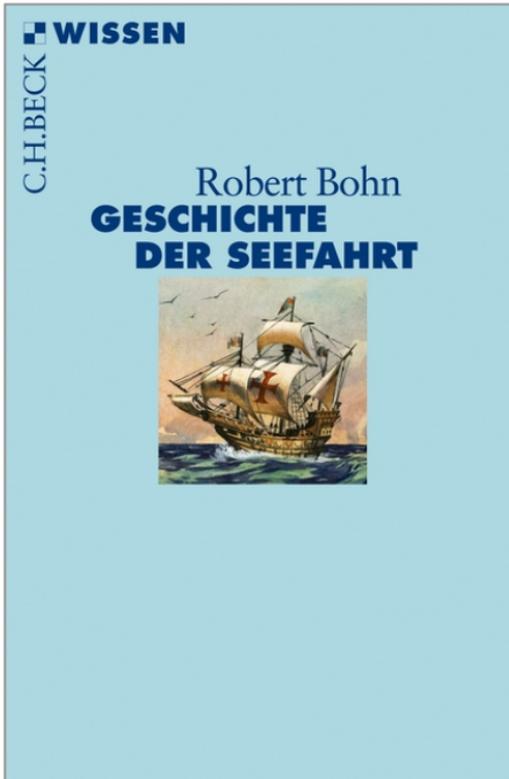


Unverkäufliche Leseprobe



Robert Bohn
Geschichte der Seefahrt

128 Seiten, Paperback
ISBN: 978-3-406-62375-2

Seefahrt im Mittelmeer in Mittelalter und früher Neuzeit

Nach dem Zerfall des Weströmischen Reiches wurde das Mittelmeer mit der arabischen Expansion seit dem 8. Jahrhundert für gut drei Jahrhunderte weithin zu einem «muslimischen Meer». Der Warenaustausch zwischen dem Orient und Nordwesteuropa suchte sich wegen der gestiegenen Unsicherheit neue Wege über das Schwarze Meer und die russischen Flusssysteme zur Ostsee. Davon profitierten Skandinavier, die so genannten Waräger (alte Schweden), Ostwikingen sozusagen, die den Nord-Süd-Handel auf diesen Flüssen an sich zogen und zu dessen Absicherung hier regionale Herrschaften errichteten. Von diesen gingen wichtige Impulse auf die ganze Wikingerwelt aus und mithin auch auf deren Seefahrt. Die altnordischen Sagas berichten von den vielfältigen Beziehungen, die von Island und Norwegen bis zu den warägisches-russischen Fürstentümern zwischen Ostsee und Schwarzem Meer reichten. In der Ostsee benutzten die Nordleute dabei spezielle Boote, die sich für die Fahrt sowohl auf dem offenen Meer wie auf den Flüssen eigneten. Es waren kleinere Versionen des gemeinhin auf Nordsee und Atlantik gebräuchlichen Wikingerschiffs.

Wenngleich die antiken Seefahrtsrouten im Mittelmeer unterbrochen waren, fanden weiterhin Seefahrt und Seehandel statt, allerdings zunächst in bescheidenerem Umfang und mehr als zuvor bedroht durch Seeräuberei. Im östlichen Mittelmeer konnte das Seeräuberwesen so lange einigermaßen im Zaum gehalten werden, wie das Byzantinische Reich seine Machtposition aufrechterhalten konnte. An der Schnittstelle zwischen Orient und Okzident gelegen, kontrollierte Konstantinopel den Seeverkehr zwischen Europa und Asien, wenngleich die Seewege nach Indien und darüber hinaus von arabischen Flotten beherrscht wurden.

Um die Jahrtausendwende setzte in Europa ein nie da gewesenes Wachstum der Produktivkräfte ein, das alle Bereiche des Wirtschaftslebens erfasste: Landwirtschaft, Handwerk und vor allem den Handel. Zahlreiche Stadtgründungen sowie der neuerliche Aufschwung alter Städte waren sichtbare Zeichen dieser Entwicklung. In solchen Städten, insbesondere den Hafenstädten, kam eine neue Schicht von Großkaufleuten und Fernhändlern an die Macht, und in den bedeutendsten konnte sich diese neue Führungsschicht von den Territorialfürsten emanzipieren und eine eigene politische Herrschaft errichten. Diese Entwicklung spiegelt sich am deutlichsten wider in den Städten Oberitaliens: Mailand, Florenz, Pisa, Amalfi, Genua und Venedig. Aber auch einige Städte der so genannten Hanse wie Lübeck, Hamburg und Bremen sind in diesem Entwicklungszusammenhang zu nennen.

Bezogen auf die Seefahrt im Mittelmeer, ja auf die machtpolitische Ordnung dieser Region überhaupt, sollten Genua und Venedig eine überragende Bedeutung erlangen. Von diesen beiden Seestädten aus wurde im 11. Jahrhundert der Angriff auf die arabische Herrschaft an der südlichen und östlichen Mittelmeerküste geführt. Genueser Flotten verschafften sich Stützpunkte in Nordafrika und drangen über Südfrankreich zur spanischen Küste, während die Venezianer die Adria und die Ägäis eroberten und zur Levanteküste vorstießen. Nach dem Sieg einer venezianischen Flotte über eine ägyptische bei Askalon an der syrischen Küste 1132 wurde die Seeherrschaft Venedigs im östlichen Mittelmeer besiegelt. Neben der Levanteküste war das oströmische Konstantinopel das wichtigste Ziel der venezianischen Handelsschiffe, denn von hier wurden die Kostbarkeiten des Nahen und Fernen Ostens geholt, die durch die ständig steigende Nachfrage nach Luxusgütern in Europa fabelhafte Gewinne abwarfen. Gegen Ende des Jahrhunderts hatte Venedig im Ionischen Meer und der Ägäis, auf Kreta, Rhodos und Zypern zahlreiche Besitzungen zur Stützung seines Seehandels erworben.

Zur Festigung der Seeherrschaft und Ausweitung des Handels trugen in nicht unerheblichem Maße auch die sieben Kreuz-

züge zwischen 1096 und 1272 bei. Genueser und Venezianer organisierten auf ihren Schiffen den Transport der Kreuzfahrerheere von Europa ins Heilige Land. Außer den Kreuzfahrerheeren kamen wahre Scharen von Pilgern aus allen Ecken des christlichen Europas, die in den Nahen Osten wollten. Auch für sie waren die beiden oberitalienischen Hafenstädte bevorzugte Abfahrtshäfen für die nicht selten viele Wochen lange Seereise durchs Mittelmeer. Für den Vierten Kreuzzug (1202–04) stellte Venedig über 250 Schiffe zur Verfügung. Die große Streitmacht sollte nach Ägypten gebracht werden, doch unterwegs konnten die Venezianer die Anführer des Kreuzfahrerheeres mit reichen Beuteversprechungen dazu bewegen, stattdessen Konstantinopel anzugreifen und zu erobern. Nach der Plünderung durch die Kreuzfahrer erhielt die Hauptstadt des Byzantinischen Reiches eine Herrschaft von Venedigs Gnaden. Die Lagunenstadt war damit endgültig zur bedeutendsten Seehandelsstadt des Mittelmeeres geworden – bis ins Schwarze Meer. Denn nun war nicht nur die arabische, sondern auch die byzantinische Seefahrt zurückgedrängt worden. Der unermessliche Reichtum, den Venedig aus dieser maritimen Dominanz zog, stammte vor allem aus dem Handel mit zwei Gütern: Seide und Gewürzen. Insbesondere Gewürze zählten zu den kostbarsten Handelsgütern überhaupt.

Für das Bewusstsein einer über die anderen Städte herausgehobenen Stellung zeugt die Titulatur der *«dignitas aquarum»*, der Herrschaft über das Meer, die den Dogen Venedigs bei ihrer Amtseinsetzung beigegeben wurde. Rund 3000 Handelsschiffe soll die Stadt während ihrer Blütezeit beheimatet haben, und etwa 60000 Menschen sollen im Dienste dieser Flotte tätig gewesen sein – als Seeleute oder als Schiffbauer und Arbeiter im Arsenal. Anders als die Hanse unterhielt Venedig zur Sicherung der Seewege auch eine starke Kriegsflotte. Genua und Pisa besaßen ebenfalls eine permanente Kriegsflotte, die aber bei weitem nicht an die Venedigs heranreichten.

Aber hatten die Venezianer tatsächlich die Seeherrschaft im Mittelmeer inne? Eine ständige Bedrohung für die Handelsschifffahrt war die Piraterie, die sich seit der Antike wie ein ro-

ter Faden durch die Seefahrtsgeschichte des Mittelmeers zieht. Bereits im altgriechischen Mythos begegnen uns die ‹Peirates› als Heimsuchung der Seefahrer und der Küstenstädte. Von Homer erfahren wir die enge Verbindung von kaufmännischen und piratischen Interessen. Sein Held Odysseus ist bei Lichte besehen der erste namentlich benannte Pirat überhaupt. Und bei Jason und seinen nach Kolchis an das Ostufer des Schwarzen Meeres segelnden Argonauten verbirgt sich hinter dem verklärenden Mythos im Grunde auch nichts anderes als ein piratischer Raubzug.

Der Athener Stratege und Historiker Thukydides (ca. 460–399 v. Chr.) stellte allgemein für alle an den Küsten des Mittelmeeres lebenden Griechen wie Nichtgriechen fest, dass sie sich nach Erlernen der Schifffahrt über das Meer der Seeräuberei verschrieben hätten. Doch den Griechen habe dieses Handwerk nicht Schande gebracht, vielmehr Ruhm. Dieser piratische Ruhm spiegelt sich zahlreich im griechischen Mythos. Für die gesellschaftliche Elite Athens und anderer Küstenpoleis war die maritime Raubfahrt so gesehen in etwa das, was die Aventure für den mittelalterlichen Ritter war: eine Lebensphase der Bewährung und Mehrung des Ansehens, und zwar nicht aus wirtschaftlicher Not. Diese war vielmehr Triebfeder der ‹kleinen Piraterie› der armen Fischer und darbenden Küstenbauern, über die die antiken Schriftsteller aber nichts Ruhmreiches zu berichten wissen.

Auch die Machtentfaltung Roms stand in einem engen Zusammenhang mit der Auseinandersetzung mit der Piraterie – allerdings auf andere Art und Weise. Mit Roms Expansion und dem dadurch hervorgerufenen Auseinanderbrechen staatlicher, ordnender Macht an den Randgebieten des Reiches erhielt die Piraterie an diesen mittelmeerischen Peripherien einen enormen Aufschwung. Bei Appian (ca. 90–160 n. Chr.) und Plutarch (ca. 45–125 n. Chr.) ist nachzulesen, zu welcher Plage die Piraterie schließlich für Handel und Seefahrt Roms wurde. Von Kilikien, der Südküste Kleinasiens, breitete sie sich über das ganze Mittelmeer aus. Die Piratenflotten stachen Plutarch zufolge nicht nur durch ausgesuchte Bemannung und beste Be-

waffnung, sondern insbesondere durch Übermut hervor. Über 1000 Seeräuberschiffe soll es schließlich gegeben haben, und 400 Städte sollen geplündert worden sein, keine Küste des Mittelmeeres war vor ihnen sicher. Als sogar die lebenswichtigen Getreidelieferungen nach Rom abbrachen und es zu Hungerrevolten kam, verlieh der römische Senat im Jahre 67 v. Chr. Pompejus diktatorische Vollmachten, wie sie einem einzelnen Römer vordem nicht gegeben waren, um dieses piratische Übel zu bekämpfen. Pompejus startete denn auch einen Seekrieg, wie wenn es gegen einen feindlichen Staat ginge: Mit 500 Schiffen, 120 000 Soldaten und dazu noch 5000 Reitern – in summa wohl das ganze militärische Potenzial Roms – hat er in kurzer Zeit die Seeräuberplage beseitigt. Allerdings übernahm er im Verlauf dieses Seezuges einen beträchtlichen Teil der Piraten, insbesondere deren kundige Anführer, in seine Dienste und instrumentalisierte sie für seine machtpolitischen Ambitionen. Es war ein Verfahren, das seit den Rivalitäten zwischen den griechischen Poleis immer wieder angewandt worden war, wobei Pompejus nun allerdings maritime Hilfstruppen in nie da gewesener Zahl bekam. Schon bald darauf sollte Caesar dieses Beispiel nachahmen, wie auch in späterer Zeit Piraten als Klienten der einen oder anderen Machtgruppe in den inneren Auseinandersetzungen Roms eine nicht zu unterschätzende Rolle spielten.

Die Piraterie war im Mittelmeer also stets virulent und nahm mit dem Zerfall des Römischen Reiches insbesondere im westlichen Mittelmeer wieder zu. Mit der arabischen Expansion und dem Vordringen des Osmanischen Reiches in den Mittelmeerraum und der abendländischen Reaktion darauf erhielt die Piraterie durch die religiösen Implikationen eine neue Qualität. Die Auseinandersetzung zwischen den beiden Religionen fand nun auch auf dem Meer statt. Im Zusammenhang mit den Kreuzzügen zielten christliche Korsarenflotten darauf, den arabischen Seehandel zu schädigen. Die muslimischen Seefahrer zahlten mit gleicher Münze zurück. Malta wurde dabei zum Zentrum der christlichen Korsaren. In dem 1530 hierher verlegten Johanniterorden, für den sich schon bald die Bezeichnung Malteser-

orden einbürgerte, erhielt die von dieser Insel ausgehende Freibeuterei einen fanatischen Förderer. Zur Koordination und Kontrolle dieses Korsarentums wurde vom Ordensgroßmeister eigens eine Behörde eingesetzt, das ‹Tribunale degli Armamenti›. Der Malteser ‹Corso› geriet seit dem frühen 18. Jahrhundert unter starken Druck Frankreichs und anderer europäischer Seefahrtsnationen, denn auch deren Schiffe hatten unter ihm zunehmend zu leiden. 1740 wurde der Großmeister gezwungen, die Unterstützung der Freibeuterei durch den Orden aufzugeben, was zum allmählichen Niedergang des maltesischen Korsarentums führte.

In enger Wechselwirkung mit dem Malteser Korsarentum stand der von Nordafrika ausgehende Seeraub. Dort, im so genannten Maghreb, entstanden im 16. Jahrhundert vier Herrschaftsgebilde (Marokko/Salé, Algier, Tunis und Tripolis), die sich – insbesondere nach der Seeschlacht von Lepanto 1571 (im Golf von Patras), in der die osmanische Flotte von einer christlich-abendländischen vernichtet wurde – alle in einem permanenten Kriegszustand mit den christlichen Völkern und Staaten fühlten und die dem Seeraub neben der politisch-wirtschaftlichen eine religiöse Motivation gaben. Für diese Herrschaftsgebilde wurde im Abendland schon recht bald die Bezeichnung Barbarenstaaten oder Barbaresken gebräuchlich. Algier war von ihnen stets das weitaus bedeutendste Reich, dessen herrschende Schicht sich aus Korsaren meist ungewisser Herkunft rekrutierte. Das Korsarentum spielte in diesen nordafrikanischen Stadtstaaten als wirtschaftlicher und sozialer Stabilisierungsfaktor eine herausragende Rolle. Sie fanden Rückhalt beim Sultan des Osmanischen Reiches, der auf diese Weise nicht nur zum Oberherrn von Nordwestafrika aufstieg, sondern auch eine Kriegsflotte bekam, mit der der Handel der italienischen Republiken – insbesondere Venedigs – im Mittelmeer geschädigt werden konnte und die ein Gegengewicht zu den Korsaren Maltas bildete.

Die Angriffslust und Seetüchtigkeit der maghrebinischen Korsaren sowie die Unzugänglichkeit ihrer Schlupfwinkel, auch die Uneinigkeit des Abendlandes, machten diese Korsaren, de-

ren Staatsgebilde sich nach und nach vom Osmanischen Reich emanziptierten und auf eigene Rechnung Seeraub betrieben, für mehr als zwei Jahrhunderte faktisch zu Herren des Mittelmeeres. Auch die Fahrwasser zwischen den Azoren und den Küsten Portugals und Frankreichs waren stark gefährdet, nachdem seit dem 17. Jahrhundert nordwesteuropäische Schiffsführer in ihre Dienste getreten waren und bei ihnen die modernen Errungenschaften auf dem Gebiet der Segel- und Seekriegstechnik eingeführt hatten. Barbareskenschiffe erschienen sogar im Ärmelkanal und vor der Elbmündung. Letzteres geschah noch im Jahre 1817, als tunesische Korsaren in der Nordsee kreuzten.

Wiederholte Kriegszüge einzelner nordwesteuropäischer Seefahrtsnationen gegen die maghrebinischen Stützpunkte haben trotz einzelner Erfolge die Barbareskengefahr nicht beseitigen können. Auch Geldzahlungen an die Maghreb-Staaten, mit denen sich einige europäische Nationen vertragliche Immunität für ihre Handelsflotte zu erkaufen suchten, waren kein sicheres Mittel. Denn die Verträge wurden von den Korsaren immer wieder gebrochen. Erst die französische koloniale Eroberung Nordwestafrikas nach 1830 hat eine Wende gebracht. Mit dem Fall Algiers im selben Jahr wurde den maghrebinischen Korsaren ihre wichtigste Basis genommen.

Nicht nur diese Seeräuberei machte den Venezianern die Seeherrschaft im Mittelmeer streitig. Auch andere italienische Seehandelsstädte, allen voran Genua, das im westlichen Mittelmeer nach dem Niedergang Pisas die maritime Vorherrschaft erringen konnte, entwickelte in Konkurrenz mit Venedig einen ausgedehnten Seehandel im östlichen Mittelmeer und bis ins Schwarze Meer. Schiffe beider Städte fuhren auch in den europäischen Norden, in erster Linie nach London und Brügge, den bedeutendsten Umschlagplätzen für nordeuropäische Waren. Hier bauten die Italiener rege Handelsbeziehungen zu niederdeutschen Hansekaufleuten auf, die für beide Seiten nicht nur wirtschaftlich profitabel waren, sondern auch auf beider Handels- und Seefahrtstechniken inspirierend wirkten. Die Niederdeutschen lernten die fortschrittlicheren Finanz- und Buchführungstechniken der Italiener kennen, die Italiener den nord-

europäischen Schiffbau. Letzteres wirkte sich besonders auf die Takelage der italienischen Schiffe aus: Man verzichtete beim Neubau zunehmend auf die altbewährten Lateinersegel und ersetzte sie durch die großen viereckigen Rahsegel des Nordens. Bei achterlichem Wind boten diese Geschwindigkeitsvorteile und waren überdies leichter zu bedienen. Vom nordeuropäischen Schiffbau übernahm man auch das am Achtersteven mittig angebrachte, mit einer Pinne gelenkte Hecksteuerruder an Stelle der beiden Seitensteuerriemen. Es sollte für die weitere Entwicklung des Schiffbaus außerordentliche Bedeutung haben. Der maritime Technologietransfer zwischen Mittelmeer und Nordeuropa machte sich auch bei den Neuerungen auf dem Gebiet der Navigation und Kartographie geltend.

Die Schiffe wurden infolge der gestiegenen Transportanforderungen nun immer größer, hatten zwei, manche auch drei Masten sowie Vorder- und Achterkastell. Die venezianischen (und Genueser) Handelsschiffe, Karacken genannt, waren in Höhe der Wasserlinie 30 bis 40 Meter lang und konnten bis zu 500 Tonnen tragen. Sie besaßen zwei bis drei durchgängige Decks. Typisch waren der weiterhin runde Bug und Heck und das abgesenkte Mittelteil. Die stabile Kraweelbauweise dieser Schiffe setzte sich später auch in Nordeuropa an Stelle der dort in der Tradition der Wikingerboote gebräuchlichen Klinkerbauweise durch, bei der sich die Planken dachziegelartig überlappen. Die Karacke wurde im 15. Jahrhundert von den Portugiesen und Spaniern mit einem jetzt geraden statt gewölbten Kiel weiterentwickelt und ermöglichte erst eigentlich deren transozeanische Entdeckungsfahrten. Während des 16. Jahrhunderts wurden die Seereisen nach Amerika beziehungsweise nach Ostasien fast ausschließlich mit diesem Schiffstyp durchgeführt.

Neben den Frachtschiffen gab es in der Handelsflotte der Venezianer weiterhin die schnellen Handelsgaleeren, mit denen die kostbaren Gewürze, Preziosen und Stoffe aus dem Orient in die Lagunenstadt gebracht wurden. Diese Handelsgaleeren, ein Hybrid aus Ruder- und Segelschiff, konnten bis zu 500 Tonnen tragen. Bis zu 180 Ruderer, die je zu dritt auf einer Ruderbank

saßen, taten auf ihnen Dienst. Bis zu 10 000 Ruderer sollen bei den venezianischen Reedereien gleichzeitig beschäftigt gewesen sein; die meisten freiwillig als Lohnrunderer.

Die Venezianer organisierten die Handelsseefahrt auf eine Art und Weise, die dem Reedereiwesen der Neuzeit mehr ähnelte als der genossenschaftlichen Kaufmannsseefahrt der Antike oder der Hanse. Jedes Handelsschiff führte neben der eigentlichen Besatzung bis zu vier Inspektoren mit sich, die den oder die Befrachter vertraten und die Ladung beaufsichtigten. Denn in Venedig hatte sich ein Inspektionssystem herausgebildet, das dem Befrachter sowohl seetüchtige Schiffe als auch zuverlässige Zustellung auf den planmäßig befahrenen Routen gewährleisten sollte. Man hatte sogar schon eine Art Freibordmarkierung erfunden, wie sie erst wieder in England 1875 eingeführt und dann zum Standard in der Weltseefahrt wurde. Das englische Parlament reagierte damit auf den Missstand der vielen wegen Überladung in Seenot geratenen Schiffe mit jährlich Hunderten ertrunkener Seeleute.

Die Konkurrenzsituation zwischen Venedig und Genua brach sich mitunter in veritablen Kaperkriegen Bahn sowie einer von den Stadtstaaten geförderten Freibeuterei. 1381 konnte Venedig mit seinem Seesieg über Genua bei Chioggia seine ligurische Konkurrentin in die Schranken weisen. Mit Barcelona und Marseille waren inzwischen aber neue, ernst zu nehmende Gegenspieler auf der mediterranen Seefahrtsbühne erschienen. Beide profitierten von der Zuwanderung Genueser Kapitäne und Schiffbauer. Diese oftmals in der berühmten Seefahrtsschule von Amalfi ausgebildeten italienischen Seefahrer sollten mit dem Niedergang Genuas aber vor allem für die Seefahrtsgeschichte Portugals von allergrößter Bedeutung werden. Sie brachten der aufstrebenden portugiesischen Seefahrt nicht nur grundlegendes nautisches und schiffbautechnisches Wissen, sondern waren gewissermaßen auch die Ideengeber für Portugals Ausgreifen in den Südatlantik auf der Suche nach einem Seeweg zu den Schätzen des Ostens. Denn Genueser Seefahrer waren es, die sich, wenngleich oft scheiternd, an der Westküste Afrikas nach Süden vorgewagt und dabei wertvolle geographi-

sche und nautische Erfahrungen gesammelt hatten. Letzteres betraf vor allem die Erkenntnis, dass der im Mittelmeer noch vielfach gebräuchliche Schiffstyp, die Galeere, im Atlantik gänzlich ungeeignet war. Die Portugiesen entwickelten im 15. Jahrhundert auf Grund dieser Erfahrungen den Schiffstyp der Karavelle, der ihre Entdeckungsfahrten bis um Afrika herum erst möglich machen sollte. Die kraweelgebaute Karavelle mit ihren zwei, später auch drei Masten und einer Größe von bis zu 100 Tonnen war das ideale Fahrzeug für diese Fahrten. Denn sie war ein schnittiges Schiff und konnte hoch am Wind gesegelt werden, zugleich aber auch ausreichend Proviant und Gerätschaften für die immer längeren Reisen mitführen. Ihr geringer Tiefgang ermöglichte die Fahrt in Küstennähe. Die Masten konnten wahlweise mit viereckigen Segeln oder mit Lateinersegeln getakelt werden. Vasco da Gama beispielsweise hat auf seiner Fahrt nach Indien im Atlantik viereckige, im Indischen Ozean des Monsunwindes wegen aber Lateinersegel setzen lassen.

[...]