

BESPRECHUNGEN

Beyond the Sea. Reviewing the Manifold Dimensions of Water as Barrier and Bridge. Hrsg. von MARTA GRZECHNIK und HETA HURSKAINEN. Böhlau Verlag. Köln, Weimar und Wien 2015. 269 S. ISBN 9783412222932.

In der Tat, es gibt nur wenige „narratives about European societies“, die aus der Perspektive des Meeres und der Küste geschrieben worden sind, wie die Herausgeberinnen Marta Grzechnik und Heta Hurskainen sowie Alexander Drost in der Einleitung zu diesem Band erläutern (S. 9). Da Menschen nun mal auf dem Lande lebten, sei dies ja auch verständlich. Dieser Sammelband, der vor allem auf den Vorträgen einer Konferenz aus dem Jahre 2012 beruht und im Rahmen des Greifswalder Internationalen Graduiertenkollegs „Baltic Borderlands“ erscheint, sei jedoch ein bescheidender Versuch, unsere Sichtweise entsprechend zu ändern. Wahrscheinlich ist es ein Problem von Rezensenten, solche vollmundigen Versprechen allzu ernst zu nehmen, denn gemessen daran, muss das Vorhaben wohl zwangsläufig scheitern. Der Perspektivenwechsel, den die Artikel dieses Bandes liefern, ist höchstens ein gradueller, kein prinzipieller, wie schon der Untertitel verdeutlicht. Unsere Vorstellungen vom Meer stehen im Mittelpunkt dieses Bandes. Wir bleiben alle schön auf dem Trockenen.

Dies gilt auch für den einzigen Text, in dem das Meer als etwas Physisches (und nicht etwa als etwas sozial, kulturell oder medial Konstruiertes) eine Rolle spielt. Die Idee, Manganknollen vom Tiefseeboden zur Eisenerzgewinnung abzubauen, machte Ende der 1960er Jahre Furore, wie Ole Sparenberg zu berichten weiß. Für eine kurze Zeit blitzte sogar die Vision auf, diese Ressource zu internationalisieren, um sie für die ganze Menschheit nutzbar zu machen. Doch blieben die Metallpreise über die nächste Dekade niedrig, weshalb der Tiefseeabbau gar nicht erst in Angriff genommen wurde. Zudem hatte man nun erkannt, dass auch die Tiefsee ein schützenswertes Habitat darstellte. Sparenbergs umwelthistorischer Ansatz entspricht vielleicht noch am ehesten dem vorgestellten Konzept des Bandes, doch bleibt er methodisch die Ausnahme und ist letztlich ebenso der Perspektive des Festlandes auf das Meer verhaftet wie alle anderen Texte.

Acht der insgesamt elf Beiträge beschäftigen sich mit der Vergangenheit – von Bildern des Meeres in der griechischen und römischen Poesie (Boris Dunsch) bis hin zu mehr oder weniger utopischen Regionalkonzepten für den Öresund in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (Magdalena

Schönweitz). Bis auf Dunsch und Sparenberg konzentrieren sich die Autorinnen und Autoren auf den Ostseeraum. Allein diese kurze Charakteristik zeigt bereits, wie wenig die einzelnen Beiträge aufeinander abgestimmt sind. Das Meer spielt überall eine Rolle, doch was das „Beyond the Sea“ des Titels eigentlich soll, bleibt ziemlich in der Schwebe.

Was bieten nun die einzelnen Beiträge? Schon die drei Texte, die sich mit Nordosteuropa und dem weiteren Ostseeraum bis zum 16. Jahrhundert beschäftigen, zeigen die Spannweite der hier versammelten Arbeiten. Der Mittelalterhistoriker Alexander Filiuschkin aus St. Petersburg beschäftigt sich mit der Frage, welche Rolle das Meer im russischen Mittelalter gespielt habe, wobei neben der Ostsee auch das Schwarze Meer zur Sprache kommt. Kaum überraschend meint Filiuschkin, dass in der Sicht der russischen mittelalterlichen Eliten bis zum Ende des 16. Jahrhunderts das Meer eher Grenze als *frontier* gewesen und – ungeachtet aller späteren Projektionen – als politisches Ziel (Handel! Beherrschung!) von geringer Bedeutung gewesen sei. Lehti Mairike Keelmann untersucht den von den Revaler Schwarzenhäuptern am Ende des 15. Jahrhunderts in Brügge in Auftrag gegebenen Marienaltar, der heute in der Niguliste-Kirche besichtigt werden kann. Dabei behandelt die Autorin – neben dem interessanten Versuch der Betrachtung des Werkes mit zeitgenössischen Augen („period eye“) – den handelspolitischen Kontext dieser transnationalen Kunstaktion (schließlich kann sie auch nur so das Meer in diesem Text einbeziehen). Was der Erwerb des Altars eines niederländischen Meisters für die Stadt Reval, aber auch und gerade für die Position der Schwarzenhäupter als Organisation bedeutet haben mag, erfahren wir nicht.

Schließlich informiert uns Magnus Ressel über die Ambitionen des Georg Johann I. von Pfalz-Veldenz, der in den 1570er und frühen 1580er Jahren erfolglos versuchte, eine „Reichs-Admiralität“ zu schaffen, um nicht zuletzt das Heilige Römische Reich (HRR) an der Seite Polen-Litauens, des Krim-Khanats und Schwedens in den Livländischen Krieg hineinzuziehen. Nach konzisen Abschnitten zur Hanse, dem HRR und seiner Politik im Norden sowie dem Verhältnis zwischen der Hanse, dem Reich und Livland diskutiert er Georg Johanns Aktionen, zu denen den Pfalzgraf vor allem seine 1563 geschlossene Ehe mit Anna Maria, der Tochter des schwedischen Königs Gustav Vasa, ermächtigte. Der Autor entwirft ein gelungenes Portrait dieses agilen Netzwerkers, für den die Ostsee nicht nur mit wirtschaftlichem Potential, sondern auch mit einem Traum aufgeladen gewesen sei: Der Vereinigung des Reiches. Dieser Traum jedoch habe seine tatsächlichen Möglichkeiten, überschuldet und in kleine Nachbarschaftskonflikte verstrickt, wie er war, bei weitem überstiegen: „the northern oceans became für him an object of escapism“ (S. 116).

Tilman Plath entführt uns mit seinem Artikel über die Gründung St. Petersburgs und Russlands Bemühungen, in das Geschehen auf der Ostsee einzugreifen, in das frühe 18. Jahrhundert. Der Autor ist offensichtlich

noch am Beginn seiner Beschäftigung mit diesem Thema. Denn es ist natürlich nicht unbekannt, dass Peter I. den Aufbau einer Handelsflotte in den Jahren des Nordischen Krieges nicht weiter verfolgte und es der russländischen Gesellschaft seiner Zeit an vielerlei Voraussetzungen für die Herausbildung einer international konkurrenzfähigen Kaufmannschaft mangelte, selbst wenn der Flottenbau in militärischer Hinsicht ja durchaus längerfristig wirksam blieb. Letztlich bleibt auch Plath damit die Einlösung des Versprechens schuldig, neue maritime Perspektiven aufzuzeigen.

In dem letzten der die Vergangenheit thematisierenden Texte beschäftigt sich Marta Grzechnik mit Schwedens Sicht der Ostsee und legt dar, dass die Vorstellung eines trennenden Grabens weit älter sei als der Kalte Krieg. Allerdings ist dieser Umstand wahrscheinlich auch nur für solche kurzsichtigen Zeitgenossen überraschend, die nach dem Ende des Kalten Krieges davon ausgingen, nun werde die Ostsee wieder ihren natürlichen Aggregatzustand als verbindendes Meer einnehmen. Jede Idee einer vereinigenden „nordischen“ Identität, wie sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts und vor allem in der Zwischenkriegszeit virulent war, musste zwangsläufig dazu führen, die südliche und östliche Ostseeküste als fremd zu betrachten – und den Graben des trennenden Meeres zu spüren. Im Falle Schwedens konnte auch das transbaltische Erbe der einstigen Großmacht daran nichts ändern. Zwar sind die Bemerkungen der Autorin zur nachlassenden Bedeutung dieser historischen Vergangenheit für die schwedische Selbstverortung in der Zwischenkriegszeit durchaus richtig, und bei Besuchen in den baltischen Staaten mag manch ein Schwede tatsächlich „Oriental“ Einflüsse gespürt haben (S. 138), was zur wachsenden Entfremdung nur beitrug. Andererseits hat Torkel Jansson kürzlich darauf hingewiesen, dass gerade Estland Ende der 1930er Jahre zum schwedischen Mallorca geworden sei, wo für viele Touristen unter anderem eben auch die alte Großmachtzeit wieder erlebbar wurde.¹

Auch die drei abschließenden Beiträge tragen zu dem etwas willkürlichen Eindruck, den die Zusammenstellung dieses Bandes hinterlässt, bei. Hier geht es um „governance“ im Ostseeraum im Bereich der Hochschulkooperation (Stefan Ewert) sowie im Bereich der grenzüberschreitenden, von der EU ins Leben gerufenen „Maritime spacial plans“ (Tim-Åke Pentz, Daria Gritsenko), und um die Auswirkungen der logistischen Revolution im Ostseeraum (Jan Henrik Nilsson).

So fällt das Fazit zwiespältig aus. Kaum jemand wird sich für alle Beiträge interessieren, selbst wenn sie durchaus wichtige Akzente setzen. Sie sind aber zu wenig miteinander verbunden, um in ihrer Gesamtheit zu wirken. Das ambitionierte Programm, unsere Sehweise auf die Meere zu ändern,

¹ TORTEL JANSSON: Estland – Schwedens erstes Mallorca in den 1930er Jahren, in: *Tourismus in der Ostseeregion = Tourism in the Baltic Sea Region*, hrsg. von KARSTEN BRÜGGEMANN, Lüneburg 2012 (Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte XX/2011), S. 111-145.

sieht zumindest dieser Rezensent als gescheitert an. Schade eigentlich. Die einleitend versprochene Perspektive des Meeres zu erfahren, dürfte zwar an unüberwindlichen Quellenproblemen scheitern. Die Perspektive der Küsten(bewohner) jedoch dürfte in vielen Fällen durchaus rekonstruierbar sein und vor allem neue Einsichten z.B. in den narrativ vor allem mit dem Land verbundenen Nationsbildungsprozess etwa der Esten und Letten bieten. Aber auch diesem Band geht es doch immer wieder in erster Linie um die Sicht der Zentren auf das Meer.

KARSTEN BRÜGGEMANN

MARIKA MÄGI: *Rafala. Idateest ja Tallinna algusest* [Rafala. Über den Ostweg und die Anfänge Tallinns]. Verlag Argo. Tallinn 2015. 198 S. ISBN 9789949527458.

Das Buch von Marika Mägi, wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Tallinn, entwirft ein Bild von der Entwicklung der Küstengebiete der Tallinner Bucht als einem Handelsplatz vom 8. bis zum 13. Jahrhundert. Die Autorin stützt sich auf eine breite Basis sowohl archäologischer als auch schriftlicher Quellen und betrachtet das Material in komplexer und interdisziplinärer Weise. In einzelnen Kapiteln bezieht das Buch auch Texte anderer Wissenschaftler mit ein – so von Krista Karro zu den natürlichen Voraussetzungen Tallinns, von Edvards Puciriuss vergleichend zu ähnlichen Entwicklungen in Riga und von Eerik-Niiles Kross zu relevanten Einzelinformationen aus den späteren mittelalterlichen Urkunden. Das Ergebnis ist eine komplette Abhandlung über die Vorgeschichte der Region Tallinn als Handelszentrum.

Die wesentlichen Thesen des Buches können wie folgt zusammengefasst werden: Wenn man die Logik des wikingerzeitlichen Überseehandels in ganz Nordeuropa berücksichtigt, war die Tallinner Bucht aus logistischen und seefahrtstechnischen Gründen sehr gut als Handelsplatz geeignet. In der Wikingerzeit (8.–10. Jahrhundert) befanden sich an der Küste der Tallinner Bucht zwei Handelsplätze, die ihre je eigene Funktion hatten. Der eine von ihnen lag im Ostteil der heutigen Stadt Tallinn (mehrere Kilometer östlich der mittelalterlichen Hansestadt, der heutigen Altstadt), bei der Burg Iru am Fluss Pirita. Dieser Handelsplatz befand sich beim lokalen politischen Zentrum und war vor allem für die lokale Bevölkerung der Knotenpunkt für den Warenaustausch. Der andere Handelsplatz, der