

Arabien auf See - Wege jenseits der Küsten

Als Mansur Al-Khariji, Kapitän eines traditionellen Segelschiffes (genannt *Dhau*), im März 1945 den letzten Eintrag in sein Manuskript schrieb, lagen über vier Jahrzehnte auf See und ebenso viele Jahre der akribischen Aufzeichnung seiner Erfahrungen hinter ihm. Seine erste Reise auf einer *Dhau*, so steht es in seinen Aufzeichnungen, unternahm er 1895 gemeinsam mit seinem älteren Bruder Ali; nur sieben Jahre später stand er als Kapitän am Steuer seines eigenen Schiffes.

Jahrzehnte nach seinem Tod entschied ein kuwaitisches Forschungszentrum, Al-Kharijis Notizbuch als Navigationshandbuch zu veröffentlichen – unter dem sperrigen Titel *Al-Qawā'id wa Al-Mayl wa Al-Natija fi 'Ilm Al-Bihār* [Die Prinzipien, Deklinationen und der Almanach in der Wissenschaft der Meere]. Diesen hatte Al-Khariji selbst auf der Innenseite des Buches vermerkt. Es deutet jedoch wenig darauf hin, dass das Buch als durchdachtes Projekt angelegt war: Al-Khariji sammelte in seinem Buch eine Vielzahl an Navigationsregeln, mathematischen Formeln, persönlichen Gedanken und sogar Gedichten – eher ein Arbeitsbuch also, das Al-Khariji über seine vielen Reisen hinweg begleitete, als ein durchdachtes Navigationshandbuch. Der rote Faden, der diese Einträge verbindet, ist nicht ein übergeordnetes Konzept, sondern Al-Khariji selbst und die Tatsache, dass er all dies auf seiner *Dhau* während seiner Reisen durch den westlichen Indischen Ozean festhielt.

Auf den ersten Blick mag ein solches Notizbuch nicht wie eine klassische historische Quelle erscheinen – doch vom Deck einer *Dhau* aus eröffnen sich uns ganz neue Perspektiven. Denn für Nakhodas wie Al-Khariji sah die Welt anders aus, als wenn wir sie auf einer Landkarte

betrachten. Wo wir Landmassen sehen, die durch Gewässer getrennt oder verbunden sind, sahen sie Meere und Ozeane, die von Küsten umgeben waren: Wasserwege und Seehandelsrouten, die ineinander übergingen, und eine ozeanische Welt, die die Küsten der Arabischen Halbinsel, Afrikas und Indiens miteinander verband. Vom Deck der *Dhau* aus betrachtet, verschwimmen die starren geografischen Grenzen dessen, was Historiker*innen als „Naher Osten“ oder „Arabien“ verstehen, zu den Weiten des Arabischen Meeres.

Für Al-Khariji war das Arabische Meer weit mehr als nur ein geografisches Konzept; es war die Welt, in der er lebte. Vom Jahrhundertwechsel an verbrachte er den Großteil seines Lebens auf See, segelte zwischen dem Golf, Südasien, dem südlichen Roten Meer und Ostafrika hin und her. Sein Notizbuch spiegelt diese weite Geografie wider – ebenso wie seine *Dhau*, denn Nakhodas wie er nahmen Seeleute aus dem Jemen auf und sahen sich als Teil einer weitreichenden Gemeinschaft arabischer Seefahrer. Durch Al-Khariji, seine *Dhau* und die arabischen Seeleute seiner Zeit können wir beginnen, die wasserreichen Konturen der Arabischen Halbinsel neu zu denken. Die *Dhau* fordert uns heraus, Geschichte neu zu denken – mit dem Meer im Zentrum und dem Land als Randerscheinung.

In den Emiraten und Scheichtümern des Golfs verschwammen die Grenzen zwischen Land und Meer. Ihr Reichtum und ihre Einkünfte waren weit über die Küsten des Indischen Ozeans verteilt: Das Staatsbudget von Maskat war auf Rücküberweisungen und den Wohlstand in Sansibar angewiesen; das wirtschaftliche Kapital der kuwaitischen Händler floss eher zwischen dem Süden des Irak, Persien, Indien und Ostafrika als ins Inland; und die Kaufleute von Aden stützten sich auf ein breites Netzwerk aus Recht, Industrie und Verwaltung, das sie direkt mit Bombay verband.

Die Zirkulation von Menschen, Waren und Ideen an Bord der *Dhauen* hinterfragt konventionelle Vorstellungen von historischen Prozessen und Machtstrukturen. Sie löst die Grenzen festgelegter Kategorien wie Staat, Recht, Wirtschaft und Gesellschaft auf und zwingt uns, diese aus einer Perspektive der Mobilität und Vernetzung zu betrachten. Die Dhauen und ihre Routen machten deutlich, dass die politische und wirtschaftliche Ordnung der Region nicht an Land, sondern auf See entstand – geformt durch die Bewegungen und Interaktionen entlang der Küsten des Indischen Ozeans. Diese Zirkulationen waren nicht bloß Nebenerscheinungen, sondern das Herzstück der Entwicklungen, die die Region prägten.¹

Al-Kharijis Notizbuch lädt uns ein, die Geschichte aus einer ozeanischen Perspektive zu betrachten. Es fordert uns heraus, die festen Kategorien von Land und Staat zu hinterfragen und stattdessen die Netzwerke und Verbindungen in den Fokus zu rücken, die den Indischen Ozean durchzogen. Dieses Notizbuch erzählt nicht nur von der Bewegung von Menschen und Gütern, sondern auch von den Ideen und Infrastrukturen, die diese Zirkulation überhaupt ermöglichten.

Al-Kharijis Aufzeichnungen verdeutlichen, dass die Geografie der Arabischen Halbinsel nicht isoliert, sondern in einem dynamischen Austausch mit den Küsten Afrikas und Südasiens stand.

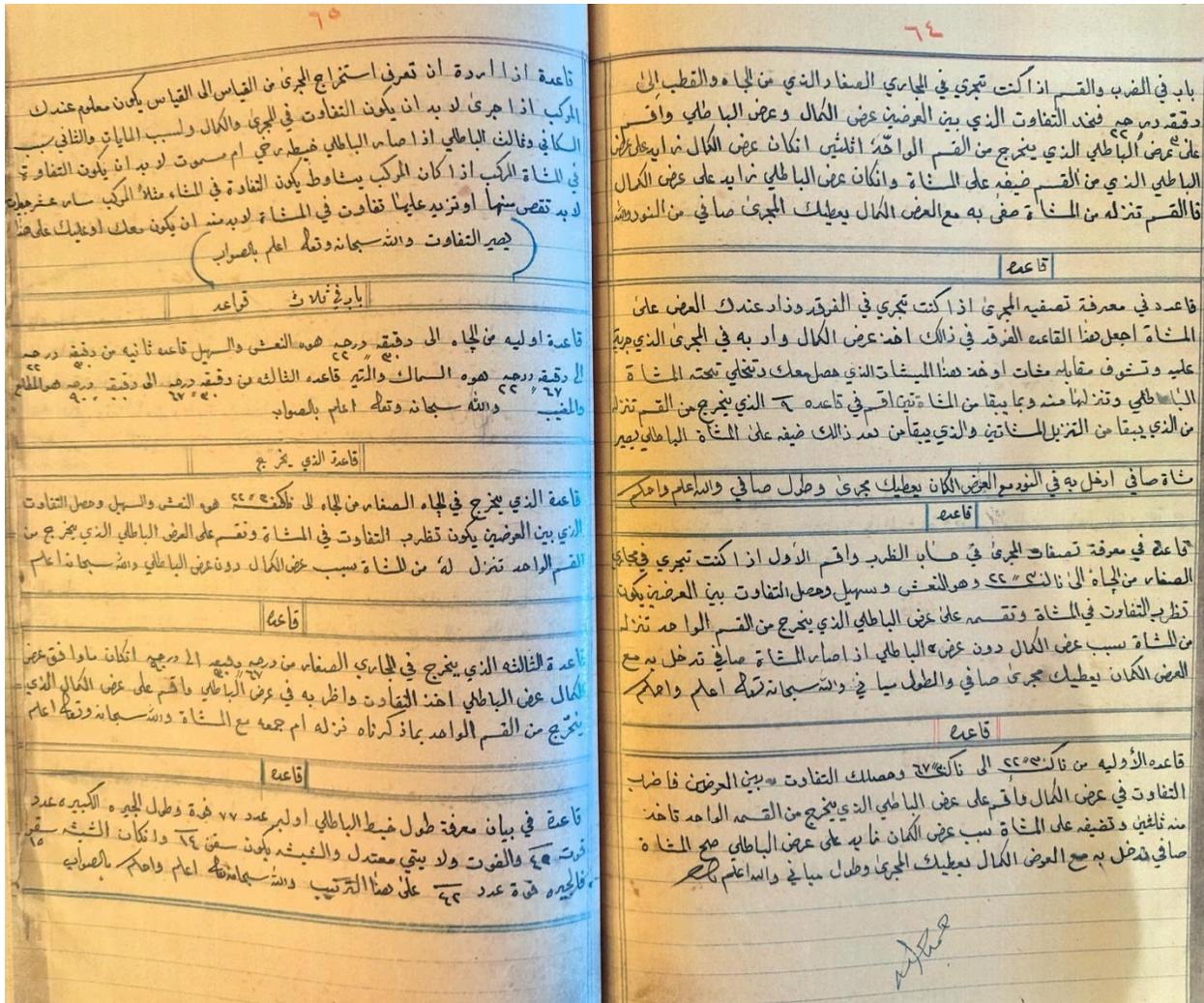
¹ Meine Überlegungen stützen sich auf die Arbeiten einer breiten Gemeinschaft von Wissenschaftler*innen, die in verschiedenen Regionen und Zeiträumen forschen. Dazu zählen unter vielen anderen: *Tania Bhattacharyya, Ocean Bombay: Space, Itinerancy and Community in an Imperial Port City, 1839-1937 (PhD-Dissertation, Columbia University, 2019)*; *Ross Dunn, Laura Mitchell und Kerry Ward, Hrsg., The New World History: A Field Guide for Teachers and Researchers (Berkeley, CA: University of California Press, 2016)*; *Engseng Ho, The Graves of Tarim: Genealogy and Mobility Across the Indian Ocean (Berkeley, CA: University of California Press, 2006)*; derselbe, "Empire Through Diasporic Eyes: The View from the Other Boat." *Comparative Studies in Society and History, Vol. 46, No. 2 (2004): 210-246*; *Michael C. Low, Imperial Mecca: The Ottoman Hijaz and the Indian Ocean Hajj (New York: Columbia University Press, 2020)*; *Claude Markovits, Jacques Pouchepadass und Sanjay Subrahmanyam, Hrsg., Society and Circulation: Mobile People and Itinerant Cultures in South Asia, 1750-1950 (London: Anthem Press, 2006)*; *Miles Ogborn, Global Lives: Britain and the World, 1550-1800 (Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2010)*; *Lindsey Stephenson, Rerouting the Persian Gulf: the Transnationalization of Iranian Migrant Networks, c. 1900-1940 (PhD-Dissertation, Princeton University, 2018)*; *Eric Tagliacozzo, The Longest Journey: Southeast Asians and the Pilgrimage to Mecca (Oxford, UK: Oxford University Press, 2013)*; *Nancy Um, The Merchant Houses of Mocha: Trade and Architecture in an Indian Ocean Port (Seattle, WA: University of Washington Press, 2009)*.

Die Routen, die er dokumentierte, überschreiten die engen Grenzen, die die Rote See und der Golf geographisch und politisch oft markieren, und eröffnen uns einen Blick auf das größere arabische Meer.

Wie viele andere *Dhau*-Kapitäne (genannt *nakhodas*) zeichnete Al-Khariji aktiv die miteinander verwobenen Welten der arabischen Seefahrt nach, die von Kapital, Recht und sozialen Verbindungen getragen wurden. Sein Notizbuch ist nicht nur ein praktischer Leitfaden zur Navigation, sondern auch ein wertvolles Dokument, das uns dazu aufruft, die ozeanische Geschichte Arabiens und die komplexen, transregionalen Verbindungen, die sie prägten, neu zu verstehen.

Ozeanische Umwelt und Wissensproduktion

Es überrascht kaum, dass sich der Großteil von Al-Kharijis Notizbuch den technischen Aspekten der Navigation widmet – das war schließlich sein Handwerk. Während einige seiner Einträge konkrete Anweisungen für das Ein- und Auslaufen in bestimmte Häfen und entlang bestimmter Küsten enthalten, befassen sich viele mit abstrakten Prinzipien der Navigation, etwa der Bestimmung von Breitengraden anhand der Sonnenposition oder der Berechnung von Längen anhand einer Kombination von Sonnenstand und Breitengrad. Diese hochspezialisierten Inhalte mögen auf den ersten Blick nur für Historiker*innen der Navigationswissenschaft von Interesse sein.



Prinzipien der Wegfindung in Al-Kharijis Al-Qawā'id Wal-Mīl

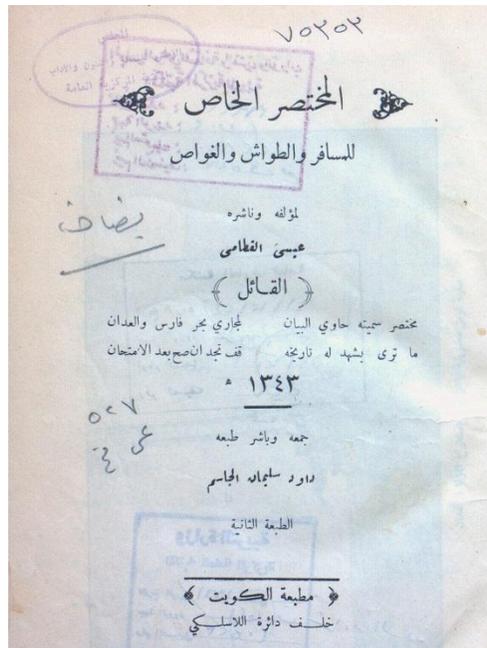
(Quelle: Al-Failakawi-Sammlung, Kuwait)

Doch Al-Kharijis Überlegungen zur Navigation fordern uns auf, darüber nachzudenken, wie Menschen aus den Küstengebieten Arabiens ihre Umwelt aktiv nutzten, um Routen über den Ozean zu schaffen. Historiker*innen des Indischen Ozeans haben die Bedeutung der Monsunwinde längst hervorgehoben, da diese die Bewegungen auf See maßgeblich beeinflussten. Die Monsunwinde haben die Region nicht nur geformt, sondern sie sind der Inbegriff dessen, was die Region „ozeanisch“ und „indisch“ macht.

Doch Al-Kharijis Schriften erinnern uns daran, dass die natürliche Umwelt nicht nur passiv die menschlichen Handlungen prägte – sie wurde aktiv von den Menschen verstanden und genutzt. Die Seefahrer des Indischen Ozeans entwickelten komplexe epistemologische Systeme, die Sterne, Wind und Sonne miteinander verknüpften, um ihren Standort und ihre Route zu bestimmen. Die Bewegung über den Ozean erforderte ein tiefes Verständnis der Umwelt, das über die bloße Kenntnis der Natur hinausging. Die Seeleute griffen auf dieses Wissen zurück, um die Zirkulation von Gütern und Menschen zu ermöglichen und so ihre Existenzgrundlage zu sichern.

Al-Khariji war keineswegs der Einzige, der dieses Wissen systematisch dokumentierte. Nakhodas aus der gesamten Region des Golfs schrieben ähnliche Texte – Handbücher, die ihren Kollegen halfen, sich in der maritimen Umwelt des Indischen Ozeans zurechtzufinden. Ein besonders bedeutender Autor in diesem Bereich war der kuwaitische Kapitän und Navigator 'Isa Al-Qitami. Geboren 1870, wurde Al-Qitami als „al-rubban al-awwal“, der erste Lotse, verehrt. Schon in den 1920er Jahren verfasste er drei Werke, das bekannteste davon *Dalil Al-Muhtār fi 'Ilm Al-Biḥār* [Der Leitfaden des Ratlosen in der Wissenschaft der Meere], das er 1916 veröffentlichte. Kurz nach der Fertigstellung des *Dalil* veröffentlichte er *Al-Mukhtaṣar Al-Khaṣṣ Lil-Musafir Wal-Tajir Wal-Ghawwas* [Die Zusammenfassung für den Reisenden, den Händler und den Taucher], ein kürzeres Handbuch, das Nakhodas beim Navigieren entlang der Küsten und Perlenbänke des Persischen Golfs unterstützen sollte. Und 1924 folgte die Veröffentlichung von *Al-Khalīṣ Min Kulli 'Ayb fī Waḍ' Al-Jayb* [Fehlerfreie Bewertung und Gewichtung von

Perlen], ein Handbuch zur Standardisierung des Gewichts und Werts von Perlen, um deren Handel zwischen verschiedenen Märkten zu erleichtern.²



Al-Qitamis Mukhtasar Al-Khāṣṣ

(Quelle: Kuwait Nationalbibliothek)

Wenn Al-Qitamis Texte uns einen guten Einblick in das Spektrum der Werke geben, die Nakhodas verfassten, um die Elemente der Natur zur Erleichterung der Bewegung von Menschen und Waren zu nutzen, so war er keineswegs der Einzige. Es gab viele andere wie ihn, wenn auch nur wenige gleichermaßen produktiv waren. Im Jahr 1933 veröffentlichten seine Zeitgenossen, die kuwaitischen Nakhodas Mohammed bin 'Asfour und Hussain bin 'Abdulrahman Al-'As'ousi, den *Almanach von Kuwait*, der Navigationsprinzipien mit mathematischen Tabellen zur Berechnung von Datum und Zeit kombinierte. Und noch 1956

²Isa Al-Qitami, *Al-Khāliṣ Min Kulli 'Ayb fī Waḍ' Al-Jayb* (Kuwait: Zentrum für Forschung und Studien über Kuwait, 2007); derselbe, *Al-Mukhtasar Al-Khāṣṣ lil-Musāfir wal-Tājir wal-Ghawwāṣ*, 2. Auflage (Kuwait: Kuwait Printer, 1924); derselbe, *Dalil Al-Muhtār fī 'Ilm al-Bihār*, 3. Auflage (Kuwait: Government Printer, 1963).

verfasste der surische Nakhoda Nasser Al-Khaduri das Handbuch *Die Quelle der Geheimnisse in der Wissenschaft der Meere*, um Al-Qitamis Werk zu ergänzen und zu korrigieren.

Diese Texte waren Teil einer maritimen Schriftkultur, die über den Indischen Ozean zirkulierte. Bücher reisten genauso wie Waren an Bord der *Dhauen* von Hafen zu Hafen und förderten den Austausch von Wissen und Fähigkeiten, der ebenso bedeutend war wie der Handel selbst. Die Verbreitung dieser Schriften trug entscheidend zur Weitergabe spezifischer Navigationspraktiken in den arabischen Seefahrgemeinschaften bei. Die Werke dieser Nakhodas wurden zu Vektoren des Wissens, die auf den Decks der Schiffe zirkulierten und die ozeanischen Verbindungen der arabischen Halbinsel mit der Welt des Indischen Ozeans prägten.

Die Texte richteten sich an eine breite Gemeinschaft arabischer Seeleute – besonders Al-Qitami sprach in seinem *Dalil* ganz bewusst „unsere arabischen Seefahrerbrüder“ an. Um sie zu erreichen, schrieb er in einer klaren und verständlichen Alltagssprache, die für die Seeleute greifbar war. Wie der Herausgeber des *Dalil* erklärt, konnten viele von ihnen weder lesen noch schreiben, „sie hätten also keinen Nutzen daraus gezogen, wenn es nicht in der ihnen vertrauten Sprache verfasst gewesen wäre.“³ In seinem *Mukhtaṣar* geht Al-Qitami noch weiter und stellt fest, dass es gut sein könne, dass seine Sprache bei Gelehrten keinen Anklang finden werde, „aber sie genügt, um die Botschaft zu vermitteln, da alle, die auf See arbeiten, mit dieser Sprache vertraut sind.“⁴

Mit dieser flexiblen Verwendung der arabischen Sprache erweiterte Al-Qitami das Verständnis der arabischen Welt. Seine Schriften verbanden die Menschen auf See – die Seeleute und ihre

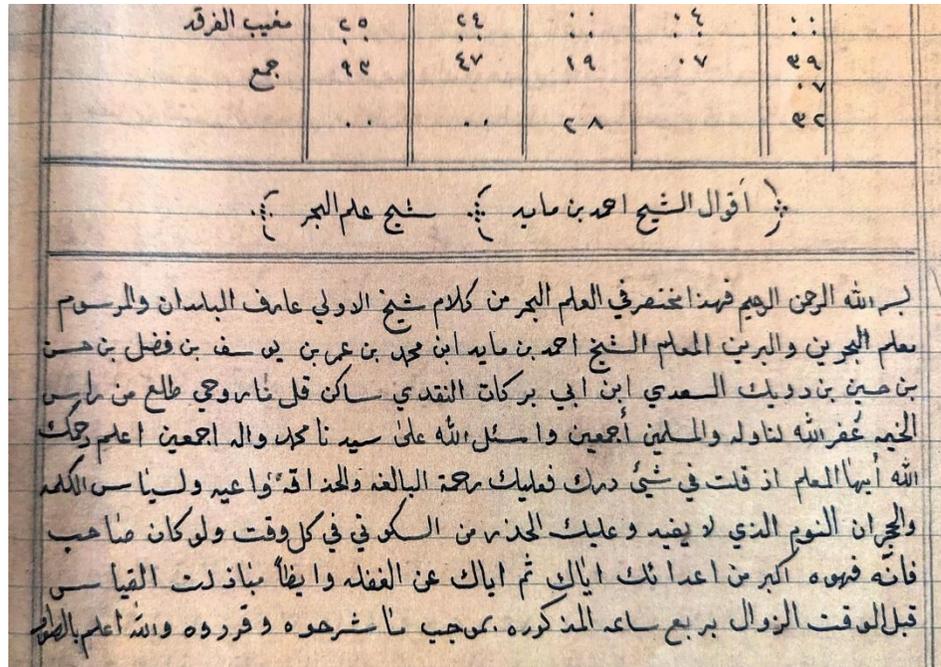
³ Al-Qitami, *Dalīl*, 13.

⁴ Al-Qitami, *Al-Mukhtaṣar*, 8.

Dhauen, die die Meere durchquerten – zu einer maritimen Gemeinschaft, die durch eigene Begriffe, Symbole und Erzählungen geprägt war.

Es überrascht nicht, dass Al-Khariji in seinen Notizen auf die Schriften des berühmten arabischen Navigators Ahmad Ibn Majid aus dem 15. Jahrhundert verweist, eine herausragende Figur in der Geschichte des Indischen Ozeans. Ibn Majid, Autor des navigationswissenschaftlichen Werks *Kitab Al-Fawa'id*, das heute als Grundpfeiler des arabischen nautischen Wissens gilt, wird von Al-Khariji in einem Abschnitt mit dem Titel „Die Weisheiten von Ibn Majid, dem Scheich der Meereswissenschaften“ zitiert. Darin gibt Ibn Majid Ratschläge für Nakhodas, wie sie nachts Wache halten und die Verantwortung für ihr Schiff übernehmen sollen, und er erläutert, wann es sinnvoll ist, Sonnenstände zu bestimmen.

Obwohl über 400 Jahre zwischen den beiden Seefahrern lagen, war Ibn Majid für Al-Khariji und viele andere Nakhodas eine wichtige Bezugsperson. Seine Ratschläge zu den Herausforderungen der Navigation hallten auch in der Zeit des 20. Jahrhunderts nach. Die Erwähnung des legendären Navigators zeigt, wie das Wissen der Vergangenheit auf den Decks der *Dhauen* lebendig blieb und sich mit dem Wissen der Gegenwart verband, wodurch die arabischen Seefahrer früherer Jahrhunderte mit den Nakhodas des modernen Arabischen Meeres verknüpft wurden.



Ein Auszug mit einem Zitat von Ibn Majid in *Al-Kharijis Al-Qawā'id Wal-Mīl*

(Quelle: *Al-Failakawi-Sammlung, Kuwait*)

Infrastrukturen der Zirkulation

Nicht alle von Al-Kharijis Aufzeichnungen drehten sich um die Prinzipien der Navigation. Über das Manuskript verstreut – scheinbar ohne feste Ordnung – finden sich auch zahlreiche Einträge zu rechtlichen und finanziellen Fragen. Diese waren, ebenso wie die Navigationsregeln, eng mit den Prozessen der Zirkulation verknüpft. Recht und Finanzen bildeten die Grundlage für den Handel und die Mobilität im Indischen Ozean und schufen die Strukturen, die die Bewegung von Menschen und Waren überhaupt ermöglichten. Es war die Aufgabe des Nakhoda, dafür zu sorgen, dass die Bücher in Ordnung waren, die Mannschaft bezahlt wurde und die Geschäfte der Reise auf einer soliden Basis standen. Es ist daher nur folgerichtig, dass Al-Khariji rechtliche und finanzielle Überlegungen neben Themen wie Wind, Wasser, Sonne und Sternen festhielt.

Etwa ein Viertel seines Notizbuchs widmet Al-Khariji den Prinzipien der Gewinnverteilung bei einer *Dhau*-Reise und bezieht sich dabei auf ein hypothetisches Beispiel aus der Segelsaison des Jahres 1941. Über mehrere Seiten hinweg erklärt er akribisch, wie die Anteile zwischen dem Schiffseigner und der Besatzung aufgeteilt werden – und differenziert dabei die Anteile des Nakhoda, seiner Offiziere und der einfachen Seeleute. Diese Berechnungen wären für Nakhodas im Golf und im Roten Meer sofort verständlich gewesen, da die grundlegenden Prinzipien der Gewinnverteilung auf den *Dhauen* beider Regionen weitgehend identisch waren.

5

⁵ Zur Gewinnverteilung auf Dhauen siehe auch Dionisius Agius, *The Life of the Red Sea Dhow: A Cultural History of Seaborne Exploration in the Islamic World* (London: I.B. Tauris, 2019): 175-92; Yacoub Al-Hijji, *Kuwait and the Sea: An Economic and Social History* (London: Arabian Publishing, 2010): 78-92; Alan Villiers, „Some Aspects of the Arab Dhow Trade,“ *Middle East Journal*, Vol. 2, No. 4 (1948): 399-416.

١٨

تظهر نصف ثمنه لكل واحد من العبد <u>درجته الفداد</u> وهكذا نصفينه تضرب ليزانه موافق لوصله	على ١٨٠	ينقسم نصفه ربيعه ثمنه نصف ثمنه	شك ١٨٠ ٠٨٠ ٠٤٠ ٠٢٠ ١٠
درجة العشرات			
تظهر نصف ثمنه / وتقبض درجة الفداد لكل واحد من العبد <u>كما ترا</u> تضرب ليزانه موافق لوصله	على ١٨٠	ينقسم نصفه ربيعه ثمنه نصف ثمنه	شك ١٨٠٠ ٠٨٠٠ ٠٤٠٠ ٠٢٠٠ ١٠٠
امثلة قسمة الثلث درجة الفداد			
تظهر ثلثه لكل واحد <u>ثلث البكون كما ترا</u> تضرب ليزانه موافق لوصله	على ٣٠	ينقسم ثلثه	شك ٣٠ ١٠ ١٠ ١٠
درجة العشرات			
تظهر ثلثه وتقبض درجة الفداد <u>وما فيه عشرة واحد من العبد</u> لكل واحد منهم ثلث البكون بعد التقبض ميزانه موافق لوصله	على ٣٠	ينقسم ثلثه	شك ٣٠ ١٠ ١٠ ١٠

Prinzipien der Gewinnverteilung in Al-Kharijis Al-Qawā'id Wal-Mīl

(Quelle: Al-Failakawi-Sammlung, Kuwait)

Al-Khariji beschrieb zwar nur die Prinzipien der Gewinnverteilung am Ende einer Segelsaison, doch sein Schema basierte auf einem umfassenderen finanziellen System, das die Küstenökonomien der Arabischen Halbinsel mit denen des westlichen Indischen Ozeans verband. Solche Gewinnverteilungssysteme waren essenziell, um den Fluss von Kapital über die weiten Entfernungen dieser Handelsrouten zu erleichtern. Sie ermöglichten es den Nakhodas, die Vielfalt an Waren – von Säcken mit Reis und Mehl über Holzstämmen und Mangrovenpfähle – von Markt zu Markt zu transportieren. Jeder Markt brachte neue Verkäufe, Gewinne und

Schulden für die verschiedenen Beteiligten: die Händlerinnen, *Nakhodas*, *Seeleute* und *Schiffseigentümerinnen*. Diese komplexen Handelsnetzwerke bildeten ein System, in dem Waren, Kapital und Schuldverhältnisse über große Entfernungen zirkulierten. Das Gewinnverteilungssystem, das auf den Erträgen einer gesamten Saison basierte, war flexibel genug, um all diese unterschiedlichen Interessen zu vereinen.

Wie jeder *Nakhoda* wusste, waren jedoch selbst die präzisesten Gewinnverteilungsmodelle nur so gut wie das rechtliche Fundament, auf dem sie basierten. Wirtschaftssysteme beruhen auf rechtlicher Sicherheit, und die Handelswirtschaften der Dhauen im westlichen Indischen Ozean bildeten da keine Ausnahme. Fast jede Verbindung zwischen *Nakhodas*, *Seeleuten*, *Schiffseigentümerinnen* und *Händlerinnen* war durch rechtliche Verpflichtungen abgesichert – in Form von Dokumenten, die während der Reise ausgestellt wurden. Al-Khariji verstand das gut und legte großen Wert darauf, dass diese rechtlichen Formen korrekt aufgesetzt wurden. In seinen Notizen finden sich Vorlagen für verschiedene Rechtsdokumente, darunter Schuldscheine, Schutzpässe und Anträge auf Sterbeurkunden bei unterschiedlichen Behörden. Diese juristischen Formen waren weit mehr als bloßer bürokratischer Ballast – sie bildeten das Rückgrat einer rechtlichen Infrastruktur, die den reibungslosen Fluss von Menschen, Waren und Kapital über den Indischen Ozean hinweg ermöglichte. Sie schufen Ordnung und Sicherheit in einer oft unvorhersehbaren und unsicheren Handelswelt. Die Küstenökonomien der Arabischen Halbinsel waren eng mit jenen des westlichen Indischen Ozeans verwoben, und es waren genau solche rechtlichen Dokumente, die diese Verbindungen festigten und trugen.⁶

⁶Siehe auch Fahad Ahmad Bishara, *A Sea of Debt: Law and Economic Life in the Western Indian Ocean, 1780-1950* (Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2017); Thomas F. McDow, *Buying Time: Debt and Mobility in the Western Indian Ocean* (Athens, OH: Ohio University Press, 2018).

Betrachtet man Al-Kharijis Notizen auf diese Weise, eröffnen sie uns einen neuen Blick auf die rechtlichen und finanziellen Prozesse der Zirkulation im westlichen Indischen Ozean. Diese Vorgänge waren nicht bloß lokale Angelegenheiten, die nur für die Küstenökonomien Arabiens relevant waren. Wenn wir den Blick über die Arabische Halbinsel hinaus erweitern und Südasien sowie Ostafrika mit einbeziehen, erkennen wir, dass diese rechtlichen und finanziellen Strukturen den transozeanischen Handel wesentlich ermöglichten. Die verschiedenen Schriftstücke, die an Bord der *Dhauen* erstellt und ausgetauscht wurden, bildeten die Grundlage für ein weites Netzwerk kommerzieller Interaktionen, das die Küsten Arabiens fest in die wirtschaftlichen Systeme Indiens und Ostafrikas einband.

Für die Bewohner*innen dieser maritimen Welt war das Recht keine bloß landgebundene Institution. Es war tief in die maritime Wirtschaft und die Zirkulation von Kapital eingebettet. Die Rechtsdokumente, die auf See ausgestellt wurden, waren Zeugen dafür, wie sehr das Recht im Salzwasser getränkt war – es floss buchstäblich mit den Dhauen durch den Ozean, über die Wellen hinaus, die Länder und Menschen verbanden.⁷ Diese Dokumente gaben der Zirkulation von Kapital, Gütern und Menschen die notwendige Sicherheit und Beständigkeit, um über solch große Distanzen hinweg zu funktionieren.

Gleichzeitig müssen wir diese zirkulierenden Dokumente als Teil einer tiefergehenden islamischen Rechtskultur verstehen, die die Geschichte der Arabischen Halbinsel eng mit den Rechtsgemeinschaften im Indischen Ozean verband. Die Nakhodas und Händler*innen schöpften aus einer langen Tradition islamischer Rechtswissenschaft, die sich mit den Verpflichtungen im Handel befasste. Sie paraphrasierten und adaptierten diese juristischen Texte, um die rechtlichen

⁷ Fahad Ahmad Bishara, „No Country but the Ocean‘: Reading International Law from the Deck of an Indian Ocean Dhow, c. 1900,“ *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 60, No. 2 (2018): 338-366; Lauren Benton, „Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism,“ *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 47, No. 4 (2005): 700-724.

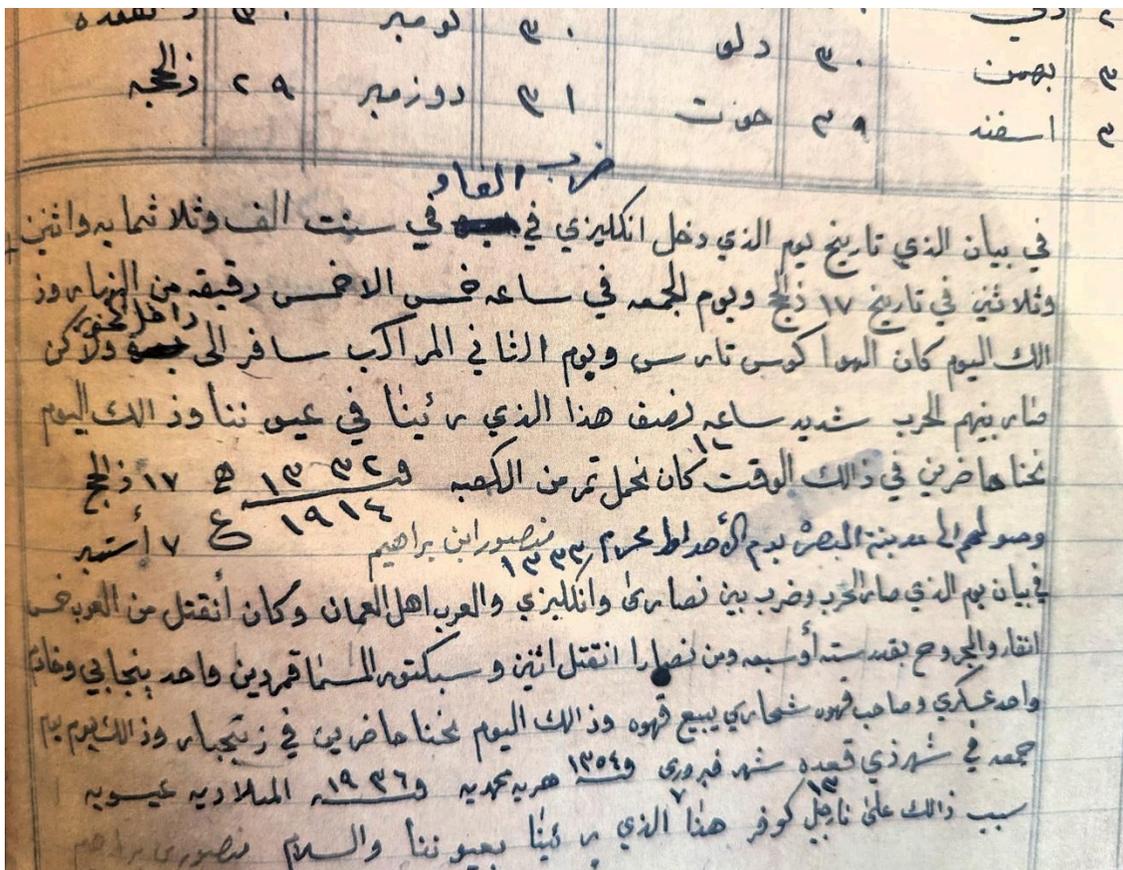
Grundlagen ihrer maritimen Wirtschaft zu sichern. Diese rechtlichen Diskurse – verankert in Texten und durch Rechtsgelehrte, die auf den *Dhauen* reisten – bildeten eine Art Gegen-Narrativ zur imperialen Gesetzgebung. In Form von Papierdokumenten wurden diese Gegen-Narrative mobil und verbreiteten sich über den Ozean hinweg.

Imperiale Verflechtungen

Die imperialen Mächte waren ständige Begleiter im Leben von Nakhodas wie Al-Khariji. Auch wenn ihre Aufzeichnungen von Verbindungen und Zirkulationen jenseits der kolonialen Herrschaft erzählen, war der Einfluss der Imperien allgegenwärtig. Als regelmäßige Besucher*innen der Hafenstädte Südasiens und Ostafrikas waren sich die Seeleute der zunehmenden Kontrolle des britischen Empires und anderer Kolonialmächte über die Küsten der Arabischen Halbinsel und die Seewege bewusst. Doch das britische Empire war nur die letzte in einer langen Reihe von Mächten, die sich in dieser Region durchsetzen wollten.

Al-Khariji war ein aufmerksamer Beobachter dieser Veränderungen. In seinen Notizen hielt er politische Ereignisse fest, die er selbst erlebte oder von denen er hörte. So beschreibt er den 17. Dhu al-Hijja 1332 (6. November 1914), als er in der Stadt Al-Qasba am Shatt al-Arab Datteln verlor: „Die Engländer nahmen Al-Faw ein,“ schreibt er, „und am zweiten Tag fuhren ihre Schiffe in den Fluss, wo eine heftige Schlacht eineinhalb Stunden dauerte.“ Ein weiterer Eintrag aus dem Februar 1936 erzählt von einem Konflikt auf der Insel Sansibar, bei dem mehrere Menschen ums Leben kamen oder verletzt wurden: „Es kam zu einer Schlacht zwischen den englischen Christen und den Arabern von Oman.“ Ursache war der Handel mit Kopra, dem getrockneten Fruchtfleisch der Kokosnuss, einem wertvollen Exportgut der Insel.

Diese Notizen, die sowohl in zeitlicher als auch geografischer Hinsicht weit auseinanderliegen, dokumentieren unterschiedliche Momente britischer Einflussnahme im westlichen Indischen Ozean. Der erste Vorfall beschreibt den Beginn der britischen Mesopotamien-Kampagne im Ersten Weltkrieg, die schließlich zur Errichtung des britischen Mandats im Irak führte. Der zweite, weniger bekannte Vorfall, verweist auf lokale Spannungen aufgrund der zunehmenden britischen Regulierung des Kopa-Handels auf Sansibar – ein Ereignis, das in den lokalen, geschweige denn den westlichen Geschichtsbüchern kaum Erwähnung findet, aber für die Menschen vor Ort von großer Bedeutung war.



Al-Kharijis Notizen zu politischen Ereignissen in Al-Qawā'id Wal-Mil

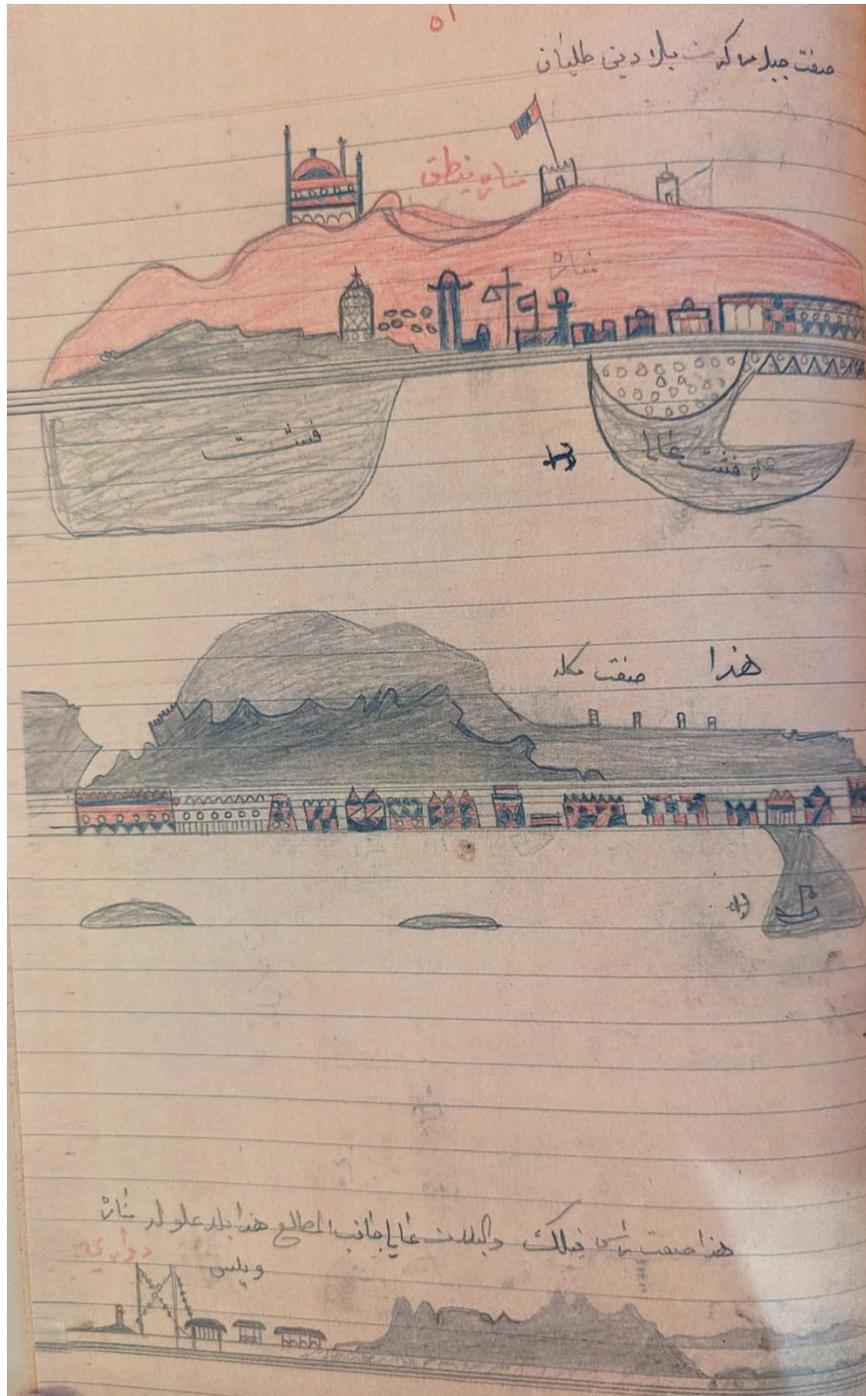
(Quelle: Al-Failakawi-Sammlung, Kuwait)

Zusammengenommen markieren diese beiden Ereignisse verschiedene Phasen arabischer Begegnungen mit dem Empire im 20. Jahrhundert: im ersten Fall standen imperiale Kriegsschiffe im Zentrum, im zweiten imperiale Vorschriften. Doch ein dritter Eintrag lässt das Bild noch vollständiger erscheinen: In einer späteren Notiz erwähnt Al-Khariji kurz, dass Reza Schah, der Pahlavi-Herrscher Irans, im Jahr 1343 A.H. (1924/25) die Stadt Mohammerah, einen wichtigen Hafen für Dhauen am Shatt al-Arab, eroberte. Er übernahm dabei die verbliebenen Besitztümer von Scheich Khaz‘al, dem Sohn von Scheich Jaber, der bis dahin der Herrscher der Stadt gewesen war.

Die Notiz über Reza Schah, die scheinbar unabhängig von den kolonialen Begegnungen mit europäischen Mächten steht, offenbart eine tiefere Ebene von Al-Kharijis Beobachtungen. Sie zeigt, dass er auf die allmähliche Veränderung der politischen Landschaft in der arabischen Welt des Indischen Ozeans hinwies. In seinen Aufzeichnungen wird eine Küstenregion sichtbar, die einst unter arabischer Kontrolle stand – landwirtschaftliche Dörfer und Siedlungen entlang des Shatt al-Arab, das Scheichtum Mohammerah, das sowohl von Araber*innen als auch Perser*innenn bewohnt war und oft als „Arabistan“ bekannt war, sowie das arabisch geführte Sultanat von Sansibar. Doch im Laufe des 20. Jahrhunderts fielen diese Gebiete zunehmend in die Hände weit entfernter Machthaber. Dieser Wandel war kein isoliertes Phänomen: Auch rund um die Arabische Halbinsel, wie im Fall von Aden und der nahegelegenen Insel Perim, die im 19. und frühen 20. Jahrhundert unter die Verwaltung des britischen Bombay-Präsidiums fielen, wiederholte sich dieses Muster.⁸

⁸ R.J. Gavin, *Aden Under British Rule, 1839-1967* (London: C. Hurst & Co., 1975)

Diese politische Transformation zeigt sich auch in den Zeichnungen Al-Kharijis, von denen etwa ein Dutzend verstreut in seinem Notizbuch zu finden sind. Sie stellen unterschiedliche Küstenlinien und Hafensichten aus dem Golf, dem Roten Meer, Südasien und Ostafrika dar. Darin ist nichts Ungewöhnliches – Orientierungspunkte wie Berge oder markante geologische Merkmale halfen den Seeleuten, sich entlang der Küsten des westlichen Indischen Ozeans zurechtzufinden, und Navigationshandbücher enthielten häufig zumindest grobe Skizzen solcher Merkmale. Viele von Al-Kharijis Zeichnungen ähneln denen seiner Zeitgenossen: Sie zeigen Hügel, einfache Darstellungen von Küstenlinien sowie markante Details wie Bäume und Schiffe. In einigen seiner Zeichnungen ist kaum (wenn überhaupt) ein direkter imperialer Einfluss zu erkennen. Er hob Moscheen, Tempel, Leuchttürme und andere markante Bauwerke hervor, jedoch ohne offensichtliche imperiale Symbolik.



Al-Kharijis Zeichnungen von Merca, Mukalla und Ras Faylak in Al-Qawā'id Wal-Mīl

(Quelle: Al-Failakawi-Sammlung, Kuwait)

In anderen Zeichnungen hingegen ist der imperiale Einfluss deutlich sichtbarer. Seine Zeichnung von Mangalore zeigt beispielsweise eine große Union Jack genau im Zentrum. Eine weitere Skizze der Insel Perim enthält zwei kleinere britische Flaggen, während eine Zeichnung der Hafenstadt Merca in Somalia eine italienische Trikolore zeigt. Hätte er Obock oder Dschibuti skizziert, wären wahrscheinlich auch französische Flaggen zu sehen gewesen. Neben diesen offensichtlichen Symbolen gibt es subtilere Anzeichen: Zeichen industrieller Aktivität entlang der Uferpromenaden oder Systeme aus Leuchttürmen und Bojen zur Regelung der Schifffahrt in bestimmten Buchten und Landspitzen. Die *Dhauen*, die den westlichen Indischen Ozean durchquerten, mussten also nicht nur Navigationspunkte beachten, sondern auch die politischen Markierungen der imperialen Projekte, die die Küsten säumten.

Das Empire war somit Teil der maritimen Landschaft, die arabische Nakhodas wie Al-Khariji wahrnahmen, während sie von den Decks ihrer *Dhauen* auf die herannahenden Hafenstädte blickten. Die Imperien schrieben sich nicht nur in die alten Geografien ein – sie schufen neue, und mit ihnen auch neue Wege der Zirkulation.

Es waren diese Hafenstädte, von denen aus die Imperien versuchten, ihren Machtanspruch über die Küsten hinaus auf die offenen Gewässer des Indischen Ozeans zu erweitern. Mitte der 1860er Jahre hatten die Briten Vizeadmiralitätsgerichte in Bombay, Aden und Sansibar eingerichtet und entsandten regelmäßig Konvois von Kriegsschiffen, die im westlichen Indischen Ozean patrouillierten. Ihr Ziel: *Dhauen* abzufangen, die verdächtigt wurden, am Sklavenhandel beteiligt zu sein. Dass Al-Khariji Vorlagen für Geleitpässe in sein Notizbuch aufnahm, zeugt von den häufigen Begegnungen zwischen arabischen Seeleuten und den Kriegsschiffen der Imperialmächte. Bereits 1868 begannen Nakhodas, solche Dokumente zu nutzen, um sich den strengen Überwachungsmaßnahmen der Briten zu entziehen.

Al-Khariji wusste jedoch, dass neben den Briten auch die Franzosen und Italiener in ihren Häfen eigene Geleitzpässe ausstellten, die jeweils ihre eigene Schutzwirkung entfalten konnten. Der Arabische Ozean war damit zu einem brodelnden Schauplatz rivalisierender politischer Mächte geworden, die alle versuchten, die Zirkulation zu kontrollieren und festzulegen, was als "rechtmäßige" oder "unrechtmäßige" Bewegung galt.⁹ Ein erfahrener Nakhoda musste daher weit mehr navigieren als nur die See – er musste sich geschickt durch die komplexen, konkurrierenden Machtlandschaften der Imperien manövrieren.

Die Geschichte des Arabischen Meeres ist nicht einfach die eines mutigen arabischen Seefahrervolks, das sich gegen die übermächtigen Kräfte der europäischen Imperien behauptete. So verlockend diese klare Trennung auch erscheint, die Realität zeigt eine viel tiefere Verflechtung. Aus der Perspektive der Dhau betrachtet, waren die Welten der Nakhodas und der britischen Offiziellen, mit denen sie in Kontakt kamen, eng miteinander verknüpft. Al-Khariji und seine arabischen Nakhoda-Kollegen nutzten häufig britische nautische Technologien – Admiraltätskarten, nautische Almanache und Ähnliches –, um ihre Routen durch den westlichen Indischen Ozean zu navigieren. Sein eigenes Notizbuch belegt das eindrucksvoll: Al-Khariji beschreibt darin, wie Nakhodas die Daten aus dem Nawruz-Kalender, den sie zur Zeitmessung nutzten, in den „fränkischen“ (also gregorianischen) Kalender umrechneten, der den britischen Almanachen zugrunde lag, auf die sie sich verließen.

Gleichzeitig unternahmen europäische Offizielle große Anstrengungen, um das nautische Wissen der *Dhau*-Kapitäne zu nutzen. Die Geschichte des Navigators, der Vasco da Gama half, das Arabische Meer zu überqueren (oft fälschlicherweise Ahmad Ibn Majid zugeschrieben), ist

⁹ Johan Mathew, *Margins of the Market: Trafficking and Capitalism Across the Arabian Sea* (Berkeley, CA: University of California Press, 2016)

inzwischen bekannt. Weniger bekannt ist jedoch, wie europäische Offizielle arabische Navigationsmethoden dokumentierten und auf das Wissen der Nakhodas zurückgriffen, um Werke wie die *Sailing Directions for the Red Sea and Gulf of Aden* oder das *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia* zu verfassen. Die imperialen Praktiken des Wissens und der Kartierung basierten auf dem tiefen Wissen lokaler Akteur*innen und Reisender, deren weitreichende Bewegungen und Netzwerke den europäischen Offiziellen halfen, die Geografie des Indischen Ozeans zu erschließen.¹⁰

Auch wenn die Handels- und Reisetrecken, die die arabischen Nakhodas nutzten, oft Verbindungen schufen, die sich dem direkten Einfluss der imperialen Mächte entzogen, waren diese Netzwerke dennoch stark mit den Machtstrukturen der Imperien verflochten. Die Routen, auf denen Menschen, Waren, Texte und Ideen zwischen der Arabischen Halbinsel, Südasien und Ostafrika zirkulierten, verliefen durch die Bahnen der imperialen Macht. Gleichzeitig beeinflussten die Bewegungen der *Dhauen* und die Handelsströme, die sie mit sich führten, die Wege der imperialen Expansion. So waren die *Dhauen* und die britischen Schiffe, die den Indischen Ozean durchquerten, in ihren Wissenswelten enger miteinander verwoben, als beide Seiten es vermutlich je zugegeben hätten.

Arabische Geschichte neu denken

¹⁰ Nelida Fuccaro, „Knowledge at the Service of Empire: The Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia,“ in Inga Brandell, Marie Carlson und Öner A. Çetrez, Hrsg., *Borders and the Changing Boundaries of Knowledge* (Stockholm: Swedish Research Institute in Istanbul, Transactions, Vol. 22, 2015): 17-34; Alexis Wick, *The Red Sea: In Search of Lost Space* (Berkeley, CA: University of California Press, 2016): 144; James Onley, *The Arabian Frontier of the British Raj: Merchants, Rulers and the British in the Nineteenth-Century Gulf* (Oxford, UK: Oxford University Press, 2007).

Es gibt viele Gründe, warum Al-Kharijis Notizbuch und das Netz von Texten und Praktiken, das es umspannt, lange von Historiker*innen unbeachtet blieb. Aus der Perspektive des Festlands betrachtet, erscheinen diese Werke oft unzugänglich: zu technisch, zu esoterisch oder einfach abseits der üblichen Themen, die im Fokus der Geschichte der Region stehen. Selbst vor Ort ansässige Historiker*innen, erwähnen sie oft nur am Rande, da sie auf den ersten Blick wenig Relevanz für die gängigen Narrative dieser Regionen haben. Doch es geht hier nicht primär um den Inhalt, sondern um die Perspektive – und ein Perspektivwechsel kann völlig neue Zugänge eröffnen.

Betrachtet man diese Schriften jedoch vom Meer aus – vom Deck einer *Dhau* statt vom Festland aus –, entfaltet sich eine völlig neue Welt. Diese Texte geben uns Einblick in die lebendigen Zirkulationen von Waren, Menschen und Ideen, die die Küstenregionen verbanden und sie miteinander verflochten. Zirkulation war mehr als nur der Austausch von Gütern oder Menschen; sie umfasste ein Netz sozialer, politischer und kultureller Dynamiken, die über weite Strecken hinweg wirkten.¹¹ Al-Kharijis Aufzeichnungen – und die darin enthaltenen Ideen – wurden zu den unsichtbaren Fäden, die diese Netzwerke zusammenhielten und die Wege dieser Zirkulationen prägten.

Für Historiker*innen der Arabischen Halbinsel bedeutet der Blick auf das Arabische Meer also mehr als nur die Hinwendung zur Seegeschichte. Es geht darum, über die herkömmlichen nationalen und landgebundenen Perspektiven hinauszugehen, um das größere Bild zu sehen: die Verbindungen, die Zirkulationen und die komplexen Verflechtungen, die das maritime Arabien ausmachen. Auch wenn die ozeanische Geschichte längst an Bedeutung gewonnen hat, ist die

¹¹Nicholas Purcell, „Unnecessary Dependences: Illustrating Circulation in Pre-modern Large-scale History,“ in James Belich, John Darwin, Margret Frenz und Chris Wickham, Hrsg., *The Prospect of Global History* (Oxford, UK: Oxford University Press, 2016): 73.

Arbeit daran noch nicht vollendet. Es bleibt entscheidend, sich von einem eurozentrischen Blickwinkel zu lösen und Geschichten zu erzählen, in denen nicht-europäische Akteure im Mittelpunkt stehen – Geschichten, in denen die Imperien zwar präsent sind, aber nicht die Hauptrollen spielen. Genau hier kann die *Dhau*, als historischer Akteur, als Symbol für eine bestimmte Form der Geschichte und als epistemologisches Werkzeug, eine entscheidende Rolle spielen. Sie zeigt uns, dass es noch viel zu erkunden gibt, wenn wir unseren Blick auf die Weiten des Ozeans richten.