

Jürgen G. Nagel

# Ozeane in globalhistorischer Perspektive

Kurseinheit 1:  
Perspektiven einer maritimen Geschichte

Fakultät für  
**Kultur- und  
Sozialwissen-  
schaften**

---

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung und des Nachdrucks, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung der FernUniversität reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Wir weisen darauf hin, dass die vorgenannten Verwertungsalternativen je nach Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen bereits durch Einstellen in Cloud-Systeme verwirklicht sein können. Die FernUniversität bedient sich im Falle der Kenntnis von Urheberrechtsverletzungen sowohl zivil- als auch strafrechtlicher Instrumente, um ihre Rechte geltend zu machen.

Der Inhalt dieses Studienbriefs wird gedruckt auf Recyclingpapier (80 g/m<sup>2</sup>, weiß), hergestellt aus 100 % Altpapier.

# Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Inhaltsverzeichnis .....   | 3  |
| 1 Einleitung – maritime Geschichte als Studieninhalt.....                    | 5  |
| 2 Schiffe und Schlachten – traditionelle Perspektiven .....                  | 9  |
| 2.1 Seefahrts- und Navigationsgeschichte .....                               | 10 |
| 2.2 Marinegeschichte .....   | 12 |
| 2.3 Thalassokratien und Geopolitik .....                                     | 13 |
| 2.4 Geschichte des Seehandels .....  | 14 |
| 3 Raum und Menschen – aktuelle Perspektiven .....                            | 17 |
| 3.1 Fernand Braudel und die Méditerranée.....                                | 19 |
| 3.2 Das Meer und der <i>spatial turn</i> in der Geschichtswissenschaft ..... | 22 |
| 3.3 Meere und Grenzen.....   | 23 |
| 3.4 Meere und Verflechtungen .....   | 26 |
| 3.5 Meere und Macht.....   | 27 |
| 3.6 Maritime Wissensgeschichte .....   | 29 |
| 3.7 Maritime Kulturgeschichte .....  | 30 |
| 3.8 Naturraum und nicht-menschliche Akteure.....                             | 33 |
| 4 Küsten und Inseln – Leben mit dem Meer.....                                | 35 |
| 4.1 Litorale Gesellschaften .....  | 35 |
| 4.2 Netzwerke, Diasporen und Gateways.....                                   | 38 |
| 4.3 Hafenstädte und maritime Kontaktzonen .....                              | 41 |
| 4.4 Inselgemeinschaften .....  | 43 |
| 5 Schiffe und Boote – Leben auf dem Meer.....                                | 46 |
| 5.1 Seefahrergemeinschaften.....   | 46 |
| 5.2 Piraten .....  | 48 |
| 5.3 Walfänger .....  | 51 |
| 5.4 Seenomaden .....   | 54 |
| 6 Maritime Geschichte als Forschungsperspektive .....                        | 56 |
| 7 Literaturverzeichnis .....   | 59 |

Diese Seite bleibt aus technischen Gründen frei!

# 1 Einleitung – maritime Geschichte als Studieninhalt

*„Und die Meere? Auf ihnen gab und gibt es Grenzen, aber keine Zäune; Verkehr, aber keine Straßen; Kriege, aber keine Gräber. Gemessen an der Ortsfülle des Landes trägt die See nur wenige Spuren des Vergangenen. In der Retrospektive wirkt das historische Geschehen auf den Meeren dem Gebiet seines Entspringens auf seltsame Weise entrückt. Ein Raum ohne Ort, so scheint es fast. – In verflüssigter Umgebung mangelt es an verfestigten Orten, an Wissensspeichern und Erinnerungszeichen, von denen Geschichtserzählungen ihren Ausgang nehmen können.“<sup>1</sup>*

Das Meer als Raum ohne Orte – beinahe könnte man meinen, es entzieht sich der historischen Betrachtung. So wie es lange Zeit in der Geschichtsschreibung vor allem als etwas Trennendes, etwas, das zu überwinden gilt, gesehen wurde. Wir wollen Sie in diesem Kurs allerdings vom Gegenteil überzeugen. Einerseits davon, dass das Meer ein Raum ist, in dem sich Geschichte abspielt, was noch einigermaßen nachvollziehbar sein dürfte. Andererseits auch davon, dass die historische Beschäftigung mit dem Meer auch einen Perspektivwechsel beinhalten kann. Die Welt und ihre Geschichte vom Meer aus zu betrachten, bedeutet, politische Grenzen hinter sich zu lassen, terrazentrische Gewissheiten zu hinterfragen und bislang Trennendes als etwas Verbindendes wahrzunehmen.

Als Historiker:innen<sup>2</sup> sind wir darauf angewiesen, dass sich Geschichte manifestiert, wodurch Überlieferung erst möglich wird. Und dies setzt wiederum voraus, dass es in irgendeiner Form einen Ort der Manifestation geben muss, an dem die Manifestation zum Zweck der Überlieferung verwahrt werden kann – ganz gleich ob absichtsvoll oder zufällig. Gleichzeitig sind die historischen Geschehnisse, die sich manifestieren, zu verorten. Wir werden also auch aus einer maritimen Perspektive weiterhin nach den Orten der Geschichte suchen bzw. suchen müssen. Dies mag mühseliger sein, dies mag unorthodoxes Denken erfordern, um neue Orte aufzuspüren. Vor allem bedeutet es neue, andere Fragen an die Orte zu stellen.

Es hat lange gedauert, bis die maritime Geschichte sich auf diese Weise aus der Unterordnung unter die Dominanz des Terrestrischen lösen konnte, obwohl seit Mitte des 19. Jahrhunderts, als der technische Fortschritt in der Seefahrt das Netz der Schiffsverbindungen massiv verdichtete, das Meer zunehmend als etwas Verbindendes wahrgenommen.<sup>3</sup> Als tatsächliche Subdisziplin der Geschichtswissenschaft tritt sie erst seit den 1970er Jahren auf, als die ersten Fachzeitschriften in Erscheinung traten. Seitdem kursiert in der Fachliteratur dauerhaft zu definitorischen Zwecken das Schlagwort: „humankind’s relationship with the sea“. Sehr bald wurde die Subdisziplin daraufhin

---

<sup>1</sup> SCHÜRMANN 2017a, 41.

<sup>2</sup> Diese Kurseinheit legt Wert auf eine geschlechterneutrale Sprache. Allerdings ist in hohem Maße von Gruppen die Rede, die ausschließlich aus Männern bestanden, auch wenn es zu vereinzelt Ausnahmen gekommen sein kann. In diesen Fällen bleibt es beim Maskulinum. Bedeutende weibliche Ausnahmen in einer maritimen Männerwelt werden eigens angesprochen

<sup>3</sup> SCHRÖDER/SCHÜRMANN/STRUCK 2022b, 8.

mit transnationalen Perspektiven in Verbindung gebracht. Vielfach blieb es jedoch lange Zeit bei der Betonung der ökonomischen Seite der Beziehungen.<sup>4</sup>

Der endgültige Aufstieg der maritimen Geschichtsschreibung zu einer anerkannten eigenen Disziplin wird letztendlich mit dem Globalisierungsschub seit Ende des 20. Jahrhunderts in Verbindung gebracht.<sup>5</sup> Unzweifelhaft besteht ein enger Zusammenhang von maritimer Geschichte und Globalgeschichte; entsprechend ähneln sich die Zeiten (seit den 1990er Jahren), seit denen diese Ausrichtungen aus der Geschichtswissenschaft nicht mehr wegzudenken sind. Allerdings hat sich die Hoffnungen, dass Globalgeschichte vornehmlich aus maritimer Perspektive geschrieben wird, dass sich die Einsicht durchsetzt, Globalität sei „aus Salzwasser erwachsen“, bislang noch nicht erfüllt. Nach wie vor richtet sich Geschichtsforschung primär an terrestrischen und nationalen Räumen aus.<sup>6</sup>

Es fehlt im Bereich der maritimen Geschichte jedoch längst nicht mehr an Forschungsaktivitäten. Dies lässt sich an umfangreichen Sammelbänden sehen, die in den letzten Jahren erschienen sind. Sie verweisen nicht zuletzt auf die epochenunabhängige Bedeutung des maritimen Geschichtszugangs. So sind auch Mittelalter und Frühe Neuzeit vertreten.<sup>7</sup> Und so liegt neuerdings eine epochenübergreifende sechsbändige Kulturgeschichte der See vor.<sup>8</sup> Thematisch fallen Publikationen nicht selten übergreifend aus mit dem Fokus auf dem Maritimen als sozialer Raum, der Kolonialismus, Leben auf Schiffen, Schiffsarchäologie und Imaginationen umfasst.<sup>9</sup> Zudem sind inzwischen Überblicksdarstellungen über die verschiedenen Ozeane und Meere<sup>10</sup> ebenso erschienen wie weiterführende Handbücher.<sup>11</sup> Dies alles, um Ihnen nur einige Beispiele grundlegender Natur zu nennen. Auf monographische Spezialstudien kommen wir im Laufe der Kurseinheit gelegentlich noch zurück. Es gibt also genügend Material, auch im Studium maritime Blickwinkel zu verfolgen.

Die einleitende Kurseinheit will nun in ältere und neuere Perspektiven auf eine maritime Geschichte oder die Geschichte der Meere einführen. Dies geschieht vornehmlich in der Hoffnung, Anregungen geben zu können, denn die weite Welt der Ozeane lässt sich nicht auf den wenigen Seiten eines solchen Textes erschöpfend darlegen. Entsprechend ist die Vorgehensweise wieder

<sup>4</sup> HEIDBRINK 2017; WILLIAMS 2020, 370-373; STARKEY 2020, 376-378. In der selben Ausgabe des *International Journal of Maritime History* siehe mit besonderer Betonung der Schifffahrtsindustrie auch TENOLD 2020. An gleicher Stelle konstatiert POLÓNIA 2020, 415, dass die internationale maritime Geschichtsforschung erst spät vom Primat der Wirtschaftsgeschichte abgekommen ist.

<sup>5</sup> Siehe z.B. O'HARA 2009.

<sup>6</sup> SCHRÖDER/SCHÜRMMANN/STRUCK 2022b, 10-12. Den Zusammenhang von maritimer Geschichte und „World History“ bzw. „Global History“ betonten auch HEIDBRINK 2017, 326-329, oder MANNING 2013, 9-14.

<sup>7</sup> BORGOLTE/JASPERT 2016; BURSCHEL/JUTERCZENKA 2021.

<sup>8</sup> COHEN 2021.

<sup>9</sup> CUSACK 2016.

<sup>10</sup> ARMITAGE/BASHFORD/SIVASUNDARAM 2018.

<sup>11</sup> Beispielsweise Enzyklopädien oder Handbücher zur maritimen Geschichte allgemein (HATTENDORF 2007; JOWITT/LAMBERT/MENTZ 2020) oder zu spezifischen Feldern wie island studies (BALDACCHINO 2018).

einmal eine exemplarische, die neben allgemeinen Hinweisen immer wieder Beispiele einstreut. Diese Beispiele stammen naheliegenderweise in erster Linie aus den Arbeitsbereichen des Verfassers, der sich geographisch auf den Indischen Ozean und den Malaiischen Archipel konzentriert. Dabei kommen Orte zur Sprache, an denen sich maritime Geschichte manifestiert, wie eingangs angesprochen.

Orte maritimer Geschichte können Inseln oder Inselgruppen sein. Ein anschauliches Beispiel hierfür kann die Sulu Zone zwischen den heutigen Staaten Indonesien und Philippinen anbieten.<sup>12</sup> Sie hat sich seit mehreren Jahrhunderten als komplexer Wirtschafts- und Machttraum zwischen Küsten und Inseln entwickelt, formiert durch den permanenten Austausch zwischen diesen, aber auch durch gesellschaftliche bzw. ethnische Gruppen, die auf den maritimen Lebensraum ausgerichtet waren. Es handelt sich um einen Raum oder eine Region, die in ihrer Struktur ohne das Meer gar nicht denkbar und damit ohne eine maritime Perspektive nicht verständlich wäre.

Es kann sich bei den angesprochenen Orten auch um Küstenregionen handeln, die einen Übergang zwischen Land und Meer herstellen können. So wie es beispielsweise in Ostafrika der Fall ist. Die dortige Küstenregion ist Bestandteil des maritimen Großraums Indischer Ozean und die Heimat der auf maritimen Verflechtungen basierenden Swahili-Kultur. Beides haben wir in unseren Online-Basiskursen bereits behandelt. Hier lohnt sich noch einmal der dezidierte Blick auf den maritimen Aspekt. Denn an Küsten und auf den Inseln des Indischen Ozeans leben Menschen, deren Lebensmittelpunkt ganz auf das Meer ausgerichtet ist. Und in dieser Region sorgen Verflechtungen über den Ozean hinweg für gesellschaftliche Formationen, religiöse Phänomene und machtpolitische Verhältnisse. Küsten wie diese machen die Relevanz eines maritimen Verflechtungsraums deutlich und greifbar.

An den Küsten kommt wiederum den Hafenstädten eine besondere Bedeutung für maritime Betrachtungsweisen zu. Das Paradebeispiel hierfür bietet die internationale Hafenstadt Singapur am südlichen Ende der Malaiischen Halbinsel. Gegründet 1819 durch den britischen Kolonialbeamten und Offizier Thomas Stamford Raffles schwang sie sich schnell zur Metropole und überregionalen Handelsdrehscheibe auf. Diese Funktion ist aber nur durch die Position Singapurs im maritimen Raum zu verstehen. Ein Territorium über die bebaute Insel von Singapur hinaus gibt es nicht; entscheidend sind der Hafen und die Beziehungen über die Ozeane hinweg. Dies macht deutlich, dass Hafenstädte von der Landmasse aus betrachtet, zu der sie geographisch gehören, nur unzulänglich verständlich werden. Sowohl ihre Entwicklung als auch ihre innere Struktur sind von den Beziehungen über die See zu fernen Regionen, Gesellschaften oder Kulturen bestimmt. Im Spannungsverhältnis zwischen Land und Meer kommt ihr zugleich eine Gateway-Funktion zu, indem sie als Ausgangs- und Zielpunkt für weitreichende, also ozeanübergreifende Beziehungen dient.

Schließlich führt die Suche nach Orten der maritimen Geschichte sehr schnell an Bord von Schiffen, die eine Lebenswelt für sich darstellt. Diese Lebenswelt ist geprägt von Wind und Wasser, von den begrenzten Räumlichkeiten eines Schiffes und den gefährlichen Rahmenbedingungen einer Reise auf hoher See. Sucht man im Indischen Ozean oder Südostasien noch historischen Beispielen, dann sind es nicht zuletzt die Schiffe der VOC, die als Lebensraum historisch gut dokumentiert

---

<sup>12</sup> Siehe die Forschungen des australischen Historikers James Francis WARREN.

sind. Die Vereinigte Ostindische Kompanie der Niederlande war eine der dominierenden Organisationen im europäisch-asiatischen wie auch im innerasiatischen Handel des 17. und 18. Jahrhunderts. Gleichzeitig bereitete sie an verschiedenen Orten das Feld für die koloniale Dominanz der Europäer nach dem Zeitalter der privilegierten Handelskompanien. Über diese wohlbekannte historische Bedeutung vergisst man schnell, dass dies alles nur auf der Grundlage einer großen Flotte und der Beherrschung der Meere möglich war – keineswegs nur der machtpolitischen, sondern vor allem der nautischen. Die Schiffe der VOC waren über Monate auf hoher See unterwegs. Das Leben auf den Schiffen samt ihren Hierarchien prägte die Männer, die in Asien Handel trieben oder mit lokalen Herrschern verhandelten (bzw. stritten). Darüber hinaus waren in Asien ihre Interaktionspartner ebenfalls sehr häufig maritim geprägte Personen und Gruppen wie asiatische Seefahrer oder ethnische Gruppen in maritimen Lebenswelten.

Nach dieser einleitenden Kurseinheit, die nur ein erstes Panorama und einige exemplarische Schlaglichter bieten kann, soll die Thematik anhand von drei Fallbeispielen vertieft werden. Entsprechend widmen sich die folgenden Kurseinheiten drei Themenbereichen, welche sehr verschiedene Aspekte einer maritimen Geschichte verdeutlichen können.

In Kurseinheit 2 stellt Robert Bohn die Seeräubergemeinschaften im „Goldenen Zeitalter“ der Piraterie vor. Anhand der Bukaniers in der Karibik des 17. Jahrhunderts, der „Piratenrunde“ auf Madagaskar oder den Bahama-Piraten des 18. Jahrhunderts beleuchtet diese Kurseinheit neben der Entwicklungsgeschichte frühneuzeitlicher Piraterie spezifische gesellschaftliche und politische Formationen auf maritimer Grundlage. Gleichzeitig kommen mit den beteiligten Personen globale Akteure in den Blick, die ihre weltweite Rolle ihrem maritimen Hintergrund verdanken.

In Kurseinheit 3 zeichnet Felix Schürmann die komplexen Beziehungen der afrikanischen BaKongo zum Meer, in diesem Fall zum Atlantik, nach. Dabei kommen Formen von Kulturaustausch und Kulturverflechtung durch maritime Aktivitäten zur Sprache, kamen die BaKongo doch mit globalen maritimen Verflechtungen wie Sklavenhandel und Walfang in Berührung. In diesem Zusammenhang entwickelten sie eine maritime Kosmologie. Ihr Beispiel macht insgesamt deutlich, wie sehr Völker mit Zugang zum Meer durch dieses und durch die historischen Beziehungen, die darauf entstanden, geprägt sein können.

In Kurseinheit 4 schließlich stellt Lars Amenda das Phänomen der „Chinatowns“ in den Hafenstädten der USA und Europas vor. Was auf den ersten Blick als vornehmlich „terrestrische“ Stadtviertel daher kommen mag, war in der jeweiligen Entstehung ganz von den maritimen Verflechtungen ihrer Zeit abhängig. Insofern liefern die „Chinatowns“ ein wichtiges Beispiel für die Verknüpfung maritimer Geschichte mit Stadtgeschichte und Migrationsgeschichte.