

6. Die Araber im Mittelmeer

Der zeitliche und räumliche Rahmen

In diesem Kapitel geht es um die Seefahrt im Mittelmeer und in den angrenzenden Gebieten, soweit sie in engem historischen Zusammenhang mit den dortigen Ereignissen stehen. Das gilt für das Rote Meer, den Persischen Golf, die Atlantikküste von Westeuropa und die Binnengewässer bis zur Donau. In Ausnahmefällen werden auch Landrouten erwähnt, wenn sie im Zusammenhang mit der Mittelmeerseefahrt stehen.

Der zeitliche Rahmen spannt sich vom 7. Jahrhundert, dem Auftreten der Araber im Mittelmeer, bis zum Ende des 10. Jahrhunderts, dem Höhepunkt der Expansion der Araber.

Das politische Umfeld

Zu Beginn des 7. Jahrhunderts waren im Mittelmeer wieder stabilere Verhältnisse eingeleitet. Der Osten, die Mitte und der Südwesten des Mittelmeeres standen unter der Herrschaft von Ostrom. Im Westen war der Großteil der Iberischen Halbinsel im Besitz der Westgoten, die aber keine maritimen Ambitionen hatten. Gallien war unter der Herrschaft der Franken, deren politischer Schwerpunkt des Landes im Norden lag. Die Langobarden beherrschten zwar den Großteil von Italien, aber ohne dessen wichtige Hafenstädte. Die Flotte von Ostrom war daher für kurze Zeit unumschränkte Herrscherin im Mittelmeer.

Ab der Mitte des 7. Jahrhunderts begann sich mit dem Einbruch der Araber in das Mittelmeergebiet die Lage drastisch zu ändern (siehe Seeherrschaft I). Daß der Vorstoß so schnell gelang hatte mehrere Ursachen. Eine davon waren die religiösen Fraktionskämpfe in Byzanz. Dadurch waren die Provinzen Syrien und Ägypten dem Oströmischen Reich entfremdet worden, ein Teil ihrer Bewohner empfand die Araber nicht als Eroberer, sondern als Befreier von der Bevormundung durch die Kaiser in ihren religiösen Vorstellungen.

Das Sassanidenreich war nach der Niederlage gegen Ostrom ebenfalls eine leichte Beute der Araber. Das Herz von Byzanz, Kleinasien, konnten die Araber jedoch nicht erobern, trotz zweier Vorstöße zur See bis vor die Mauern von Konstantinopel. Die starken Mauern der Stadt hielten mit Hilfe der Flotte den mehrjährigen Belagerungen stand.

Nordafrika konnten die Araber in etwas mehr als einem halben Jahrhundert erobern. Das Westgotenreich in Spanien fiel ihnen in wenigen Jahren wie eine reife Frucht in den Schoß. Nur im äußersten Nordwesten der Halbinsel blieb ein kleines Gebiet in den Händen der Christen. Zum Westgotenreich hatte auch Septimanie, der südliche Teil von Gallien, gehört. Dort trafen die Araber auf die Franken unter Karl Martell und wurden in ihrem Vormarsch gestoppt. In wechselvollen Kämpfen wurden sie zurückgedrängt. Diese jahrzehntelangen Kämpfe um diese Küstengebiete ließen die Landschaft am Golf von Lyon veröden.

Die Araber dieser Eroberungen waren, zum Unterschied zu ihren Landsleuten in Südarabien, keine Seefahrer. Sie legten ihre Hauptstädte daher immer im Landesinnern an wie Damaskus, Bagdad, Fustat-Kairo, Kairuan, Fez und Cordoba. Mit Hilfe der Küstenbewohner bauten sie im östlichen Mittelmeer eine eigene Seestreitmacht auf, die aber von Ostrom in einer Seeschlacht 747 vernichtet worden war. Dogmatische Richtungskämpfe und der Zweikampf zwischen Abbasiden und Omajjaden bremsten ebenfalls die Angriffskraft der Araber. Die Abbasiden verlegten den Schwerpunkt ihres Reiches mit der Gründung der neuen Hauptstadt Bagdad nach

legten den Schwerpunkt ihres Reiches mit der Gründung der neuen Hauptstadt Bagdad nach Mesopotamien. Die Omaiaden gründeten in Spanien ein eigenes Emirat, das später zum Kalifat erhoben wurde.

Im 9. Jahrhundert gingen die Sarazenen erneut in die Offensive über. Kreta und die Balearen wurden rasch erobert, der Kampf um Sizilien zog sich aber fast einhundert Jahre hin. Hier zeigte sich die Flotte von Byzanz noch einmal auf ihrer Höhe. Den Verlust der Insel konnte sie aber nicht verhindern. Sogar in Süditalien und an der ligurischen Küste (Fraxinetum, beim heutigen St. Tropez) konnten sich die Sarazenen festsetzen. Dabei kamen sie in engem Konflikt mit den italienischen Seestädten. Venedig trat allen Versuchen, die Adria zu dominieren, kriegerisch entgegen und vertrieb die Sarazenen aus Apulien. Mit den arabischen Herrschern in Nordafrika konnte es aber für beide Seiten profitable Beziehungen aufnehmen. Es ignorierte die diesbezüglichen Verbote des Kaisers in Ostrom. Die Seestädte am Tyrrhenischen Meer, von Salerno bis Gaeta, waren jede für sich zu klein, um den Sarazenen mit Waffen entgegenzutreten. Sie suchten daher friedliche Handelsbeziehungen mit ihnen und kümmerten sich nicht um die Raubzüge in andere Gegenden. Byzanz selber war bereits zu schwach, um den Abfall dieser Hafenstädte zu verhindern, für die das nahe arabische Palermo gefährlicher war als das weit entfernte griechische Konstantinopel.

Die Angriffskraft der Sarazenen war aber im 10. Jahrhundert ebenfalls erschöpft. Die Abbasiden waren ein zahnloser Tiger geworden. In Nordafrika hatten die Fatimiden (909–1171) zunächst von Tunesien aus Ägypten erobert und ihre Residenz in das neue Kairo verlegt. Das heutige Marokko und Algerien wurden jedoch bald wieder unabhängig, Tunesien wurde von Wüstenbewohnern verheert. Ostrom gelang die Rückeroberung von Kreta, mit Hilfe von Venedig konnte es seinen Restbesitz in Süditalien noch einmal festigen. Im Westen waren die Mauren bereits im 9. Jahrhundert von den Franken aus Septimanie und dem heutigen Katalonien vertrieben worden. Schließlich wurde 972 auch der Piratenstützpunkt Fraxinetum erobert. Auf der Iberischen Halbinsel erlebte das Reich der Omaiaden unter Kalif Abd ar-Rahman III. (912–961) eine Hochblüte. Es war die Zeit der Künstler und der Wissenschaften der Mauren in Spanien. Unter den Nachfolgern zerfiel al-Andalus bald in mehrere kleine Emirate, die sich gegenseitig bekämpften. Byzanz kontrollierte nun wieder neben dem Schwarzen Meer auch die Ägäis, das Ionische Meer und mit Venedig zusammen die Adria. Nur das westliche Mittelmeer war noch umstritten.

Zur Namensgebung sei gesagt, Araber waren die Bewohner der arabischen Halbinsel, und so wurden die Eroberer in der ersten Zeit genannt. Sarazenen war der Name eines Stammes in Nordarabien, der durch die Kreuzfahrer auf alle arabischen Eroberer überging. In Spanien hießen sie dagegen Moros (Mauren) nach dem Volksstamm im heutigen Marokko.

Mit der Bezeichnung al-Andalus ist das jeweils islamische Spanien gemeint. So wurde von den Arabern das mohammedanische Spanien, zum Unterschied von den christlichen Gebieten im Norden der Iberischen Halbinsel, genannt. Heute ist Andalusien nur mehr eine Provinz im Süden von Spanien.

Die Seefahrtsbedingungen

Diese hatten sich gegenüber dem vorhergehenden Zeitraum um nichts verbessert. Es wurden nur wenige neue Häfen (Tunis) angelegt, viele der aus der Römerzeit stammenden waren aber vernachlässigt, Leuchttürme wurden nicht in Betrieb gehalten oder waren verfallen. Die Fahrt durch Dardanellen und Bosphorus von der Ägäis in das Schwarze Meer war für Segelschiffe

noch immer nur bei Süd- oder Südwestwind möglich. Ein zusätzliches Erschwernis gab es für die christlichen Seefahrer im Norden des Mittelmeeres. Bei den oft vorherrschenden Nord- oder Westwinden bestand die Gefahr, bei küstenfernen Fahrten an die im Besitz der Mohammedaner befindliche Südküste getrieben zu werden.

In Ostrom wurden als Hilfe für die Schifffahrt mehrere Portulane (Küstenbeschreibungen) verfaßt. Sie sind allerdings nicht sehr genau und waren in einem schwer verständlichen Schifferlatein geschrieben. Als Verfasser sei genannt Marcian von Heraclea, der mehrere Periplus schrieb, sowie der Periplus Ponti Euxini eines unbekanntenen Verfassers.

Die Hochseeschifffahrt

Zu Beginn dieses Zeitraumes beherrschte die Flotte von Ostrom das ganze Mittelmeer. Die Seehandelsrouten waren daher auf die wichtigen Zentren Konstantinopel, Alexandria und Karthago ausgerichtet. Der Schwerpunkt der Seehandelsrouten lag dabei im östlichen Mittelmeer. Sie gingen im Schwarzen Meer von Südrußland und Trapezunt nach Konstantinopel, von Alexandria und den syrischen Häfen nach Konstantinopel, von dort nach Karthago, Syrakus, Neapel, Bari und Ravenna; ferner von Alexandria nach Italien und Karthago und von dort nach Südspanien.

Mit dem Vorstoß der Araber änderte sich zunächst nur wenig. Der Seeverkehr vom Persischen Golf nach Indien und von Syrien und Alexandria nach Westen wurde von ihnen nicht behindert, sondern sogar gefördert. Die Einnahmen aus den Hafengebühren, Steuern und Zöllen kamen jetzt statt Byzanz den Arabern zugute und waren eine wichtige Einnahmequelle. Der arabische Vorstoß nach Nordafrika und Spanien sowie in die Ägäis bis vor Konstantinopel bedrohte aber den Lebensnerv, die Seehandelswege, des Oströmischen Reiches. Der Krieg weitete sich daher bald zu einem umfassenden Wirtschaftskrieg aus. Byzanz sperrte den Handel mit dem östlichen Mittelmeer, der daher fast zum Erliegen kam. Das Mittelmeer zerfiel in zwei Wirtschaftszonen: den Norden, vom Schwarzen Meer über die Ägäis, das Ionische Meer, die Adria und das Tyrrhenische Meer unter der Dominanz von Ostrom, sowie den Rest als arabisches Einflußgebiet. Die Seewege von Ostrom waren etwas sicherer, da sie im Schutz von Inseln wie Kreta und Sizilien verliefen. Die Schiffe der Araber hatten entlang der Küste von Nordafrika weniger Schutz, weder vor den Angriffen der byzantinischen Kriegsschiffe, der Dromonen, noch vor Unwettern.

Mit der Gründung von Bagdad durch die Abbasiden führte der Haupthandelsweg aus dem Fernen Osten über den Persischen Golf den Tigris aufwärts. Als einzige Verbindung zwischen Ost und West erlaubte Byzanz dem Hafen Trapezunt den Umschlag von Waren aus dem Abbasidenreich. Diese kamen vom Tigris über Armenien zum Schwarzen Meer nach Trapezunt. Von dort gelangten die Waren über Konstantinopel in die Ägäis, das Ionische Meer und nach Italien. Wenn der Weg rund um die Peloponnes zu gefährlich war, konnte man auch die Abkürzung über Korinth nehmen, dort war aber wieder Umladen notwendig.

Da nun das wichtige Schiffbauholz aus dem Norden für Ägypten und Syrien ausblieb, gelangte der Seehandel der Araber in Ägypten, soweit noch vorhanden, in die Hände von Mauren aus Nordafrika und Spanien, die über eigenes Schiffbauholz verfügten. Die nächste Offensive der Araber ging daher auch vom westlichen Mittelmeer aus. Mauren aus Spanien eroberten Kreta und die Balearen, Sarazenen aus Afrika Sizilien. Nun beherrschten sie das ganze Mittelmeer mit Ausnahme der nördlichen Ägäis und der Adria, in die sie aber ebenfalls Raubzüge unternahmen. Mit Mühe konnte Ostrom den Seeweg vom Schwarzen Meer durch die Ägäis in die

Adria offen halten. Der Seehandel mit Massengütern war durch das ganze Mittelmeer schwer behindert. Byzanz konnte nur einen bescheidenen Strom von Luxusgütern aus dem Osten nach der Adria und Venedig vermitteln.

Der Seehandel der Mohammedaner dagegen nahm stark zu. Die Güter des Ostens kamen über Kreta und Sizilien bis nach Spanien, das eine wirtschaftliche und kulturelle Blüte erlebte. Nach wie vor konnten aber einige Bedürfnisse der arabischen Welt nur aus dem christlichen Norden befriedigt werden. Byzanz erlaubte den Export von Pelzen und Sklaven aus Rußland über das Schwarze Meer nach Bagdad. Venedig verschiffte Schiffbauholz und norisches Eisen nach Alexandria und Syrien. Auch fertige Waffen gingen diesen Weg. Das Eisen wurde zu den berühmten Damaszener Schwertern verarbeitet. Auch die Seestädte im Tyrrhenischen Meer, Salerno, Amalfi, Neapel und Gaeta, beteiligten sich am Handelsverkehr mit Sizilien und Nordafrika. Die starke Position, die Venedig im Handel zwischen Mitteleuropa und dem östlichen Mittelmeer erlangte, brachte Reichtum in die Lagunenstadt. Dies ermöglichte es ihr, zum Schutz ihrer Handelsschiffe eine starke Kriegsflotte aufzubauen, die nach der Jahrtausendwende zur stärksten im Mittelmeer werden sollte.

Im 9. und 10. Jahrhundert wurde in Ostrom der Handel immer mehr reguliert. Die Kaufleute mußten in Vereinigungen wirken, denen strenge Regeln vorgegeben waren. Handelsgüter, Handelsrouten und Preise wurden festgesetzt, die Kaufleute konnten ihr hohes Transportrisiko nicht mehr mit Gewinnen ausgleichen. Die Folge war, daß sich tüchtige junge Leute nicht mehr dem Handel, sondern der Verwaltung oder den Wissenschaften zuwandten. Die Griechen und Syrer aus Ostrom verschwanden aus dem Seehandelsgeschäft. Kaufleute aus Venedig, Bari, Amalfi und Salerno sowie Juden, die nicht den Regeln von Byzanz unterstanden, traten an die Stelle der Oströmer. Der Fernhandel, der Seetransport und die Gewinne gerieten daher immer mehr in fremde Hände.

Bei den Arabern verlagerte sich der Großteil des Seehandels aus Indien wieder vom Persischen Golf in das Rote Meer. Aufstände der schwarzen Landarbeiter in der Zuckerindustrie im südlichen Mesopotamien und interne Machtkämpfe ruinierten die Landwirtschaft und den Transithandel im Irak. In Ägypten dagegen wurde der Handel unter den Tuluniden und Fatimiden gefördert und brachte Reichtum in das Land.

Gegen Ende des hier beschriebenen Zeitraumes waren die wichtigsten Hafenstädte: im Schwarzen Meer Tmutarakan beim heutigen Anapa auf der Taman-Halbinsel für den Handel mit dem Fernen Osten, Cherson und die Dnjeprmündung für den Handel mit dem Reich von Kiew. Konstantinopel war noch immer die bedeutendste Handels- und Hafenstadt. Daneben erlangte Thessalonike immer mehr Bedeutung. Im christlichen Westen zählten Bari, Venedig und Amalfi zu den wichtigsten Hafenstädten. Im arabischen Raum waren es Antiochia, Beirut, Tripolis, Akko, Alexandria, Tunis, Barka, Sfax, Mahdia, Bona, Oran, Ceuta, Malaga, Almeria, Cartagena, Valencia, Palermo und Syrakus.

Der Personenverkehr

Von den Kriegszügen abgesehen hatte der Personenverkehr drei Schwerpunkte: Reisen von Politikern und Gesandten, Reisen von Kaufleuten und Pilgerreisen. Reisen von Gesandten werden immer wieder in den Quellen erwähnt. Diese fuhren mit ihrem Gefolge meist in eigens dafür organisierten Schiffen. Sie waren auch nicht so zahlreich, daß sie einen Einfluß auf den Schiffsverkehr gehabt hätten. Kaufleute waren in großer Zahl unterwegs, sie haben aber in der Regel keine Aufzeichnungen hinterlassen, aus denen man auf den Handelsverkehr schließen könnte.