

ZEITZEUGNISSE, VORTRÄGE UND MISZELLEN

► THOMAS ELSMANN

Flottenpropaganda 1848

Johann Georg Kohls »Für eine deutsche Flotte«

Der Bremer Johann Georg Kohl (1808-1878) – Geograf, Reiseschriftsteller und Bibliothekar – war ein vielseitig interessierter, genauer Beobachter. Obgleich er sich selbst gern mit dem Anspruch der Objektivität schmückte¹, finden sich Sympathien und Antipathien deutlich verteilt, verbunden mit Fehl- und Vorurteilen. Kohl vertrat zuweilen politische Vorbehalte, so gegenüber dem Slawentum² oder den Südstaaten im Amerikanischen Bürgerkrieg.³ Zugleich konnte er eine politische Zuneigung gegenüber Österreich, Deutschland – von dem er freilich keine klare verfassungsrechtliche Zukunftsvision hatte – und den Vereinigten Staaten nicht verhehlen. Er war ein Kind seiner Zeit, geprägt von der eigenen hanseatisch-bürgerlichen Erziehung und den geistigen und politischen Bewegungen des 19. Jahrhunderts; ihn als Propagandist des Deutschtums⁴ oder als, wenn auch untergründigen, Anhänger eines rassistheoretischen Ansatzes zu bezeichnen⁵, verkennt die geistigen Prägungen und Grundhaltungen. Seine politischen Vorstellungen schwankten gelegentlich zwischen Ergebnissen klarer Analyse und einer naiven, romantisierenden Gefühlswelt. Kohls Auffassung von typischen, verschiedentlich auch idealtypisierenden »Nationalcharakteren«, die sich vermeintlich in vielfältiger Weise offenbaren, waren der deutschen Romantik, insbesondere Johann Gottfried Herders (1744-1803) Theorie des »Volksgeistes« verpflichtet. Kohl betrachtete in vorderster Linie die kulturellen Äußerungen eines Volkes oder einer Nation. Dass es hierbei, aus der subjektiven Sicht des Autors, kulturfähige und bedingt kulturfähige, ja kulturunfähige Völker gab, dass eine Superiorität der deutschen Kultur existierte, sollte Kohl aus heutiger Sicht nicht als Makel vorgehalten werden, auch wenn die Grenzen zur Vorstellung von der Minderwertigkeit bzw. der Überlegenheit von Rassen zuweilen gefährlich nahe rücken. Kohl legte zwar gelegentlich eine gewisse prophetische Gabe hinsichtlich zukünftiger politischer Entwicklungen an den Tag, vermochte aber kaum den späteren Missbrauch von Begriffen wie »Nation«⁶, »Nationalcharakter« und »Rasse« zu prognostizieren.

Kohls Äußerungen laden verschiedentlich geradezu zur Missdeutung ein, in ihrer vordergründigen Unschärfe erscheinen sie als »Leerformeln«, die mehr oder minder sinnvolle Deutungen zulassen. Das im Folgenden dargestellte Parergon aus Kohls umfangreichem publizistischen Œuvre scheint sich derlei Problematiken auf den ersten Blick zu entziehen.

Der Aufruf: »Für eine deutsche Flotte« (1848)

Unter dem o.g. Titel erschien im Teubnerschen Verlag eine Broschüre von gerade 20 Seiten Umfang, geziert von einem Frontispiz, das auf der rechten Seite eine unter Segeln stehende, von der Gischt umspülte Fregatte zeigt.⁷ Auf der linken bestimmt neben einem besetzten Ruderboot ein Leuchtturm das küstennahe (Meeresbucht, Hafeneinfahrt) Szenario; im Hintergrund sind schemenhaft ebenso andere Schiffe zu erkennen.

Kohl trat hier das einzige Mal in seiner langen schriftstellerischen Laufbahn als Autor für den B.G. Teubner Verlag in Erscheinung⁸, einem Verlag, der in den 1840er Jahren eine Reihe von Publikationen zu politischen und aktuellen Ereignissen veröffentlichte, darunter die Reichsverfassung.⁹ Die kleine Schrift schien für Verlag und Autor eine Herzensangelegenheit gewesen zu sein, da der Verkaufspreis von zweieinhalb Neugroschen an einen zu gründenden deutschen Flottenfonds abgeführt werden sollte. Was erklärt dieses offensichtliche Interesse an einer deutschen Flotte? Spielte Kohls maritim geprägte Heimat Bremen hier die zentrale Rolle? War es die Sehnsucht nach einem militärisch einflussreichen Deutschland oder lediglich Reaktion auf aktuelle Verhältnisse?

In der Tat stand Kohl mit seinem Aufruf nicht allein. Seit den 1840er Jahren mehrten sich die Stimmen, die eine deutsche Flotte forderten. 1848 war das Kulminationsjahr offizieller und privater Initiativen, Deutschland zur Errichtung eigener Marinestreitkräfte zu bewegen bzw. diese Bewegungen zu unterstützen.¹⁰ Sie entsprangen dem Hintergrund des deutsch-dänischen Konflikts, der die militärischen und politischen Schwächen des deutschen Bundesstaates verdeutlichte. Die unterschiedliche formale Zugehörigkeit der beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein zu Dänemark bzw. Deutschland hatte der ohnehin problematischen Konstruktion des Deutschen Bundes von 1815 (Grundlagen 1820 mit der Wiener Schlussakte) ein schweres Erbe hinterlassen. Beide Teile wurden de facto sehr effektiv von Dänemark regiert, z.T. unter Wahrung einer starken inneren Autonomie. Als problematisch erwies sich zugleich die ethnisch-kulturelle Spaltung Schlesiws, wo im Süden die deutschstämmige, im Norden die dänischstämmige Bevölkerung dominierte. Im Zeitalter des Nationalismus wuchsen diese Spannungen zu politischen Problemen. Es war zu klären, ob die Herzogtümer zu Dänemark oder zur deutschen Nation zu rechnen seien, und zwar über die traditionelle Autonomie hinaus, also als fester, integrativer Bestandteil. Kompliziert wurde die Situation durch Interessen der Hegemonialmächte Großbritannien und Russland hinsichtlich der Kontrolle der Zugänge von Nord- und Ostsee sowie durch die innenpolitischen Ereignisse (Märzrevolution), die die Staaten des Deutschen Bundes berührten.

Am 21. März hatte Dänemark, unter maßgeblichem Einfluss der »Eiderdänen« im Kabinett (Vertreter einer Annexions- und Danisierungspolitik gegenüber Schleswig bis zur Eider), die Annexion Schlesiws proklamiert. Als Reaktion sagten sich die Deutschen in den Herzogtümern von Dänemark los, und am 24. März wurde eine provisorische Regierung in Kiel gegründet, der sich die im Lande befindlichen Bundestruppen unterstellten. Die Unterstützung der Aufständischen durch die Nationalversammlung in der Paulskirche führte am 12. April zur Aufnahme Schlesiws in den Deutschen Bund, einen Tag später wurde die Bundesexekution gegen Dänemark verhängt. Formell befand man sich damit nicht in einem internationalen Konflikt, denn die überaus komplexe Konstruktion des Deutschen Bundes hatte mit England (bis 1837), den Niederlanden (bis 1866) und Dänemark (bis 1864) drei ausländische Mitglieder.

Die unmittelbaren Auswirkungen der einsetzenden Kriegshandlungen blieben nicht auf Schleswig-Holstein beschränkt. Preußische und andere Bundestruppen konnten zwar die dänischen Kontingente zurückdrängen, gleichzeitig machte sich jedoch das Fehlen einer Bundesflotte schmerzlich bemerkbar. Als Reaktion auf die Bundesexekution hatte Dänemark in der zweiten Aprilhälfte begonnen, deutsche Handelsschiffe zu beschlagnahmen, seit dem 1. Mai setzte

eine planmäßige Blockade der deutschen Küste ein, verstärkt durch russische Flottenpräsenz in der Ostsee. Damit erfuhr die problematische Wirtschaftslage Deutschlands eine krisenhafte Zuspitzung, da der Seehandel stark eingeschränkt wurde. In dieser Situation gab am 11. Mai 1848 der sog. »Fünzigerausschuss« einen Aufruf zur Gründung einer deutschen Kriegsflotte heraus, begleitet und getrieben von einer unerhörten Flottenbegeisterung. Es gelang der Nationalversammlung rasch, Mittel für den Flottenaufbau, der zunächst aus dem diplomatisch heiklen Ankauf von Schiffen auf dem internationalen Markt bestand, freizumachen. Während diese Bemühungen einsetzten, hatten der Druck der Blockade und die Intervention der Großmächte Preußen gezwungen, trotz der militärischen Erfolge den Frieden mit Dänemark zu suchen. Der Waffenstillstand von Malmö (26. August 1848) wurde von der Frankfurter Nationalversammlung zunächst empört abgelehnt, musste aber unter preußischem Druck akzeptiert werden, was zu einer schweren innenpolitischen Krise führte.

In diesem Kontext ist Kohls Broschüre zu verorten. Als Autor hatte er sich bereits dreimal in Buchform mit Dänemark und Schleswig-Holstein beschäftigt, ein Indiz für das Gespür, das Kohl für den aktuellen Geschmack des »Publikums« hatte: 1845 verlegte Arnold in Dresden ein geografisches Werk über die Marschen und Inseln der Herzogtümer Schleswig-Holstein und



Johann Georg Kohl:
Für eine deutsche Flotte.
Dresden: Teubner 1848,
Frontispiz. (Sächsische
Landesbibliothek –
Staats- und Universitäts-
bibliothek Dresden)

Brockhaus Kohls Reisebeschreibung über Dänemark und die beiden Herzogtümer.¹¹ 1847 trat Kohl mit einer ethnografischen Monografie bei Cotta hervor, in der er das Verhältnis von Dänen und Deutschen im Herzogtum Schleswig behandelte.¹²

Dänemark erschien Kohl insgesamt als ein *mittelmäßiges* Land, ein Land mit Anmut und mit wenig Bemerkenswertem, das sich gänzlich in der Hauptstadt Kopenhagen spiegelte. Bereits hier notierte Kohl die militärische Bedeutung des Sunds als Grenze zwischen Nord- und Mitteleuropa¹³, eine Beobachtung, die auch in seinen Schriften zur Flotte gelegentlich wiederkehrt. Besonderes Augenmerk galt der Berührung von Dänen und Deutschen, ein generell beliebtes Thema Kohls, der gerade hinsichtlich der Frage von Völkerberührung und Völkervermischung stets interessante Beobachtungen vermutete. Kohl versuchte das spannungsreiche Verhältnis von Dänen und Deutschen in Schleswig und Holstein historisch zu begründen, nicht ohne auch hier zuweilen in das Reich der Spekulation abzuschweifen. Schleswig war für ihn *in ethnographischer Hinsicht ein Übergangsländ zwischen Holstein und Dänemark, ein Mittelglied zwischen Scandinavien und Deutschland*.¹⁴ Wo allerdings deutsche Sprache und deutsches Volkstum mit ihren dänischen Äquivalenten zusammentrafen, obsiegten die deutschen Elemente aufgrund ihrer höheren »Kulturwertigkeit«.

Trotz der also bereits 1847 vorgestellten dezidierten Meinung zum virulenten Schleswig-Problem, war Kohls Plädoyer für eine deutsche Flotte keineswegs vordergründig antidänisch, vielmehr schien der dänische Krieg ein willkommener Anlass gewesen zu sein, im Sinne der Flottenpropaganda tätig zu werden. Daher ist seine Argumentation vielschichtig und nicht lediglich der »Tagespolitik« verhaftet; sie umfasst geografische, historische und ökonomische Elemente: Deutsche Stämme, so Kohl, bewohnten ein Gebiet von den Grenzen Hollands bis nach St. Petersburg; sie seien seerfahren, ihre Häfen hervorragend, ihre Handelsflotten anerkannt. Was fehle, sei eine schützende Streitmacht. Ganz Europa, ganz Nord- und Südamerika verfügten über Flottenkontingente, nicht so Deutschland. Kohl nahm hier keinen Teil des Deutschen Bundes von Vorwürfen aus: Schleswig-Holstein ließe sich von den Dänen gängeln, Hannover und die Hansestädte gäben sich ganz englischem Einfluss und Schutzversprechen hin, Preußen habe sich in Gänze zur Landmacht entwickelt. Das Beispiel der Römer hätte als Vorbild dienen können, hätten sie doch vorgemacht, wie eine Landmacht zu einer Seemacht werden kann. Die Deutschen seien schutzlos: *Wenn wilde Anthropophagen unsre Landsleute auch mit Haut und Haar verschlängen, Deutschland könnte nichts dagegen thun, als ohnmächtige Drohungen vom Lande aus hinüber zu rufen. Der deutsche Neptun hat keine Gewalt, auch nur den geringsten Winkel der Erde zu erschüttern, denn wir Deutschen haben es versäumt, ihm seinen Dreizack zu schmieden. Er ist ohnmächtig wie ein Jupiter tonans ohne den Donnerkeil*.¹⁵ Lange Zeit hätten Wankelmut und Zurückhaltung die Deutschen bestimmt. Die Resultate seien offenkundig: Helgoland, eine ganz und gar deutsche (!) Insel, sei von den Engländern besetzt, dänische Flottillen blockierten deutsche Häfen und Flussmündungen.

Damit leitet Kohl zu den aktuellen Ereignissen des Jahres 1848 über. Die Schleswig-Holsteiner müssten für die bisherige Untätigkeit büßen, die großen Hafen- und Handelsstädte lebten in Angst: *2 Millionen Deutsche – ich sagte oben, daß so viele etwa an unseren Küsten wohnen – gerathen außer sich über ein halbes Dutzend dänischer Nußschalen mit kaum 3000 Soldaten an Bord!*¹⁶ Verstärkt durch eine sensationslüsterne Journaille stiegen die Versicherungsprämien, ein deutliches Indiz für Angst und Unsicherheit. Militärisch hätten zwar die Bundestruppen an Land gesiegt, aber jetzt ständen sie am Kleinen Belt und am Sund, ohne in der Lage zu sein, diese zu überqueren. Für Kohl ist es der Krieg, der die Deutschen nun endlich zum Aufwachen gebracht habe, zugleich argumentiert er aber auch in dieser Lage analytisch, wenn er neben den aktuellen Ereignissen weitere Gründe sucht, die das Verständnis für eine Flotte verstärken sollten.

Es sind dies im Einzelnen:

- der blühende Handel, der zu schützen sei,
- die Trennung Hannovers von England, dessen Schutzfunktion entfällt,
- die Schleswig-Holstein-Frage,
- das Bemühen Preußens um Schiffe (die »Preußische Seehandlung«),
- die Verbesserung der Schifffahrt im Binnenland,
- die Verbesserung der Transportmöglichkeiten durch die Eisenbahn
- und letztlich die Erkenntnis, dass die Vereinigten Staaten als See- und Handelsmacht heranreifen und als Vorbild für Deutschland dienen könnten; das Letztere ein für Kohls zukünftigen Lebensweg (Aufenthalt in den Vereinigten Staaten von Amerika) interessantes Argument.

Der Autor verkennt nicht, dass alle diese logischen Gründe zwar zwingend seien, aber wenig Enthusiasmus zu erzeugen vermögen. Erst der Krieg habe den so wichtigen Griff ins Portemonnaie erleichtert: Jeder sei bereit zu geben. Kohl greift hier das Phänomen einer Massenmobilisierung auf, die in Form von Frauenvereinen, von Dichtervereinigungen etc. versuchte, notwendiges Kapital zur Flottengründung zu sammeln und das Ganze ideologisch mit Pamphleten, Flugschriften und Aufrufen zu begleiten. Es handelte sich um eine landesweite Bewegung, die aber offenbar nicht überall ihre glühenden Verfechter fand. Hier zeigt sich nun der aktuelle Impetus der Kohlschen Schrift: In Dresden, seinem damaligen aktuellen Aufenthaltsort, herrschte keinerlei Bereitschaft, sich für den Flottenbau zu engagieren, alle bisherigen Appelle brachten nicht den gewünschten Erfolg: *Es wäre unerträglich, wenn man Dresden als die einzige große deutsche Stadt bezeichnen wollte, in der man keinen Theil an dieser Bewegung genommen. Soll man dem Sprichworte gemäß selbst mit den Wölfen heulen, wie dürften wir uns dann weigern, mit den Frühlerchen zu singen!*¹⁷

Kohl verkennt nicht, dass andere, in erster Linie soziale Probleme (Weber und Spitzenklöppler im Erzgebirge) wichtig seien, doch jetzt sei die Flottenfrage vorrangig. Das pathetisch-markige Ende des Textes (*Ganz Deutschland drängt instinktartig zum Meere hin! – Unser Volk ruft uns! Vox populi, vox dei! darum vorwärts! und drauf und dran!*)¹⁸ darf nicht täuschen: Obgleich es sich laut eigener Vorgabe um einen Text mit appellativer Zielsetzung handelt, der aufrütteln will und letztendlich zur Geldbeschaffung dienen soll, fehlt der kurzen Abhandlung die vordergründige, gehässige Polemik. Der Feind wird, geschickt als rhetorisches Stilmittel verwandt, auf seine wahre Größe reduziert, ja eher lächerlich gemacht. Kohl arbeitete durchaus sachlich auf sein Ziel hin. Er bemühte historische Vergleiche, so umstritten und gekünstelt sie auch sein mögen, und bringt geografische und ökonomische Argumente vor; vordergründiger Patriotismus war nicht seine Sache. Dafür spricht auch seine deutlich zur Schau getragene Skepsis gegenüber zu großen Flottenforderungen. Ihm schwebte eine Konvoi- und Verteidigungsflotte vor, die den Handel und die Küste zu schützen in der Lage sei – kurz: eine *Friedensflotte*.¹⁹

Der Epilog: »Die deutsche Kriegsflotte« (1849)

Nach dem aktuellen, aus der Enttäuschung über die geringe Spendenfreudigkeit der Dresdner entstandenen Aufruf wandte sich Kohl 1851 nochmals mit der Flottenfrage an die Öffentlichkeit. In einem Essayband, betitelt »Skizzen aus Natur- und Völkerleben«²⁰, findet sich ein längerer Beitrag »Die deutsche Kriegsflotte – Geschrieben zu Dresden im Winter 1849«.²¹ Der Entstehungszeitpunkt lässt auch hier wieder aktuelle Ereignisse der dänisch-deutschen Konfrontation vermuten. Dänemark hatte zum 1. April 1849 den Frieden von Malmö aufgekündigt, ver-

mochte sich aber militärisch zunächst nicht gegen die Bundes- und schleswig-holsteinischen Truppen durchzusetzen, die ihrerseits bis Jütland vorrückten, aber bei Fredericia unterlagen. Der Waffenstillstand von Berlin (10. Juli 1849) mündete in den Berliner Frieden vom 2. Juli 1850 zwischen Dänemark und Preußen, der allerdings auf den Widerstand der Schleswig-Holsteiner traf. Während der neuerlichen Kriegshandlungen im Jahre 1849 war es erstmals zu Berührungen zwischen der im Aufbau befindlichen Bundesflotte und dänischen Schiffen gekommen, darunter dem Gefecht bei Helgoland (4. Juni 1849), an dem die deutsche Fregatte BARBAROSSA und die Korvetten HAMBURG und LÜBECK beteiligt waren. In der Erinnerung, zumal der national orientierten, spielt darüber hinaus der 5. April 1849 eine überragende Rolle²²: Bei der Verhinderung eines dänischen Landungsversuches in der Bucht von Eckernförde gelang es den Abwehrbatterien, sowohl das Linienschiff CHRISTIAN VIII. zu vernichten als auch die Fregatte GIFEON in Besitz zu nehmen, die fortan als ECKERNFÖRDE in der deutschen Marine Dienst tat.

Wer nun in Kohls längerer Abhandlung zur Flottenfrage viel Neues erwartet, wird eingangs enttäuscht: Der erste Teil ist im Wesentlichen wortwörtlich die Wiedergabe der 1848er-Schrift, lediglich leicht variiert, mit zusätzlichen Beispielen versehen und gelegentlich aktualisiert.²³ Davon ist der anschließende, umfangreichere Abschnitt zu scheiden. Kohl, der Bau und Besitz einer Flotte als *naturgemäß* bezeichnet²⁴, geht im Folgenden die geografischen und logistischen Voraussetzungen für den Flottenbau detailliert durch und beleuchtet eingehend den notwendigen Finanzierungsrahmen. Die Analyse beginnt mit der Frage nach den Kriegshäfen.²⁵ Kohl legt hier genaue hydrografische und geografische Studien vor, erörtert die Frage, ob es notwendig sei, einen künstlichen oder natürlichen Hafen zu wählen und gibt einen in die Zukunft weisenden Vorschlag: die Errichtung einer strategischen Kanalverbindung zwischen Nord- und Ostsee, die Antizipation des Nord-Ostsee-Kanals (Kaiser-Wilhelm-Kanal).

Nachdem der Autor die materiellen (Holz, Eisen) und menschlichen Ressourcen Deutschlands gemustert hat, steht die heikle Kapitalfrage an. Deutschland als Ganzes betrachtet Kohl als wohlhabendes Land, aber wie viel Geld werde hier verschwendet! Der bürgerlich geprägte Autor kritisiert die aus seiner Sicht verschwenderische Hofhaltung der deutschen Fürsten²⁶; Kohls hanseatisch-kaufmännische Herkunft wird zu dieser Haltung beigetragen haben. Die Flotte hingegen, die zweifelsfrei eine hohe Investition darstelle, sei nutzbar für den *Nationalreichtum*²⁷, da sie die Handelsflotte schützen könne und zugleich den Zugriff auf überseeische Gebiete ermögliche.²⁸ Die Flotte sei auch ein Zeichen von staatlicher Souveränität.

Kohl zieht aus der bisherigen Entwicklung, ausgelöst durch die Ereignisse des Jahres 1848, eine ernüchternde Bilanz. Viele der Blümenträume der ersten Euphorie seien zerstoßen, es seien gerade 500 000 Taler in den zahlreichen Sammlungen als Summe erzielt worden (davon lediglich 500 in Dresden!), die Frankfurter Nationalversammlung, die Kohl süffisant verspottet, habe lang und ausführlich diskutiert, aber nicht entscheidungsfreudig. Gerade deshalb sei es notwendig, das Ziel mit aller Energie zu verfolgen: *Glück auf Germania zur See!*²⁹

Auch in dieser Schrift zeigt sich Kohl als nüchterner, wenngleich von der Flottenidee überzeugter Autor, der bei aller Emphase auf polemische Invektiven verzichtet. Die Argumentation entspricht der seiner anderen, größeren geografischen Studien, seine Beschreibungen der Küstenlinien und Häfen in ihrer militärischen Eignung kehren an späterer Stelle seines *Ceuvres* in Bezug auf den Amerikanischen Bürgerkrieg wieder.³⁰ Dass die erste deutsche Flotte, die Bundesflotte, nur eine Episode bis 1853 bleiben sollte, war für Kohl wie für seine Zeitgenossen nicht absehbar und stand für sie aller »Naturgemäßheit« entgegen.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. etwa seine (selbstgefällige) Äußerung in: Aus meinen Hütten. Oder Geständnisse eines deutschen Schriftstellers. 3 Bde. Leipzig 1850, hier Bd. 2, S. 235: *Ich verachte keine Nation, die ich kennen lernte und ließ keine Abneigung in mir aufkommen. [...] Ich suchte den Gesichtspunkt, welcher die verschiedenen Nationalitäten so herrlich erscheinen ließ, zu gewinnen. Und ich wurde daher der Reihe nach Slavenfreund, Britenfreund, Romanenfreund. Ich spürte, wie ich mich mit Leib und Seele für die Gottheiten aller dieser Nationen begeistern konnte. Wenigstens sympathisierte ich zuweilen mit einer jeden von ihnen.*
- 2 Vgl. dazu Thomas Elsmann: Die Antike als Reisebegleiter: Johann Georg Kohls Reise nach Istrien, Dalmatien und Montenegro. In: Hans-Albrecht Koch, Margrit Beran Krewson, John A. Wolter und Thomas Elsmann (Hrsg.): Progress of Discovery. Johann Georg Kohl. Auf den Spuren der Entdecker. Graz 1993, S. 113-132.
- 3 Vgl. dazu Thomas Elsmann: My activity for the cause of the Union – Der Blick eines Bremers auf den amerikanischen Bürgerkrieg. In: Bremisches Jahrbuch 82, 2003, S. 109-118.
- 4 Etwa Anneli Alexander: J.G. Kohl und seine Bedeutung für die deutsche Landes- und Volksforschung. In: Deutsche Geographische Blätter 43, 1940, S. 11-126, hier S. 69ff.
- 5 So Doris Dohmen: Das Irlandbild Johann Georg Kohls. In: Anne Fuchs, Theo Harden und Eva Juhl (Hrsg.): Reisen im Diskurs. Modelle der literarischen Fremderfahrung von den Pilgerberichten bis zur Postmoderne. Tagungsakten des Internationalen Symposions zur Reiseliteratur, University College Dublin, vom 10.-12. März 1994. (= Neue Bremer Beiträge 8). Heidelberg 1995, S. 443-454, bes. S. 451ff.
- 6 Als Überblick vgl. etwa Ulrich Dierse und Hans-Dieter Rath: Nation, Nationalismus, Nationalität. In: Historisches Wörterbuch der Philosophie, Bd. 6. Darmstadt 1984, S. 406-414, bes. S. 409f.; Gerhard Leibholz: Nation. In: Evangelisches Staatslexikon, Bd. 2. Stuttgart 1987, S. 2193-2201.
- 7 Es scheint sich hier um einen Idealtypus einer Fregatte zu handeln und vermutlich nicht um eine bestimmte. Die Fahne am Heck des Schiffes ist nicht zu identifizieren, sie hat keinerlei Ähnlichkeit mit der im November 1848 beschlossenen Kriegsflagge des Deutschen Bundes. Benutzt wurde das Exemplar der Sächsischen Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden. Weitere Nachweise z.B. in der Universitätsbibliothek Johann Christian Senckenberg in Frankfurt am Main, der Bayerischen Staatsbibliothek, München, und der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien.
- 8 Vor der Amerikareise war der Arnoldsche Verlag in Dresden und Leipzig »Hausverlag« Kohls; hier wurden die wesentlichen Reisebeschreibungen, aber auch die theoretisch-geografischen Abhandlungen verlegt. Weitere Verlage waren Unzer in Königsberg, Fleischer in Leipzig, Kuntze in Dresden, Cotta in Stuttgart und Brockhaus in Leipzig. – Zur Verbindung Kohls zum Hause Cotta vgl. Thomas Elsmann: Der Autor und sein Verleger – Aspekte der Korrespondenz zwischen Johann Georg Kohl und Johann Georg von Cotta. In: Bremisches Jahrbuch 81, 2002, S. 176-188. – Ein Briefwechsel zwischen dem Teubnerschen Verlag und Kohl ist nicht mehr nachweisbar. In Kohls persönlichem Nachlass, der sich heute im Besitz der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen befindet, sind ebenfalls keine Nachweise dafür vorhanden. Das Archiv des Teubnerschen Verlags wurde 1943 bei einem Luftangriff zerstört.
- 9 Vgl. Friedrich Schulze: B.G. Teubner 1811-1911. Geschichte der Firma. Leipzig 1911, S. 146. Die Kohlsche Schrift wird nicht ausdrücklich erwähnt.
- 10 Die wichtigsten Informationen (mit weiterführender Literatur) finden sich in: Deutsche Marine. Die erste deutsche Flotte. (= Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums 10). Bremerhaven 1979; Walther Hubatsch (Hrsg.): Die erste deutsche Flotte 1848-1853. (= Deutsches Marineinstitut. Schriftenreihe 1). Herford, Bonn 1981.
- 11 Die Marschen und Inseln der Herzogthümer Schleswig und Holstein. Nebst vergleichenden Bemerkungen über die Küstenländer, die zwischen Belgien und Jütland liegen. 3 Bde. Dresden, Leipzig: Arnold 1846; Reisen in Dänemark und den Herzogthümern Schleswig und Holstein. 2 Bde. Leipzig: Brockhaus 1846.
- 12 Bemerkungen über die Verhältnisse der deutschen und dänischen Nationalität und Sprache im Herzogthume Schleswig. Nebst einem Anhang: Ueber die scandinavischen Sympathieen. Stuttgart: Cotta 1847. Wie üblich, publizierte Kohl einen Teil seiner Beobachtungen parallel in kleinen Beiträgen, so in der »Allgemeinen Zeitung«, in der Zeitschrift »Ausland« und im »Morgenblatt für gebildete Stände«, vgl. Alexander (wie Anm. 4), S. 116. – Zu Kohls Verhandlungen mit Cotta vgl. Elsmann (wie Anm. 8), S. 186f. – Zum Hintergrund u.a. Steen Bo Frandsen: Dänemark. Der kleine Nachbar im Norden. Aspekte der deutsch-dänischen Beziehungen im 19. und 20. Jahrhundert. Darmstadt 1994.
- 13 Vgl. Reisen in Dänemark (wie Anm. 11), Bd. 2, S. 380.
- 14 Vgl. Bemerkungen über die Verhältnisse (wie Anm. 12), S. 216. – Kohl geht dabei besonders auf die sprachlichen Entwicklungen in Schleswig ein, vgl. Silke Regin: Johann Georg Kohl. Ethnographische Sprachreflexion im 19. Jahrhundert. (= Kasseler Studien. Literatur, Kunst, Medien 7). Siegen 2001, S. 225-249.
- 15 Für eine Deutsche Flotte. Dresden: Teubner 1848, S. 9.
- 16 Ebd., S. 11. Bemerkenswert auch ebd., S. 12, ein Rückgriff auf Jonathan Swifts »Gulliver's travels«: *Im Lilliputerlande war natürlich allgemeines Entsetzen, als ein Brobdignacschiff an der Küste erschien. Aber wunderbar! hier ist der umgekehrte Fall, ein Schiff aus dem Lilliputerlande erregt denselben Schreck im Lande der Brobdignacs.*
- 17 Ebd., S. 20.
- 18 Ebd. – Zu Kohls Vorliebe, klassische Zitate zu verwenden, vgl. Elsmann (wie Anm. 2), S. 128.
- 19 Für eine deutsche Flotte (wie Anm. 15), S. 18. – Weitergehende Forderungen, die Deutschland mittels der Flotte einen Platz in der Welt und einen Zugang auf überseeische Ressourcen sichern wollten, zitiert Kohl aus der Feder eines anderen Autors, und zwar aus Jakob Siemens-Andressen: Deutschlands See-Geltung [...]. Hamburg 1849.

- 20 Skizzen aus Natur- und Völkerleben. 2 Bde. Dresden: Kuntze 1851.
- 21 Die deutsche Kriegsflotte – Geschrieben zu Dresden im Winter 1849. In: Ebd., S. 221-280.
- 22 Vgl. dazu ausführlich Michael Salewski: Eckernförde, 5. April 1849. Zur Geistesgeschichte eines »Tags«. In: Werner Paravicini, Frank Lubowitz und Henning Unverhau (Hrsg.): Mare Balticum. Beiträge zur Geschichte des Ostseeraums in Mittelalter und Neuzeit. Festschrift zum 65. Geburtstag von Erich Hoffmann. (= Kieler Historische Studien 36). Sigmaringen 1992, S. 339-363.
- 23 Vgl. Die deutsche Kriegsflotte (wie Anm. 21), S. 231 mit einem Hinweis auf die Entwürfe von Friedrich List (1789-1846) und S. 232 mit einem Verweis auf die preußischen Bemühungen.
- 24 Ebd., S. 235.
- 25 Gelegentlich griff Kohl auf andere Autoren zurück, so auf Karl Gustav Nikolaus Rintel (Ueber Errichtung einer deutschen Seemacht. Breslau 1848) und Prinz Adalbert von Preußen (Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte. Potsdam 1848).
- 26 Vgl. z.B. Die deutsche Kriegsflotte (wie Anm. 21), S. 259: *Wie viele Millionen hat König Ludwig von Baiern in prunkende Gebäude aller Art gesteckt!*
- 27 Ebd., S. 261.
- 28 Ebd.: *Wenn Deutschland auch bei der Vertheilung des vierten und fünften Welttheiles unter die Nationen Europas zu spät kam, so ist doch Afrika noch da, diese immer noch todt liegende, von der Civilisation noch unberührte Welt, die jetzt die Franzosen vor der Hand in Angriff genommen haben, und welche vielleicht bei näherer Bekanntschaft auch den Deutschen Aussichten eröffnet.*
- 29 Ebd., S. 280. Der Ausspruch erinnert stark an den Titel des berühmten Gemäldes »Germania auf dem Meere« des Düsseldorfer Malers Lorenz Clasen (1812-1899), das sich zahlloser Reproduktionen und Verwendungsmöglichkeiten erfreute. – Zum Künstler vgl. Carsten Roth: Clasen, Lorenz. In: Saur Allgemeines Künstler-Lexikon. Die Bildenden Künstler aller Zeiten und Völker, Bd. 19. München, Leipzig 1998, S. 423f.
- 30 Vgl. Elsmann (wie Anm. 3), S. 115f.

Fleet Propaganda in 1848: Johann Georg Kohl's "Für eine deutsche Flotte"

Summary

The geographer, travel writer and librarian Johann Georg Kohl (1808-1878) of Bremen left behind an extensive literary and publicistic oeuvre. Although he consistently adorned himself with the claim to objectiveness, his writings were characterized by political statements, e.g. in the form of a rejection of Pan-Slavism or of frontline positions against the southern states during the American Civil War. At the same time, if we take his overall work into consideration, we find that Kohl rarely voiced his political opinions directly or in relationship to specific current events. One of the exceptions is a brochure published by the Teubner-Verlag in Dresden in 1848 under the title "Für eine deutsche Flotte" (Appeal for a German Fleet).

Kohl was not the only writer to have concerned himself with this topic at the time, acting as he was against the background of the conflict with Denmark over Schleswig. His appeal, however, was not inspired by nationalist sentiment or anti-Danish polemics, but rather by rational and well-considered deliberations: The conflict with Denmark actually served as a welcome occasion for thinking about the fleet issue. In Kohl's opinion, a German fleet was a necessity for both economic and political reasons. He envisioned a defensive fleet whose mission would be the protection of mercantile interests – a *Friedensflotte* (peace fleet), as he expressed it. He revised his speculations in 1849, making his argumentation less ambiguous than before: A fleet is *naturgemäß* (natural) for a nation; it is the expression of the nation itself (which Kohl conceives of as a kind of living organism), because it is capable of preserving and increasing the *Nationalreichthum* (national wealth) while at the same time serving as a symbol of external sovereignty.

«Pour une flotte allemande», brochure de propagande de Johann Georg Kohl en 1848

Résumé

Le géographe brêmeois, écrivain voyageur et bibliothécaire Johann Georg Kohl (1808-1878) a laissé un important œuvre littéraire et de nombreuses publications. Bien qu'il ait sans cesse prétendu répondre lui-même aux exigences de l'objectivité, ses écrits laissaient transparaître ses prises de position politiques, par exemple sous forme de refus d'un panslavisme ou du front contre les États sudistes lors de la guerre de Sécession. Kohl, néanmoins, si l'on considère son œuvre dans son entier, s'est rarement exprimé sur la politique de manière directe et sur l'actualité. La brochure parue en 1848 aux éditions Teubner de Dresde, sous le titre «Pour une flotte allemande», est ici l'une des exceptions.

Kohl n'était pas le seul auteur à s'emparer du sujet d'actualité, ceci se déroulant avec, en arrière-plan, le conflit pour le Schleswig opposant l'Allemagne au Danemark. Mais le plaidoyer de Kohl pour une flotte allemande ne prenait sa source ni dans le nationalisme ni dans une polémique anti-danoise, mais se trouvait bien plus alimenté par des réflexions rationnelles et minutieuses, le conflit avec le Danemark offrant plutôt une occasion bienvenue de se consacrer à la question de la flotte. Kohl voyait la nécessité d'une flotte allemande justifiée autant sur le plan économique que politique. Il l'entendait comme étant défensive et particulièrement dirigée sur

la protection des intérêts mercantiles – une *flotte de paix*, ainsi qu'il la qualifiait. Dans une version retravaillée de ses exposés de l'année 1849, cette argumentation se dégage encore plus nettement. Une flotte, pour une nation, est conforme à la nature, elle est l'expression de la nation même (celle-ci étant foncièrement comprise comme un organisme vivant), puisqu'elle peut sauvegarder ses richesses nationales et les multiplier, et représenter en même temps le signe d'une souveraineté extérieure.