

ZUR EINFÜHRUNG: OST- UND NORDSEE, CIMBRISCHE HALBINSEL UND DIE IDEE VOM NORDEN

Am Anfang stand die Idee zu einer Geschichte des Ostseeraumes. Dass es dafür gute Gründe gibt, haben jüngst Christoph Neidhart mit seiner anregenden virtuellen Reise durch den Kulturraum der Ostsee, Michael North mit seiner den Schwerpunkt auf Kultur und Handel legenden *Geschichte der Ostsee* und Alan Palmer mit seinem politikgeschichtlichen Überblick über *The Baltic* bewiesen.¹ Vor ihnen hatten seit den 1990er Jahren andere die See und ihre Küstenregionen zwischen Kattegat und Finnischem Meerbusen ins Visier von historischen Überblicksdarstellungen genommen.²

Warum eine Geschichte der Geschwistermeere?

Die Konjunktur des Interesses an der Ostseegeschichte ist nachvollziehbar: Der Fall des Eisernen Vorhanges und das Ende des Kalten Krieges beendeten die Beschränkungen im Kontakt zwischen den vormals so unterschiedlichen politisch kulturellen Blöcken angehörenden Ostseeanrainern. Reisefreiheit ermöglichte das Kennenlernen zwischen Nachbarn, die, im Fall der deutsch-deutschen Grenze bei Lübeck trotz der Sichtweitenentfernung, sich nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten begegnen konnten. Wirtschaftlich bedingte Wanderungsbewegungen beförderten und befördern wie der Tourismus das Interesse an der Geschichte des jeweils anderen.

Auf dem Binnenmeer Ostsee ist man an keiner Stelle mehr als 130 Kilometer von Land entfernt. Nur über drei wenige Kilometer breite und zudem relativ dicht beieinanderliegende Wasserwege, den Kleinen und Großen Belt sowie den Öresund, besitzt sie Zugang zur offenen See. Auch das verstärkt den Eindruck von einem eigenen Raum. Die genannten Beispiele belegen es: Die Geschichte der Ostsee bietet allemal genug für ein umfangreiches Buch.

Trotzdem verweist der hier gewählte Titel auf einen ganz anderen räumlichen Zuschnitt. Denn Ost- und Nordsee sind seit deutlich mehr als einem Jahrtausend auf vielfältige, freilich auch in der Intensität wechselnde Weise miteinander verbunden. Drei chronologische und räumliche Eckpunkte mögen einen ersten Eindruck von der Qualität dieser Verbindung vermitteln.

Zum einen hinterließ die frühmittelalterliche Siedlungs- und Herrschaftsexpansion jener unter dem Begriff »Wikinger« zusammengefassten ethnischen Gruppen aus dem heutigen Dänemark, Norwegen und Schweden in den Nordseeraum, die nordatlantische Inselwelt sowie in den Osten und Südosten Europas bis auf den heutigen Tag prägende Spuren. Da ist zum anderen wenige Jahrhunderte später die so oft als typisch für die Ostsee angesehene Hanse. Sie spannte ihren Einfluss gar von London bis Nowgorod, von Brügge bis Bergen, beschränkte sich also keineswegs auf die Ostsee. Und da ist zum dritten die aktuelle Integration fast aller Ostseeanrainer in einen europäischen Einigungsprozess, dessen ökonomischer Schwerpunkt eher auf die Anliegerstaaten der Nord- als auf die der Ostsee weist.

Diese Anzeichen sollten vorerst dafür ausreichen, die Integration von Ost- und Nordsee in eine raumorientierte historische Analyse als sinnvoll anzusehen. Das bedeutet nicht, Eigenheiten zu verwischen und jeweils spezifische Raumdimensionen verschwinden zu lassen. Die über weite Strecken im Wortsinn überschaubare Ostsee mit ihrer ausgeprägten Untergliederung legt intensive Kontaktaufnahme und Austausch unter ihren Küstenbewohnern, sei es einvernehmlich, sei es konflikthaft, geradezu nahe. Hier bildete und bildet sich vielfach Eigenes heraus, das besonderer Betrachtung lohnt. Über das Mittelmeer ist unlängst geschrieben worden, dass seine Geschichte seit Jahrhunderten durch »eine kleinteilige Fragmentierung mit dem Streben nach Kontrolle über die Kommunikationswege« geprägt worden sei, dass es so etwas wie eine »natürliche Arena der Geschichte« forme, einen »Interaktionsraum« eigener Art³. Dies gilt auch für die Ostsee.

Von der Nordsee, auch wenn die »Arena« etwas größer ist, ihre Zu- und Ausgänge zahlreicher, deutlicher verteilt und offener sind, wird man freilich Gleiches sagen können. Das indes rechtfertigt noch nicht eine Darstellung, die ihr Interesse gemeinsam auf Ost- und Nordsee richtet. Dazu muss man eine Landschaft in den Blick nehmen, die bei einer gewissen Betriebsblindheit für das eine oder andere jener beiden Meere lediglich als ein Teil entweder der Westküste der Ostsee oder der Ostküste der Nordsee gesehen werden kann.

Die seit der Antike unter diesem Namen bekannte Cimbrische Halbinsel, heute politisch gegliedert in das deutsche Bundesland Schleswig-Holstein und das dänische Jütland, schaut gleichermaßen zur Ost- und zur Nordsee.⁴ Sie ist der Riegel, der sich zwischen zwei maritime Räume

legt und beide zu trennen scheint. Sie ist aber ebenso Landbrücke, die diese Trennung aufhebt.

Schon im 9. Jahrhundert existierte dort ein Transitweg zwischen Nord- und Ostsee. Er nutzte die Schiffbarkeit der Flösschen Eider und Treene, überwand eine schmale Landbrücke zwischen dem heutigen Ort Hollingstedt und Haithabu, dem damals herausragenden Handelszentrum am Meeresarm der Schlei.⁵ In den 1390er Jahren wurde mit dem Stecknitzkanal ein bis ins 19. Jahrhundert kommerziell genutzter künstlicher Binnenwasserweg zwischen Lübeck und der Elbe geschaffen. Er erwies sich immer dann für die Hansestädte als wertvoll, wenn ihren Schiffen in den nicht seltenen Konflikten mit Dänemark der Weg durch den Sund verwehrt blieb.⁶

Das lässt den schon im Mittelalter sensiblen Zusammenhang von Ökonomie und Politik in der Verbindung zwischen den Meeren ahnen. Gleiches gilt auch für den 1895 als Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffneten Nord-Ostsee-Kanal, die noch immer meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Sein Bau entsprach wirtschaftlichen Interessen, wurde von Otto von Bismarck vor allem aber aus marinestrategischen Gründen durchgesetzt.⁷

Die rund 450 Kilometer lange Cimbrische Halbinsel verdient besonderes Augenmerk, weil sie Trennendes und Verbindendes in aller Deutlichkeit offenlegt, eben Barriere und Passage gleichzeitig ist. West- und Ostküste repräsentieren deutlich unterschiedliche Landschaftstypen. Marschen mit sich anschließendem Geestrücken, inselreiches Wattenmeer südlich des dänischen Blåvand, nördlich davon ein Dünengürtel prägen den Westen, eine kaum von den Gezeiten berührte, durch Fjorde (Förden) gegliederte Moränenlandschaft den Osten. Die wenigen größeren Städte vom dänischen Ålborg und Århus über Flensburg und Kiel bis Lübeck wenden sich auf den ersten Blick nur der Ostsee zu. Auf den zweiten zeigt sich freilich die enge Verbindung nach Westen, zur Nordsee. So waren seit dem 15. Jahrhundert das an der Nordsee gelegene Husum und die in der frühen Neuzeit bedeutende Handelsstadt Flensburg, deren kommerzieller Austausch sich sowohl in den Nordseeraum, voran nach den Niederlanden, als auch nach Skandinavien und zu den südlichen Ostseerainern erstreckte, wirtschaftlich eng verflochten. »Husum war praktisch Westhafen für Flensburg, und umgekehrt fungierte dieses als Osthafen.«⁸ Auch das spricht für die Kombination trennender und verbindender Elemente im Raum der Geschwistermeere.

Die politische Geschichte jenes Landstriches zwischen Elbe und Skagerrak stützt diese Perspektive. Seit dem Mittelalter zeichnete sich im Prozess der Herrschafts- und Staatsbildung die Absicht ab, Ost- und Westküste politisch zusammenzuführen. Im südlichen Teil der Westküste versuchten Friesen und Dithmarscher lange, letztere bis ins 16. Jahrhundert, ihre Eigenständigkeit gegenüber der dänischen Krone und den fürstlichen Herrschern Schlesiens und Holsteins zu bewahren. Die herrschaftliche Gliederung beider Herzogtümer nach der Landesteilung von 1581 lässt bei aller Komplexität gleichwohl die Ausrichtung der königlich-dänischen und der herzoglich gottorfischen Anteile auf die Verbindung beider Küsten deutlich hervortreten.⁹ Offenbar bestand ein machtpolitisches Interesse an der Verbindung beider Küsten und damit auch an der Verbindung beider Meere. Dass das mit der Kontrolle von Kommunikationswegen zu tun hatte und hat, liegt auf der Hand und wird hier immer wieder in der Chronologie zu zeigen sein.

Geschwistermeere und Historische Geographie

Darauf beschränkt sich unser Interesse an der Cimbrischen Halbinsel gleichwohl nicht. Vielmehr lassen sich an ihrem Beispiel die für die historische Geographie bedeutsamen Konzepte zum Umgang mit dem Phänomen »Raum« durchspielen. Der Historiker Jürgen Osterhammel nennt ihrer fünf:

1. »Raum als Verteilung von Orten. [...] 2. Raum als *Umwelt*. [...] 3. Raum als *Landschaft*. [...] 4. Raum als *Region*. [...] 5. Raum als *Kontaktarena*«. ¹⁰

Im Rahmen einer Beziehungsgeschichte von Ost- und Nordsee gehört dem Raum zwischen Hamburg und der Nordspitze Dänemarks als Kontaktarena, als Gebiet intensiver Interaktionen, besonderes Augenmerk. Aber auch die anderen Konzepte werden in die Analyse einfließen. Das gilt freilich nicht nur für die Cimbrische Halbinsel, sondern auch für Ost- und Nordsee. Jeweils für sich und *in toto* können jene drei Gebiete als Interaktionsraum interpretiert werden, ohne die anderen Konnotationen von Raum auszuschließen.

Dass *Raum*, in seinen Füllungen wie seinen Begrenzungen, eine vom Erkenntnisinteresse abhängige, vielschichtige analytische Kategorie ist, zählt inzwischen zu den Allgemeinplätzen der Geschichtswissenschaft.¹¹ Dagegen ist nichts einzuwenden, solange der Begriff seine Leistungsfähigkeit beweist, solange er von umfassender Bedeutung für die Klärung

historischer Sachverhalte ist. Diese Leistungsfähigkeit erwächst gerade aus seiner zunächst Verwirrung stiftenden Vielschichtigkeit. Das gilt sowohl in methodischer Beziehung, bezüglich der Bedeutung von Raum als analytischer Kategorie der Geschichtswissenschaft, als auch in sächlicher Hinsicht, bezüglich des physisch greifbaren Raumes, mit dem wir es hier zu tun haben.

Es sei festgehalten: Entlang den Geschwistermeeren zeichnen sich drei aufeinander bezogene Interaktionsräume ab. Erstens ein von Nord- und Ostsee gemeinsam konturierter. Zweitens von jedem der beiden Meere und ihren Anrainern gebildete »Kontaktarenen« *sui generis*. Drittens die Cimbrische Halbinsel und die dänische Inselwelt vom Kleinen Belt bis zum Öresund mit ihrer Barriere- und Passagefunktion zwischen Nord- und Ostsee, in mancherlei Hinsicht beiden zugehörig und doch eigen. Wo lässt sich dieser verzwickten Beziehung von Raumdimensionen nachspüren?

Wenn denn »das Kartenzeichnen die erste Form der Skizze, des Manuskriptes,« für die Erzählung verräumlichter Geschichte(n) ist, dann lohnt der Blick auf die Kartographie auch hinsichtlich der hier interessierenden Gesamt- und Teilräume.¹² Ein frühes Beispiel für solcherart Erzählung ist die 1539 publizierte *Carta Marina* des aus Schweden stammenden, wegen der Reformation zunächst im Danziger und dann im italienischen Exil lebenden katholischen Geistlichen Olaus Magnus. Er und sein Bruder Johannes, der ebenfalls exilierte letzte katholische Erzbischof von Uppsala, kehrten »gleichsam zurück in ihre Heimat, indem sie sich in deren Geschichte, deren Natur und Lebenswirklichkeit« versenkten.¹³ Das zeitigte bei Johannes das Ergebnis einer Geschichte des Erzbistums Uppsala und später einer Geschichte der schwedischen Könige. Olaus verfasste eine *Historia de gentibus septemtrionalibus*, eine Geschichte der nördlichen Völker, und, als gleichsam verbildlichende Vorarbeit dazu, die *Carta Marina et Descriptio Septentrionalium Terrarum*, eine Meereskarte und Beschreibung der nördlichen Lande.

In welchen räumlichen Zusammenhang positionierte Olaus das heimatliche Schweden? Nicht die Orientierung auf die Ostsee stand, wie naheliegend, im Fokus. Vielmehr zeigte er die Geschwistermeere mit ihren Anrainern sowie Teile des Nordatlantiks. Dies stellte offenbar für ihn eine sinnvolle Raumeinheit dar: die nördlichen Landschaften.

Flora und Fauna von Land und Meer, Klima, Wirtschaft, Religion, Herrschaftsverhältnisse, nahezu alle Bereiche von Kultur und Natur

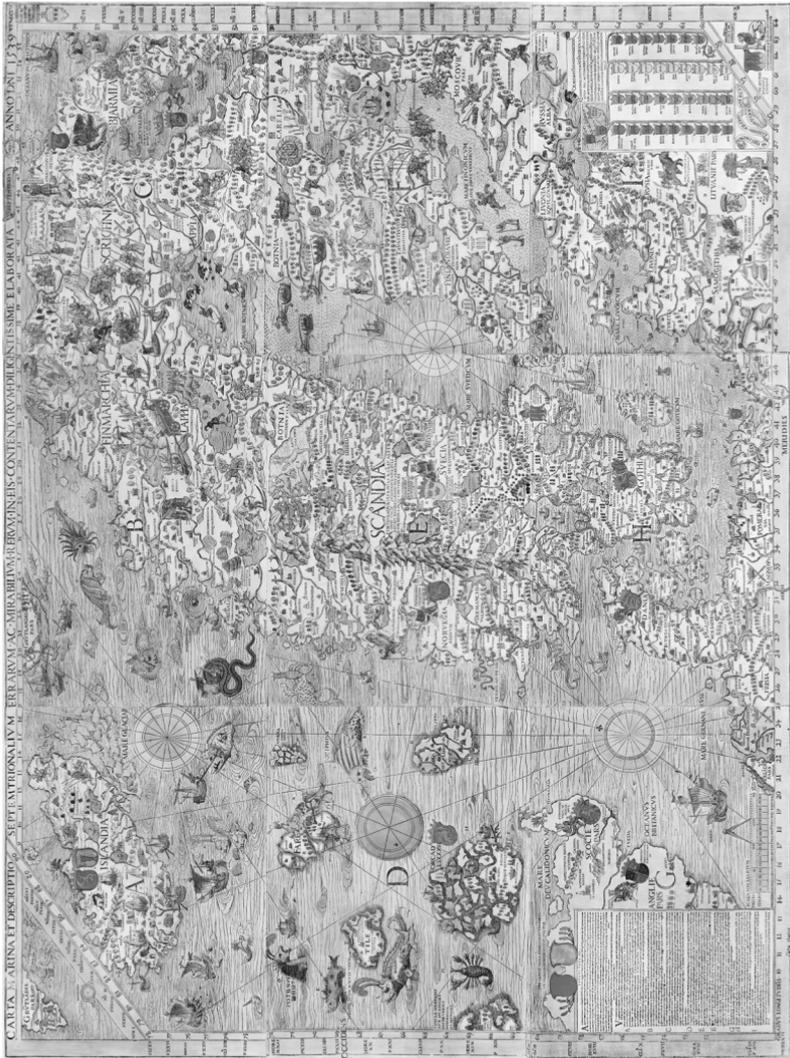


Abb. 1: *Die Carta Marina*

werden dem Betrachter vorgeführt, mal nach heutigem Verständnis erstaunlich realistisch, mal sagenhaft phantasievoll anmutend. Präsentiert wird eine Welt, deren Begrenzungen die Karte eindeutig markiert. Im Norden reicht sie bis Island, zur Südspitze Grönlands und zum Nordkap,

im Süden zu den kontinentalen Küstenregionen von Ost- und Nordsee. Im Westen gehören England, Schottland, die Inselkette von den Orkneys über die Shetlands, die Färöer und das hier gar nicht sagenhafte Thule bis wiederum hinauf nach Island dazu. Im Osten erstreckt sie sich bis ans Weiße Meer und schließt den Nordwestrand des moskowitzischen Reiches ein. Die zentrale Nord-Süd-Achse der *Carta Marina* wird von einem sehr wuchtigen *Scandia*, der Landmasse des heutigen Schweden und Norwegen, sowie der Cimbrischen Halbinsel gebildet. Diese Achse teilt die Karte in eine östliche und westliche Hälfte, den Ostseeraum einerseits, den Raum von Nordsee und Nordatlantik andererseits.

Die Massivität *Scandias* erscheint in der Tat mehr als Barriere denn als Passage zwischen Ost- und Nordsee. Durchlässigkeit hingegen signalisieren die dänische Insellandschaft mit dem Öresund, Kattegat und Skagerrak und erneut die Cimbrische Halbinsel. Ein mit dem Zusatz *Hollandi* (Holländer) markiertes Schiff am Westrand des Skagerrak, ein weiteres, diesmal unbekannter Nationalität, im Kattegat nördlich der Insel Seeland deuten auf den Passagecharakter.

Auf der Cimbrischen Halbinsel selbst ist ein Wasserweg zwischen Lübeck und Hamburg deutlich zu erkennen, der an den Stecknitzkanal erinnert, auch wenn dessen Verlauf nicht präzise getroffen wird.¹⁴ Entlang des Danewerks, jener früh- und hochmittelalterlichen Befestigungsanlage der Dänen gegen die Sachsen und slavische Stämme, verläuft auf der Karte des Olaus Magnus ein durchgehendes Gewässer zwischen Schleswig im Osten und Tönning im Westen, das Ost- und Nordsee verbindet. Solch ein Wasserweg ohne jegliche Landunterbrechung existierte allerdings im 16. Jahrhundert nicht. Ebenso wie eine auf der Karte skizzierte Binnenwasserverbindung südlich der Nordspitze Jütlands vermittelt dies immerhin den Eindruck von unschweren Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Ost und West, West und Ost.

Die *Carta Marina* führt in ihrem Bild- und Textprogramm ein weiteres Argument ein, das neben den schon genannten die Zusammenschau von Ost- und Nordsee nahelegt. Die beide Meere säumenden Regionen werden nämlich als *Septemtrionales Terrae* zusammengefasst, als die nördlichen Länder. Dies bedeutet mehr als die bloße Beschreibung eines geophysikalischen Phänomens, das sich nur an der Objektivität der Kompassnadel orientiert. Die neue Forschung hat gezeigt, dass die Karte des Olaus Magnus hochgradig ideell aufgeladen ist. Mit ihr habe er »ein Werk vorgelegt, das das Potential besaß, den großen weißen Fleck, den

die Region in Wahrnehmung und Vorstellung seiner Zeitgenossen außerhalb Nordeuropas darstellte, zu füllen.«¹⁵ In der Hoffnung darauf, dass die katholische Welt nicht das Interesse an seiner der Reformation zugefallenen schwedischen Heimat verlieren möge, zeigte er sie und die Gesamtheit der nördlichen Länder als Teil der christlichen Ökumene einerseits, als zu eigenständigen Leistungen fähigen Kulturraum andererseits.

Olaus nahm damit eine sich seit dem späten Mittelalter abzeichnende Tendenz auf. Humanisten aus dem Raum nördlich der Alpen begannen in dieser Zeit, ihre eigene Welt nicht länger als bestenfalls Peripherie des christlichen Kosmos und damit nach ihrem Verständnis als untergeordneten Rand der Zivilisation schlechthin zu begreifen. Vielmehr entwickelten sie Argumentationsmuster, die den Norden als zumindest gleich-, wenn nicht gar höherwertig erachteten als die klassischen Kulturzentren, die seit der Antike im Mittelmeerraum lagen.¹⁶

Die Konstruktion des Nordens

Wie der Raum des Nordens geographisch zu präzisieren sei, war dabei zunächst weitgehend offen. Die Kartographie setzte seit dem 16. Jahrhundert die recht abstrakten Vorstellungen von dem, was für den Europäer den Norden umfasste, in das Bild eines geographisch klar abgrenzbaren Raumes um. Der Schöpfer der *Carta Marina* tat dies mit einer ungewöhnlichen Detail- und Informationsdichte. Gleichwohl ist sein Werk kein Einzelbefund. Vorläufer aus dem 15. und Nachfolger aus dem 16. Jahrhundert offerieren ein Kartenbild, das den Norden ganz ähnlich eingrenzt.

Wie weit sich der Norden Europas erstreckt, ist bis auf den heutigen Tag nicht vollends klar. Die große deutsche Enzyklopädie des 18. Jahrhunderts, der *Zedler*, benennt einen konkreten Raum nur kurz unter dem Stichwort »Nordische Königreiche« und meint damit Dänemark, Schweden und Norwegen.¹⁷ Die Statistiker der Vereinten Nationen verzeichnen jüngst in ihrer elektronischen Datenbank zu den geographischen Regionen der Erde unter *Northern Europe* die Staatsgebiete Dänemarks, Norwegens, Schwedens, Finnlands, Islands, des Vereinigten Königreiches, Irlands, Estlands, Lettlands und Litauens.¹⁸

Der Internetauftritt des *Nordischen Rates* hebt auf die lange gemeinsame Geschichte der Region seit der Wikingerzeit ab und betont den Wertekonnex demokratischer Staaten, die sämtlich dem spezifischen *Nordic model* des Wohlfahrtsstaates verpflichtet seien.¹⁹

Ohne historische Kontinuitäten überzustrapazieren, wird doch eine Verbindung zwischen dem Versuch des Olaus Magnus von 1539, den *Septemtrionales Terrae* ein eigenständiges kulturelles Gewicht im Rahmen der christlichen Ökumene zu verleihen, und der Selbstpräsentation des *Nordischen Rates* im 21. Jahrhundert deutlich. Man verstand und versteht sich als im positiven Sinn eigen.

Bei allen Differenzen im geographischen Feinzuschnitt dessen, was den »Norden« umfasse, zeichnet sich eines ab: Das Identitätskonzept von »Norden« bzw. »Nördlichkeit« konstruiert über die sogenannten objektiven Gegebenheiten von Politik, Wirtschaft und Verkehr hinaus ein kulturelles Band zwischen Ostsee und Nordsee.

Mit dem Umschlag vom geophysikalischen Phänomen des Nordens – dort, wohin die Kompassnadel zeigt – zu einem mit wertenden Adjektiven aufgeladenen Konzept von »Nördlichkeit« wird eine Ebene von Raum angesprochen, deren Konstruktionscharakter offensichtlich ist. Ein Werk wie die *Carta Marina* verbindet augenfällig das, was auf den ersten Blick selbstverständlich zu sein scheint, nämlich den konkret benennbaren geophysikalischen Raum der »nördlichen Länder« oder – modern gesprochen – Nordeuropas, mit dem »Norden« als Identitätsregion.

Die Bestandsfähigkeit dieser Identitätsregion in den Köpfen der Menschen setzt freilich eine materielle Basis voraus, den dichten und stetigen Austausch von Menschen, Waren und Ideen. Wenn ein Schiff vor der englischen Küste auf Olaus' *Carta marina* näher mit *Danzik* gekennzeichnet wird oder das schon erwähnte im Skagerrak mit *Hollandi*, andere vor der Küste Islands, vermutlich Walfänger, mit *Scoti* (Schotten), *Angli* (Engländer), *Lubicenes* (Lübecker) oder *Hambvrgenses* (Hamburger), so macht das diesen Austausch sinnfällig.

Ebenfalls im Osten findet sich ein wichtiger Hinweis auf das, was für Olaus die Identitätsregion ausmachte. Auf dem zugefrorenen finnischen Meerbusen stürmen bewaffnete Reiter von Ost und West aufeinander zu. Kanonen richten sich an mehreren Orten gen Osten, gen Russland. Er erklärt dies an einer Stelle damit, »daß die schwedischen Reiter (die dort im Land vonnöten sind) gegen die Moskowiter auf dem Eis Krieg führen, wie sie sich im Sommer auf demselben See und anderen Flüssen mit ihnen schlagen. Ursache des Krieges ist auf beiden Seiten der Zorn darüber, daß die einen zur griechischen, die anderen zur lateinischen Kirche gehören.«²⁰ Die Kanonen in Livland, dem heutigen Estland und Lettland, markieren, dass jener Landstrich dem Deutschen Orden unter-

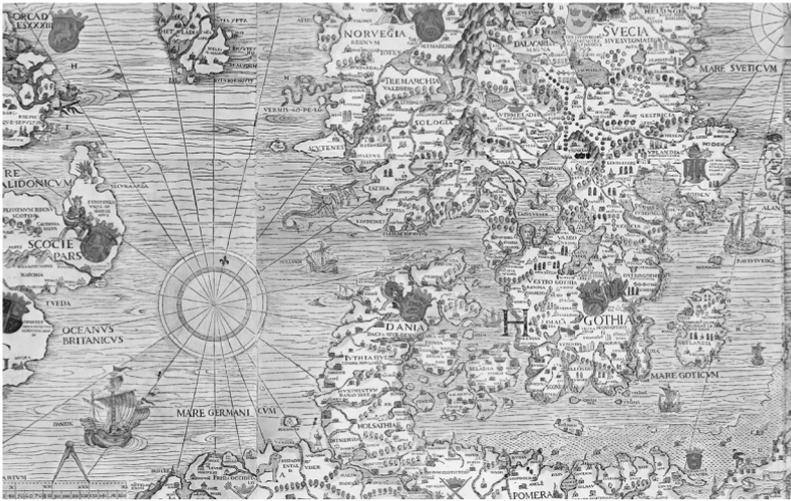


Abb. 2: Ausschnitt aus der Carta Marina

stehe, »damit er täglich den christlichen Glauben vor den Russen und den Moskowitern beschützt und beschirmt«. ²¹ Die Grenzziehung zwischen dem orthodoxen Russland und den Gebieten des rechten Glaubens der römischen Kirche, denen Olaus das der Reformation 1539 schon großenteils zugefallene Nordeuropa in der Hoffnung auf dessen baldige Rückkehr in den Schoß der katholischen Rechtgläubigkeit flugs zurechnet, spielt für seine Konstruktion der Identitätsregion »Norden« eine zentrale Rolle. Wir werden sehen, dass solcherart Abgrenzung kein Spezifikum des schwedischen Exiltheologen war.

Indem Olaus die so verschiedenen Regionen von Finnland und Livland im Osten bis hin zu dem sagenhaften Thule im Westen in den Rahmen einer Karte einpasste und sie dann gemeinsam als »nördliche Länder« qualifizierte, schuf er Fakten oder wollte diese zumindest schaffen. Ein ab- und eingrenzbarer Norden, bestehend aus Ost- und Nordsee, den beide Meere säumenden Ländern sowie der nordatlantischen Inselwelt, erhielt ein ganz eigenständiges Profil.

Die Begriffe »Norden« und »Nördlichkeit« erfassen die Nord- und die Ostseeregion gleichermaßen. Dies gilt nicht nur für die *Carta Marina* und die Epoche, in der sie entstanden ist. Wir treffen die Idee vom »Norden« auch heutzutage an entscheidender Stelle zur Charakterisierung eines