

Sitzen bleiben!

Über Mobilität in Mittelalter und Moderne

| JAN RÜDIGER | Der moderne Mensch ist viel unterwegs, er pendelt mit dem Auto, steigt ins Flugzeug oder in den Regionalzug und neuerdings fährt er auch vermehrt mit dem E-Bike. Doch sind wir wirklich mobiler und mehr unterwegs als früher? Eine Reise ins Mittelalter kann helfen, unsere Vorstellungen von Mobilität zu überprüfen.

*How does it feel
How does it feel
to be without a home?*
Bob Dylan 1965

Wie fühlt es sich an, kein Zuhause zu haben? Cool, findet die meinungsstarke Advokatur der Globalisierten heute. Erst wer gleichermaßen in München, London und New York zu Hause ist, ist so richtig Mensch des 21. Jahrhunderts. An der Scholle kleben Sachbearbeiter und umzugsunwillige Hartzer, in der Kleinstadt leben Landeier und Spießler. Wer es heute schaffen will, der muss mobil sein. Darüber scheinen sich alle einig zu sein: die schon mobil sind und die es nicht so sind, dabei aber ein un gutes Gefühl haben. Wie lange geht das noch gut? „Mobilität“ ist, mehr noch vielleicht als die diskursiv mit ihr verwandte Digitalisierung (über die ebenso gern Selbstverständlichkeiten im Ton der steilen These vorgetragen werden), zum Schlagwort der Gegenwartsbestimmung geworden.

AUTOR



Jan Rüdiger ist Professor für Allgemeine Geschichte des Mittelalters an der Universität Basel.

Dazu wäre natürlich allerhand zu sagen. Zum Beispiel, dass es heute „Retro“ gibt, eine Sehnsucht nach vor fünfzig Jahren, die es vor fünfzig Jahren (Sixties! Aufbruch! Optimismus!) auf jeden Fall noch nicht gab – so toll scheint es sich heute also doch nicht anzufühlen. Oder was das „es“ eigentlich ist, das zu schaffen heute angeblich ungebremste

»»Mittelalterliche Zustände« herrschen immer da, wo wir nicht sind.«

Bereitschaft zur Mobilität verlangt und das man früher anscheinend auch anders bekam. Oder dass dieselben Leute, die in allen Global Cities zu Hause sind, oft reichlich nervös werden, wenn man ihnen zumutet, in einen Ort mit weniger als zweihunderttausend Einwohnern und zweihundert Design-Cafés zu gehen. Und ob in einem Dorf im Werra-Meißner-Kreis (wo alle die Großstadt jeden Abend im Fernsehen haben) der Horizont in der Tat beschränkter ist als im Frankfurter Westhafen, wo Dorfmilieus nie vorkommen (weder hessische noch chinesische), ist keineswegs ausgemacht: Mobilität – und Immobilität – gibt es nicht nur geographisch, und die Chancen, auf einer Weltreise etwas Neues und Fremdes zu erleben, sind noch nie so gering gewesen.

Die vierte Dimension

Wenn aber in den üblichen drei Dimensionen überall das Immergleiche

lauert (wie üblich beim Immergleichen gern verkleidet als Vielfalt) – dann gewinnt für Alteritätshungrige die vierte Dimension an Reiz: „Früher war es eben anders.“ Unter anderem gab es diese Mobilität noch nicht so, Reisen war schwerer, langsamer und teurer, und die meisten blieben brav zu Hause und ein Leben lang im gleichen Job, der damals „Stelle“ hieß. Ach ja, damals kam doch irgendwann, kurz vor den Beatles, überhaupt erst der Urlaub auf (mit der Vespa nach Italien oder mit dem Leinwandzelt an die Ostsee). Und vorher? Reisten nur ein paar Privilegierte an die Côte d’Azur oder mit Poirot im Orient-Express. Und noch vorher, bevor es Züge gab? Wackelige Postkutschen. Die Römer hatten natürlich Straßen und Schiffe, aber die mussten ja auch ein Weltreich zusammenhalten. Im Mittelalter aber? Waren doch alle Bauern und kamen nie weiter als zum nächsten Kirchturm, außer mal auf Kreuzzug.

Mittelalter auf dem letzten Platz

Es ist nur eine Vermutung, aber sie klingt plausibel: Wenn mit Blick auf das soeben karikierte Geschichtsbild eines heutigen Westmitteleuropäers nach einer mit „Mobilität“ besonders verbundenen Epoche gefragt würde, dann käme das Mittelalter vielleicht auf den letzten Platz. Der Vor- und Frühgeschichte mit ihren Jägern, Sammlern und Viehzüchtern traut man Mobilität ohne weiteres zu, Odysseus und Alexander waren auch oft unterwegs, und am Ende der Römerzeit, zu deren etabliertem, auch schulisch vermitteltem Bild die Römerstraße und der cursus publicus gehören, kam das, was bei uns

„Völkerwanderung“ und international „Migration Period“ heißt. Das Mittelalter beginnt sozusagen, wenn überall Ruhe eingekehrt ist. Dann sitzt man tausend Jahre auf seinem Acker und lässt sich begründherrschen, und im 15. Jahrhundert ist es mit der Ruhe mancherorts vorbei, und in Lissabon, Sevilla und Portsmouth gehen die Segel hoch: Das Mittelalter endet, wenn die Europäer global werden.

Alteritätsepoche

Wieder karikiert – doch der Grundton ist getroffen. Das Mittelalter ist auch in dieser Hinsicht unsere Alteritätsepoche Nummer eins. „Mittelalterliche Zustände“ herrschen immer da, wo wir nicht sind, und „mittelalterlich“ sind alternative Ideen und Vorstellungen, mit denen wir uns nicht näher zu beschäftigen wünschen. Umgekehrt ist das Mittelalter mit seinen kulturellen und all-

gemein-menschlichen Einheits-, Ganzheitlichkeits- und Nachhaltigkeitsversprechen auch eine schöne Uchronie für die, die zur Gegenwart gern mal taugeweise auf Distanz gehen. Wobei der Reiz offenbar darin liegt, dass der geo-

»Je mobiler wir meinen zu sein, desto immobilierter erscheint im Vergleich das Mittelalter.«

graphische Rahmen gleich bleibt: Mittelalter ist „hier, aber anders“ (die globalisierte Gegenwart ist hingegen „anderswo, aber genauso“).

Je mobiler wir also meinen zu sein, desto immobilierter erscheint im Vergleich das Mittelalter. Und seine Emblemfiguren sind ja in der Tat eher ortsfest: Zu den großen Themen gehören das klösterliche Mönchtum mit seiner Maxime

der *stabilitas loci*, der „Ortsfestigkeit“, die Agrarrevolution mit drastischen Verbesserungen in Anbautechniken und nachfolgender Expansion des Ackerlandes (zu Lasten migranterer, wo nicht nomadischer Erwerbsformen wie der Viehzucht), das Aufkommen von Städten (mit immer mehr Steinbauten), die Erschließung und Durchdringung des Raums mit religiöser (Pfarrbezirke), weltlicher (Grundherrschaft) und militärischer (Burgenbau) Infrastruktur, die im Spätmittelalter zur Territorialisierung führte – Macht wurde flächig. Die „Schollenbindung“ der abhängigen Landbevölkerung, also das grundsätzliche Verbot, sein Haus und Dorf zu verlassen, gehört zwar erst ins 18. Jahrhundert, doch auch das Mittelalter kannte für seine mehr oder minder unfreien Landarbeiter schon ähnliche Regularien –

Anzeige

EURAXESS Deutschland

Das Portal für international mobile Forschende

Informationen und Beratung zu internationalen Forschungsaufenthalten

EURAXESS Deutschland bietet persönliche Beratung und kostenfreie Informationen zu Visa- und Einreiseformalitäten, Sozialversicherung, Rente, Steuern sowie anderen Themen zu internationalen Forschungsaufenthalten.

In der umfangreichen EURAXESS-Förderdatenbank finden Sie außerdem europaweite Förder- und Stellenangebote aus dem akademischen Bereich. EURAXESS Deutschland ist Teil eines europaweiten Netzwerks.

www.euraxess.de




euraxess
RESEARCHERS IN MOTION

mansus, der gängigste lateinische Ausdruck für eine bäuerliche Betriebseinheit, gehört zu manere „bleiben“. Dazu kommen Mobilitätshindernisse praktischer Art wie das gegenüber der Römerzeit und der Moderne viel schwächer ausgebaute und instandgehaltene Wegenetz (mit entsprechendem Mangel an politisch-militärisch garantierter Wegesicherheit) – und vielleicht auch solche mentaler Art, befand man sich doch in einem religiös-ideellen System, dem ordo, ein gottgemäßer ausgeglichener Stabilitätszustand, der ein politisches und soziales Ideal war und dem disruptio als Zeichen teufelischen Eingriffs erschien. Und man kann auch kleine Beobachtungen zusammentragen wie die, dass es im Mittelalter zwar zahlreiche Formen von Vermögensstrafen (Bußgeldern) sowie Leib- und Lebensstrafen gab (deren flamboyantere Varianten ebenfalls zum festen Bestand unseres Mittelalterbildes gehören, obwohl sie wie viele „mittelalterliche“ Zustände typischer für die frühe Neuzeit sind), dass aber die Gefängnisstrafe praktisch unbekannt war. Im Kerker wurde festgehalten, wen man bis auf weiteres aus dem Verkehr ziehen wollte (etwa ein König bis zur Zahlung des Lösegelds) – aber der Entzug der Bewegungsfreiheit als Strafe war dem Mittelalter fremd. Nur wo Mobilität als etwas Gutes gilt, so könnte man sinnieren, sind Gefängnisse möglich.

Gegenbeispiele

Natürlich sind Gegenbeispiele schnell zur Hand. Wer hätte nicht schon vom „Reisekönigtum“ gehört? Wer wüsste nicht, dass jahraus, jahrein unzählige Pilger nach Rom, Santiago, Jerusalem aufbrachen? Dass der große Asienreisende Marco Polo ins 13. Jahrhundert gehört – und zweifellos nicht der einzige seiner Art war? Das auf den ersten Blick so statische Mittelalter belebt sich, je länger man hinsieht. Zu den großen Themen der ersten Jahrtausendwende zählt der (Wieder-)Beginn des Fernhandels; im Spätmittelalter wurde Bauholz aus dem Baltikum regelmäßig nach Westeuropa exportiert, waren die Brotpreise in London vom Danziger Getreidemarkt abhängig und ging die haltbare und nahrhafte Fastenspeise Stockfisch schiffsladungsweise von Nordnorwegen ins Mittelmeer, wo sie als estocaficada bis heute als regio-

nale Spezialität gilt. Zu den Frankfurter Messen reisten regelmäßig die Kaufleute über Hunderte von Kilometern an – was Strapazen und Gefahren mit sich brachte, die heute kein Peking-Jetter hinnehmen würde. Im Mai, wenn die Linden blühten, die Lerchen sangen und die Pferde wieder genug Futter fanden, begann die Kriegssaison: Karl der Große und seine Getreuen waren Jahr für Jahr von einem Ende Europas zum anderen unterwegs auf Beutezug, und als die berühmten Romane über König Artus und die Ritter der Tafelrunde geschrieben wurden, war es ein

»Welche Geschichte, die wir uns mittels Mittelalter über uns erzählen, ist nun die richtige?«

festes Lebensabschnittsmodell für unvermögende Gewaltprofessionelle, sich saisonal bei Turniergesellschaften oder Feldherren zu verdingen. „Im Sommer reiste er von Hof zu Hof“, heißt es über den aristokratischen Trobador Guiraut de Bornelh, „im Winter hielt er Schule und lehrte Latein“ – zahllose weniger hochgestellte Landarbeiter und Steinmetzen mögen ähnlich variable Lebensmodelle gehabt haben. Macht man sich zudem klar, dass Lateineuropa lediglich eine Art Sackgasse Eurasiens darstellt, dass also „unser“ Mittelalter in einem marginalen Weltteil stattfand und die großen Routen der mittelalterlichen Welt erst in Byzanz und Damaskus begannen, so bleibt vom eingangs umrissenen Tableau mobiler Alterität anscheinend nicht viel übrig.

Immer schon mobil?

Sind „wir“ also immer, waren die Menschen immer schon mobil? Haben sich also nur die Reisegeschwindigkeiten und die Zimmerausstattung in den Xenodochien, Hospizen und Business Hotels geändert? Welche Geschichte, die wir uns mittels Mittelalter über uns selbst erzählen, ist nun die richtige? Mediävisten können keine empirischen Daten generieren, keine Fragebögen verteilen und keine Feldforschung betreiben (obwohl die Illusion, sich als „teilnehmender Beobachter“ in ein vergangenes Millennium davonzumachen, zu den Reizen der Profession gehört). Sie müssen mit dem Vorhandenen klar kommen, und das ist gar nicht so wenig. Die Suche nach Mobilität im

Mittelalter zeigt zunächst unzählige Einzelne, die allen Unwegsamkeiten zum Trotz weit reisten; setzen wir als Rekordhalter neben Marco Polo eine Frau namens Guðrīð Þórbjarnardóttir: geboren Ende des 10. Jahrhunderts vermutlich in Norwegen, lebte sie erst in Süd-, dann in Westgrönland und zog anschließend für einige Jahre nach Neufundland, wo sie sich auch im St. Lorenz-Golf umgetan haben dürfte. In mittleren Jahren betrieb sie mit ihrem Mann ein Pendel-See-Transportgeschäft zwischen Grönland, Island und Norwegen, wo es seit neuem viele Christen gab. Dreimal verwitwet, pilgerte sie im Alter einmal nach Rom (ausweislich der Klösterbücher auf der Reichenau waren isländische Rompilger schon damals nicht selten, und aus dem 12.

Jahrhundert stammt ein regelrechter Pilgerführer vom Kloster Munkaþverá nach Rom und Jerusalem, der Reisezeiten, Unterkünfte und Sehenswürdigkeiten verzeichnet) und ließ sich schließlich als hochgeachtete Einsiedlerin im jüngst christianisierten Nordisland nieder.

Kein Zweifel also, man war mobil. Aber interessanter ist die Frage nach den Meinungen, Haltungen, Einstellungen zur Mobilität, dem Unterwegssein. Historische Semantik beginnt mit Etymologie: Das Emblemwort heutiger Mobilität, das englische „travel“, ist eine Bedeutungsverengung des mittelalterlichen französischen travail, das im Frühmittelalter als neue Foltermethode (mit einem Gerät namens „tripalium“) aufkam und sich als „plagen, belasten“ verallgemeinerte – weswegen „travail“ auch die Arbeit und die Wehen bezeichnete, kurz Gottes Fluch über Adam und Eva: „Im Schweiß deines Angesichts wirst du interkontinentale Tagungsreisen unternehmen...“. Man könnte viele etymologische Befunde dieser Art anführen („Elend“ aus el-lende „in anderem Land“), man kann auch nach den Gegenbegriffen fragen: Seit wann kann man „zu Hause“ sein? Adverbial wohl schon immer (mittelalterlich flämisch te huus, skandinavisch á húsi, zu lateinisch domi); auch substantiviert kommt „das Zuhause“ schon im Mittelalter vor. Aber Erstnennungen sagen wenig; wichtiger sind der Eingang in den allgemeinen Wortschatz, die „das Zuhause“ wohl erst in der Goethezeit fand. Zeitgleich begann der mo-

derne Karrierestart von „Heimat“ als affektgeladenem Abstraktum; im Mittelalter meinte die Vokabel heim-ōti – eine Ableitung zu „Heim“ mit einem Suffix, das so etwas wie „Gut, Eigentum“ bedeutet (wir kennen noch das „Klein-od“) – ganz konkret den Grundbesitz. „Hūs ond hēmed“ zu verlieren, exiliert zu werden, war schwer und konnte tödlich sein, aber es gibt keinen Anhaltspunkt, dass sich jener unbestimmte Affekt damit verband, den wir „Heimatliebe“, „Heimatverbundenheit“ nennen und den ein mobilitätsaffines Zeitalter mitunter so dégoûtant zu finden scheint.

Vor tausend Jahren

Den Menschen vor tausend Jahren fiel Mobilität also vielleicht leichter als uns. Warum? Wagen wir zwei mögliche Antworten. „Ich bin der Weg“, erklärt Christus denen, die ihm „nachfolgen“ wollen und dafür ihr Heim und ihre Familie „verlassen“ müssen. Wohin? Hienieden sind sie immer nur unterwegs, im Exil. „Unsere Heimat ist der Himmel“, erklärt Paulus. Und in der Genesis schon Jakob, Abraham, letztlich Adam und Eva: Menschsein heißt, in einer Welt auf Reisen zu sein, die sie sündig und unfreiwillig betreten haben – und das Beste aus der Reise zu machen, damit sie zum ersehnten Ziel in die himmlische Heimat führt. Anschlussfrage: Ist die moderne „Heimat“, oft zeitentrückt und paradiesisch, vielleicht eine säkularisierte Version des einst jenseits gedachten Sehnsuchtsorts, des Nichtmehrwegmüssens?

Das hat auch eine weit handgreiflichere Seite. Ein heutiger Westeuropäer besitzt angeblich rund 10 000 Dinge. Wie war es im Mittelalter? Einige Kleidungsstücke, Geräte, Töpfe, Werkzeuge, Möbel: zwei, drei Dutzend Dinge, wenn es hochkam. „Hing“ man an ihnen? An einigen sicher, konnte doch der Verlust einer eisernen Sichel für einen Bauern den Hungertod bedeuten. Aber der abgrundtiefe quanti- und qualitative Unterschied der damaligen und heutigen Materialkulturen bedeutet in jedem Fall, dass sich das heute nur mehr sprichwörtliche Bündel damals ganz buchstäblich leichter schnüren ließ. Auch die Immobilien waren mobiler: Die nordalpin vorherrschende Bauweise auf Holzbasis bedeutete, dass ein Gebäude nach 30 bis 40 Jahren grundenerneuert werden musste. Warum es am selben Ort wieder aufbauen, wenn in-

zwischen die Felder erschöpft waren? Die Siedlungsgeographen haben gezeigt, dass Höfe und ganze Dörfer bis ins hohe Mittelalter hinein „pendelten“. Erst der Bau von Steinkirchen war ein Grund, Siedlungen ortsfest zu machen, und wo es gute Gegen Gründe gab –

»Nie waren Siedlungen weniger mobil als heute.«

auch dafür gibt es viele Beispiele –, hielt auch eine Kirche die Siedlung nicht fest, sondern lag irgendwann (und oft bis heute) allein auf weiter Flur. Nicht nur theologisch, auch ganz konkret baute man sein Haus nur „bis

gewesen sind als jetzt. Denn die allgegenwärtige Mobilitätsrede lässt sich ja nicht gänzlich als interessengesteuerte Mobilisierungstaktik abtun. Allerdings lohnt es sich schon einmal zu überlegen, ob es denn tatsächlich ein „class marker“ ist, überall zu Hause zu sein, oder vielmehr, welche Klasse es denn markiert. Die wirklich Besitzenden sind es jedenfalls nicht, und das nicht nur, weil „Besitz“ von „Sitzen“ kommt, was man auf einem Landgut eben besser kann als im „Flieger“ oder im „co-working space“. Es ist die „managing class“, die überall zu Hause ist, sein muss – die, wie das für Dienende schon immer galt, „springen“ muss und sich das, wer wollte es ihr verdenken, diskursiv gern



Foto: mauritius-images

auf weiteres“. Erst größere infrastrukturelle Investitionen machen Orte wirklich ortsfest. Und nie waren Siedlungen weniger mobil als heute. Selbst eine Stadt, die 1945 in Schutt und Asche lag, wurde nicht – wie damals verschiedentlich erwogen – anderswo neu gebaut: Das Netz der Pflaster, Rohre und Leitungen komplett neu anzulegen wäre aufwändiger als noch die umfassendste Enttrümmerung. Nicht nur Menschen, auch ganze Siedlungen „hängen“ heute am Ort fest, mental und praktisch.

Das alles macht das Mittelalter in Sachen Mobilität (wie auch sonst oft) zu einem sehr guten Rekurspunkt, an dem wir unsere Vorstellungen und Meinungen über die Gegenwart überprüfen können. Dass Europa siedlungsgeografisch nie so immobil war wie in der Gegenwart, leuchtet angesichts all der Gleise, Autobahnen und Grundbücher vielleicht eher ein als die Vermutung, dass auch seine Bewohner nie sesshafter

Kreuzzug – Ludwig IX. von Frankreich tritt 1248 den siebten Kreuzzug an. Dieser endete im Jahr 1254.

versüßen lässt. Auf den Baustellen und Gemüsefeldern Westeuropas ist die Situation ja durchaus vergleichbar, wenn auch nicht annähernd so glamourös. Und seitdem „Migration“ noch einmal eine drastischere Dimensionsverschiebung erfahren hat, lässt sich die als Zeitdiagnose verkleidete Aufforderung, Mobilität sei cool, nicht mehr so wirklich überzeugend vortragen. „Oben“ wie „unten“ wird vielmehr immer deutlicher: Sesshaftigkeit muss man sich leisten können. Und das wäre nicht der schlechteste Leistungsausweis für unsere Gegenwart – auch im Vergleich zum mobilen „finsternen Mittelalter“.

Ausführliche und überarbeitete Fassung eines Beitrags, der in Forschung Frankfurt 2/2013 erschienen ist.