

Elvert, Jürgen: *Europa, das Meer und die Welt. Eine maritime Geschichte der Neuzeit*. München: Deutsche Verlags-Anstalt 2018. ISBN: 978-3-421-04667-3; 591 S.

Rezensiert von: Lena Moser, Eberhard Karls Universität Tübingen, Seminar für Neuere Geschichte

Es ist ein breites Panorama, das Jürgen Elvert in *Europa, das Meer und die Welt* entwirft: Er lichtet am Beginn der Frühen Neuzeit den Anker und bringt das Schiff schließlich, nach Begegnungen mit Konquistadoren, Seeräubern, Missionaren, Kompanieschiffen, Sklavenhändlern, Forschungsreisenden und Pfeffersäcken sicher in den Hafen der Gegenwart. Das Buch ist eine eigenständige Publikation, kann aber neben dem Ausstellungskatalog¹ als vertiefender Begleiter zur Ausstellung „Europa und das Meer“ des Deutschen Historischen Museums herangezogen werden, die Elvert maßgeblich mit konzipiert hat (vgl. S. 519), und deren Türen noch bis zum 9. Januar 2019 offen stehen.

Im Prolog des Buchs legt Elvert in zwölf klar formulierten Prämissen seine Herangehensweise dar. Diese sollen hier nicht alle wiedergegeben werden, doch der vielleicht wichtigste Punkt ist Elverts Plädoyer dafür, die maritime Geschichte Europas nicht aus nationaler Sicht zu erzählen, sondern „internationale [...] Verflechtungen“ (S. 8) in den Mittelpunkt zu stellen. Ein weiterer zentraler Aspekt, der die pan-europäische Perspektive erweitert, ist die Annahme, dass die Entwicklung der europäischen Wirtschaft und Kultur sich auch und vor allem aus der Begegnung und Auseinandersetzung mit außereuropäischen Kulturen ergeben hat (vgl. S. 9–10). Weiterhin hebt Elvert die Bedeutung einer akteurszentrierten Analyse hervor (vgl. S. 11).

Dem Prolog folgen fünf Großkapitel, die prinzipiell chronologisch die Geschichte der Beziehung Europas zum Meer erzählen, wobei Elvert manchmal die Chronologie unterbrechen und an einem früheren Zeitpunkt wieder ansetzen muss. Das erste, mit dem Signalwort „Aufbruch“ betitelte Kapitel ist dabei den frühen maritimen Projekten der iberischen Königreiche bis hin zum „Kolumbus-Plan“ (S. 78ff.) gewidmet, das zweite Kapi-

tel führt den Fortgang der Conquista weiter aus, wendet sich aber auch der Kolonisierung Nordamerikas und den ersten englischen Expansionsbestrebungen zu. Beide Kapitel erzählen vor allem die Geschichte der beginnenden europäischen Expansion; das Meer tritt teilweise in den Hintergrund und erfüllt in der Darstellung hauptsächlich die Rolle des Mediums, über das die Europäer in die „Neue Welt“ gelangten (vgl. S. 87–102, S. 160–176, S. 176–191 und S. 192–206). Die in den entsprechenden Unterkapiteln behandelten Themen sind zweifelsohne interessant, nehmen jedoch vielleicht zu viel Raum in einem Werk ein, dessen eigentlicher Protagonist das Meer sein sollte. Die Inhalte der drei weiteren Kapitel hingegen sind wieder stärker maritim ausgerichtet. Schwerpunktthemen des dritten Kapitels sind die Bedeutung „exotischer“ Objekte und Waren für die europäische Wirtschaft und Kultur, der Silberhandel, sowie der Aufstieg der Niederlande zur Seemacht; das vierte Kapitel diskutiert Piraten und Kaperfahrer ebenso wie die Handelskompanien und den Sklavenhandel, die christliche Mission und die Forschungsreisen der Aufklärung. Das fünfte Kapitel schließlich widmet sich dem Aufstieg und Fall hanseatischer Handelshäuser, der Wirtschaftsmigration, dem Tourismus, dem maritimen Wettrennen vor dem Ersten Weltkrieg und schließlich der Erforschung der Meere. Manchmal mögen durch die Themenvielfalt die Übergänge zwischen den Unterkapiteln etwas abrupt erscheinen, zum Beispiel wenn Elvert von einer Diskussion des maritimen Tourismus (S. 458–464) zu den ersten Gründungsbestrebungen einer deutschen Marine (S. 466ff.) springt, jedoch ergibt sich im Laufe der Lektüre durchaus ein zusammenhängendes Gesamtbild. Außerdem gelingt es Elvert, innerhalb der jeweiligen Unterkapitel komplexe Zusammenhänge konzise und verständlich darzustellen; viele Unterkapitel eignen sich daher als Kurzeinführungen zu bestimmten Einzelthemen. Es ist sicherlich dem weit gespannten Bogen geschuldet, dass Elvert weniger mit Quellen, sondern vor allem mit der Forschungsliteratur arbeitet, deren Entwicklung er ab und an in die Darstellung mit ein-

¹ Dorlis Blume u. a. (Hrsg.), Katalog „Europa und das Meer“, München 2018.

bezieht (vgl. z.B. S. 148–154 zur *Greater Britain*-Theorie).

Die Umsetzung von Elverts Ziel, die Grenzen der nationalen Geschichtsschreibung zu durchbrechen, gelingt in der Darstellung nicht immer gleich gut. Besonders positiv zu erwähnen sind beispielweise Passagen, in denen Elvert den Einfluss deutscher Drucker und Kartographen in Lissabon (vgl. S. 44–47), die starke niederländische Präsenz in der gesamteuropäischen Seefahrt (vgl. S. 236–240; S. 303–305), die Rolle der Häfen (vgl. S. 240–243) oder die internationale Zusammensetzung der Mannschaften der VOC-Schiffe (vgl. S. 273–274) diskutiert, oder auch ein überzeugendes Portrait der Familie Godffroy und anderer Kaufmannsdynastien als *global player* entwirft (vgl. S. 401–428). Häufig allerdings werden zwar die Interessen verschiedener Nationen behandelt, doch erscheinen diese als immer noch weitgehend separat und hauptsächlich in dem Sinne miteinander verknüpft, dass die Aktionen der einen Nation bestimmte Reaktionen einer anderen hervorriefen oder mehrere Nationen sich in einer Konkurrenzsituation miteinander befanden. Dabei handelt es sich letztlich um Fragen, mit denen sich schon die klassische Politik- und Wirtschaftsgeschichte auseinandergesetzt hat. Dem Dankeswort im Anhang ist zu entnehmen, dass ein weiteres Projekt geplant ist, das sich der „Rolle von Häfen als Laboratorien der europäischen Moderne“ (S. 519) widmen wird. Auf etwaige aus diesem Projekt hervorgehende Publikationen, die vermutlich die verflechtungsgeschichtliche Perspektive noch stärker machen werden, darf man gespannt sein.

Dass die üblichen Verdächtigen, die großen Seefahrernationen – Portugal, Spanien, die Niederlande, England – in einer maritimen Geschichte Europas nicht fehlen dürfen, leuchtet ein. Es wäre aber lohnenswert gewesen, dem Einfluss des Maritimen auch in unerwarteten Zusammenhängen und an unwahrscheinlichen Orten nachzugehen, wie dies in Ansätzen im Unterkapitel „Brandenburgisches Intermezzo“ (S. 303–307) geschieht. Ebenso wäre es interessant gewesen, die sehr klassische Auswahl der Akteure, bei denen es sich vor allem um Kapitäne, Konkquistadoren, Könige und Kaufleute handelt,

die in der Forschung bereits häufig diskutiert worden sind, um eine größere Anzahl unbekannter Akteure/innen zu ergänzen. Dass weibliche Akteure wie Maria Sibylla Merian (S. 391–392), Eva Ekeblad (S. 391) und Amalie Dietrich (S. 414, 487) überhaupt Erwähnung finden, ist begrüßenswert, aber auch hier hätte es die Möglichkeit gegeben, neue Wege einzuschlagen.

Am Ende des fünften Kapitels bescheinigt Elvert der europäischen Bevölkerung und den europäischen Kultur- und Geschichtswissenschaften eine gewisse „Blindheit“ (S. 506) gegenüber der „Bedeutung des Meeres für Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Kontinents“ (S. 506). Inwieweit dies auf die allgemeine Bevölkerung zutrifft, soll hier nicht diskutiert werden, aber im Hinblick auf die Geschichtswissenschaft erscheint Elvert doch nicht unbedingt als der einsame Kämpfer gegen die ‚Meeresblindheit‘, als der er sich zu sehen scheint. Schließlich wird – um nur einige Beispiele zu nennen – am Leibniz-Institut des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Kooperation mit der Universität Bremen zur maritimen Geschichte geforscht², das Exzellenzcluster „Asia and Europe“ der Universität Heidelberg schließt eine Forschungsgruppe zu „Floating Spaces“ ein³, Forscher/innen der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg arbeiten mit den britischen *National Archives* bei der Erschließung der *Prize Papers*⁴ zusammen und das Thema des Frühneuzeittags 2017 lautete: „Das Meer“.⁵ Elverts Buch ist also vielmehr als Teil eines aktuellen Trends in der Geschichtswissenschaft zu sehen.

²Für eine Kurzbeschreibung des Institutsprofils vgl. die entsprechende Seite auf der Homepage der Universität Bremen: <https://www.uni-bremen.de/research-alliance/die-allianz/mitglieder/deutsches-schifffahrtsmuseum-leibniz-institut-für-maritime-geschichte-dsm/> (06.11.2018).

³Vgl. die Webpräsenz der Forschungsgruppe: <http://www.asia-europe.uni-heidelberg.de/de/forschung/interdisziplinaere-forschungsgruppen/mc12-floating-spaces.html> (06.11.2018).

⁴Für eine Kurzvorstellung des Projekts vgl. z. B. die Beschreibung auf der Homepage der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg: <https://uol.de/news-detail/prize-papers-im-akademienprogramm-2187> (06.11.2018).

⁵Für einen Eindruck der dort diskutierten Themen vgl. die Homepage des Frühneuzeittags 2017: <http://www.hab.de/de/home/wissenschaft/fruehneuzeittag-2017.html> (06.11.2018).

Der Epilog schließlich wirkt, als gehörte er zu dem Buch, das Elvert vielleicht ursprünglich im Sinn hatte: nachdenklicher, philosophischer und stärker kulturgeschichtlich ausgerichtet. Es ist ein wenig schade, dass dieses Buch nicht das Licht der Welt erblickt hat, aber dennoch werden vor allem Studierende und eine allgemein am Thema interessierte Leserschaft im vorliegenden Werk eine gut lesbare Überblicksdarstellung vorfinden.

HistLit 2018-4-161 / Lena Moser über Elvert, Jürgen: *Europa, das Meer und die Welt. Eine maritime Geschichte der Neuzeit*. München 2018, in: H-Soz-Kult 05.12.2018.