

VORWORT

DAS MARITIME EUROPA

Vizeadmiral a.D. Lutz Feldt

Die beiden Konferenzen, die in den Jahren 2009 und 2012 von der Universität zu Köln, der Christian-Albrechts Universität zu Kiel, dem Deutschen Maritimen Institut in Bonn und der Ranke-Gesellschaft organisiert wurden, sind aus zwei unterschiedlichen Gründen über ihre Inhalte und die gewonnenen Erkenntnisse hinaus von Bedeutung.

Zum einen weisen sie auf den maritimen Charakter Europas hin, das gewählte Titelbild verdeutlicht dies eindrucksvoll. Ebenso deutlich soll die verbindende Rolle des Atlantiks gezeigt werden. Das Maritime Europa steht nicht als Alternative zum Kontinentalen Europa, aber der Blick nach Norden, Westen und Süden geht zur See und eröffnet maritime Räume, die für uns von zunehmender Bedeutung sind.

In der ersten Konferenz ging es um die Geschichte Europas und seine maritime Vergangenheit, seine Gegenwart und Zukunftsperspektiven.

In der zweiten Konferenz ging es um das Meer als Raum, als trennendes und verbindendes Element. Als ein Raum, der uns mit Nahrung und Schätzen aller Art versorgt, als ein Raum, der für unsere Sicherheit in Europa unabdingbar war und bleibt. Die Frage, wer das Internationale Seerecht durchsetzt, wenn es auch von Staaten verletzt wird, zeichnet sich als wichtige Frage ab und hat heute, im Jahr 2016, eine absehbare Aktualität erfahren.

Dies alles beschreibt den ersten Grund der Konferenzen und es ist, stimmt man der Zielsetzung zu, Begründung genug.

Der zweite Grund ist eher eine Frage der Vorgehensweise, des Konzeptes und eines gemeinsamen Anspruchs, den die Veranstalter haben. Dieser Anspruch ist der eines interdisziplinären Konzeptes.

Wichtige naturwissenschaftliche, soziale, wirtschaftliche und geisteswissenschaftliche Fragen sind zu erörtern.

Und immer wieder ist die Frage zu beantworten, wie wissenschaftliche Forschungen, wie Erkenntnisse, auch denen vermittelt werden, die an der Thematik interessiert sind, ohne über einen wissenschaftlichen Hintergrund zu verfügen. Oft sind es aber gerade diese Menschen, die Verantwortung tragen und entscheiden. Hinzu kommt die Frage, mit welcher Methode und mit welcher Sprache ich dieses Auditorium erreiche.

Vom interdisziplinären Ansatz wird viel gesprochen, aber er gilt oft als „unwissenschaftlich“. Und Wissenschaftler, die komplizierte Sachverhalte verständ-

lich erklären können, laufen in allen Fakultäten Gefahr, zumindest von ihren Kollegen überkritisch gesehen zu werden.

Hier nun haben wir versucht, eine Brücke zwischen diesen Ansprüchen, dem wissenschaftlichen, dem interdisziplinären und dem verständlichen zu bauen. Ob die Brücke trägt und genutzt wird, überlassen wir Ihrem Urteil.

Bei den Konferenzen hatten wir den Eindruck, dass dies gelungen war. Ob der Konferenzband dies auch bestätigt liegt in Ihrem Urteil, dem Urteil des Lesers.

Bad Neuenahr-Ahrweiler, im Juni 2016

Lutz Feldt, Vizeadmiral a. D.

DAS MARITIME EUROPA: WERTE-WISSEN-WIRTSCHAFT

Einführende Bemerkungen

Jürgen Elvert

Wie nah oder wie fern liegt uns das Meer? Wer nicht an der Küste und somit am oder gar auf dem Meer lebt, nimmt oftmals lange Wege in Kauf, um das Meer fühlen, schmecken oder gar spüren zu können. Der Gedanke, dass es hinter dem Horizont stets weiter geht, übt auch heute noch eine große Anziehungskraft auf Küstenbewohner¹ wie auf Binnenländer aus. Deren Wahrnehmung des Meeres ist freilich oftmals ambivalent. Sie wissen, dass das Meer Menschen voneinander trennen, sie jedoch auch über große Distanzen hinweg miteinander verbinden kann.

Das Meer hat die Menschen und ihr Handeln, an der Küste wie im Binnenland, seit jeher beeinflusst und geprägt. Umso erstaunlicher ist es, dass sich die Geschichtswissenschaften national wie international bislang nur wenig für das Meer interessiert haben – Ausnahmen bestätigen die Regel! Meeres-, Marine- und Schifffahrtshistoriker bilden eine kleine und überschaubare Gemeinschaft. Erst in jüngster Zeit haben sich Historiker unter dem Einfluss des *spatial turn* und der an Bedeutung gewinnenden Umweltgeschichte auch an dieses Thema herangewagt. Allerdings ist es noch zu früh, um von einem veritablen *maritime turn* zu sprechen; ob überhaupt ein solcher *turn*, also eine Hinwendung zum Meer und zum Maritimen, notwendig ist, wäre freilich zu diskutieren. Dieses Buch möchte zu einem solchen Diskurs anregen und einladen. Dabei wird im Folgenden ganz bewusst das Meer in Bezug zu Europa gesetzt, schließlich sind Europa und das Meer historisch und geographisch eng miteinander verwoben. Gerade in Bezug auf das Verhältnis von Küstenlinie und Gesamtgröße unseres Kontinents ist Europa der maritimste aller Kontinente. Das wiederum hat unmittelbare Auswirkungen auch auf Deutschland, denn trotz seines vergleichsweise großen Hinterlandes und eher kurzen Küstenlinien an zwei Randmeeren besitzt das Meer auch für unser Land eine große, oftmals unterschätzte Bedeutung, sowohl ökonomisch als auch kulturell. Diese Bedeutung soll in Verbindung mit der europäischen Perspektive im Folgenden und anhand einiger ausgewählter Beispiele herausgearbeitet werden.

Die Ranke-Gesellschaft, neben dem Deutschen Maritimen Institut als einer der Mitveranstalter zweier Konferenzen, auf denen es in der Landesvertretung Schleswig-Holsteins in Berlin um das „maritime Europa“ ging,² zählt zur Gruppe jener

1 Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen wird hier und im folgenden Text zwar zumeist nur die männliche Form genannt, stets aber die weibliche Form gleichermaßen mitgemeint.

2 Zu den Konferenzen vgl. die Internetseite unter www.das-maritime-europa.eu [18.06.2016].

wissenschaftlichen Institutionen, die sich bereits vergleichsweise lange mit Fragen der maritimen Geschichte befasst hat. Das verdankt sie nicht zuletzt ihrem langjährigen Vorsitzenden Michael Salewski und seinen Arbeiten insbesondere zur maritimen und Marinegeschichte. Sein Engagement, mit dem er das Maritime in das öffentliche Bewusstsein rücken wollte, hat in der deutschen und internationalen Meeres- und Marinegeschichte seit Anfang der 1970er Jahre deutliche Spuren hinterlassen. In der Reihe der Beihefte der Historischen Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft sind seine zentralen Aufsätze zur Seefahrtgeschichte in Sammelbänden erschienen. Ergänzt wurden diese um weitere Publikationen zu Aspekten der Piraterie und der Maritimen Wirtschaft in Deutschland.

Dieser Band steht somit bereits in einer gewissen Traditionslinie. Er vereint Beiträge, die auf den vorgenannten Konferenzen gehalten wurden. Die erste Tagung hatte es sich zum Ziel gesetzt, den aktuellen Diskurs über das Meer als Transitraum und Rohstoffquelle und seine ökonomische wie ökologische Bedeutung für die Menschen um die historische Dimension zu erweitern. Auf der zweiten Tagung ging es drei Jahre später um „globale und atlantische Perspektiven“ und sie erweiterte den Blick auf sicherheits-, energie- und wirtschaftspolitische Aspekte. Beide Konferenzen zeigten deutlich, dass Europas Geschichte ohne das Meer geschrieben werden kann, dabei allerdings ein signifikanter Verlust an Vielfalt und Tiefe, letztlich an historischer Wahrheit, hingenommen werden muss.

Daher waren sich alle Beteiligten beider Tagungen darin einig, dass die dort präsentierten Überlegungen und Ergebnisse veröffentlicht werden sollten. Der vorliegende Band löst dieses Versprechen nun ein. Ursprünglich war geplant, die hier versammelten Beiträge nicht in Form eines Sammelbandes zu veröffentlichen. Überlegungen über alternative Gestaltungsmöglichkeiten führten indes zu einem völlig unerwarteten Ergebnis, nämlich zur Entwicklung eines Ausstellungsvorhabens, das derzeit in Verbindung mit dem Deutschen Historischen Museum, Berlin, vorbereitet und in der zweiten Jahreshälfte 2018 der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden wird.³ In diesem Zusammenhang möchte ich mich sehr herzlich bei dem ehemaligen Präsidenten des DHM Alexander Koch bedanken, der dem Ausstellungsvorhaben von Anfang an mit großem Interesse begegnet ist und es gefördert hat. Diese hier nur angedeutete Entwicklung sei als ein Beleg für die großen wissenschaftlichen Potentiale unseres Forschungsansatzes genannt.

Auch wenn die Abfolge der Beiträge im vorliegenden Sammelband eine chronologische ist, so lassen sich die Aufsätze doch unter den drei Gesichtspunkten Werte, Wissen und Wirtschaft einordnen. Inhaltlich aber oszillieren sie zwischen verschiedenen Begriffspaaren: Tiefe und Traum, Welterfahrung und Weltreisen, Passagiere und Produkte, Gefahren und Gewinne, Expansion und Expedition.

Wissen über das Meer ist vielgestaltig: Wir verfügen über Wissen um natürliche Gegebenheiten wie Meeresströmungen und Winde, Salzgehalt und Temperatur, Ozeanographie und Meteorologie; ebenso wird Wissen aber auch über das Meer transportiert. Lange Zeit verließ es und erreichte es Europa auf Schiffen und den

3 Vgl. dazu: www.dhm.de/ausstellungen/vorschau/europa-und-das-meer.html [18.6.2016].

auf ihnen reisenden Menschen. Dass die „Entdeckung der Welt“ seit dem 15. Jahrhundert überhaupt von Europa aus erfolgen konnte, lag sicherlich nicht nur an den geographischen Bedingungen, sondern auch am europäischen Weltbild und Selbstverständnis, das im Laufe der Jahrhunderte den Menschen immer mehr ins Zentrum rückte. Neugier wurde so zu einem elementaren, europäischen Wesenskern, und ist es bis heute geblieben.

Im Laufe der Jahrhunderte erreichten und vermaßen europäische Seefahrer alle Küstenlinien der Kontinente einschließlich der Polarregionen und trugen diese auf künstlerisch und technisch hochwertigen Karten ein. Neue Erkenntnisse und deren Anwendung auf den Gebieten Schiffbau und Navigation verschafften den europäischen Staaten einen technologischen Vorsprung, der spätestens mit der Industrialisierung den Grundstein zur globalen Dominanz Europas legte. Dabei entdeckten die Seefahrer aber nicht nur Küstenlinien und Flussläufe, sondern auch außereuropäische Zivilisationen, deren Eigenarten den Europäern lange Zeit fremdbliefen, selbst wenn sie versuchten, sie zu verstehen. Zugleich dienten sie ihnen als Spiegel ihrer selbst und förderten damit ihre Selbstwahrnehmung als Europäer.

Die Beherrschung weiter Teile Außereuropas mitsamt der dort lebenden Menschen führte zumeist über das Meer. Europäer reisten jahrhundertlang an Bord von Schiffen in die Welt hinaus. Kolonialismus und später Imperialismus waren ohne Seeherrschaft undenkbar. Siedler und Soldaten, Handwerker und Wissenschaftler entwickelten im Laufe der Zeit unterschiedlichste Methoden, um mit deren Hilfe auch die letzten Winkel der Erde, ebenso die Tiefsee und den Luftraum, erforschen und den Rohstoffhunger Europas stillen zu können. International kooperierende hydrographische Institute und der Siegeszug der elektronischen Kommunikation waren dazu notwendige Schlüsselinstitutionen. Sie halfen, das Meer besser zu verstehen. Dennoch blieb es bis heute ein ambivalenter Raum des Schreckens und der Sehnsucht zugleich, in dem Schiffe verschwinden und maritime Umweltkatastrophen stattfinden konnten, in dem sich aber auch trefflich von weißen Sandstränden und Sonnenuntergängen unter Palmen träumen ließ.

Diese Ambivalenz von rationalisierter Betrachtung des Meeres, seiner vermeintlichen technischen Beherrschbarkeit einerseits, und seiner Rolle als Sehnsuchtsort andererseits fand und findet in vielerlei Hinsicht Niederschlag auch im Bereich des Wirtschaftlichen. Die ökonomische Verflechtung und der Transfer von Rohstoffen, Menschen und Kapital führte im Zuge der europäischen Expansion sowohl zu einer starken Steigerung als auch zu einer völligen Umgestaltung der globalen Handelsströme. Die über See durchgeführten Importe von Edelmetallen, vornehmlich von Silber aus Südamerika, und deren Exporte nach Asien schufen das materielle Fundament der europäischen Dominanz. Erweitert um den bargeldlosen Transfer von Kapital entstand so eine von Europa ausgehende ökonomische Dynamik, die letztendlich Auswirkungen bis in die Polregionen hatte.

Merkantilismus, Freihandels- und Hochimperialismus, Kapitalismus, all diese und andere Wirtschaftstheorien und Praktiken waren ohne sichere Meeresverbindungen wertlos. Im engen Zusammenhang mit dem sich stetig erweiterndem Know-how der Europäer verringerten sich die Kosten für die von europäischen Schiffen exportierte Fracht, unabhängig davon, ob diese aus materiellen Gütern oder aus

Personen bestanden. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte der Gütertransport über See durch eine Erfindung zusätzlichen Aufschwung, die heute als das Zeichen der Globalisierung schlechthin gilt, dem Container. Daneben entstanden neue Schiffstypen wie Kühlschiffe und Öltanker, die den globalen Warenfluss veränderten. Gerade Öltanker aber stehen auch für die Schattenseiten des immer noch wachsenden globalen maritimen Warenverkehrs. Die Folgen von Öltankerhavarien und die damit verbundenen Bilder von ölverschmierten Seevögeln und Stränden haben sich tief in das europäische Gedächtnis eingebrannt. Sie sorgten für eine größere Aufgeschlossenheit in Umweltfragen und bestärkten die Zweifel darin, dass der Mensch tatsächlich dazu in der Lage sein könnte, die Natur zu beherrschen.

Ein weiteres Spezifikum des 19. und 20. Jahrhunderts war der Export von Menschen über das Meer, die sich in Außereuropa bessere Lebensbedingungen erhofften und teilweise auch fanden. In diesem Zusammenhang aber auch zu erwähnen wäre der Tourismus am und auf dem Meer, der von den schnellen und scheinbar sicheren Passagen von Europa in die weite Welt profitierte. Weltenbummler, Reisereporter und Pauschaltouristen bereisten die Meere, berichteten über ihre Eindrücke und trugen so zu einem rasanten Wachstum des maritimen Tourismus insbesondere im 20. Jahrhundert bei.

Sicherheit ist daher einer der Schlüsselbegriffe, die es im Zusammenhang mit dem Meer in den Blick zu nehmen gilt. Dabei geht es nicht nur um den Schutz materieller Werte, etwa durch die Bekämpfung von Piraten, sondern auch um Formen kollektiver Sicherheit. Um letztere zu erreichen, rücken Marinestreitkräfte immer mehr in den Fokus von Strategieentwürfen. Dabei geht es zumeist um multilaterale Einsatzplanungen. Diese unterscheiden sich grundsätzlich von jenen Flottenrüstungsprogrammen, die insbesondere in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelt wurden. Die seinerzeit konzipierten Pläne und, damit verbunden, Schiffstypen wie Kreuzer und Schlachtschiffe, Fregatten und U-Boote, Flugzeugträger und Truppentransporter veränderten die Kriegführung zur See grundsätzlich und den Verlauf zweier Weltkriege nachhaltig.

Die geostrategischen Rahmenbedingungen gerade des 21. Jahrhunderts sind in einem erhöhten Maße durch das Meer vorgegeben. Die Handelsflotten der Staaten wachsen weiterhin. Die Werften produzieren trotz gewisser konjunktureller Dellen unablässig zivile und militärische Seefahrzeuge. Häfen und Kanäle werden erweitert und vertieft, künstliche Inseln als Anlegestellen aufgeworfen. Das zu erwartende neue eisfreie Arktische Meer und die Rohstoff-Konflikte im südchinesischen Meer bilden gefährliche Brandherde der internationalen Beziehungen.

Dagegen hat sich die Ostsee, die jahrhundertlang ein Zankapfel seiner Anrainerstaaten war, zu einem europäischen Binnenmeer gewandelt, das durch gemeinsame Werte geprägt ist. Der Kalte Krieg ist in der Ostsee zwar vorbei, doch maritime Herausforderungen werden Europa auch weiterhin prägen, vom Mittelmeer zur Ostsee, von der Nordsee zum Schwarzen Meer und schließlich auf jedem der drei Ozeane, auf dem Schiffe aus europäischen Ländern fahren. Internationale Organisationen wachen über Seeräume ebenso wie über den Seeverkehr. Die Geschichtswissenschaft darf dieser Entwicklung nicht desinteressiert gegenüberstehen, sondern sollte sie begleiten!

An dieser Stelle sei abschließend noch einmal all jenen herzlich gedankt, die die beiden Tagungen und damit auch das Erscheinen dieses Buches ermöglicht haben. Die erste Tagung wurde von der Ranke-Gesellschaft, Vereinigung für Geschichte im öffentlichen Leben e.V. in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Maritimen Institut, der Universität zu Köln und der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel veranstaltet. Folgende Kooperationspartner trugen zum Gelingen der Veranstaltung bei: die Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, die Landesvertretung Schleswig-Holsteins beim Bund, die Universität Bremen, das Department Maritime Systeme der Universität Rostock, MTU Friedrichshafen, der Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlag Flensburg, Rolls-Royce, die Otto-von-Bismarck-Stiftung Friedrichsruh, die Zeitschriften „Schiff & Hafen“ und „griephan global security“, EADS Defence & Security sowie Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft GmbH. Für die zweite Tagung danke ich erneut dem Deutschen Maritimen Institut e.V. als Mitveranstalter. Unterstützende Kooperationspartner waren erneut das Land Schleswig-Holstein, EADS und der Schleswig-Holsteinische Zeitungsverlag sowie der Bundesverband der Deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie, BDSV, die Tognum AG, die Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG Bremen, die Wilhelmshavener Zeitung, Airbus Helicopters, Atlas Elektronik und EADS-Cassidian. Allen sei für ihre Unterstützung herzlich gedankt. Dies gilt auch für die reibungslose Organisation durch Martina Elvert und dem Lehrstuhlteam der Universität zu Köln. Den Referenten danke ich für ihre Bereitschaft die Vorträge hier zu veröffentlichen und für ihre Ausführungen. Für die Redaktion geht ein herzlicher Dank an Jens Ruppenthal, ebenso an Ingo Löppenberg, der auch die Formatierungsarbeiten und das Register anfertigte.

Köln, im Juni 2016

Jürgen Elvert