern ist auch die Bezeichnung der am Ende des 14. Jahrhunderts entstandenen »Deutschen Hanse« als Seemacht eine nationalromantische, deutsche Erfindung, die wilhelminische Seemachtsträume mit historischen Überlegenheitsphantasien verband, aber nichts mit der historischen Realität zu tun hat⁶¹⁾. Die Kaufleute, die die Institutionen der Hanse nutzen, nutzen auch den Seeweg, der deshalb verteidigt wurde. Aber das taten andere auch, und zwar mit immer größerem Erfolg. Insofern war die Hanse, die zwar eine Institution aber keine Macht war, nicht einmal im Ansatz thalassokratisch.

Das 14., 15. wie später auch das 16. Jahrhundert sah eine quantitative Steigerung der Überquerungen der Westsee, gleichzeitig allerdings auch einen qualitativen Niedergang.

56) DERS., Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze einer Neubewertung, in: *Hansische Geschichtsblätter* 126 (2008), S. 135–175; ENGLERT, *Large Cargo Ships* (wie Anm. 52).

57) Carsten JAHNKE, *Schiffer und Kaufmann. Ein schwieriges Verhältnis*, in: *Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schiffergesellschaft zu Lübeck 1401–2001*. Begleitpublikation zur Ausstellung vom 8. Juli bis zum 9. September 2001 im St. Annen-Museum zu Lübeck, hg. von Rolf HAMMEL-KIESOW, Lübeck 2000, S. 133–138.

58) Jan BILL, *Getting into Business. Reflections of a Market Economy in Medieval Scandinavian Shipbuilding*, in: *Shipshape, Essays for Ole Crumlin-Pedersen*, hg. von Olaf OLSEN/Jan Skamby MADSEN/Flemming RIECK, Roskilde 1995, S. 195–202, hier S. 195–197. Siehe ebenfalls Björn VARENIUS, *Det nordiska skeppet. Teknologi och samhällsstrategi i vikingatid och medeltid* (Stockholm Studies in Archaeology 10), Stockholm 1992, S. 131–133 und passim.

59) H. BRANDT/K. HOCHKIRCH, *The Sailing Properties of the Hanse Cog in Comparison with other Cargo Sailingships*, in: *Ship Technology Research* 42 (1995), S. 3–20; Des Weiteren Detlev ELLMERS, *Die Schiffe der Hanse und der Seeräuber um 1400*, in: *Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod* (Hansische Studien 15), hg. von Wilfried EHBRECHT, Trier 2005, S. 153–168, hier S. 154.

60) JAHNKE, *Die Hanse* (wie Anm. 54).

61) Ebd.

Mit dem Rückzug der Kaufleute aus dem Warengeschäft vor Ort verlagerten sich Kommunikationswege, parallel dazu, dass der persönliche Einfluss der Kaufleute an fremden Orten stetig zurückging. Gleichzeitig verfestigten sich die Landmächte, die die Küsten nur noch als Aus- und Einlassventil, nicht aber als Möglichkeiten zur Machtausübung betrachteten. Das Spätmittelalter wendet sich von der Westsee ab. So ist auch hier, wie andernorts, Seekrieg nur eine Verlängerung des Landkrieges mit gleichen Mitteln⁶²⁾ und selbst die spätere Seemacht England vermag es im Mittelalter mit einer Ausnahme nicht, eine stehende Seeflotte aufzubauen oder zu unterhalten⁶³⁾.

IV. DIE WESTSEE ALS VERBINDENDES ELEMENT

Aus dieser Perspektive heraus war die Westsee zwar ein Verkehrsweg zwischen den verschiedenen Räumen, aber sie hatte keine tiefergehende, verbindende Funktion. Der Versuch, maritime Kulturlandschaften entlang der Küsten dieses Meeres nachzuweisen, ist bisher nicht geglückt⁶⁴⁾. Zwar kann man Kontaktzonen nachweisen, die darauf hindeuten, dass hier oder dort ein reger oder milderer Austausch von Gütern oder Kulturelementen stattgefunden hat⁶⁵⁾, aber die Befunde reichen nicht aus, um von einer maritimen Kulturlandschaft zu sprechen. Zu gering sind die maritimen Einflüsse im Vergleich zur Masse des ländlichen Hinterlandes und zu begrenzt, personell wie geographisch, sind die mit der See verknüpften Räume.

Allerdings soll diese Skizze nicht mit einem negativen Ausblick enden. Bei einer Gruppe kann man durchaus konstatieren, dass für sie die Westsee ein kultureller Schmelztiegel gewesen ist: bei den Seefahrern selbst. So gab es für den gesamten Raum, von Island bis nach Kastilien, nicht nur seit dem späten zwölften Jahrhundert ein einheitliches Seerecht, kodifiziert in den »Rôles d'Oléron«⁶⁶⁾, sondern in diesem flossen skandinavische und mitteleuropäische Elemente zusammen, wurden überformt und in

62) Siehe generell Susan ROSE, *Medieval Naval Warfare, 1000–1500*, London 2002, vor allem S. 123–131.

63) Ebd., S. 57–80; Philippe CONTAMINE, *War in the Middle Ages*, London 1984, S. 50–54.

64) Siehe zu den modernen Versuchen, einen solchen Raum zu konstruieren, u. a. Klaus-Joachim LORENZEN-SCHMIDT, *Maritime Landschaft Unterelbe?*, in: *Mensch und Meer in der Geschichte Schleswig-Holsteins und Süddänemarks*, hg. von Martin RHEINHEIMER (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 47), Neumünster 2010, S. 281–307; sowie Heide GERSTENBERGER, »Ganze Dörfer widmeten sich vorwiegend dem seemännischen Beruf?«, in: *Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee*, hg. von Heide GERSTENBERGER/Ulrich WELKE, Münster 1999, S. 107–137.

65) Claus FEVEILE, *Ribe på nordsiden af åen, den 8. –12. århundrede*, in: *Ribe Studier. Det ældste Ribe*, hg. von Claus FEVEILE, 2 Bde., Aarhus 2006, hier Bd. 1, S. 13–92; Siehe auch Bo EJRSTRUP, *Das Gredstedbro-Schiff* (wie Anm. 20), S. 17–44.

66) Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron* (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, Neue Folge 15), Köln 1970.

die einzelnen Gebiete zurücktransferiert⁶⁷). So wurde aus dem altnordischen *motunautr*, dem Schiffsgenossen, der seine Speise mit anderen teilt, in diesem Seerecht der *matelot*, den wir dann wiederum als Matrose in unseren Wortschatz aufgenommen haben⁶⁸). Das in diesem Raum existierende Seerecht entwickelte sich parallel und unabhängig zu den durchaus verschiedenen Landrechten und stand selbständig neben dem regionalen Recht, in Kastilien wie in England, in den Hansestädten wie auf Island⁶⁹). Für die zur See Fahrenden war die Westsee ein einheitlicher Raum, ein Raum in dem sich eine eigene Kultur und auch eigene Gewohnheiten herausgebildet haben. In diesem Bereich kann man zu Recht behaupten, dass Seefahrt verbindet.

Diese gemeinsame Kultur spiegelt sich auch in der Zusammensetzung der Schiffsmannschaften wider. Auch wenn wir gerne von der hansischen, holländischen oder englischen Schifffahrt sprechen, so zeigt ein Blick in die wenigen, erhaltenen Mannschaftslisten, dass diese bei weitem nicht homogen waren. Auf einem hansischen Schiff konnten sich so gut und gerne schottische, friesische, dänische und Seeleute aus dem Hanseraum befinden, ohne, dass dieses Aufsehen erregt hätte⁷⁰). Wie diese Seeleute sich untereinander verständigten und welche kulturellen Elemente sie verbanden ist eine der Aufgaben für die zukünftige Forschung.

V. DIE WESTSEE ALS INTERAKTIONSFELD IN DIACHRONER UND SYNCHRONER PERSPEKTIVE

Die West- wie die Nordsee waren im Mittelalter niemals beherrschbare Meere, zu groß und zu unterschiedlich war der Raum. Die primäre Aufgabe dieser Meere lag vielmehr in ihrer Funktion als Verkehrsweg, der verschiedene Räume miteinander verbinden konnte. Bis ins 11. Jahrhundert wurde dieser Verkehrsweg vor allem von zwei verschiedenen Bevölkerungsgruppen genutzt, die sich teilweise überlappen konnten: den Handeltreibenden und den Raubenden. Beide Gruppen bildeten nur einen kleinen Prozentsatz der Gesamtbevölkerung ihrer Heimatregionen und für beide Gruppen war die Schifffahrt Mittel zum Zweck und nicht Lebensgrundlage. Die Veränderung vor allem der Königsideologie in Europa entzog spätestens seit Ausgang des zwölften Jahrhunderts den über das Meer kommenden Räubern einen Teil ihrer Legitimationsgrundlage, sie wurden, um einen bürgerlichen Terminus zu verwenden, Piraten⁷¹). Gleichzeitig verstärkten sich die Handelsverbindungen. Die reisenden Kaufleute des zwölften und 13. Jahrhunderts waren das

67) Carsten JAHNKE, Hansisches und anderes Seerecht, in: Hansisches und hansestädtisches Recht, hg. von Albrecht CORDES (Hansische Studien 17), Trier 2008, S. 41–67.

68) Ebd., S. 52.

69) Ebd.

70) Ebd., S. 63.

71) Ulrich ANDERMANN, Spätmittelalterlicher Seeraub als Kriminaldelikt und seine Bestrafung, in: Störtebeker (wie Anm. 59), S. 23–36.

verbindende Element im Westseeraum. Sie vermittelten nicht nur Waren, sondern neben der Kirche auch Gedankengut, und sie schufen politische Bedürfnisse, die wiederum zu verstärktem Kontakt zwischen den Meeresanrainern führen konnten. Hierbei waren zu dieser Zeit die Grenzen zwischen Niederadel und Kaufmannschaft noch fließend.

Veränderungen in den Handelsusancen sowie in den regionalen Herrschaftsstrukturen spätestens im Laufe des 14. Jahrhunderts führten auf der einen Seite zu einer quantitativen Stärkung des Handels, auf der anderen Seite wurde die Qualität der Kontakte verändert, sie fielen auf die rein ökonomische Ebene zurück. Auch aus politischer und militärischer Sicht stellte die Westsee nichts anderes dar, als ein Transportmedium. Keine Macht hat jemals versucht, dieses Gewässer in toto zu beherrschen, niemand erhob alleinigen Anspruch darauf. Einige Mächte, wie England im hundertjährigen Krieg, verschifften häufiger Landtruppen über das Meer, ohne aber, dass sie dadurch zu einer Seemacht wurden. Das ist erst eine Entwicklung, die ernsthaft im 16. Jahrhundert einsetzt. Allerdings schuf die See andere Grenzen, als wir sie heute denken. So grenzt etwa Norwegen an Schottland und Dänemark an England. So betrachtet verband die See wirklich.

Ob allerdings der gemeine Bürger der Küstenregionen der See jemals mehr als versteckte Furcht entgegengebracht hat, ist fraglich. Ein Durchgang zum Beispiel durch die hansestädtische Chronistik gibt überhaupt keine Anhaltspunkte dafür, dass man in Hamburg, Bremen oder Lübeck die See als Element überhaupt wahrgenommen hat. Die See ist bedrohlich, wenn sie ins Land eindringt und die Wirtschaftsgrundlage des Raumes verändert, aber sie ist nichts, zu dem man eine wirkliche Verbindung besitzt. Das Gleiche gilt für die sogenannten maritimen Reiche des Hoch- und Spätmittelalters. Für die Könige der nordischen Union wie Englands war die See ein notwendiges Transportmedium, dem man sich auch persönlich bedienen konnte. Aber mehr nicht. So »vergaßen« zum Beispiel die Norweger schon bald ihre Verpflichtung, Schiffe nach Island und Grönland zu schicken, mit dem Ergebnis, das Grönland insgesamt »vergessen« wurde. Erst im 18. Jahrhundert wurde eine Expedition ausgesandt, die nachschauen sollte, ob es den Grönländern noch gut ginge⁷²⁾.

Selbstverständlich gab es Spezialisten, die Seefahrer selbst. Auf die konnte man bei Bedarf zurückgreifen. So wurde das Wissen über die Nordseerouten nach Amerika zum Beispiel unter Christian I. gesammelt und dem portugiesischen Hof zur Verfügung gestellt, wo es in die Vorbereitungen der Kolumbusexpedition einging⁷³⁾. Und Christian I. sandte mit Didrik Pining und Hans Pothorst 1472 eine Expedition aus, die zwanzig Jahre

72) Hans EGEDE, *Die Heiden im Eis*, übersetzt von Heinz BARÜCKE, Stuttgart 1986, S. 37–41 und passim; siehe auch Finn GAD, *Grønlands Historie*, Bd. 1, Kopenhagen 1967, S. 187–313 und 373 f.

73) Ernst VERWOHLT, *Kongelige danske Herolder*, Sonderdruck aus *Heraldisk Tidsskrift* 25, Kopenhagen 1972, S. 10 f.; Sofus LARSEN, *Nordamerikas Opdagelse 20 Aar før Columbus*. Foredrag, holdt i det Kgl. Danske Geogr. Selskab den 21. April 1925, in: *Geografisk Tidsskrift* 28 (1925), S. 88–110, hier S. 93 f.

vor Kolumbus Amerika entdeckte⁷⁴). Aber diese Seefahrer waren in sich selbst keiner Nation direkt verhaftet, sie waren international. Sie bildeten ein Element, das man fast unabhängig von den sich entwickelten Reichen sehen und das diesen nur schwer zugeordnet werden kann. Zudem war ihre Zahl, verglichen mit der Masse der Bevölkerung der die West- und Nordsee umgebenden Reiche, verschwindend gering.

Bis jetzt scheint es daher eher so zu sein, wie der preußische Dichter Detlev von Liliencron es in seinem Gedicht über die überheblichen Rungholter formuliert hat; »Auf allen Märkten, auf allen Gassen / Lärmende Leute, betrunkene Massen. / Sie zieh'n am Abend hinaus auf den Deich: / Wir trotzen dir, blanker Hans, Nordseeteich!⁷⁵« Der Deich⁷⁶) ist das beherrschende Symbol im Verhältnis der Menschen zur Westsee, nicht das Schiff.

SUMMARY: THE «NORTH SEA«, A CONNECTING OR DISJUNCTIVE ELEMENT?

Can we describe the role of the «North Sea» in the Middle Ages? Was the «North Sea» an element, that could be ruled or dominated? Were there thalassocracies? Were the «Vikings» the masters of this sea, or maybe the Hanseatic League? These are some of the questions the article will outline. In general, the article starts with terminology, because the term «North Sea» is a modern one. It will be shown that there is (and was) a distinction between the «North Sea», which is the sea between the Seven Islands and Greenland, and the ›Western Sea‹, the sea between the Norwegian south coast and the Channel. From this starting point some historical digressions will discuss the role of the ›Western Sea‹ for its neighbouring countries and some of the most common groups, like the ›Vikings‹ or the merchants of the Hanseatic League. It will be shown, that this sea was ungovernable and no one really tried to rule it. Instead the ›Western Sea‹ was a useful and common trafficway, whose importance in quantity rose in the course of the Middle Ages, as the impor-

74) Ebd.; Louis BOBÉ, Aktstykker til Oplysning om Grønlands Besejling, 1521–1607, in: Danske Magasin, 5. Reihe, 6. Band (1909), S. 303–324, hier S. 309–311; Diplomatarium Groenlandicum (wie Anm. 44), Nr. 4, S. 5 f.; siehe hierzu übersichtlich Xoán BERNÁDEZ VILAR, A expedição luso-dinamarquesa ao noroeste atlântico: alcançárom América os Portugueses antes do que Colom?, in: Agália: Publicação internacional da Associação Galega da Língua 49 (1997), S. 3–24, http://bvg.udc.es/paxina.jsp?id_obra=OB_Aexluon1&id_edicion=OB_Aexluon1001%20%20%20%20%20%20%20&formato=texto&pagina=2&cabecera=%3Ca+href%3D%20%20%20%20%20%20%20&maxpagina=2&minpagina=1, 26. Februar 2013.

75) Detlev von LILIENCRON, Trutz, blanke Hans, in: Gesammelte Werke, hg. von Richard DEHMEL, Bd. 2, Berlin 1911, S. 113–125, hier S. 114.

76) Siehe einleitend Johannes EY, Früher Deichbau und Entwässerung im nordwestdeutschen Küstengebiet/Early Dike Construction and Water Management in the North-West German Coastal Area. Construction de barrage et drainage dans la région côtière du nord-ouest de l'Allemagne, in: Water Management in Medieval Rural Economy, hg. von Jan KLAPSTE (Supplementum 17, Ruralia 5), Prag 2005, S. 146–151.

tance in the quality of connections declined, the longer the economy and politics of the European kingdoms were centred around inland politics. The only group using the Western Sea as a connecting and constitutive element were the seamen themselves, who formed their own community, suspicious to all landmen. The constituent element of the sea in this area was not water, it was the dike, which mirrored the sea in the eyes of the common people.