



Olaf B. Rader

Europa und das Meer

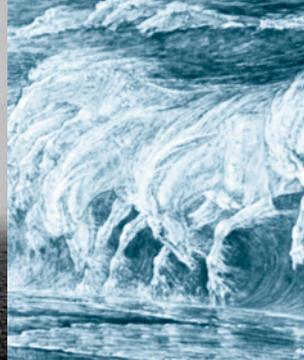
Der Philosoph und Universalgelehrte Gottfried Wilhelm Leibniz (1646–1716) reiste 1672 als Diplomat nach Paris. Dort schlug er dem ›Sonnenkönig‹ Ludwig XIV. vor, einen Eroberungsfeldzug gegen Ägypten zu unternehmen, womöglich auch, um ihn von den geplanten Eroberungskriegen in Europa abzubringen. Als lockende Frucht, so argumentierte Leibniz vor seiner Majestät, würden dem König die Seeherrschaft auf dem Mittelmeer sowie die Kontrolle – und natürlich auch die Profite – des gesamten Orienthandels zufallen. Ja, die Machtstellung zur See würde ihm die Vorherrschaft in Europa sichern. Doch Ludwig nahm den Rat des Philosophen, der damit praktisch auch zum Seekriegstheoretiker avancierte, nicht an. Der König entschied sich anders und stellte die Seekriegsoperationen zugunsten der Landexpansion zurück. Erst über ein Jahrhundert später verwirklichte Napoléon Bonaparte mit seiner ägyptischen Expedition die einstigen Vorschläge von Leibniz. Doch scheiterten die Nil-Ambitionen Frankreichs nun an der Seemacht Großbritanniens, und bei Aboukir 1798 büßte der Korse seine schöne neue Flotte ein. Und man darf vermuten, dass auch schon am Ende des 17. Jahrhunderts der Leibniz-Plan wegen der Stärke der Royal Navy mit einem Fehlschlag geendet hätte.

Gut über 200 Jahre nach Leibniz veröffentlichte 1890 der amerikanische Marineoffizier Alfred Thayer Mahan (1840–1914) unter dem Titel *The Influence of Sea Power upon History* eine Studie, in welcher er die eminente Bedeutung der Herrschaft über die Meere für den Gang der Weltgeschichte darlegte. Mahans Seekriegstheorien waren eigentlich als Argumentationshilfe für einen amerikanischen Seeimperialismus konzipiert, wirkten sich jedoch viel stärker als gedacht auf die maritimen Strategien europäischer Mächte aus. Schnell wurde das Buch nicht nur in den USA, sondern vor allem im alten Europa aufmerksam rezipiert. Einer seiner begeistertsten Leser war der deutsche Kaiser Wilhelm II.: »Ich verschlinge gerade

Captain Mahans Buch und versuche es auswendig zu lernen«, ließ er seine Umgebung wissen. Mahans Werk entfaltete sich zu einem der wichtigsten Impulsgeber im Rüstungswettlauf zur See am Ende des 19. Jahrhunderts zwischen den europäischen Mächten, der das politische Denken in Schlachtschiffparametern zur Folge hatte. Vor allem in Deutschland und Großbritannien trugen heranwachsende Knaben nicht nur Matrosenanzüge, sondern Panzerstärke und Tonnage, Geschützkaliber und Geschwindigkeit wurden zu zentralen Bezugspunkten des jeweiligen gesamtnationalen Selbstverständnisses.

Mögen Mahans Thesen und auch die Vorstellungen des Universalgelehrten Leibniz in vielen Punkten überholt, kritikwürdig oder schlichtweg falsch sein, in einem Punkt hatten beide natürlich zweifellos recht: Weil die Seefahrt und die Beherrschung der See einen bedeutenden Faktor in der Weltgeschichte darstellte, sind mit Flotten- und Seepolitik große Reiche errichtet und auch wieder verloren worden. Ja, man könnte getrost mit dem Blick auf Europa formulieren: Ohne die über Jahrhunderte in Europa akkumulierten Erfahrungen auf See und die entwickelten Seefahrtstechnologien hätte der kleine Kontinent niemals diese Expansivkraft entwickeln können, mit der er im Kolonialzeitalter die Welt unterwarf und beherrschte, und sich somit letztlich auch nicht nur im Geiste der Gewalt selbst konstituieren können.

Dabei hatten einige antike Autoren des alten Europa beim Nachsinnen über die Beschaffenheit eines längst vergangenen, jedoch goldenen glücklichen Zeitalters, einer ›felix prior aetas‹, neben dem noch unentwickelten Ackerbau auch ausdrücklich das Fehlen der Schifffahrt in den Kanon der paradiesischen Merkmale aufgenommen. Vergil, Tibull, Ovid, selbst noch Boëthius hielten Seefahrt für abträglich einem alle Menschen glücklich machenden Gesellschaftszustand. Mit Schiffen das Meer zu versuchen war ihnen Frevel. Heißt es doch in Vergils vierter Ekloge der *Bukolica*, wenn der Weltenretter, end-



lich erwachsen, eingreift: »Dann, wenn dich zum Mann gemacht das gekräftigte Alter, / läßt auch der Schiffer freiwillig das Meer, die segelnde Fichte / tauscht nicht Waren mehr aus; überall trägt alles die Erde.« Noch im 14. Jahrhundert vertraute Giovanni Marignolli, ein Franziskaner aus Florenz, der über Jahre die damals bekannte Welt bereist hatte und bis China gekommen war, die Zweifel seiner Zeit an der Seefahrt einer Chronik an: Gott wolle nämlich nicht, »dass der Mensch über die See die ganze Welt umrunden könne«. Aber Vergils »segelnde Fichte« durchpflügte dennoch das Meer, tauschte Waren aus und begann zudem, Spannungen und Konflikte auch auf See auszutragen. Und irgendwann war ohnehin klar geworden: »*Navigare necesse est, vivere non est*« – »Seefahrt tut not, das Leben jedoch nicht«.

Dieses berühmte Diktum soll der römische Feldherr Pompeius Magnus (106–48 v. Chr.) Matrosen zugerufen haben, als sie sich wegen eines Sturms weigerten, auf ihre Schiffe zu steigen. Es stammt aus einer Zeit im 1. Jahrhundert v. Chr., als das Ausbleiben der ägyptischen Getreideschiffe in Rom Versorgungskrisen und Aufruhr ausgelöst hätten. Es ist somit Beleg, welche enorme politische Bedeutung die Schifffahrt und die Beherrschung der See für das antike Rom bekommen hatten, wie es sich selbst als Seemacht verstand, und ist zugleich Bestandteil einer Ideologie, in der die Weltmacht das Mittelmeer für ihr Eigentum – »*mare nostrum*« – hielt. Zudem bekräftigt es die Aussage, dass der Mensch dort, wo er Horizonte überschreitet, sich auch über die Grenzlinie von Leben und Tod begibt, es auf See existenzieller zugeht als auf dem Land.

Durchmustert man nun die Jahrhunderte, dann tritt hervor, wie zentral und zugleich kontinuierlich die kriegerische und nicht nur die handelnde Seefahrt – was ohnehin lange miteinander engstens verwoben war – die Geschieke Europas bestimmt hat. Die Seeschlacht von Salamis zum Beispiel, die 480 v. Chr. zwischen einem Hellenenbund unter Führung Athens und einer Perserflotte tobte, könnte man gleichsam als die »Mutter aller Seeschlachten« bezeichnen. Sie war nicht nur einer der Höhepunkte des Abwehrkampfes der Athener und anderer griechischer Poleis gegen Xerxes' Invasion, sondern in kulturgeschichtlicher Zuspitzung zeigt sich, dass der Seeschlacht durch ihre Stilisierung in der Geschichtsschreibung und Literatur Athens eine Sonderrolle zugekommen ist. Sie verhalf nämlich der Polis zu tief greifenden gesellschaftlichen Wandlungen, letztendlich sogar zur

dauerhaften Etablierung der Demokratie, weil nun schließlich alle Bürger, auch die besitzlosen, mitrudern mussten, und diese fortan auch mitreden und mitbestimmen wollten. Das Thema dieses Konflikts ist zudem in zwei literarischen Genres behandelt worden, die beide den Beginn dieser Traditionen bezeichnen: die Geschichtsdarstellung und die Tragödie. Herodots Paradebeispiel einer historischen Erzählung über die Schlacht und Aischylos' theatralische Fabel darüber ergeben zusammen eine erste Vorstellung von den Arbeitsweisen jenes westlichen Kulturgedächtnisses, das uns bis heute bestimmt.

Nach Athens Absinken in die politische Bedeutungslosigkeit zeigten Rom und Byzanz, später Venedig und Genua ganz deutlich: Nur eine differenziert entwickelte Staatlichkeit konnte Grundlage für die Existenz von flottengestützter Seepolitik sein. Man könnte sogar zugespitzt formulieren: Schon die Existenz von Flotten kann bis zu einem gewissen Punkt Gradmesser der jeweiligen Staatsentwicklung werden. Unter einer Flotte ist nämlich nicht einfach eine hohe Anzahl von Schiffen im Allgemeinen zu verstehen – denn über die verfügten etwa auch jene zu den berühmtesten »Vikings« ausfahrenden Nordmänner des 9. bis 11. Jahrhunderts reichlich –, sondern dass eine größere Menge an Seefahrzeugen zum Seekrieg extra gebaut und eben als ein Waffenverband eingesetzt wurde. Das nämlich setzte einen konsequenten Willen dazu sowie enorme und kontinuierliche Anstrengungen für diesen Zweck voraus, über die vormoderne Gemeinwesen von einigen Ausnahmen abgesehen nur selten verfügten.

Ob im Athen des Attisch-Delischen Seebundes, im Rom am Beginn der Kaiserzeit, in Konstantinopel oder in Seerepubliken des Mittelmeers, im England und Holland der Frühen Neuzeit, im wilhelminischen Kaiserreich und andernorts kann man Prozesse beobachten, die also eine Dialektik von Flotten- und Seepolitik und ausdifferenzierter Staatlichkeit ausprägen. Das ist sicher nicht ein ausschließlich europäisches Phänomen, doch ist es hier am deutlichsten zu fassen und zeitigte auf lange Sicht die augenfälligsten Effekte. Einer davon war das Geld oder besser dessen Ansammlung.

Denn es ergibt sich aus jeglicher ambitionierter Seepolitik immer die Frage: Wie wurden Flotten im konkreten Einzelfall eigentlich finanziert? Waren es »staatliche« Flotten oder privat finanzierte Schiffe? Ein erstaunlicher Befund nämlich ist es, dass von der Antike bis weit in die



Frühe Neuzeit ganze Flotten oder einzelne Kriegsschiffe ihre Existenz der Privatinitiative und dem Privatvermögen von Einzelpersonen oder Gemeinschaften verdankten. Bis die Strukturen eines Staates oder Reiches ausreichten, auch Flotten zu bauen und zu unterhalten, traten entweder freie Unternehmer als Schiffsausrüster auf, oder es wurden einfach die besten Seeprofis der Zeit, ›Piraten‹ nämlich, angeheuert. Das ist auch der Grund, warum man in den mittelalterlichen europäischen Reichen mit Ausnahme der hoch entwickelten Seestädte des Mittelmeers keine oder nur in Ansätzen entwickelte Kriegsflotten unterhielt. Auch die berühmte Hanse, jener Handelsstädtebund, der im Hoch- und Spätmittelalter Nord- und Mitteleuropa mit einem Netz von Stützpunkten überzogen hatte, besaß, um bestimmte Interessen mit Gewalt durchzusetzen, keine eigene ›Hanseflotte‹. Und auch in der Frühen Neuzeit dauert es noch seine Zeit, bis wir ›richtigen‹ Kriegsflotten begegnen können.

Verbunden mit der Dialektik von Flottenbau und Staatsentwicklung, somit der Rolle der Flottenentwicklung für die Staatsbildungsprozesse, ist ein Impuls spürbar, der die Herausbildung kapitalistischer Strukturen beschleunigte. Im 16. und 17. Jahrhundert bildeten *Merchant Adventurers*, ›Abenteurer-Kaufleute‹, eine für die Zeit typische Berufsgruppe von Leuten, die Gewinnstreben mit Abenteuerlust zu verbinden wussten. Darüber hinaus war als Charakteristikum der neuen Epoche ein gewisses Organisationstalent bei der Beschaffung des Kapitals nötig, um eine Handelskonvoifahrt in die Neue Welt auszurüsten und durchzuführen. Diese Fahrten waren nämlich nicht nur risikoreich, sondern auch teuer. Und die Geldgeber drangen natürlich auf eine ansprechende Rendite. Wer sie erzielen wollte, durfte nicht zimperlich sein, konnte aber auch binnen Kurzem ein reicher Mann werden, wie etwa der später geadelte John Hawkins. Das Schiff wurde so zu einer frühen Form einer Aktiengesellschaft, und die darin zusammengefassten Mittel mit den erzielten Profiten haben ganz ursächlich mit der ursprünglichen Akkumulation von Kapital zu tun.

Eine weitere wichtige Etappe bildete die Verwendung von Kanonen. Sie führte dazu, dass Kriegsschiffe, anders als zuvor, nicht mehr nur als Transportmittel für Soldaten dienten, sondern wieder selbst zu Kampfmitteln wurden. Und: Kanonen, Kugeln und Pulver mussten nicht ernährt und versorgt werden, damit sie noch in den letzten Winkel der Erde befördert und dort wirksam werden konnten. Der Einsatz physischer Gewalt als Basis von politi-

scher Macht wurde dadurch, wenn man so will, exportfähig. Auf diese Weise konnte die Herrschaft über die See und mittelbar über weit entfernte Regionen der Erde wirkungsvoller als je zuvor ausgeübt werden. Insofern bildete die Verwendung von Geschützen auf Kriegs- und Handelsschiffen eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg der europäischen Expansion. Dabei war sogar schon Jahrhunderte zuvor in den Zeiten der Kreuzzüge, die als ein gesamteuropäisches Unternehmen verstanden werden können, die Seefahrt der zentrale Angelpunkt für die Regionen, die man bezeichnenderweise ›Outremer‹ nannte, gewesen. Doch erst Kanonen und Kapital ermöglichten die Ausbreitung der europäischen Herrschaft bis in die letzten Winkel der Erde. Und mit dem 1494 auf Betreiben von Papst Alexander VI. Borgia (1492–1503) zwischen den Seemächten Portugal und Spanien zustande gekommenen Vertrag von Tordesillas sollte zwar eigentlich ein bewaffneter Konflikt zwischen diesen beiden damals bedeutendsten katholischen Mächten verhindert werden, doch hatte man bei der Gelegenheit die Welt – natürlich ohne jemanden derselben auch nur zu fragen – gleich ganz in eine portugiesische und eine spanische Hälfte aufgeteilt.

Doch Profite einstreichen wollten alle, sich an den Kosten zu beteiligen mochte man eher weniger. Mit der europäischen Seeherrschaft ist noch ein anderes Problem verknüpft: Haben große Seemächte eigentlich je darauf reagieren können, dass die Lasten und enormen Kosten der Öffnung und Sicherung von Meeren, konkret der Schutz von Handels- und Kommunikationsrouten, auch anderen zugutekamen und -kommen, die sich an den Aufwendungen aber gar nicht oder nur minimal beteiligt haben? Gemeinhin nimmt man heute den freien Seehandel als eine ganz selbstverständliche Angelegenheit hin, was es beileibe nicht ist. Über viele Jahrhunderte gab es ›geschlossene‹ Meere und Ozeane, die erst durch die britische Flotte und dann durch die US-Navy ›geöffnet‹ wurden. Zukünftig könnte das ein großes Problem zwischen den USA und Europa werden, wer den freien Weltmarkt eigentlich bezahlen soll, denn natürlich lassen geschlossene Seeregionen unter anderen hegemonialen Konstellationen, wie etwa der Persische Golf oder das Chinesische Meer, sich durchaus wieder vorstellen. Doch dass sich Europas Expansion vornehmlich über die See realisierte, Athens Demokratieentwicklung an seiner Seemacht hing, Kriegsflotten als Innovationsmotoren wirkten, ursprüngliche Akkumulation und Kapitalismus,

überhaupt Flottenexistenz und Staatsentstehung wie Zahnräder ineinandergriffen, zuletzt die elektronische Globalisierung einen nautisch-seemännischen Vorlauf besessen hat, offenbart sich erst in allen Zusammenhängen mit einem Blick auf Wogen des Meeres, die Europa umspülen.

Literatur

- A. Corbin: *Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küste*. Berlin 1990
A. Karsten und O. B. Rader: *Große Seeschlachten. Wendepunkte der Weltgeschichte*. München 2013
M. Mollat du Jourdin: *Europa und das Meer*. München 1993
H. Münkler: *Imperien. Die Logik der Weltherrschaft – vom alten Rom bis zu den Vereinigten Staaten*. Berlin 2005



Joseph Mallord William Turners (1775–1851) berühmtes, zwischen 1822 und 1824 geschaffenes Gemälde »The Battle of Trafalgar« zeigt mehrere Ereignisse der 1805 geschlagenen Schlacht zugleich: An der Takelage der *HMS Victory* weht noch Nelsons berühmtes Flaggensignal »England expects ...«, während im Hintergrund die französische *Achille* brennt und im Vordergrund die *Redoutable* sinkt, von der der Todesschuss auf Admiral Nelson ausgegangen war.