



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Weltgeschichte im Aufriß auf geopolitischer Grundlage**

**Braun, Franz**

**Dresden, 1930**

XXV. Das Verkehrsbild des Mittelalters. XXVI. Das Erdbild des Mittelalters.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77289](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77289)

mittleren Alpenpässe und um die Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer haben Venedig und Genua etwa hundert Jahre miteinander im Kampf gelegen, der nach der Niederlage bei Chioggia 1379 in dem Frieden von Turin zu Genuas Ungunsten ausging.

3. Um 1300 entsteht unter Osman ein neues türkisches Reich in Kleinasien. Die osmanischen Türken gehen unter Murad X. 1356 nach Europa hinüber. Das türkische Reich

Adrianopel machen sie zu ihrer Hauptstadt und gehen von hier erobernd nach allen Seiten vor. Serbiens Schicksal besiegelt die Niederlage auf dem Amselfelde (1389). Bulgarien muß sich unterwerfen, vergebens versucht König Sigismund, sie aufzuhalten, bei Nikopolis 1396 wird er geschlagen. Da hemmt der Mongolenvorstoß Timurlents auf die türkische Ostgrenze und Kleinasien für eine Zeit das weitere Vordringen. Erst 1453 nimmt Mohammed II. Konstantinopel. Der letzte Rest des oströmischen Reiches ist damit vernichtet. Das Türkenreich hat seinen natürlichen Mittelpunkt gewonnen.

Der Mittelmeerverkehr nach dem Osten hat für eine lange Zeit ein Ende. Die Stappenstraße Venedigs: Ionische Inseln, Morea, Rhodos, Cypern liegt jetzt im türkischen Machtbereich. Auf der Suche nach neuen Wegen, auf denen man die Orientprodukte nach Europa bringen kann, finden die Portugiesen den Seeweg um die Südspitze Afrikas, entdeckt Kolumbus Amerika. Der Atlantische Ozean wird jetzt das Meer des Weltverkehrs. Das festländische Schwergewicht ist von Deutschland nach den Staaten Westeuropas gerückt. Das muß den Seestädten Italiens, besonders aber Venedig, gewaltigen Abbruch tun. Dagegen beginnt jetzt der Aufstieg Lissabons, Antwerpens und Rotterdams.

Abriegelung des Abendlandes durch die Türken und ihre Folgen

## XXV. Das Verkehrsbild des Mittelalters.

## XXVI. Das Erdbild des Mittelalters.

Das Mittelalter gilt als eine minderwertige Zeit. Es ist in weiten Kreisen Brauch geworden, die Worte mittelalterlich und rückständig als gleichbedeutend zu gebrauchen. Wer sich zum Verständnis des Mittelalters durchringt, kann aber nicht anders als staunen über die außerordentliche Beweglichkeit, das keimende, sprossende Drängen der Zeit, die nach jeder Richtung hin Neues erstrebt und schafft.

Schon der oberflächliche Blick zeigt, daß das Jahrtausend, das zwischen dem Untergang des Weströmischen Reiches und der Entdeckung Amerikas liegt, mehr leistete für die Aufdeckung der Erde, als jenes, das die Silberstadt als Mittelpunkt staatlichen Lebens kannte. Länder, die den Römern höchstens vom Hörensagen bekannt geworden waren, sind jetzt hell ins Licht der Geschichte getreten, haben am europäischen Staaten- und Völkerleben selbständigen, eigenartigen Anteil genommen, nicht nur Deutschland, von dem die Römer über Rhein und Donau hinaus bescheidene Kunde hatten, sondern auch Skandinavien, die entlegenen Gestade der Ostsee, Polen, Ungarn weit über die Grenzen Pannoniens und Dakiens hinaus. Von Konstantinopel aus ist Rußland in christliche Bahnen gelenkt worden, zweifellos die folgenreichste Leistung byzantinischen Lebens.

Die Erschließung Europas

Trotz der Verluste jenseits des Mittelmeeres übertraf die christliche Länderwelt des ausgehenden Mittelalters die römische an Umfang um mehr als das Doppelte.

Die Kenntnis  
der Welt

Dazu kann gar nicht bestritten werden, daß die Kenntnis der Gebiete, die jenseits der eigenen Herrschaftsgrenzen lagen, viel eingehender war, als sie den Römern über ihren unmittelbaren Machtbereich hinaus zur Verfügung gestanden hatte. Die Kreuzzüge, glänzender Aufstieg von Städten, wie Pisa, Genua, Venedig, sind ein Zeugnis dafür. Als die Aufrichtung eines Mongolenreiches zeitweise ein einheitliches Herrschaftsgebiet von den Ostgrenzen Mitteleuropas bis an den Stillen Ozean schuf, haben Abendländer alsbald die Weitherzigkeit der mongolischen Herrscher benutzt, Reisen zu machen und Kunde zu sammeln, die erheblich hinausreicht über das, was dem Altertum zu Gebote gestanden hat. Als man im 15. Jahrhundert anfang, den Seeweg nach Ostindien zu suchen, war man über dieses Land und seine westliche Nachbarschaft besser unterrichtet, als zu den Zeiten des Kosmas Indikopleustes.

Die verbesserte  
Seetechnik

Vor allem tritt die Überlegenheit im Befahren der Meere hervor. Was die Alten in dieser Richtung leisteten, verschwindet vollständig gegenüber den verwegenen Unternehmungen der Normannen. Auf ihren Spuren haben Kreuzfahrerflotten von den Gestaden der Nordsee her Palästina und Ägypten erreicht; sie kennen eine „Jarsala-“, eine Jerusalemsfahrt. Die endgültige Entdeckung Amerikas, die Auffindung des Seewegs nach Indien sind mittelalterliche Taten. Mit dem Zeitalter der Erfindungen und Entdeckungen beginnt man die Geschichte der neueren Zeit. Man darf aber nicht vergessen, daß auch die Erfindungen: Kompaß, Schießpulver, Buchdruckerkunst mittelalterliche Errungenschaften sind.

Die Bodenkultur

Das Mittelalter hat aber Kenntnis und Ausnutzung der Erde nicht nur räumlich erweitert; es hat sich auch vertieft und ihrem Betriebe ganz andere zukunftsreichere Formen gegeben, die ihn außerordentlich gehoben, in viel höherem Grade zu einer Angelegenheit der Gesamtheit gemacht haben, als es im Römerreich der Fall gewesen war. Daß Zahl und Umfang der Siedlungen, die der Zeit von der Völkerwanderung bis zum Ausgange des Mittelalters ihre Entstehung danken, erheblich größer ist als die des Römischen Reiches, kann nicht bezweifelt werden. In den neu in das geschichtliche Leben einbezogenen Gebieten hat eine vielfache Vermehrung der Bevölkerung stattgefunden, und weite Flächen sind geregelter Anbau gewonnen worden. In Mitteleuropa ist wohl um 1500 nicht so sehr viel weniger Land unter dem Pfluge gewesen als nach den napoleonischen Kriegen.

Das Städtewesen

Nun kann man sagen, daß Städte den natürlichen Mittelpunkt höherer kultureller Entwicklung bilden. Klöster und Pfalzen, die durch Jahrhunderte ihre Stelle vertraten, konnten auf die Dauer dieser Aufgabe nicht genügen. Gerade auf diesem Gebiete hat aber das Mittelalter selbständig Neues geschaffen, und Neues, das dem Alten in mehr als einer Beziehung überlegen war. Die mittelalterlichen Städte sind zu weit größerer Selbständigkeit gelangt, als römische Städte je erreicht haben. Venedig und Mailand, Genua und Florenz, oder, um rein germanisches Gebiet zu wählen, Nürnberg und Lübeck, Köln und Brügge haben ganz besondere Be-

wegungsfreiheit und deshalb auch einen sehr viel weiteren Betätigungsbereich genossen als je eine römische Stadt, abgesehen von Rom selbst. Da muß man schon in griechische Verhältnisse hinübergreifen, um vergleichen zu können.

Man kann hinweisen auf die Pracht der Bauten, die römische Städte auszeichnete. Kann nicht doch fraglich sein, ob den mittelalterlichen Domen oder antiken Tempeln, Zirkussen und Bädern der Preis zuzuerkennen ist? Daß die Wohnweise des mittelalterlichen Bürgers, besonders im rein germanischen Gebiet, den Vorzug verdient vor der des römischen *Municeps*, kann nicht zweifelhaft sein. Im bergmännischen Betrieb läßt das Mittelalter das Altertum weit hinter sich zurück, nicht nur in der Eröffnung neuer Fundgebiete, sondern auch in der Ausbeutung. Weit überschätzt worden ist die Bedeutung römischen Straßenbaues; auch dem Mittelalter ist Wegebau nicht fremd. Alles, was mit Schiffahrt zusammenhängt, hob sich über das Überkommene hinaus. Mit dem Wasser waren die Germanen sehr viel vertrauter als die Römer.

So hat sich auch der mittelalterliche Verkehr weit hinausgehoben über das, was das Altertum gekannt hat. Germanisches Gewerbe und germanischer Handel sind ländlichen Ursprungs; die neue städtische Entwicklung hat ihnen dann andere Heimstätten gegeben, und seit dem 13., ja seit dem 12. Jahrhundert nimmt der mittelalterliche Verkehr einen Umfang und eine Vielgestaltigkeit ein, die das Altertum nicht kennt. Weit entfernte Länder tauschen nicht nur ihre Luxusartikel, vor allem Pelzwerk, feine Gewebe und Wachs, sondern auch Massenerzeugnisse gegeneinander aus. Mittelmeer und atlantische Gewässer stehen im Mittelalter allerdings kaum in friedlicher Schiffahrtsverbindung; aber die Römer haben atlantische Küsten doch auch nur ganz vereinzelt befahren, während in der Folgezeit die Meere von der Straße von Gibraltar und dem Kap St. Vincent bis hinauf in die Winkel der Ostsee und zu den norwegischen Küsten ein bunt belebtes Handelsgebiet wurden. Als genuinische Faktoreien das Schwarze Meer umsäumten, die Venezianer ein Lateinisches Kaisertum ins Leben riefen und über Ägypten Handel mit Indien trieben, war das Mittelmeer sicher nicht weniger belebt als zu den Zeiten des Augustus oder Diokletian.

Das Mittelalter hat christlichem und abendländischem Wesen weiterhin neuen Boden gewonnen. Besonders im 12. und 13. Jahrhundert hat eine folgenreiche Ausbreitung stattgefunden. Wo Eroberung in Frage kommt, hat man scharf zu scheiden zwischen heidnischem und christlichem Land. Was von Deutschen, Dänen, Schweden mit dem Schwerte gewonnen wurde, ist ausschließlich Heidenland; mit seiner Unterwerfung erfüllte man nach der mittelalterlichen Auffassung eine Christenpflicht. Abweichend von ihnen sind die Engländer erobernd gegen Christen vorgegangen! Überall ist es aber staatliches Leben, was pulsiert. Eine Ausbreitung abendländischer Kultur ist ohne abendländische Macht nicht denkbar; Handhaber der Macht aber ist der Staat. (Gekürzt aus Schäfer: Staat und Welt.)

Der Handelsverkehr

Christentum  
und Staat

... und die ...

... und die ...