

Vorwort

Dieses Buch umspannt ein Vierteljahrhundert meiner Entwicklung als Historiker. Als ich mich um 1990 mit der Armut in Großsolt beschäftigte, hatte ich zum ersten Mal die Idee zu einer umfassenden Dorfstudie. Die klassischen Werke von Schlumbohm (1994) und Medick (1996) waren noch nicht erschienen. Bereits damals dachte ich an Amrum, weil ich seinen Inselcharakter interessant fand. Um 1994 fand ich Hark Olufs' Autobiografie in der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek, aber es sollte noch bis 1998 dauern, dass ich Gelegenheit fand, mich ernsthafter mit ihr zu beschäftigen. Daraus entstand mein erstes Amrum-Buch »Der fremde Sohn. Hark Olufs' Wiederkehr aus der Sklaverei« (2001). 2004 kam ich auf die Spur der übrigen Amrumer Tagebücher, was in mein Buch über den Kojenmann mündete, in dem die Biografie eines maritimen Tagelöhners zur Folie für eine Untersuchung über Mensch und Umwelt im Wattenmeer in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde (2007). 2010 folgte noch eine dritte Biografie über den ehemaligen Sklaven und späteren Sklavenhändler Hark Nickelsen. Alle diese Amrumer Biografien haben gemeinsam, dass sie von Einzelpersonen ausgehen und mikrohistorisch den Blick auf große Fragestellungen weiten. Inzwischen hatte sich der Fokus von der Dorfstudie auf die maritime Geschichte geöffnet. 2006 begann ich mit dem systematischen Aufbau der Datenbank, die dem vorliegenden Buch zugrunde liegt, wobei die Publikation der »Geschlechterreihen der Insel Amrum« (2010) einen bewussten Zwischenschritt darstellte, um die Identifikation der Personen zu ermöglichen. In dem vergangenen Vierteljahrhundert haben sich die technischen Möglichkeiten rasant verbessert. Computer, Software und Internet wurden besser und besser und erleichterten die Arbeit, die während aller Jahre ohne Hilfskräfte erfolgte.

Dieses Buch wäre ohne das Interesse und die Hilfe anderer dennoch nicht zu schreiben gewesen. Archive und Bibliotheken von Amsterdam bis Kopenhagen haben mich mit Quellenmaterial versorgt. Viele Institutionen und Privatleute stellten Kopien und Bilder zur Verfügung oder erlaubten mir, ihre Dokumente zu benutzen. Besonders danke ich Karna Voigt, die mir den Nachlass ihres Mannes Harald zur Verfügung stellte. Auf Amrum haben mir Holger Peters, Julius Peters, Uwe Peters, Annegret Bachmann, Bernhard Nissen und Kurt Tönnisen alte Quellen zur Verfügung gestellt. Birgit Martinen und Liane Kurfürst haben mir ihre alten Häuser geöffnet. Die Kollegen am Institut for Historie an der Syddansk Universitet in Odense haben einzelne Kapitel und

Thesen genauso kommentiert wie diejenigen am Center for Maritime og Regionale Studier in Esbjerg und im Arbeitskreis für Wirtschaft- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Manches habe ich auch auf Tagungen und Seminaren zwischen Greenwich und Christiansand, Leeuwarden und Turku vorgestellt und Feedback erhalten. Mehrfach konnte ich in Alkersum auf Föhr im Haus der Ferring-Stiftung wohnen und arbeiten. Reinhard Jannen und Volkert F. Faltings haben mir dort wertvolle lokalhistorische Auskünfte gegeben. Jens Quedens ermunterte auf Amrum meine Arbeit und hat durch Gastfreundschaft und Auskünfte zum Gelingen beigetragen. Auch sein Bruder Georg und Albert Panten (Niebüll) haben mir viele Quellenhinweise gegeben. Hilfe und Hinweise erhielt ich zudem von Bo Poulsen (Aalborg), Per Grau Møller (Odense) und Carsten Porskrog Rasmussen (Sønderborg). Schließlich haben Mikkel Leth Jespersen (Aabenraa), Hans Chr. Johansen (Odense), Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt (Rostock), Ingwer E. Momsen (Kiel) und Asbjørn Romvig Thomsen (Viborg) das Manuskript ganz oder teilweise gelesen und kommentiert. Angela Raabe hat den Text zum Schluss noch einmal sprachlich Korrektur gelesen. Schließlich ermöglichten eine Reihe Sponsoren durch ihre finanzielle Unterstützung den Druck in dieser ansprechenden Form: Ingeline Kanzler (geb. Quedens), Öömrang Ferian, Center for Maritime og Regionale Studier und Det Humanistiske Fakultet (Syddansk Universitet). Ihnen allen möchte ich herzlich danken.

Einleitung

1. Fragestellung

An den Küsten von Nord- und Ostsee liegen Orte, deren Bewohner in der Neuzeit fast vollständig von der Seefahrt lebten. Meist handelte es sich um kleinere Orte oder Inseln, die ihren Bewohnern in Landwirtschaft und Gewerbe nur wenig Ernährungsmöglichkeiten boten (s. Kap. 3.2). Diese spezialisierten sich dann, indem sie die Lage am Meer nutzten, auf die Seefahrt. In Dänemark gab es solche Seefahrerorte auf den Inseln und an den Fjorden; ein bekanntes Beispiel ist Marstall auf der dänischen Insel Ærø. Man kann ähnliche maritime Gemeinden auch in anderen Ländern finden. In Deutschland lagen solche Seefahrerorte an der Nordseeküste, insbesondere auf den Friesischen Inseln und verstreut an der Ostseeküste (z. B. Prerow oder Hiddensee). Ähnliche Orte gab es auf den niederländischen Wattenmeerinseln, an der norwegischen Südküste oder auf den finnischen Ålandinseln. Der Typ der einzelnen Gemeinden und ihr Verhältnis zu den regionalen und überregionalen Zentren konnten durchaus verschieden sein, doch hatten sie gemeinsam, dass sie fast ausschließlich von der Seefahrt lebten.¹

Wie aber funktionierte eine solche maritime Gemeinde, eine Seefahrergesellschaft? Welche Einflüsse wirkten auf sie und wie ging sie damit um? Was unterschied eine maritime Gesellschaft von anderen vorindustriellen Gesellschaften? Es gibt viele Untersuchungen über agrare, protoindustrielle und städtische Gesellschaften, doch kaum entsprechende Untersuchungen über maritime Gesellschaften. Es muss also zunächst darum gehen, die Strukturen und Akteure einer maritimen Gesellschaft im Detail zu untersuchen. Über deren Kontakte und Netzwerke öffnet sich der Blick über das Meer und auf die regionalen und globalen Zentren. Aus der Perspektive von Seefahrern rücken im 17. und 18. Jahrhundert die Niederlande als Zentrum von Handel und Schifffahrt automatisch ins Bild.² Ziel ist es, zu verstehen, wie eine maritime Gesellschaft »funktionierte«. Dabei wird sich auch zeigen, wie die Metropolen in die Lokalgesellschaft an der Peripherie hineinwirkten, wie die Menschen die konkurrierenden Her-

¹ Vgl. RHEINHEIMER 2014a; C. P. RASMUSSEN 2012, S. 39–42; für Südnorwegen: HUNDSTAD 2012. In anderen Regionen waren »Seefahrerorte« nicht so ausschließlich der Seefahrt zugewandt; vgl. für Oldenburg: GERSTENBERGER 1999.

² Vgl. UFER 2008; BOCHOVE 2008.

ausforderungen von früher Globalisierung³ und staatlicher Zentralisierung aufnehmen und mit ihnen umgehen.

Dies herauszufinden, verlangt einen mikrohistorischen Zugang, da es um die Menschen selbst gehen soll. Deshalb werden nicht Staaten und Territorien, sondern Beziehungen und Netzwerke ins Zentrum rücken. Als Beispiel soll die Insel Amrum dienen. Da Seefahrt Grenzen überschreitet, impliziert ihr maritimer Charakter zugleich eine regionalhistorische Perspektive, die die mikrohistorisch untersuchte Insel in den größeren Kontext von Nord- und Ostsee stellt.

Bevor wir uns Quellen und Methoden der Arbeit zuwenden, ist es nötig, einen Blick auf den Forschungsstand zu werfen und zugleich das räumliche Untersuchungsgebiet theoretisch zu fassen.

2. Region und Regionalgeschichte

In der Geschichtswissenschaft wurde traditionell die Nation bzw. der Staat als Untersuchungsrahmen zugrunde gelegt, d. h. ein fester, an einer politischen Einheit orientierter Raum. Dies hängt mit der Entstehung der Geschichtswissenschaft in einer Zeit nationaler Selbstfindung zusammen und bedingte für lange Zeit das Vorherrschen der politischen Geschichte innerhalb des Faches. Die Nation als räumliche Einheit wurde meist nicht hinterfragt und für die unterschiedlichsten Fragestellungen verwendet. Ein solches statisches Raumverständnis finden wir in der Geschichtswissenschaft in den meisten Nationalgeschichten, wo man französische, deutsche oder dänische Geschichte erforscht und kaum über die nationalen Grenzen hinausblickt. Gerade im Bereich der maritimen Geschichte und der Globalisierung ist ein solches Raumverständnis aber unzureichend, da Seefahrt und Handel staatliche und geografische Grenzen überschreiten und oft in transnationalen Räumen operieren. Der Begriff einer »transnationalen Geschichte« ist jedoch erst in den letzten Jahren geprägt worden.⁴

Fernand Braudel durchbrach mit seiner Geschichte des Mittelmeerraumes in der Zeit Philipps II. (zuerst erschienen 1949) den nationalen Rahmen, der den meisten historischen Untersuchungen zugrunde liegt, und eröffnete der Geschichtswissenschaft auf diese Weise neue Perspektiven transnationaler Geschichte.⁵ In Dänemark ließ sich Poul Holm von Braudel zu einer Geschichte der Kattegat-Skagerak-Region zwischen Dänemark, Norwegen und Schweden inspirieren.⁶ Die Idee war – wie bei Braudel – eine Regionalgeschichte, die Grenzen überschreitet und so die in der Geschichtsschreibung vorherrschende nationale Perspektive sprengt. Diese Idee wurde in zwei Tagungsbänden, die die Verbindungen Westjütlands über die Nordsee thematisierten, fortgesetzt.⁷ Der grundlegende Gedanke wurde auch in Mette Guldbergs Dissertation weiterverfolgt, in der sie die Produktion und Distribution westjütischer Alltagskeramik, der sogenannten *Jydepotter*, untersuchte.⁸ Sie wurde in der Gegend um Varde protoindustriell hergestellt und entlang der Nord- und Ostseeküste verkauft, wobei die Akteure Mikro-

3 Zur Globalisierung vgl. OSTERHAMMEL & PETERSSON 2007, S. 27–63. Zur Globalisierung in der Seefahrt vgl. GERSTENBERGER 2002.

4 Vgl. z. B. FOSSAT et al. 2009 und darin RHEINHEIMER 2009a.

5 BRAUDEL 1990.

6 HOLM 1991.

7 GULDBERG et al. 1993; DAMGAARD et al. 1998.

8 GULDBERG 1999.

und Makroregion verbanden. Varde liegt am nördlichen Ende des Wattenmeers, und diese Keramik kam auch nach Amrum.

In Deutschland findet man ein ähnlich statisches Verständnis des geografischen Rahmens wie in der nationalen Geschichtsschreibung darüber hinaus auch in der »Landesgeschichte«, die die einzelnen deutschen Staaten bzw. Bundesländer behandelt. In Schleswig-Holstein folgten diesem Denken z. B. noch die von Ulrich Lange herausgegebene neue »Geschichte Schleswig-Holsteins« (2. Auflage 2003) oder der »Historische Atlas Schleswig-Holstein«, der in den Jahren 1999 bis 2004 erschienen ist.⁹ Hier endete die Geschichte an der Elbe, der dänischen und der mecklenburgischen Grenze. Flexiblere Räume mussten freilich bereits relativ früh in Gebieten zugrunde gelegt werden, wo eine starke territoriale Zersplitterung die Orientierung an größeren herrschaftlichen Einheiten unmöglich machte. Entsprechend entstand z. B. der kulturräumliche Ansatz Karl Lamprechts im Rheinland.¹⁰ Die Veränderung der räumlichen Bezüge infolge der Industrialisierung machte es nötig, auch die räumliche Basis historischer Untersuchungen zu verändern. Die heutige »Regionalgeschichte«¹¹ relativiert meist die feste räumliche Basis und hat ein flexibles Raumverständnis.

»Region« ist immer eine soziale Konstruktion¹² von Raum, und man muss offenlegen, nach welchen Kriterien man sie konstruiert: nach geografischen, ökonomischen, sozialen, kulturellen, rechtlichen oder politischen. Jede dieser möglichen Konstruktionen hat ihre Berechtigung. Oft sind sie deckungsgleich. Die Regionen können aber auch je nach der Perspektive ihrer Konstruktion völlig verschiedene Räume umfassen; unterschiedliche Regionen können sich so überdecken. Man könnte hieran eine Erörterung anschließen, in wie vielen Hinsichten Gemeinsamkeiten bestehen müssen, damit man von einer »Region« sprechen kann. Muss z. B. eine gemeinsame Identität vorhanden sein, eine innere Bindung der Menschen an den Raum, ein eigenes Selbstverständnis als Angehöriger dieser Region? Oder reichen ökonomische Vernetzungen, eine politische Einheit, das gleiche Recht für sich genommen aus?

Wir könnten in Europa z. B. eine gewaltige, grenzüberschreitende Region definieren, in der es zwischen dem Späten Mittelalter und dem 19. Jahrhundert Dorfordinungen gegeben hat.¹³ Wir werden in dieser Region gewisse Gemeinsamkeiten finden, die dazu geführt haben, dass man bestimmte, durchaus unterschiedliche Probleme in ähnlicher Weise zu lösen versuchte. Wir werden aber sicher keine unmittelbare Verbindung, keinen direkten Austausch zwischen süddeutschen und norddeutschen Dörfern finden. Die behandelte Region bleibt also ein theoretisches Konstrukt des Historikers, das seine Berechtigung am Erkenntnisgewinn unter Beweis stellen muss.

Regionalgeschichte beschäftigt sich tendenziell mit Strukturen.¹⁴ Dabei darf aber auch nicht das soziale Subjekt, das die Region konstruiert, verloren gehen. Es durchwirken sich nicht nur Mikro- und Makroregionen unterschiedlicher Größe und unterschiedlichen Charakters, sondern immer spielt auch das lokale Element eine Rolle. Und dieses kristallisiert sich in der subjektiven Lebenswelt einzelner Menschen. So wird die Region zum Erfahrungsraum¹⁵ der Menschen.

⁹ LANGE 2003; LANGE et al. 1999; MOMSEN et al. 2001; IBS et al. 2004.

¹⁰ Vgl. IRSIGLER 1987, S. 38f.

¹¹ Vgl. zu dem Terminus: HINRICHS 1987. – Als Beispiel einer flexiblen Handhabung des Regionsbegriffes im Spannungsfeld von Mikro- und Makroregionen vgl. HOLM 1994.

¹² Vgl. FRANSEN 1994, S. 22–25.

¹³ Vgl. RHEINHEIMER 2003b.

¹⁴ Vgl. HINRICHS 1987, S. 18–22.

¹⁵ Vgl. DILLMANN 1996, bes. S. 12f.

Je nach Größe und gegenseitiger Durchdringung lassen sich Mikro- und Makroregionen definieren. Zwischen den lokalen, regionalen und überregionalen Bezügen kann es dabei nicht nur erhebliche Spannungen geben, die aus räumlichen Unterschieden resultieren, sondern es gibt auch Veränderungen – und hier wird die »Region« für den Historiker interessant. Der zeitliche, d. h. historische Faktor spielt besonders dann eine Rolle, wenn räumliche Gemeinsamkeiten entstehen, sich verändern oder wieder verschwinden. Mit ihnen entstehen Regionen, verändern sich in ihrer Ausdehnung und lösen sich wieder auf. Sie können, selbst wenn sie unter einem Aspekt zu existieren aufhören, dennoch unter einem anderen, gewissermaßen auf eine andere Ebene gehoben, fortexistieren. So weitete sich der Raum, in dem sich Amrumer Seeleute bewegten, in der hier untersuchten Periode enorm aus, bis er zum Ende des 19. Jahrhunderts die Küsten aller bewohnten Kontinente umfasste. Mit dem Ende der Seefahrtsperiode löste sich dieser Raum aber wieder auf. Auswanderung und Tourismus schufen nun neue Räume, bevor eine Art Invertierung stattfand, denn nun kamen nicht Amrumer an andere Orte, sondern andere Menschen als Touristen nach Amrum.

Heute verschwimmen im Zuge der Globalisierung die räumlichen Bezüge noch stärker. Wenn immer öfter von einem »Europa der Regionen« die Rede ist und in vielen Teilen Europas der Regionalismus blüht, ja in Katalonien und Schottland zu einem neuen Nationalismus werden kann, so reflektiert das den Bedeutungsverlust der alten territorialen und nationalen Bezüge und Grenzen und zeigt zugleich das Bedürfnis, die eigenen Bezüge an zeitgemäßen Räumen auszurichten. Die Region, so meint man, könne Identität geben.¹⁶ Entsprechend blüht die Regionalgeschichte in Europa unter den verschiedensten Vorzeichen.¹⁷ Umso mehr wird aber auch der Historiker frei, einen räumlichen Bezug zu wählen, der seiner Fragestellung angemessen ist und vielleicht neue Perspektiven für das Verstehen historischer Zusammenhänge eröffnet. Dies kann dadurch geschehen, dass man seinen Blick auf transnationale Regionen richtet, deren Geschichte nicht unbedingt dem Rhythmus nationaler Geschichten folgt. Man wird dabei auf eigene Kulturen, Traditionen und Erfahrungsräume stoßen, die außerhalb des Nationalen liegen.

So ist im Nordseeraum Migration ein großes Thema gewesen. Amsterdam und die Niederlande hatten seit dem 17. Jahrhundert sowohl an Land als auch auf See und in den Kolonien einen ungeheuren Personalbedarf, der sich in Strömen von Arbeitsmigranten niederschlug. Hier gibt es einige ausgezeichnete sozialhistorische Untersuchungen sowohl aus niederländischer Sicht als auch aus norwegischer und norddeutscher Perspektive.¹⁸ Zur Zeit beschäftigt sich Max Pedersen mit der dänischen Arbeitswanderung in die Niederlande, wobei er gerade auch die Auswanderung aus der Wattenmeerregion untersucht hat.¹⁹ Doch wie wirkte diese Arbeitswanderung zurück auf die Ursprungsregionen? Im 18. Jahrhundert waren in der niederländischen Seefahrt um die 60.000 Menschen beschäftigt, davon etwa die Hälfte Ausländer.²⁰ Dieser Bedarf musste auf eine Seefahrerregion wie die Nordfriesischen Inseln wirken.

Eine grenzüberschreitende, »transnationale« Region, die durch gemeinsame geografische und daraus folgend wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedingungen definiert wird, ist auch die Wattenmeerregion. Im Folgenden wird sich zeigen, wie eine transnationale Regionalgeschichte zu einem besseren Verständnis von Geschichte bei-

¹⁶ Vgl. FRANSEN 1994, S. 25–27. Zur Entstehung einer neuen Region vgl. ELKAR 2010.

¹⁷ Vgl. z. B. das Themenheft »Regionen i historien« von Den jyske historiker 68 (1994) oder die Sammelbände: HARTMANN 1994; TÄGIL 1999.

¹⁸ LUCASSEN 1987; SOGNER 1994 und 2012; KUIJPERS 2005; LOTTUM 2007; RÖSSLER 2000, S. 72–138.

¹⁹ PEDERSEN 2013; PEDERSEN & THUIJS 2014.

²⁰ ASAERT et al. 1976–78, Bd. 3, S. 147; LOTTUM 2007, S. 217; vgl. ebd. S. 126–159.

tragen kann. Die Wattenmeerregion bildet einen grenzüberschreitenden Raum zwischen Skallingen in Dänemark und Den Helder in den Niederlanden. Sie erstreckt sich also über drei verschiedene Staaten – Dänemark, Deutschland und die Niederlande –, die jeder für sich eine eigene nationale Geschichtstradition haben. Die Natur – d.h. letztlich die Nordsee – schuf hier gemeinsame Bedingungen.²¹ Diese wirkten sich auf Mentalität, Wirtschaft und Gesellschaft aus, weshalb die Untersuchung der Geschichte dieser transnationalen Region unser an nationalen Geschichten ausgerichtetes historisches Verständnis erweitern kann.

3. Maritime Geschichte

Das Meer trennt und verbindet zugleich verschiedene Länder und Regionen. Daher ist Seefahrtsgeschichte per Definition grenzüberschreitend und kann nicht innerhalb nationaler Grenzen betrieben werden.²² Obwohl sich die Seefahrtsgeschichte in der Bevölkerung großer Beliebtheit erfreut und es viele lokale, regionale und nationale Schiffahrtsmuseen gibt, ist sie nur an wenigen Universitäten vertreten. Entsprechend bleibt die Seefahrtsgeschichte, auch wenn sie mit dem *International Journal of Maritime History* eine internationale Zeitschrift besitzt, oft Liebhabern und Amateuren überlassen. Dennoch gibt es in den Niederlanden bereits seit den 1970er Jahren eine »maritime Geschichte« in vier Bänden.²³ Auch in Dänemark haben namhafte Historiker, meist aus dem Bereich der Wirtschaftsgeschichte, Ende der 1990er Jahre eine siebenbändige Seefahrtsgeschichte des Landes herausgebracht.²⁴ Die Besonderheiten Schlesiens wurden durchaus einbezogen, wenn auch vor allem die Ostseeküste mit ihren Hafenstädten, während die Seefahrer an der Nordseeküste in diesem großen Werk nur en passant erwähnt wurden. Die Mannschaften und ihre Netzwerke standen nicht im Mittelpunkt des Interesses von Ole Feldbæk, der den Band für die Jahre 1720 bis 1814 verfasste, und die maritimen Gemeinden schon gar nicht. Ausführlicher behandelt Anders Monrad Møller die Seefahrenden im folgenden Band für die Periode 1814 bis 1870. In Deutschland, das freilich auch keine vergleichbare maritime Tradition wie diese Länder hat, sucht man ein entsprechendes, wissenschaftlichen Ansprüchen genügendes Werk vergeblich. In Schleswig-Holstein, in dem schon wegen seiner Lage zwischen Nord- und Ostsee die Seefahrt stets eine erhebliche Rolle spielte, wurden zwar in den letzten Jahren von Dirk Meier und Jann Markus Witt Versuche unternommen, eine Seefahrtsgeschichte des Landes zu schreiben.²⁵ Doch blieben ihre Bücher aus wissenschaftlicher Sicht unbefriedigend, da sie keine neue Forschung boten, sondern nur vorhandenes Wissen für ein breites Publikum zusammenschrieben und mit schönen Illustrationen versahen. Bestehende Lücken wurden nicht gefüllt, sie inspirierten nicht zu neuen Fragestellungen, und die zeitliche Abgrenzung, insbesondere des Bandes von Dirk Meier,

21 Vgl. ABRAHAMSE et al. 1976 und 2005; KNOTTNERUS 1999. – Dennoch wird in dänischen Untersuchungen zur Geschichte des Wattenmeers in der Regel nur der dänische Teil behandelt, in deutschen in guter Landesgeschichtstradition meist nur der schleswig-holsteinische bzw. der niedersächsische.

22 Doch wurde auch die Seefahrt von nationaler Gesetzgebung, Verträgen, Kriegen usw. beeinflusst; vgl. JESPERSEN 2014.

23 ASAERT et al. 1976–78.

24 FELDBÆK et al. 1997–2001. – Einen sozialgeschichtlicheren Zugang hat SAGER 1989 in seiner Geschichte der kanadischen Handelsmarine.

25 MEIER 2009; J. M. WITT 2012.

folgte keiner inhaltlichen Logik, außer dass der eine Band von einem Archäologen, der andere von einem Historiker stammte, welche aber nicht zusammenarbeiteten. Wenn also die Überblickswerke nur Hintergrundinformationen bieten können, gibt es doch eine Reihe spannender Ansätze in Spezialstudien.

Traditionell liegen Handels- und Seefahrtsgeschichte eng beieinander. So gab es auch auf Schloss Kronborg in Helsingør bis vor kurzem ein Handels- und Seefahrtsmuseum, das diesen Zusammenhang gewissermaßen institutionell zum Ausdruck brachte.²⁶ Entsprechend gibt es viele Untersuchungen zu den niederländischen, dänischen und britischen Handelskompanien und ihren meist nach West- oder Ostindien gerichteten Aktivitäten.²⁷ Aber auch der Handel zwischen Nord- und Ostsee und mit dem Nordmeer oder der mit dem Mittelmeer sind gut erforscht.²⁸ Die Digitalisierung des Sundzollregisters hat der Forschung in den letzten Jahren neue Impulse gegeben.²⁹ Die Untersuchung der Handelskompanien, insbesondere der niederländischen Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC), hat auch ausgezeichnete sozialhistorische Studien hervorgebracht, so Jaap Bruijns Werk über die Schiffer der VOC im 18. Jahrhundert oder Roelof van Gelders Buch über die Deutschen im Dienste der VOC im 17. und 18. Jahrhundert.³⁰ Doch um sozialstrukturelle Untersuchungen handelt es sich hier nicht.

Anders Monrad Møller hat sich in zwei tiefgehenden Studien mit der Seefahrt in der dänischen Provinz im 18. und 19. Jahrhundert beschäftigt.³¹ Er berührt dabei manchmal auch die Nordseeküste und die Nordfriesischen Inseln, doch interessieren ihn sozialgeschichtliche Fragen eigentlich nicht; vor allem geht es ihm um die Wirtschaftsgeschichte. Die Handelsflotte steht im Mittelpunkt seiner Untersuchung. Die maritimen Gemeinden finden dementsprechend keine Behandlung. Die Rekrutierung der Mannschaften wird auf einer einzigen Seite oberflächlich abgehandelt.

Die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Handelsflotte im 18. und 19. Jahrhundert ist recht gut erforscht.³² Der Schiffsbesitz konzentrierte sich damals an der Unterelbe und an der Ostseeküste Schlesiws, während an der Nordseeküste Schlesiws und Holsteins nur wenige Schiffe beheimatet waren. An der Ostseeküste dominierten die Häfen Flensburg und Apenrade, an der Elbe Altona und zunehmend auch Blankenese. Beherrschend war dort natürlich Hamburg, das aber außerhalb der Grenzen des dänischen Gesamtstaates lag (Altona und Blankenese wurden 1937 durch das Groß-Hamburg-Gesetz eingemeindet). Gut erforscht sind auch Handel und Reederei der Ostseeküstenstädte im 18. und 19. Jahrhundert sowie der Fernhandel.³³ Weniger gut erforscht ist dagegen die Herkunft der Seefahrenden, die nicht unbedingt aus den großen Häfen oder deren Umland, sondern vielfach von der schleswigschen Westküste kamen.³⁴

Im Bereich des Nordatlantiks hat sich der Walfang stets eines großen Interesses erfreut, und es liegen hier einige gute Untersuchungen vor. Dabei haben auch die nie-

²⁶ Heute: M/S Museet for Søfart, Helsingør.

²⁷ Zum Beispiel BRUIJN et al. 1979–87; GØBEL 1990.

²⁸ Vgl. z. B. JOHANSEN 1975b, 1976/77, 1978, 1983b und 1992; M. JENSEN 1991; GIJSBERS 1999; VELUWENKAMP 2000; D. H. ANDERSEN 2000. Zum lokalen Handel im dänischen Wattenmeer vgl. z. B. GULDBERG 2013.

²⁹ www.soundtoll.nl.

³⁰ GELDER 2004; BRUIJN 2008.

³¹ A. M. MØLLER 1981 und 1988. – N. H. Jacobsen hat bereits 1937 eine wirtschaftsgeografische Studie der Schifffahrt im dänischen Teil des Wattenmeers verfasst: JACOBSEN 1937.

³² Vgl. MOMSEN 1996a, 1996b und 1997; ASMUS et al. 1995, S. 29–34, Karte 13–18; JOHANSEN 2002b.

³³ Vgl. z. B. LINK 1959; BROCKSTEDT 1975; L. N. HENNINGSEN 1985; VENTEGODT 1989; MØRKEGAARD 1993; D. H. ANDERSEN 2000; ULBRICHT 2013.

³⁴ Immerhin gibt es: BROCKSTEDT 1986; RHEINHEIMER 2014a.

derländischen und dänischen Untersuchungen Bedeutung für die untersuchte Region, da viele Nordfriesen auf niederländischen und dänischen Schiffen fuhren.³⁵ Für Schleswig-Holstein und Hamburg gab es zunächst die grundlegenden Arbeiten von Wanda Oesau, die insbesondere die regionale Verbreitung und Bedeutung des Walfanges untersuchte sowie die beteiligten Kommandeure und Reeder zusammenstellte.³⁶ Fritz Joachim Falk untersuchte die Grönlandfahrer der Insel Rømø, wobei er die Verbindung von Walfang und Robbensschlag auf Rømø herausstellte.³⁷ Außerdem gibt es eine Reihe Untersuchungen über den Föhrer Walfang.³⁸ Die meisten dieser Untersuchungen sind jedoch recht konventionell. Neue Wege ging Harald Voigt, indem er die Anmusterungsprotokolle der Wasserschouts in Hamburg und Altona systematisch auswertete und so den Anteil der einzelnen nordfriesischen Inseln am Hamburger und Altonaer Walfang genau bestimmen konnte.³⁹ Er untersuchte dabei nicht nur die Kommandeure, sondern alle Ränge.

Zur Sozialgeschichte der Seefahrt gibt es einzelne Studien, doch sind sie recht verstreut. Immerhin gibt es einige gute niederländische Arbeiten, so diejenige P. C. van Royens über die Seefahrenden in der niederländischen Handelsflotte um 1700 und diejenige Pieter Boons über die Seefahrenden aus Westfriesland in der gleichen Zeit. Nach van Royen hatten Ausländer in der niederländischen Handelsflotte, wenn überhaupt, nur auf den gefährlichen Routen Karrierechancen, während die sichereren Routen niederländischen Seeleuten vorbehalten waren. Pieter Boon hat zudem festgestellt, dass die Seeleute in den ländlichen Regionen Westfrieslands um 1700 nicht zur Unterschicht gehörten. Sie unterschieden sich damit deutlich vom städtischen Seefahrer-Proletariat.⁴⁰ Jürgen Brockstedt hat sich mit dem wirtschaftlichen Aufstieg und sozialer Mobilität in deutschen Seefahrtsregionen vom 17. bis 19. Jahrhundert beschäftigt, wobei er auch die Nordfriesischen Inseln einbezog.⁴¹ Doch ging er von einer Makroperspektive aus. Bei ihm finden wir zudem Informationen über das Einkommen von Seeleuten in Hamburg und Altona. Jann Markus Witt hat eine Dissertation über den nordeuropäischen Handelsschiffskapitän geschrieben, die im Wesentlichen auf Kapitänautobiografien basiert.⁴² Auch gibt es recht gute Publikationen zum maritimen Arbeitsmarkt⁴³, zur Lohnentwicklung⁴⁴ und zur Geschichte der Seemannsfrauen⁴⁵. Heide Gerstenberger und Ulrich Welke haben eine Sozialgeschichte der deutschen Handelsschiffahrt in der Zeit des Übergangs von der Segel- zur Dampfschiffahrt geschrieben, wobei es ihnen jedoch nicht um die Herkunft der Seefahrer ging, sondern vor allem um Arbeit und Technik.⁴⁶

35 Vgl. z. B. DEKKER 1971 und 1978; LEINENGA 1995; SCHOKKENBROEK 2008; P. U. JEPSEN 1994.

36 OESAU 1937 und 1955.

37 FALK 1983; vgl. auch KELM 1986.

38 RIEWERTS & ROELOFFS 1996; LEHMANN 2000 und 2000/01; J. I. FALTINGS 2011.

39 VOIGT 1986/87 und 1987. – Zur Grönlandfahrt in den holsteinischen Elbmarschen vgl. DANKER-CARSTENSEN 1993; für Flensburg vgl. PUST 2010.

40 ROYEN 1987; BOON 1996.

41 BROCKSTEDT 1986 und 1993b.

42 J. M. WITT 2001a. – Eine mehr juristische Perspektive auf den Kapitän hat WELKE 1997.

43 L. R. FISCHER et al. 1992; ROYEN et al. 1997; TER BRUGGE et al. 2011.

44 Vgl. KRESSE 1984; BROCKSTEDT 1986, S. 140–145; D. H. ANDERSEN 2002; FELDBÆK et al. 1997–2001, Bd. 4, S. 148–150. Löhne in den Niederlanden vgl. ASAERT et al. 1976–78, Bd. 3, S. 170–176. Für Neuengland vgl. VICKERS 2005, S. 81–83, 265, 268–270. Die Löhne waren lokal verschieden: in Neuengland z. B. höher als in England, in Kriegszeiten höher als in Friedenszeiten. Sie wurden oft durch Naturalien und eigene Geschäfte ergänzt, wovon besonders Kapitäne profitierten.

45 H. HENNINGSEN 1981; HAHN-PEDERSEN 1992a.

46 GERSTENBERGER & WELKE 1996.

Die Erforschung der Sozialgeschichte der Häfen und der Seefahrgemeinden lässt allerdings viele Fragen offen. Dies gilt insbesondere für die Inseln in Nord- und Ostsee. Ingwer Momsen hat bereits Ende der 1960er Jahre eine Sozialgeografie der Stadt Husum verfasst, doch spielten die Seefahrer dort eine viel geringere Rolle, als man in einem Hafen erwarten sollte.⁴⁷ Rob van Ginkel hat eine Ethnohistorie der Fischer auf der niederländischen Wattenmeerinsel Texel im 19. Jahrhundert geschrieben.⁴⁸ Doch ist die Struktur der Seefahrt auf Texel aufgrund seiner Lage an der Einfahrt nach Amsterdam anders als die der übrigen Wattenmeerinseln. Zudem behandelt van Ginkel eine Fischergesellschaft, die von der Ausbeutung der Natur lebte und damit anderen Bedingungen unterworfen war als Seefahrer, die von fremden Häfen aus zur See fuhren. Interessant ist Annette de Wits Studie über Leben, Arbeit und Glauben in den verschiedenartigen niederländischen Seefahrerorten Schiedam, Maasluis und Ter Heijde im 17. Jahrhundert, wobei es ihr besonders auch um die weiblichen Lebenswelten ging.⁴⁹ Für zwei schleswigsche Städte, Eckernförde und Apenrade, gibt es Studien zu den dortigen Reederfamilien im 18. und 19. Jahrhundert, für Apenrade mit einem interessanten ethnologischen Ansatz, der die Karrieren von Seeleuten und Reedern in den Zusammenhang von Produktionsweise, Lebensform und sozialem Milieu stellt.⁵⁰ Der Zusammenhang von Seefahrt und Landwirtschaft ist auf Terschelling von Gerrit Smit und auf Föhr von Brar Roeloffs untersucht worden, doch nicht über diese Inseln hinaus weiterverfolgt worden.⁵¹ Ich selbst habe mich mit der Kaperei der Barbaresken beschäftigt und am Beispiel Amrums untersucht, wie eine maritime Lokalgemeinschaft mit der Erfahrung der Versklavung und des Sklavenhandels umging.⁵² Es gibt auch einige Untersuchungen zur Sozialgeschichte der Seefahrer in den maritimen Orten des nordatlantischen Raumes, die zum Vergleich herangezogen werden können, so die Studie von Alain Cabantous über Dünkirchen und Le Havre und diejenigen von Daniel Vickers über Seefahrer in Neuengland.⁵³ Massachusetts in Neuengland hatte Ende des 18. Jahrhunderts einen größeren Anteil Seeleute als die Niederlande oder England, und Boston war nach London und Bristol bereits 1702 der drittgrößte englische Hafen, was die Tonnage der registrierten Schiffe angeht.⁵⁴

Die Seefahrtsgeschichte der Nordfriesischen Inseln ist, gemessen an den West- und Ostfriesischen Inseln, vergleichsweise gut erforscht. Zwar handelt es sich meist um lokalhistorische Arbeiten, denen die Einbindung in die größere Entwicklung fehlt, doch stellen sie ein enormes Material bereit, aus dem sich schöpfen lässt. Hier sind vor allem die Arbeiten von Fritz Joachim Falk über Rømø und Föhr, von Brar C. Roeloffs über Föhr, von Bert Kelm über Rømø sowie von Georg Quedens über Amrum zu nennen. Hinzu kommen die Arbeiten von N. M. Kromann und Niels Frederiksen über Fanø.⁵⁵ Die Seefahrtsgeschichte der Halligen ist, obwohl bedeutend, über den Walfang hinaus so gut wie unerforscht; das Gleiche gilt für Sylt. Vergleichbare lokalhistorische Arbeiten

47 MOMSEN 1969; vgl. auch MOMSEN 2010.

48 GINKEL 1993.

49 DE WIT 2008.

50 L. N. HENNINGSEN 1985; MØRKEGAARD 1993; vgl. C. P. RASMUSSEN 2012 für Løjt. – JESPERSEN 2014 behandelt die Apenrader Langfahrt des 19. Jahrhunderts eingebettet in die internationalen politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen.

51 SMIT 1971; ROELOFFS 1985.

52 RHEINHEIMER 2001a und 2010c.

53 CABANTOUS 1991; VICKERS 1994 und 2005.

54 VICKERS 2005, S. 45, 60.

55 FALK 1983 und 1987; ROELOFFS 1985; RIEWERTS & ROELOFFS 1996; KELM 1999–2008; QUEDENS 1996 und 2002a; KROMANN 1933/34; FREDERIKSEN 2013.

zur Seefahrtsgeschichte der West- und Ostfriesischen Inseln sind Mangelware. In den Niederlanden gibt es einige gute lokalhistorische Arbeiten zu Terschelling und Texel, doch vor allem aus einer agrarhistorischen Perspektive.⁵⁶

Die Seefahrt bildete eine einseitige Beschäftigung, wobei die Männer lange abwesend waren und die Frauen allein Haushalt und Wirtschaft führen mussten. Zugleich war die Sterblichkeit der Männer hoch, und es gab viele Witwen. Wie hing eine solche Gesellschaft zusammen? Wie sicherte man sich gegen Tod und anderes Risiko? Wie unterschied sich eine maritime Gesellschaft von einer agraren, einer städtischen⁵⁷ oder einer protoindustriellen? Darüber ist so gut wie nichts bekannt. Will man in die Tiefe dringen und nicht an der Oberfläche verharren, lässt sich die Frage nur an einem konkreten Beispiel beantworten, welches im Detail untersucht wird.

4. Lokalgeschichte, Fallstudie und Mikrogeschichte

Die vorliegende Untersuchung geht von einer Lokalgesellschaft aus, nämlich der Amrums. Dazu gibt es verschiedene Herangehensweisen, die in ihren Zielen klar zu unterscheiden sind: Lokalgeschichte, Fallstudie und Mikrogeschichte. Die Lokalgeschichte untersucht einen bestimmten Ort, und das Ziel ist auch nur dieser eine Ort. Die Perspektive ist damit klein und begrenzt. Gegenstand von Lokalgeschichte ist der untersuchte Ort, dessen Besonderheiten sie herausstellt, in der Regel aber nicht einmal in Beziehung zu anderen Orten setzt. Die Lokalgeschichte will auch gar nicht repräsentativ für irgendwas sein, sondern es geht ihr wirklich nur um den untersuchten Ort. Fallstudien (*case studies*) sind eine aus den Sozialwissenschaften in die Geschichtswissenschaft übernommene Methode. Sie haben, im Gegensatz zur Lokalgeschichte, eine weite Perspektive. Sie wollen eine große Frage an einem (oder mehreren) kleinen Beispiel(en) beantworten. Daher werden die Fallbeispiele möglichst repräsentativ für andere Fälle gewählt. In der Regel geht es darum, das Normale zu beschreiben. Hierin unterscheiden sich Fallstudien von der Mikrogeschichte. Letztere geht auch von einer weitreichenden Forschungsfrage aus, die ebenfalls im Kleinen untersucht wird. Doch ist der untersuchte Fall in der Regel nicht aus Gründen der Repräsentativität gewählt und oft sogar dezidiert unrepräsentativ. Das Nicht-Normale in dem Fall wird vielmehr benutzt, um Normales, das in den Quellen nicht explizit beschrieben wird, zu fassen. Die Norm wird also aus dem Bruch der Norm und den sich daraus ergebenden Konsequenzen sichtbar gemacht.

Die Dorfstudie – und ich meine hier nicht die verbreiteten Lokalgeschichten (»Ortschroniken«), sondern ein geschichtswissenschaftliches Genre mit breiterem Anspruch – ist sowohl ein Produkt der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Strukturgeschichte, die mit einzelnen Fallbeispielen arbeitet, als auch der Mikrogeschichte⁵⁸, die gegen die quantifizierende Strukturgeschichte ins Feld zog und die Menschen und ihre Handlungsspielräume, die in dieser Strukturgeschichte verlorengegangen waren, wieder sichtbar machen wollte. Während die Mikrohistoriker in Italien und Amerika sich

56 SMIT 1971; MELLEMA 1973; VERMEULEN 1991; EELMAN 2010. Für Terschelling im 17. Jahrhundert: DE BOER 1979. Außerdem gibt es für Terschelling eine Geschichte der Fischerei, doch erst seit Ende des 19. Jahrhunderts: LEUNEN 1998. Für Texel auch VLIS 1976. – Für die Ostfriesischen Inseln: LÜHRS 1930; BAKKER 1980; MEYER-DEEPEN & MEIJERING 1989.

57 Eine städtische Gesellschaft kann in der Frühen Neuzeit ebenfalls agrar bestimmt sein (Ackerbürgerstädte).

58 Zur Mikrogeschichte vgl. EGHOLM 1999; ULBRICHT 2009, S. 9–60.

vor allem einzelnen Akteuren zuwandten und oft nur eine einzige Quelle analysierten (so die Klassiker Carlo Ginzburg und Natalie Zemon Davis⁵⁹), hat die Mikrogeschichte in Deutschland einige stark auf seriellen Quellen basierte Dorfstudien hervorgebracht. Bahnbrechend waren hier die Werke von David Sabean, Jürgen Schlumbohm und Hans Medick, die in den 1990er Jahren erschienen.⁶⁰

Schaut man näher hin, finden sich jedoch bereits früher ähnliche Studien, bei denen in einem Dorf verschiedene serielle Quellen ausgewertet wurden, um so entweder generelle Entwicklungen auf lokaler Basis in Frage zu stellen oder Fragen zu beantworten, die sich aufgrund der Datenmenge in einem größeren Untersuchungsgebiet nicht untersuchen ließen. Meist wurden auf der Grundlage sowohl quantitativer als auch qualitativer Quellen Strategien und Denkweisen der Akteure untersucht. Maßstäbe setzte Keith Wrightsons und David Levines Studie des englischen Dorfes Terling in der Periode von 1525 bis 1700, die zuerst 1979 erschien und danach mehrfach neu aufgelegt wurde.⁶¹ Und eigentlich ist auch Utz Jeggles ethnologische Untersuchung über Kiebingen ein Vorläufer der Dorfstudien der 1990er Jahre.⁶²

Gemeinsam ist allen Dorfstudien, dass es sich nicht wirklich um »Totalgeschichten« handelt, wie sie einst den französischen Annales-Historikern vorschwebten, sondern dass sie von bestimmten Fragestellungen getrieben wurden. Wrightson und Levine wollten die sozialen Veränderungen des 16. und 17. Jahrhunderts in einem konkreten Ort studieren und sie so auf die Erfahrungen konkreter Menschen auf dem Lande zurückführen.⁶³ Medick und Schlumbohm ging es um die Protoindustrialisierung, die sie auf der lokalen Ebene untersuchen wollten. Sabean interessierte sich zunächst für den Zusammenhang von Besitz, Produktion und Familie, später dann mehr und mehr für die sich wandelnde Bedeutung von Verwandtschaft, woraus ein zweites Buch resultierte.⁶⁴ Eine ähnliche Untersuchung über die Bedeutung von Verwandtschaft an einem Ort hat Martine Segalen in der Bretagne durchgeführt.⁶⁵

Von diesen ersten bahnbrechenden Dorfstudien wurden weitere inspiriert, so dass es inzwischen aus vielen Regionen solche Untersuchungen gibt. Erforschten Sabean und Medick Dörfer in Württemberg und Schlumbohm im Osnabrückischen, so behandelte Rainer Beck ein Dorf in Bayern.⁶⁶ A. Th. van Deursen untersuchte das niederländische Dorf Graft im 17. Jahrhundert.⁶⁷ Jan Peters studierte ein Gut in der Mark Brandenburg.⁶⁸ Hier ging es um Lebenswelten und Herrschaft unter den Bedingungen der ostelbischen Gutsherrschaft. Steen Busck behandelte in einem monumentalen Werk über das Kirchspiel Sundby auf der Limfjordsinsel Mors die Veränderungen in einer Agrargesellschaft zwischen 1660 und 1800.⁶⁹ Das Konzept ließ sich auch auf (kleinere) Städte anwenden. So untersuchte Michaela Schmölz-Häberlein die Badener Kleinstadt Emmendingen im 18. Jahrhundert, wobei sie sich vor allem für die unterschiedlichen weiblichen und männlichen Lebenswelten interessierte.⁷⁰ Auch die Untersuchung der

59 Vgl. GINZBURG 1996; N. Z. DAVIS 1989.

60 Vgl. SABEAN 1990; SCHLUMBOHM 1994a; MEDICK 1996.

61 WRIGHTSON & LEVINE 1995.

62 JEGGLE 1977.

63 WRIGHTSON & LEVINE 1995, S. 18.

64 SABEAN 1998.

65 SEGALIN 1991.

66 R. BECK 1993.

67 DEURSEN 1997.

68 PETERS 2007.

69 BUSCK 2011.

70 SCHMÖLZ-HÄBERLEIN 2012.

ökonomischen und sozialen Verhältnisse in der südwestjütischen Kleinstadt Ribe im 16. und 17. Jahrhundert, die Ole Degn bereits 1981 publizierte, ist eine frühe mikrohistorische Studie.⁷¹ Man konnte auch einige Dörfer zusammenfassen und die nächstgrößere Verwaltungseinheit wählen. So untersuchte Hans Henrik Appel die Skast Harde in Südwestjütland, wobei ihn der Zusammenhang von sozialen Prozessen und Machtrelationen in einer Bauerngesellschaft des 17. Jahrhunderts interessierte.⁷² Aus dem südlichen Schleswig gibt eine materialreiche Studie über die Hohner Harde, die gut als Vergleich herangezogen werden kann.⁷³ Bei den meisten Studien handelt es sich um die Werke erfahrener Forscher, oft um überarbeitete Habilitationsschriften.⁷⁴

Die Dorfstudien enthalten in der Regel auch Kapitel zur historischen Demografie. Selbstverständlich gibt es hier gute Spezialstudien (meist bereits aus den 1970er und 1980er Jahren), wie z. B. Rolf Gehrmanns Untersuchung des holsteinischen Kirchspiels Leezen.⁷⁵ Aus den Niederlanden stammt eine hervorragende demografische und wirtschaftshistorische Studie des Norderquartiers (der Region direkt nördlich von Amsterdam mit den Hauptorten Alkmaar, Purmerend, Edam und Monnikendam), die deshalb hier interessant ist, weil sie auch die Seefahrt einbezieht.⁷⁶ Hans Chr. Johansen, Per Madsen und Ole Degn haben drei dänische Küstengesellschaften, die im 19. Jahrhundert von der Fischerei lebten, studiert.⁷⁷

Nachdem quantitative Untersuchungen seit den 1990er Jahren nicht mehr so populär waren und stattdessen qualitative historisch-anthropologische Fragestellungen vorherrschten, hat es in jüngster Zeit wieder einige interessante Neuansätze gegeben. In Münster hat eine Arbeitsgruppe drei Kirchspiele im ländlichen Westfalen unter verschiedenen Fragestellungen vergleichend erforscht. Daraus sind drei Monografien über Bodenmarkt (Georg Fertig), Kredite (Johannes Bracht) und verwandtschaftliche Netzwerke (Christine Fertig) entstanden.⁷⁸ Asbjørn Romvig Thomsen, der sich bereits früher mit Ursachen und Wirkungen von Illegitimität beschäftigt hatte, hat die soziale Mobilität und Stabilität in drei ländlichen Kirchspielen am Limfjord untersucht, wobei er die sozialen Beziehungen zwischen den einzelnen Akteuren herausarbeitete. Zuletzt hat er sich den Patenschaften zugewandt. Alle drei Studien basieren auf derselben Mikroregion.⁷⁹ Jonas Lindström untersuchte die Schichtung in einem mittelschwedischen Kirchspiel.⁸⁰ Insofern liegen heute Studien aus vielen Regionen vor, die sich mit agraren und kleinstädtischen Gesellschaften befassen. Auf der Seefahrt basierte Gesellschaften sind aber nicht untersucht worden.

Der Mensch lebt in vorgefundenen Strukturen⁸¹, und man kann sein Handeln und seine Bedeutungszuschreibungen nicht verstehen, ohne diese Strukturen zu kennen. Sie

71 O. DEGN 1981.

72 APPEL 1999.

73 MAHMENS 2005.

74 Dies hängt mit dem enormen Zeitaufwand zusammen, den solche Studien erfordern. Jüngeren Forschern fehlt zudem meist noch die Fähigkeit zur Durchdringung des komplexen Stoffes mit Hilfe einer klaren Fragestellung, so z. B. Sven Mahmens in seiner Untersuchung der Hohner Harde im 18. Jahrhundert (MAHMENS 2005).

75 GEHRMANN 1984.

76 WOUDE 1983.

77 JOHANSEN et al. 1993.

78 G. FERTIG 2007; C. FERTIG 2012; BRACHT 2013.

79 THOMSEN 2005, 2011 und 2015.

80 LINDSTRÖM 2008.

81 GIDDENS 1995, S. 240, definiert Strukturen als »Regeln-Ressourcen-Komplexe, die an der institutionellen Vernetzung sozialer Systeme beteiligt sind«.

prägen ihn, grenzen ihn ein und geben seinem Handeln einen Rahmen, ja einen Sinn. Er schafft aber auch durch sein Handeln Strukturen, reproduziert und verändert sie. Dies geschieht zum Teil unbewusst, zum Teil bewusst. Um die in einer maritimen Gesellschaft entwickelten Strukturen zu verstehen, werde ich im Folgenden eine quantitativ basierte Sozialgeschichte schreiben; dennoch sollen die Menschen nicht wieder verloren gehen, wie es vor der historisch-anthropologischen Wende oft der Fall war⁸² (und in wirtschaftshistorischen Untersuchungen auch heute noch oft der Fall ist⁸³). Die Kunst wird es also sein, Strukturen und große Linien mit den Akteuren, ihren Möglichkeiten und Grenzen, kurz: den Menschen, zu verbinden. Auch wenn ich auf seriellen Quellen aufbaue, die zu Zahlenspielen und einer abstrakten Strukturanalyse einladen, werde ich daher immer wieder von konkreten Menschen ausgehen und zu ihnen zurückkehren. Sie sind für mich keine austauschbaren Beispiele, sondern sie bilden den Kern der Untersuchung, die zwar von einem Fallbeispiel (*case*) ausgeht, das für eine bestimmte Gesellschaftsform steht; die Herangehensweise ist jedoch mikrohistorisch: Ich suche die großen Strukturen, um sie zugleich an konkreten Personen wieder in Frage zu stellen. Amrum ist für mich mehr als der konkrete Ort, sondern dient mir dazu, darüber hinauszugehen. Ich werde aber immer dorthin zurückkehren. Strukturen sind nicht statisch, sondern dynamisch und in Veränderung begriffen. Es geht also darum, das Wechselspiel von Individuum und Struktur zu verstehen. Um ein Spiel zu verstehen, muss man die Spielregeln kennen, aber auch das, was vorausgesetzt wird: das Brett, die Karten, die Figuren und die Zahl der Augen auf dem Würfel. Erst dann kann man verstehen, wie die Spieler agieren, wo ihre Stärken und Schwächen liegen, wo sie die Regeln verletzen, wo sie die Schwächen anderer Spieler ausnutzen und wo sie die Regeln verändern. Es geht also einerseits um Bedeutungen und Bedeutungszuschreibungen (das Spiel und die Regeln), andererseits um Beziehungen zwischen den Akteuren.

5. Soziale Netzwerke

Will man die Beziehungen in einer Gesellschaft untersuchen, bietet sich eine Netzwerkanalyse an. Sie kann auch soziale Mobilität oder Stabilität erklären helfen. Die Netzwerkanalyse ist in den Sozial- und Wirtschaftswissenschaften entwickelt worden und dort seit langem gebräuchlich.⁸⁴ Sie hat erst jüngst auch Eingang in die Geschichtswissenschaften gefunden.⁸⁵ Daher ist die Historische Netzwerkforschung eine noch recht junge Richtung innerhalb der Geschichtswissenschaften. Zwar wird der Begriff »Netzwerk« schon länger geradezu inflationär verwendet, doch meist nur in metaphorischem Sinn.⁸⁶ Wirkliche Netzwerkanalysen verbergen sich bislang nur selten hinter Publikationen, die diesen Begriff im Titel führen. In den letzten Jahren sind jedoch erste richtige historische Netzwerkanalysen entstanden. Angewendet worden ist die Netzwerkanalyse bereits früh bei der Analyse von Handels- und Kommunikationsnetzwerken.⁸⁷ Inzwischen gibt es aber auch einzelne ausgezeichnete Analysen von Ver-

82 ULBRICHT 1997.

83 Zum Beispiel: G. FERTIG 2007; BRACHT 2013.

84 Ein deutschsprachiges Handbuch ist STEGBAUER & HÄUSSLING 2010. Daneben gibt es eine Unzahl von Lehrbüchern zur Methode, z. B. JANSEN 2006. Bereits recht früh wurde die Netzwerkanalyse auch in der Ethnologie angewendet; vgl. SCHWEIZER 1989.

85 DÜRING & EUMANN 2013, S. 369f.; vgl. REITMAYER & MARX 2010.

86 Vgl. z. B. GRAUGAARD 2006 oder AX 2014.

87 Zum Beispiel HÄBERLEIN 1998; DAUSER et al. 2008; BURKHARDT 2009.

wandtschaftsnetzwerken des 18. und 19. Jahrhunderts, so die Studie von Solveig Fagerlund über die weiblichen Netzwerke in der schwedischen Stadt Helsingborg um 1700, eine ungedruckte Dissertation von Martin T. H. Bork über das Kirchspiel Nr. Jernløse auf der dänischen Insel Seeland sowie Christine Fertigs Studie über zwei westfälische Gemeinden.⁸⁸

Larissa Adler Lomnitz und Marisol Pérez-Lizaur haben in ihrer Untersuchung einer mexikanischen Unternehmerfamilie zwischen 1820 und 1980 gezeigt, dass Netzwerke als »soziales Kapital« im Sinne von Pierre Bourdieu zu begreifen sind.⁸⁹ Dieses ist nach Bourdieu mit institutionalisierten Beziehungen verbunden. »Es handelt sich um Ressourcen, die auf der Zugehörigkeit zu einer Gruppe beruhen. Das Gesamtkapital, das die einzelnen Gruppenmitglieder besitzen, dient ihnen allen gemeinsam als Sicherheit und verleiht ihnen – im weitesten Sinne des Wortes – Kreditwürdigkeit.«⁹⁰ Das Sozialkapital des Einzelnen ist dabei von der Reichweite seiner eigenen Beziehungen und dem Einfluss derjenigen, zu denen er Beziehungen hat, abhängig. Sozialkapital muss durch ständige »Beziehungsarbeit« reproduziert werden.

Da die Netzwerkanalyse von Wissenschaftlern entwickelt wurde, die sich mit gegenwärtigen Problemen beschäftigten, gibt es bei der Anwendung auf historische Gesellschaften oft Quellenprobleme. Den in der Netzwerkanalyse entwickelten Maßzahlen liegen quantitative Daten zugrunde, die in der Geschichtswissenschaft nur selten in ausreichender Vollständigkeit vorliegen. Man muss daher improvisieren und mitunter die Methoden den eigenen Daten anpassen. Außerdem muss man sich stets der Begrenztheit seiner Datengrundlage bewusst bleiben. Dies gilt jedoch für die meisten anderen Bereiche quantitativer Sozialgeschichte ebenfalls, insbesondere wenn man sich in der Zeit weiter zurückbewegt, wo es keine systematischen statistischen Erhebungen mehr gibt. Lange historische Datenreihen sind selbst in statistischer Zeit aufgrund unstabiler Erhebungskriterien meist problematisch. In älterer Zeit ist man in der Regel auf zufällig hinterlassene Quellen angewiesen, deren Entstehungssituation nie eine spätere quantitative Analyse vorsah. Oft lassen sich aus solchen Quellen – Kirchenbüchern, Rechnungen, Protokollen o. Ä. – dennoch sekundär Daten gewinnen, die sich quantitativ analysieren lassen (selbstverständlich mit den nötigen quellenkritischen Vorbehalten, die natürlich auch anzuführen sind). Das Gleiche gilt für die historische Netzwerkforschung. Ein Grundproblem bleibt, dass das Gewinnen und Erstellen von entsprechenden Datensätzen oft sehr zeitaufwendig ist. Dies gilt aber wiederum für alle quantitativen Analysen, bei denen man nicht auf bereits existierende quantitativ-statistische Erhebungen, wie sie die statistischen Büros europäischer Staaten seit Mitte des 19. Jahrhunderts publiziert haben, zurückgreifen kann.

Die Netzwerkanalyse eignet sich überall dort, wo soziale Beziehungen untersucht werden sollen und wo deren rein qualitative Analyse zu oberflächlich bleibt. Hier kann eine quantitative Analyse der Beziehungen eine verbesserte Grundlage schaffen, die anschließend wiederum eine tiefergehende qualitative Analyse erlaubt. Es geht also um eine Verbindung von quantitativen und qualitativen Methoden. Zur quantitativen Analyse von Netzwerken sind verschiedene Computerprogramme entwickelt worden. Die bekanntesten sind UCINET und Pajek. Außerdem gibt es für einfache Analysen das Excel-Template NodeXL. Diese Programme erlauben meist auch eine Visualisierung der Netzwerke.

⁸⁸ FAGERLUND 2002; BORK 2006; C. FERTIG 2012.

⁸⁹ LOMNITZ & PÉREZ-LIZAUR 1987, S. 232.

⁹⁰ BOURDIEU 1983, S. 191; vgl. ebd., S. 190–195.

In der Netzwerkanalyse unterscheidet man zwei Arten von Netzwerken. Bei *persönlichen* oder *egozentrierten* Netzwerken werden alle Beziehungen untersucht, die ein Akteur zu anderen Akteuren hat. Bei *Gesamtnetzwerken* werden sämtliche Beziehungen innerhalb einer Untersuchungsmenge untersucht. Akteure können jeweils Einzelpersonen oder Gruppen sein. Netzwerke lassen sich als Matrix, Graph oder Liste darstellen. Dabei wird jeweils die Beziehung zwischen Ego und Alter untersucht. Wenn alle Beziehungen in einem Netzwerk erwidert werden, entsteht eine *symmetrische* Matrix. Jeder Akteur wird in einem Graph als *Knoten* dargestellt, die zwischen Akteuren existierenden Beziehungen als *Kanten*. Je nach Art der Beziehung gibt es gerichtete und ungerichtete Graphen. Listen lassen sich bei persönlichen Netzwerken verwenden. Auch die Intensität der Beziehungen lässt sich in die Untersuchung einbeziehen. In Gesamtnetzwerken kann man Dichte, Distanz, Zentralität, Verbundenheit und Subgruppen untersuchen. Die *Dichte* ist ein Maß für das Verhältnis von tatsächlichen und möglichen Beziehungen, die *Distanz* ein Maß für die Länge der Pfade zwischen den Knoten. Diese Maße sind jedoch schwer zwischen Netzwerken verschiedener Größe zu vergleichen, also am besten innerhalb eines Gesamtnetzwerkes anzuwenden. *Zentralität* ist ein Maß, bei dem die Beziehungen eines Akteurs gemessen werden, wobei man zwischen empfangenen (*indegree*) und von ihm ausgehenden (*outdegree*) Beziehungen unterscheiden kann. *Verbundenheit* wird in einem Graph darin sichtbar, ob auf einem Graph jeder Knoten mit jedem anderen über Pfade verbunden ist und über wie viele andere Knoten diese Pfade jeweils führen. Hieran lassen sich Fragen knüpfen, ob es z. B. besser verbundene Subgruppen gibt oder ob alle Pfade über bestimmte Akteure laufen.

Sieht man alle Bewohner der Insel Amrum, die von einer Volkszählung erfasst wurden, als Gesamtnetzwerk an, so kann man die Beziehungen innerhalb dieses Netzwerkes untersuchen und z. B. besonders zentrale Personen herausfinden. Die Beziehungen ausgewählter Einzelpersonen können als egozentrierte Netzwerke näher untersucht werden. Es lassen sich auch Familiennetzwerke über Generationen und Zeiträume hinweg definieren, oder die Subgruppe der Kapitäne kann analysiert werden. Es ist deutlich, dass es selbst auf Amrum trotz seiner begrenzten Einwohnerzahl eine so enorme Anzahl von Beziehungen zwischen den einzelnen Akteuren gab, dass manche Untersuchungen des Gesamtnetzwerkes kaum durchführbar sind. Es ist also genau abzuwägen, welche Analysen sinnvoll sind. Außerdem sind die konkret zu untersuchenden Netzwerke (auch die Gesamtnetzwerke, die ja über Raum und Zeit selbst innerhalb Amrums verschieden sein können) jeweils klar zu definieren.

Ich habe leider keinen anderen Ort als Vergleichsnetzwerk, um so die Unterschiede zwischen den Vergleichsorten zu analysieren, wie es Christine Fertig für zwei ausgewählte westfälische Gemeinden gemacht hat.⁹¹ Sie hatte jedoch den Vorteil, auf eine existierende Datenbank mit bereits eingegebenen Grunddaten zurückgreifen zu können. Für Amrum musste ich alle Daten erst selbst erheben, was, da ich ohne Hilfskräfte arbeiten und auch meinen sonstigen Verpflichtungen, z. B. in der Lehre, nachkommen musste, etwa zehn Jahre in Anspruch genommen hat. Ein Vergleich wäre sicher schön und wünschenswert, doch war der Arbeitsaufwand allein für Amrum so groß, dass die entsprechende Dateneingabe und Analyse eines weiteren Ortes nicht möglich war. Entsprechend macht es auch keinen Sinn, bestimmte Maßzahlen zu errechnen, die nur für einen Vergleich sinnvoll wären. Stattdessen werde ich die Netzwerkanalyse benutzen, um Entwicklungen und typische Beziehungen innerhalb der untersuchten maritimen Gesellschaft herauszuarbeiten. Die Netzwerkanalyse gibt hier Methode, Maße und Be-