



Geschichte Europas in 10 Bänden

Eine Leseempfehlung

von Manfred Lochbrunner

Im Frühjahr 2023 ist bei der Wissenschaftlichen Buchgesellschaft Darmstadt eine preisgünstige Lizenzausgabe der vom C.H. Beck Verlag München in zehn Bänden veröffentlichten „Geschichte Europas“ erschienen. Die Bände umfassen im Durchschnitt um die 300 Seiten (14,5 x 22 cm). Das Gesamtwerk ist von der Buchgesellschaft um 149,- Euro angeboten worden. Nach der Lektüre der Bände ist in mir die Idee gereift, die Leser und Leserinnen des „Literarischen Zaunkönigs“ auf dieses Grundlagenwerk hinzuweisen. Dabei maße ich mir keinesfalls an, diese Bände wissenschaftlich zu rezensieren; dazu würde auch der in der Zeitschrift zur Verfügung stehende Platz nicht ausreichen. Ich möchte vielmehr nur ein kleines Kapitel aus dem siebenten Band etwas näher betrachten und im Sinne eines Appetitanregers als Leseeinladung vorstellen.

Doch zunächst sollen die Titel und Periodisierungsmarken der einzelnen Bände samt der Namen ihrer Autoren bzw. Autorin aufgelistet werden.

Band 1: Helmut Leppin, *Das Erbe der Antike*, München 2010, 288 S.

Band 2: Rudolf Schieffer, *Christianisierung und Reichsbildungen. 700 – 1200*, München 2013, 367 S.

Band 3: Bernd Schneidmüller, *Grenzerfahrung und monarchische Ordnung. 1200 – 1500*, München 2011, 304 S.

Band 4: Luise Schorn-Schütte, *Konfessionskriege und europäische Expansion. 1500 – 1648*, München 2010, 276 S.

Band 5: Gerrit Walther, *Staatenkonkurrenz und Vernunft. 1648 – 1789*, München 2021, 361 S.

Band 6: Andreas Fahrmeir, *Revolutionen und Reformen. 1789 -1850*, München 2010, 304 S.

Band 7: Johannes Paulmann, *Globale Vorherrschaft und Fortschrittsglaube. 1850 – 1914*, München 2019, 486 S.

Band 8: Lutz Raphael, *Imperiale Gewalt und mobilisierte Nation. 1914 -1945*, München 2011, 319 S.

Band 9: Hartmut Kaelble, *Kalter Krieg und Wohlfahrtsstaat*, München 2011, 288 S.

Band 10: Andreas Wirsching, *Demokratie und Globalisierung. Seit 1989*, München 2015, 248 S.

Jeder Band ist mit einigen Abbildungen und Karten sowie knappen Literaturhinweisen und einer ausführlichen Zeitleiste ausgestattet. Register beschließen jedes Buch.

In der Einleitung zu jedem Band wird die grundsätzliche Frage nach dem geographischen Begriff von Europa gestellt

und im Blick auf die zu behandelnde Epoche appliziert. So formuliert Hartmut Leppin in seinem Prolog zum ersten Band „Das Erbe der Antike“: „Sonderbar steht es um Europa. Nur scheinbar selbstverständlich nämlich firmiert dieses westlich des Urals gelegene Anhängsel Asiens als eigener Kontinent: Allenfalls als Subkontinent mag man es gelten lassen, wenn man auf die Karte blickt. Dass man dennoch gemeinhin Europa als Kontinent anerkennt, hat natürlich historische Gründe, da ‚Europa‘ nicht allein für geographische Verhältnisse, sondern zugleich für eine bestimmte geistige Tradition steht“¹. Und diese kulturell-geistige Tradition bildet den Inhalt des langen Diskurses der zehn Bände, wobei die Geschichte der politischen Entwicklungen dieses Kontinentes in ihrer Unterschiedenheit und Vielgestaltigkeit das dominierende Hauptthema bleibt. Und doch wird in jedem Band aufs Neue die Frage nach den geographischen Umrissen dieses Europas gestellt.

Eine besonders originelle Darlegung zu diesem Thema erkenne ich in der Einleitung von Johannes Paulmann zum siebten Band „Globale Vorherrschaft und Fortschrittsglaube“. Sein Kapitel „Wie weit reicht Europa im 19. Jahrhundert?“ will ich als Paradigma heranziehen². Der Autor nähert sich der Geographie Europas über seine Meerengen und betrachtet sechs solcher Orte. „Wir wollen den Gegenstand des Buches im Folgenden genauer bestimmen, indem wir uns ihm über die Meerengen gleichsam vom Rande her annähern“³. Die sechs Orte, die beschrieben werden, sind: die Kara-Straße, der Öresund und Kaiser-Wilhelm-Kanal, der Ärmelkanal, die Straße von Gibraltar, die Dardanellen und der Bosporus, der Suezkanal.

Kara-Straße

Beginnen wir mit der Kara-Straße im äußersten Nordosten Europas. Sie führt von der Barents-See in die Kara-See, ein Randmeer des Polarmeeres, an deren Südküste das Ural-Gebirge ansteigt. Die Meerenge ist 56 Kilometer breit und trennt die Inselgruppe Nowaja Semlja von der Insel Waigatsch im Süden. Die Wasserstraße erlangte ab den Jahren 1850 zwischen den europäischen Häfen und Sibirien zunehmend an Bedeutung. Die Polarforschung nahm dort ihren Ausgang. Die Kara-Straße bildet eine europäische Meerenge am Übergang zu Asien. Aufgrund der eisigen Verhältnisse blieb der ökonomische Erfolg freilich beschränkt. Die klimatischen Veränderungen der globalen Erderwärmung könnten aber in Zukunft die Route attraktiv erscheinen lassen.



Valentin A. Serow, 1911:
Der Raub der Europa (Ausschnitt)



Öresund und Kaiser-Wilhelm-Kanal

Die Wasserstraße bildet einen Teil der Verbindung zwischen Nord- und Ostsee. Die flache See zwischen Dänemark und Schweden ist mit Hunderten von kleineren und größeren Inseln durchsetzt. Drei Hauptwege ermöglichen die Durchfahrt: westlich der Kleine und der Große Belt und östlich, zwischen der dänischen Insel Seeland und der südschwedischen Provinz Schonen, der Öresund, eine 67 Kilometer lange Meerenge. An ihrer schmalsten Stelle zwischen Helsingör (Dänemark) und Hälsingborg (Schweden) ist sie etwa vier Kilometer breit. Der Öresund, an dem die Städte Kopenhagen (Hauptstadt von Dänemark) und Malmö (Schweden) liegen, ist im Winter in der Regel befahrbar. Die dänische Krone erhob seit 1429 eine Schiffs- und Warenabgabe, den sogenannten Sundzoll. Er war eine der wichtigsten Einnahmequellen des Landes. Erst mit der Konvention von Kopenhagen aus dem Jahr 1857 verzichtete Dänemark auf die Zollerhebung. Seine Wasserstraßen, die Nord- und Ostsee miteinander verbinden, wurden zu internationalen Gewässern erklärt. Mit der Meerenge des Öresund verknüpft der Autor den zwischen 1887 und 1895 vom Deutschen Reich gebauten Kaiser-Wilhelm-Kanal, heute Nord-Ostsee-Kanal. Im Versailler Friedensvertrag 1919 wurde der Kanal von den Alliierten internationalisiert. Er gilt als die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße.

Ärmelkanal

Er ist circa 350 Kilometer lang, seine schmalste Stelle beträgt zwischen Dover (England) und Cap Gris-Nez (Frankreich), der sogenannten Straße von Dover bzw. dem Pas de Calais, nur 34 Kilometer. Er ist einer der wichtigsten Schifffahrtswege der Welt. Die Klimaverhältnisse führen ganzjährig zu häufiger Nebelbildung und schlechtem Wetter. Die Seine auf der französischen Seite ist der größte Fluss, der den Kanal mit Süßwasser speist. Die international übliche englische Bezeichnung „English Channel“ drückt aus, wer die Wasserstraße beherrscht. An der englischen Küstenseite liegen die Städte Plymouth, Southampton, Portsmouth, Brighton und Hastings, während an der französischen Küstenseite die Städte Brest, Cherbourg, Caën und Le Havre folgen. Im Jahr 1994 wurde ein Eisenbahntunnel eröffnet, der die engste Stelle zwischen Calais und Dover überbrückt (Fahrzeit: etwa 35 Minuten).

Gibraltar

Ein strategisch wichtiger Ort für Europa ist die Straße von Gibraltar, die das Mittelmeer mit dem Atlantik und Europa mit Nordafrika verbindet. Der westliche Eingang der Meerenge ist 44 Kilometer breit und liegt zwischen Kap Tragfalgar (Spanien) und Kap Spartel (Marokko). Im Osten der Meerenge beträgt die Entfernung zwischen der Südspitze von Gibraltar, der Punta de Europa, und dem Felsen von Ceuta auf der afrikanischen Seite ungefähr 20

Kilometer. Die Längserstreckung liegt bei 60 Kilometer. Die Meeresströmung sorgt für schwierige Schifffahrtsverhältnisse, weil eine starke Oberflächenströmung vom Atlantik ins Mittelmeer fließt. Gibraltar ist seit 1704 in britischer Hand. Auf dem Felsen befindet sich eine britische Festung und Stadt. Wer in Gibraltar geboren wird, erhält aufgrund des „ius soli“ die britische Staatsbürgerschaft. Doch auch Spanien erhebt Anspruch auf das Territorium. Mit der Eröffnung des Suezkanals 1869 am anderen Ende des Mittelmeers steigerte sich die Bedeutung der Straße von Gibraltar (spanisch: Estrecho de Gibraltar), die so zu einer globalen Wasserstraße geworden ist.

Dardanellen und Bosphorus

Die beiden Wasserstraßen verbinden das Mittelmeer mit dem Schwarzen Meer. Dazwischen liegt das Marmara-Meer. Die Dardanellen sind 65 Kilometer lang und zwei bis sechs Kilometer breit. Der Bosphorus erstreckt sich auf einer Länge von 31 Kilometer. An seiner schmalsten Stelle ist er knapp 700 Meter breit. Am Übergang vom Marmara-Meer zum Bosphorus erhebt sich an beiden Seiten die Millionenstadt Istanbul. Die Meerengen waren oft Anlass für diplomatische Konflikte, die auch zu verlustreichen Kriegen geführt haben (1853-1856 russisch-osmanischer Krieg, der sich zum Krimkrieg ausgeweitet hat). Die Kontrolle lag grundsätzlich zunächst in der Hand des osmanischen Reiches und später der Türkei. Russlands Interesse bestand vor allem darin, dass seine Handelsschiffe durchfahren durften. Aber auch militärisch-strategische Interessen spielten eine nicht unwesentliche Rolle.

Suezkanal

Er wurde zwischen 1859 und 1869 künstlich geschaffen. Anlässlich seiner Eröffnung sollte die Oper „Aida“ von Giuseppe Verdi (1813-1901) aufgeführt werden. Da aber der Komponist sein Werk nicht rechtzeitig vollendet hatte, fand die Uraufführung erst am 24. Dezember 1871 in Kairo statt. Im strengen Sinn handelt es sich nicht um eine >>>



Meerenge, sondern um den Durchbruch einer Landenge. Der schleusenfreie Kanal besitzt ein leichtes Gefälle vom Roten Meer ins Mittelmeer. Er führt ohne Umwege über das südliche Afrika direkt in den Indischen Ozean. Seine Länge zwischen Port Said im Norden und Suez im Süden betrug bei der Eröffnung 164 Kilometer. Es war ein Jahrzehnt lang eine gigantische Baustelle, bei der bis zu 20.000 Arbeiter gleichzeitig Hand anlegten. Die Technik machte damals erhebliche Fortschritte. Bald nach der Inbetriebnahme wurden Erweiterungsbauten in Angriff genommen, damit die Schiffe in beiden Richtungen passieren können. Der Kanal verkürzt die Wegstrecke von Europa nach Asien erheblich. Im Vergleich zur Route um das Kap der Guten Hoffnung ist sie z.B. von London nach Bombay um mehr als 40 Prozent kürzer. Die Benützung des Kanals war in den ursprünglichen Konzessionen von 1854 und 1856 dahingehend geregelt, dass er für die Schiffe aller Nationen offen sein sollte. 1888 sicherte eine diplomatische Konferenz der Großmächte in Konstantinopel die Neutralität völkerrechtlich ab. Nachdem die letzten britischen Truppen im Juni 1956 die Suezkanalzone verlassen hatten, kam es Ende Oktober 1956 zur Suezkrise, als israelische, britische und französische Truppen Ägypten überfielen, nachdem die mehrheitlich britisch-französische Suezkanal-Gesellschaft durch Ägypten verstaatlicht worden war. Dank des Eingreifens der UNO, der USA und der Sowjetunion konnte der Konflikt rasch beendet werden. Obwohl geographisch außerhalb Europas gelegen, markiert der Suezkanal eine europäische Grenze.

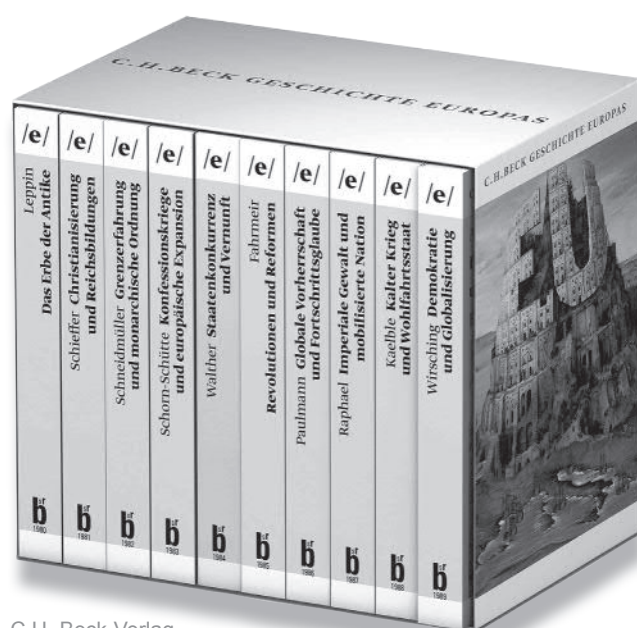
Die Meerengen bilden in ökologischer, ökonomischer, politischer, sozialer und kultureller Hinsicht Kreuzungen und Schnittstellen, die Europäer miteinander und mit nicht-europäischen Gesellschaften verbinden, sie aber auch voneinander trennen. Das Wasser wird so zum Medium, die Umrisslinie Europas zu bestimmen. Auf drei Seiten ist es die natürliche Grenze unseres Kontinents, nur die sich nach Asien hin öffnende Ostseite ist eine vom Land markierte Grenze.

Der Versuch einer geographischen Bestimmung Europas über die sechs Meerengen der Kara-Straße, des Öresunds, des Ärmelkanals, der Straße von Gibraltar, der Dardanellen, des Bosphorus und schließlich des Suezkanals bildet m. E. einen höchst originellen Zuschnitt des europäischen Kontinentes, so dass mir diese Darlegungen als ein geeignetes Exempel en miniature für einen Hinweis auf das große Gesamtwerk der „Geschichte Europas in 10 Bänden“ erschienen sind. Die Zeit ist schon längst reif, die Geschichte nicht nur aus der Perspektive von Nationalstaaten zu erzählen, sondern das historische Geflecht des ganzen Kontinents in den Blick zu nehmen. Die zehn Bände mit ihren Zeittafeln stellen ein wertvolles Nachschlagewerk dar, um

sich auf der Höhe Europas bewegen zu können. Auch wenn wir aktuell eine gewaltige Verschiebung in den globalen Mächteverhältnissen erleben und die Konturen einer neuen Kräftebalance und Friedensordnung sich noch keineswegs abzeichnen, gewährt die Kenntnis der Geschichte Europas Orientierungspunkte, die man nicht übersehen darf.

Manfred Lochbrunner, geboren 1945 in Kirchheim/Schwaben, Studium der Philosophie und Theologie an der Päpstlichen Universität Gregoriana in Rom und Gesangsausbildung an der Accademia Nazionale di S. Cecilia in Rom. Priesterweihe 1972, Promotion an der Universität Freiburg i. Br., Habilitation an der Universität Augsburg. Seit 1998 Dozent und Professor für katholische Dogmatik und Dogmengeschichte am Internationalen Priesterseminar „Redemptoris Mater“ des Erzbistums Berlin und an der Gustav-Siewerth-Akademie (Weilheim-Bierbrunn). Im Jahr 2020 erfolgte seine Emeritierung.

- 1 Hartmut Leppin, *Das Erbe der Antike* (Geschichte Europas Bd. 1), München 2010, S. 9.
- 2 Ich beziehe mich auf die Seiten 11 bis 37 in: Johannes Paulmann, *Globale Vorherrschaft und Fortschrittsglaube* (Geschichte Europas Bd.7: 1850-1914), München 2019.
- 3 A.a.O., S. 11.



C.H. Beck Verlag