

## Das maritime Europa

**Veranstalter:** Universität zu Köln; Ranke-Gesellschaft e.V.M; Deutsches Marine Institut; CAU Kiel

**Datum, Ort:** 04.03.2009-06.03.2009, Berlin

**Bericht von:** Ina Wachendorf, Universität Köln / Stefanie Coché, Köln/Warschau

Die Konferenz sollte die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Bedeutung des Meeres und des Maritimen in der neuzeitlichen Geschichte Europas lenken. Die Diskussion über alternative Energien, das Meer als Rohstofflager, die globale ökologische Bedeutung des Meeres, die Gefahren der Erderwärmung, das damit verbundene Abschmelzen der Polkappen und den Anstieg des Meeresspiegels, aber auch die Nutzung des Meeres als bedeutendster Transportweg im Zeitalter der Globalisierung hat zu einer breiten medialen Diskussion über die gegenwärtige Bedeutung des Meeres geführt. Übersehen wird dabei in der Regel aber, dass das Meer darüber hinaus als eine, wenn nicht sogar die zentrale Kategorie im historischen Entwicklungskontext Europas begriffen werden muss. Hier setzte die Konferenz an und fokussierte repräsentative Beispiele aus den letzten fünf Jahrhunderten, ausgehend von dem Zeitpunkt der Entdeckung der Welt durch die Europäer. Die damit verbundenen Wirkungen auf die Geschichte des Kontinents, auf Politik, Wirtschaft, Technik, Wissenschaft und Kultur, auf das Weltbild der Europäer und ihre Selbstwahrnehmung im Laufe der Jahrhunderte wurden im Rahmen der Konferenz vorgestellt und diskutiert.

OLAF BASTIAN (Berlin) von der Landesvertretung Schleswig-Holstein eröffnete die Tagung und betonte, das Meer sei Chance und Bedrohung zugleich. SIGURD HESS (Rheinbach), Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte, nannte das 21. Jahrhundert das Jahrhundert des Meeres, und der Organisator der Tagung, JÜRGEN ELVERT (Köln), verwies auf Forschungsdesiderate im Hinblick auf die Bedeutung des Meeres in diesem Jahrhundert.

Im öffentlichen Abendvortrag widmete sich Schleswig-Holsteins Ministerpräsident PETER HARRY CARSTENSEN dem Thema

„Europa, der Norden und das Meer“. Carstensen führte aus, wir lebten von und mit dem Meer: „Nord- und Ostsee prägen unsere Lebensqualität und unsere wirtschaftliche Existenz.“ Auf europäischer Ebene werde nun darüber diskutiert, wie die Länder mit den großen Chancen der Ressource Meer umgehen sollen. Eine integrierte Meerespolitik werde Europa in die Lage versetzen, den von der Globalisierung, dem Klimawandel, der Gefährdung der Meeresumwelt oder auch der Problematik der Energieversorgungssicherheit ausgehenden Herausforderungen besser als bisher zu begegnen.

Die *erste Sektion* konzentrierte sich auf die Entdeckung der Welt. WOLFGANG REINHARD (Freiburg) erörterte den Zusammenhang von Seeschifffahrt und Entdeckungsreisen und unterstrich den technischen Vorsprung der beiden iberischen Königreiche durch maritime Sachverhalte. ULRICH KNIEFELKAMP (Frankfurt/Oder) stellte Kartografie und Weltbild am Beginn der Neuzeit vor und verwies insbesondere auf das Mittelmeer als Weltmeer. Die europäische Expansion in der Frühen Neuzeit, so Kniefelkamp, wurde kartografisch mit teilweise erheblichen zeitlichen Verzögerungen dargestellt. HEINRICH WALLE (Bonn) widmete sich Europas Griff um den Globus, wobei er insbesondere auf die für Europa günstigen Windbedingungen für transatlantische Reisen hinwies. MARKUS DENZEL (Leipzig) rekurrierte auf die internationalen Handels- und Zahlungsverkehrsnetzwerke der Weltmeere. Vor allem zwischen 1720 und 1730 vernetzte der Handel mit Edelmetallen die Welt, die in einem bis dato unbekanntem Maße zusammenwuchs.

Die *zweite Sektion* fokussierte den Handel im Wandel vom 17. ins 18. Jahrhundert. HERMANN-JOSEF SCHEIDGEN (Bonn) hob die Verbindungen von wirtschafts-, geistes- und expansionshistorischen Entwicklungen im 17. und 18. Jahrhundert hervor und zog Parallelen zur Gegenwart. THOMAS STAMM-KUHLMANN (Greifswald) präsentierte die Entdeckungsreise als Arsenal der Gesellschafts- und Naturgeschichte des Menschen mit dem Schwerpunkt auf Johann Forster und seinem Sohn Georg, die er zugleich in den Dienst seiner These stellte, Schiffe sei-

---

en wie Sonden, die man in fremde Kulturen hineinschicke und wieder herauszöge, ohne dass der Beobachter die eigene Identität verlore. LARS U. SCHOLL (Bremerhaven) referierte über die Bedeutung der Seeschifffahrt in der Frühen Neuzeit und zeigte die teils negativen Folgen für die einheimische Bevölkerung durch Missbrauch und Vertreibung auf. OLAF MÖRKE (Kiel) nahm den niederländischen Staat und seine Gesellschaft im 17. Jahrhundert unter die Lupe und zeigte, dass die 1602 gegründete Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) das Maritime zum politisch-öffentlichen Thema machte. Das Bewusstsein über die Bedeutung der See wurde durch die VOC politisch unterstrichen.

Die *dritte Sektion* befasste sich unter dem Motto „Europa Macht Dampf“ mit dem 19. Jahrhundert. JAKOB VOGEL (Köln) diskutierte den Bedeutungswandel der Meere und verdeutlichte, dass die Industrialisierung in der Seefahrt des 19. Jahrhunderts zur vollen Ausprägung gelangte, wozu neue politische, technische und wirtschaftliche Bedingungen sowie geografische Veränderungen beigetragen hätten. JÖRG DUPPLER (Berlin) untersuchte die Deutsche Flotte im 19. Jahrhundert. Mit Verweis auf Droysen und Adalbert von Preußen analysierte er die möglichen Allianzen der deutschen Marine, die 1898 ihren Höhepunkt in den Beziehungen zu Großbritannien fanden. GUNTRAM SCHULZE-WEGENER (Rastatt) analysierte die Internationalisierung der Seewirtschaft im 19. Jahrhundert, die Liberalisierung des Handels, Massenarmut und Urbanisierung, wobei er England und die Niederlande als die Zentren der Industrialisierung in Europa vorstellte. JOCHEN OLTMER (Osnabrück) bezog sich in seinem Beitrag auf die Migrationsströme des 19. Jahrhunderts nach Übersee und die damit verbundenen gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf den europäischen Kontinent.

Die *vierte Sektion* „Der Kessel explodiert“ rekurrierte auf das Zeitalter des Imperialismus bis 1918. MICHAEL SALEWSKI (Eckernförde) stellte den Dampfkessel und die Turbine als Voraussetzung zur Realisierung von Machtphantasien vor, wobei die Machtrivalitäten von 1914 virtueller Natur gewesen seien. Vor allem die Kriegsschiffe transportier-

ten Botschaften wie die von der „Kraft und Herrlichkeit des Reiches“, so Salewski. MICHAEL EPKENHANS (Friedrichsruh) debattierte die europäische Flottenrüstung vor 1914 und bezog sich hierbei insbesondere auf die Flottenkrise zwischen Deutschland und England. Den Ursprung des Wettrüstens sah er in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beim Tirpitz-Plan und der Dreadnought-Strategie. CORNELIUS TORP (Halle-Wittenberg) betonte, auch vor 1914 sei die Globalisierung durch einen außerordentlichen Grad an wirtschaftlicher Verflechtung durchaus existent gewesen, wobei der Welthandel schneller wuchs als die Weltproduktion. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts markiere, so Torp, die Hochphase der Globalisierung, gekennzeichnet durch infrastrukturelle Erschließungen sowie die Aktivierung humaner Ressourcen.

Die *fünfte Sektion* stand unter dem Leitbild „Meer Technik Utopie“ zwischen 1918 und 1945. JOST DÜLFFER (Köln) verwies auf die Beschleunigung des Handels, die mit der Seefahrt einherging und Zeit und Raum schrumpfen ließ. Mit der transatlantischen Luftfahrt und der weiteren Komprimierung von traditionellen Raum-Zeit-Vorstellungen sei sodann auch eine zunehmende Gefahr und Bedrohung für den europäischen Kontinent einhergegangen. SIGURD HESS (Rheinbach) erörterte die Bedeutung von Meer und Technik zwischen den Kriegen und unterstrich dabei vor allem den Widerspruch zwischen der so genannten „Freiheit der Meere“, die nationale Besitzansprüche verbiete, und der politischen Praxis zwischen und während den beiden Kriegen. DIRK VAN LAAK (Gießen) hob die symbolische Funktion des Meeres während der Zwischenkriegszeit hervor. Das Meer wurde zugleich Projektionsfläche für neue Utopien und ein Raum industrieller Großplanung, die van Laak am Beispiel von Herman Sörgel aufzeigte.

Die *sechste Sektion* „Eiszeit“ behandelte den Zeitraum zwischen 1945 und 1991. JÜRGEN ELVERT (Köln) eröffnete die Sektion mit Verweis auf das bipolare System nach den Konferenzen von Potsdam und Jalta sowie dem Rekurs auf den Atlantik als Bindeglied, wie es sich paradigmatisch in der NATO niederschlug. Das Meer war fortan

Rohstofflager und Kommunikationsraum. Im Mittelmeer standen Sicherheitsfragen im Zentrum, in der Ostsee verlief die Grenzlinie zwischen NATO und Warschauer Pakt. JÖRG HILLMANN (Brüssel) wies der Ostsee und dem Schwarzen Meer weniger Bedeutung zu. Stattdessen, so Hillmann, lag die politisch-militärische Konzentration auf der Nordsee und dem Atlantik. Für die Öffentlichkeit hätten die Meere nach dem Ende des Kalten Krieges allerdings an Bedeutung verloren. NIKOLAUS WERZ (Rostock) ging der Frage nach, welche Rolle die Ostsee im Post-Helsinki-Prozess gespielt hat. Insbesondere spielte die Ostsee für die baltischen Transformationsgesellschaften eine wichtige Rolle. CHRISTOPH NEIDHART (Tokio) diskutierte die kulturellen Bedingungen des Meeres im Kalten Krieg und präsentierte die Ostsee als ewigen Transit-, aber auch Kulturraum, den der Kalte Krieg auseinander gerissen habe. Die Ostseekultur sei darüber hinaus stets auch Handels-, Administrations-, Rechts-, Städtebau-, Kirchen- und Musik/Literaturkultur gewesen.

Die *siebte Sektion* stand unter dem von Ilja Ehrenburg geprägten Begriff „Tauwetter“. Hier bezog er sich nicht – wie sonst in der historischen Forschung üblich – auf die Zeit unmittelbar nach dem XX. Parteitag der KPdSU, sondern auf die Welt nach 1991. WERNER WEIDENFELD (München) betonte die Prozesshaftigkeit der Ost-West-Verhältnisse. Geschichte sei seit dem Fall der Mauer im Zeitraffertempo verlaufen und habe dramatische Umbrüche und Zäsuren mit sich gebracht. Neben den ethnischen Konflikten hätten Nationalisierungen als Kompensation der immensen Transformationsleistungen gedient. Die Erweiterungen der EU und der NATO charakterisierten die Phase ebenso wie neue Konflikte, Terror und Rohstoffkriege. CHRISTIAN HACKE (Bonn) fokussierte die Veränderung der europäischen geopolitischen Rahmenbedingungen seit 1991 unter besonderer Berücksichtigung des Maritimen, wobei er nur die 1990er-Jahre als Ära des Tauwetters gelten lassen wollte. Seither habe sich, so Hacke, die politische Situation erneut verschärft, denn es gebe inzwischen eine Krise der freiheitlichen Systeme, in der Deutschland und Europa ihre Bedeutung in der Welt

zusehends verlören. HOLGER MEY (München) meinte dann auch mit Blick auf das Meer: „The future isn’t anymore what it ain’t to be.“ Die Marine sei zunehmend auf die Unterstützung aus der Luft und dem Weltraum angewiesen. Es gebe zudem eine neue Qualität, aber auch Quantität an sicherheitspolitischen Elementen, wobei die Ostsee eine oft unterschätzte Drehscheibe bilde. GERHARD GRAF (Rostock) dozierte über die gegenwärtige und künftige ökologische Bedeutung des Meeres. Graf bezog sich in seinen Ausführungen vor allem auf den Klimawandel und die Erwärmung der Meere, die katastrophale Folgen mit sich brächte. Im Vordergrund seines Beitrags stand dabei die Veränderung küstennaher Ökosysteme, der zunehmende Einfluss des Menschen auf die Tiefsee und die Diskussion über die Einrichtung maritimer Schutzgebiete im Sinne einer maritimen Raumplanung.

Die Tagung wurde durch eine *Podiumsdiskussion* abgeschlossen. Sie stand unter dem Motto „Europa und das Meer: Zukunftsperspektiven“ unter der Leitung des Präsidenten des Deutschen Marine-Instituts Vizeadmiral a.D. LUTZ FELDT. Es diskutierten das Thema Vizeadmiral HANS JOACHIM STRICKER, Befehlshaber der Flotte (Glücksburg), PAUL F. NEMITZ, Head of Unit der Maritime Policy Development and Coordination (Brüssel), die Chefredakteurin von Schiff&Hafen SILKE SADOWSKI (Hamburg) sowie der Direktor von Eurogate JÖRN-PETER KASSOW (Hamburg). Für die erkrankten Kollegen NIKOLAUS GELPKE und KARL SCHLÖGEL sprang CHRISTOPH NEIDHART ein.

„Meer und Schifffahrt haben einen entscheidenden Einfluss auf die Geschichte Europas ausgeübt“, lautete die zentrale These der Konferenz, der sich vom 04.-06. März insgesamt 26 Referenten – unter ihnen Historiker, Politologen, Marine-Experten und Kulturwissenschaftler – stellten. Hinsichtlich einer globalen Vernetzung, welche erst über diesen wichtigsten Transportweg zwischen den Kontinenten erreicht werden konnte, steht fest: Meere verbinden. Allerdings waren Schiffe und Seefahrt – wie etwa besonders vor dem Ersten Weltkrieg deutlich wurde – ebenfalls Ausdruck maritimer Rivalitäten.

Konsens herrschte dabei über eine Zu-

---

kunftsprognose: „Das 21. Jahrhundert wird ein maritimes Jahrhundert“, so auch der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Carstensen in seinem Abendvortrag. Nicht nur hinsichtlich des EU–Außenhandels, sondern vielmehr auch in Bezug auf eine kulturelle Identität spielt die See sowohl gegenwärtig als auch künftig eine tragende Rolle. Auf der Suche nach Zukunftsperspektiven für Europa und das Meer geriet ein zeitgemäßer maritimer Umweltschutz näher in den Blickpunkt der Teilnehmer der abschließenden Podiumsdiskussion. Das Meer, so die Experten, werde als Transportweg sowie als Rohstoff- und Nahrungsquelle kontinuierlich an Bedeutung gewinnen.

### **Konferenzübersicht**

Sektion 1: Die Entdeckung der Welt (15.-17. Jahrhundert)

Impulsreferat: Wolfgang Reinhard, Freiburg  
Ulrich Knefelkamp, Frankfurt/Oder: Kartografie und Weltbild am Beginn der Neuzeit  
Heinrich Walle, Bonn: Europas Griff um den Globus. Die Entstehung der Seefahrtsverbindungen

Markus Denzel, Leipzig: Auf dem Wege zum Welthandel: Interkontinentale Handels- und Zahlungsverkehrsnetzwerke über die Weltmeere (16. – 18. Jh.)

Sektion 2: Handel im Wandel (17.-18. Jahrhundert)

Impulsreferat: Michael Zeuske, Köln  
Thomas Stamm-Kuhlmann, Greifswald: Die Veränderung des Weltbildes im Zeitalter der Aufklärung unter besonderer Berücksichtigung der maritimen Perspektive

Lars U. Scholl, Bremerhaven: Die Bedeutung der Seeschifffahrt in der Frühen Neuzeit  
Olaf Mörke, Kiel: Die VOC und die East India Company – Zwei Handelskompanien als Grundlagen von Seeherrschaft?

Öffentlicher Abendvortrag  
Europa, der Norden und das Meer

Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein

Sektion 3: Europa Macht Dampf (19. Jahrhundert)

Impulsreferat: Jakob Vogel, Köln  
Jörg Duppler, Berlin: Die Deutsche Flotte im internationalen Spannungsfeld des 19. Jahrhunderts

Guntram Schulze-Wegener, Rastatt: Die Internationalisierung der Seewirtschaft im 19. Jahrhundert

Jochen Oltmer, Osnabrück: Überseeische Auswanderung aus Europa und die transatlantische Kommunikation im 19. Jahrhundert

Sektion 4: Der Kessel explodiert (Zeitalter des Imperialismus bis 1918)

Impulsreferat: Michael Salewski, Kiel  
Michael Epkenhans, Friedrichruh/Potsdam: Die europäische Flottenrüstung im Zeitalter des Imperialismus

Cornelius Torp, Halle-Wittenberg: Das Meer in der Globalisierung vor 1914

Sektion 5: Meer Technik Utopie (1918-1945)

Impulsreferat: Jost Dülffer, Köln  
Sigurd Hess, Rheinbach: Meer und Technik zwischen den Kriegen

Dirk van Laak, Giessen: Raum für Utopien? Europa und das Meer in zwischenkriegszeitlichen Raumplanungen

Sektion 6: Eiszeit (1945-1991)

Impulsreferat: Jürgen Elvert, Köln  
Jörg Hillmann, Brüssel: Die militärische Bedeutung des Meeres im Kalten Krieg

Nikolaus Werz, Rostock: „Wasser verbindet, Land trennt!“ – 1989 und der Beginn der Transformation im Ostseeraum

Christoph Neidhart, Tokio: Der Kalte Krieg, das Meer und die Kultur

Sektion 7: Tauwetter (seit 1991)

Impulsreferat: Werner Weidenfeld, München  
Christian Hacke, Bonn: Die Veränderung der europäischen geopolitischen Rahmenbedingungen seit 1991 unter besonderer Berücksichtigung des Maritimen

Holger Mey, München: Zur wirtschaftlichen und sicherheits-politischen Bedeutung des Meeres vor dem Hintergrund heutiger und künftiger Herausforderungen

Gerhard Graf, Rostock: Über die gegenwärtige und künftige ökologische Bedeutung des Meeres

Podiumsdiskussion: Europa und das Meer:

Zukunftsperspektiven

Diskussionsleiter: Lutz Feldt (Präsident des Deutschen Marine Instituts, Bonn)

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Hans Joachim Stricker (Vizeadmiral, Befehlshaber der Flotte, Glücksburg)

Paul F. Nemitz (Head of Unit, Maritime Policy Development and Coordination, Europäische Kommission, Brüssel)

Silke Sadowski (Chefredakteurin Schiff&Hafen, Hamburg)

Jörn-Peter Kassow (Director Business Development, Eurogate, Hamburg)

Christoph Neidhart, Tokio

Tagungsbericht *Das maritime Europa*.  
04.03.2009-06.03.2009, Berlin, in: H-Soz-u-Kult 12.05.2009.