

Hans-Werner Prahl

Küstenbilder soziologisch betrachtet

aus:

Küstenbilder, Bilder der Küste

Interdisziplinäre Ansichten, Ansätze und Konzepte

Herausgegeben von

Martin Döring, Wolfgang Settekorn und Hans von Storch

S. 287–301

Impressum

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Diese Publikation ist außerdem auf der Website des Verlags Hamburg University Press *open access* verfügbar unter <http://hup.rrz.uni-hamburg.de>

Die Deutsche Bibliothek hat die Netzpublikation archiviert. Diese ist dauerhaft auf dem Archivserver Der Deutschen Bibliothek verfügbar unter <http://deposit.ddb.de>

Umschlagabbildung: Abteilung für Radarhydrographie, Institut für Küstenforschung, GKSS-Forschungszentrum; Radarechos vom Ellenbogen/Sylt, aufgenommen mit seitlich blickender Antenne von einem fahrenden Schiff (FS Ludwig Prandtl) aus.

ISBN 3-9808223-1-1 (Print)

© 2005 Hamburg University Press, Hamburg

<http://hup.rrz.uni-hamburg.de>

Rechtsträger: Universität Hamburg

Produktion: Elbe-Werkstätten GmbH, Hamburg

<http://www.ew-gmbh.de>

Gefördert durch das



Inhaltsverzeichnis

Danksagung	7
Zur Einleitung: Küstenbilder interdisziplinär	9
<i>Martin Döring, Wolfgang Settekorn, Hans von Storch</i>	
1 Grundfragen	
Das Feste und das Flüssige	29
Zur Ideologie- und Wahrnehmungsgeschichte des Wattenmeeres und der Halligen <i>Ludwig Fischer</i>	
2 Küstenbilder in wissenschaftlichen Disziplinen	
2.1 Kunstgeschichte	
Grenzerfahrungen der Zivilisation – Das Bild der Küste	77
<i>Johannes Hartau</i>	
2.2 Ozeanographie	
Ungeheuer und unbekannte Größen	109
Meer und Küste im Spiegel meereskundlicher Lehrbücher seit dem 18. Jahrhundert <i>Gerd Wegner</i>	
2.3 Geschichte	
Das Leben an der Küste.....	161
Eigenheiten einer bäuerlichen Gesellschaft <i>Manfred Jakobowski-Tiessen</i>	
2.4 Literaturwissenschaft	
Die narratologische Küste.....	181
Küstenbilder in zwei Romanen und Kurzgeschichten Guy de Maupassants <i>Martin Döring</i>	

Inhaltsverzeichnis

2.5 Sprach- und Medienwissenschaft

Sprache und Bild in der Küstenwerbung	219
Zu Elementen der Konzeptualisierung von Küstenbildern <i>Wolfgang Settekorn</i>	

2.6 Gewässerphysik

Modelle: Naturwissenschaftlich-mathematische Konstrukte der Küste	275
<i>Hans von Storch, Jens Kappenberg, Rolf Riethmüller</i>	

2.7 Soziologie

Küstenbilder soziologisch betrachtet	287
<i>Hans-Werner Prahl</i>	

3 Küstenbilder in der Praxis

Küste als Raum der Erholung und der Freizeit	303
<i>Jürgen Hasse</i>	

Zukunftsbilder des Küstentourismus – Zwischen Ökonomie und Ökologie?	323
<i>Anette Seidel</i>	

Der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer – Auch eine Realität von Küste	339
<i>Bernd Scherer</i>	

4 Ausblick

Von der Zukunft der Wissenschaftskulturen und den Bedingungen der Transdisziplinarität	351
<i>Nico Stehr</i>	

Verzeichnis der Autorinnen und Autoren	361
--	-----

Küstenbilder soziologisch betrachtet

Hans-Werner Prahl

Die sprachliche Doppelung, Bilder der Küste unter dem Blickwinkel einer speziellen Wissenschaft zu betrachten, verweist auf die Konstruiertheit unserer Wahrnehmung der Küsten. Die Bilder, die sich Menschen von Küsten machen, sind nicht nur auf individuelle Erfahrungen und biographische Verarbeitungsmuster begründet, sondern stets auch von gesellschaftlichen Interpretationsfolien mitgeformt. Wie Gesellschaften mit ihren Rändern – also Grenzen, Gebirgen oder Meeren – umgehen, hängt vor allem von historischen Entwicklungen ab. So wird ideologisierend auch vom Meeresbewusstsein und vom Nationalcharakter gesprochen:

„Der Engländer sieht sich als Kapitän mit einer kleinen Gruppe von Menschen auf einem Schiff, ringsum und unter ihm das Meer. Er ist beinahe allein. [...] Das Meer aber wird beherrscht. [...] Die Schiffe sind einsam auf seiner ungeheuren Fläche, wie vereinzelte Individuen, personifiziert in einem Kapitän. [...] Der Engländer holt sich seine Katastrophen auf dem Meere. Seine Toten muss er sich oft am Meeresgrund denken. Sein Leben zu Hause ist komplementär zum Meer gestaltet: Gleichmäßigkeit und Sicherheit sind seine wesentlichen Züge. [...] Das Massensymbol der Deutschen war das Heer. Aber das Heer war mehr als Heer: es war der marschierende Wald. In keinem modernen Land ist das Waldgefühl so lebendig geblieben wie in Deutschland. Das Rigide und Parallele der aufrechtstehenden Bäume, ihre Dichte und ihre Zahl erfüllt das Herz der Deutschen mit tiefer und geheimnisvoller Freude. Er sucht den Wald, in dem seine Vorfahren gelebt haben, noch heute gerne auf und fühlt sich eins mit Bäumen. [...] Der einzelne Baum ist größer als der einzelne Mensch und wächst immer weiter ins Reckenhafte. Seine Standhaftigkeit hat viel von derselben Tugend des Kriegers. [...] Der Engländer sah sich gern

auf dem Meer; der Deutsche sah sich gern im Wald; knapper ist, was sie in ihrem nationalen Gefühl trennte, schwerlich auszudrücken.“¹

„Natürlich ist maritimes Bewußtsein in der Bundesrepublik keine Selbstverständlichkeit, anders als etwa in Großbritannien, Japan und Norwegen, wo fast jeder Wahlkreis an das Meer grenzt und seine Fischer hat. Wir Deutschen sind keine geborene, sondern eher eine gekorene Seenation. Das gilt allerdings nicht für die Küstenländer und die Hansestädte.“²

1 Küsten-, Meeres- und Nationalbewusstsein

Es mag müßig sein zu klären, ob sich ein typisches nationales Meeresbewusstsein konkret fassen lässt. Unbestreitbar ist indes, dass sich bedingt durch die Geschichte jeweils ein unterschiedliches kollektives Bewusstsein in den einzelnen Gesellschaften ausprägt. Vermutlich ist es aber wenig hilfreich, auf geschichtliche Universalbehauptungen zurückzugreifen, wie etwa die Kabbalisten das Buch Hiob interpretieren, in dem vom Kampf des „Seetieres“ Leviathan (Walfisch) gegen das „Landtier“ Behemoth (Bär) gesprochen wird. Oder etwa wenn Carl Schmitt einen historisch ewigen Konflikt ausmacht: „Die Weltgeschichte ist eine Geschichte des Kampfes von Seemächten gegen Landmächte und von Landmächten gegen Seemächte.“³

Jedoch kann für die jüngere deutsche Geschichte festgehalten werden, dass Deutschland politisch, wirtschaftlich und geistig ganz überwiegend land- und nicht seeorientiert war. Dies gilt auch trotz der großen Zeit der Hanse und trotz der glorreichen Seefahrtsgeschichte. Auch wenn bereits 1687 Unternehmer und Wissenschaftler in einem Gutachten für den Großen Kurfürsten konstatierten: „Es ist weltkundig, daß dieser Staat einzig und allein auf die Schifffahrt und die Commerciens fundieret ist“, vollzog sich die geschichtliche Entwicklung vom Meer weg. Die großen deutschen Territorialstaaten – Bayern, Sachsen und zum überwiegenden Teil eben auch

¹ Canetti, Elias (1980): *Masse und Macht*. Frankfurt am Main, S. 187–189.

² Bangemann, Martin (1985): *Begrüßung*. In: Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): *Meeressymposium Bonn 1985*. Am 13. Juni 1985, in der schleswig-holsteinischen Landesvertretung in Bonn. Kiel, S. 10–15, hier S. 11.

³ Schmitt, Carl (1942): *Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung*. Leipzig, S. 15.

Brandenburg-Preußen – waren Landstaaten, die sich in endlose Kriege und Streitereien um Landgrenzen verstrickten, während zur gleichen Zeit England, Holland, Spanien und Portugal um die Seeherrschaft auf den Weltmeeren fochten. Die deutsche Kleinstaaterei ließ Seefahrt in größerem Stile nicht zu, die Handelsschiffahrt blieb regional auf die wenigen Küstenstädte beschränkt, eine Marine wurde nicht aufgestellt. In deutschen Landen dominierte das landbezogene Heer. Auch die große Hoffnung des Bürgertums von 1848, eine Bundesflotte aufzustellen, scheiterte nach wenigen Jahren: Die wenigen Schiffe mussten bereits 1852 versteigert werden. Erst nach der Reichsgründung erhielt der Flottengedanke neue Nahrung. Mit der Reichsmarine kamen auch bald die U-Boote und andere neue Techniken. Die Handelsschiffahrt erlebte – weltweit – raschen Aufschwung. Parallel zur Industrie nahm die Bedeutung des Meeres als Transportweg zu, wie schon zuvor Hegel vermerkt hatte: „Wie für das Prinzip des Familienlebens die Erde, fester Grund und Boden, Bedingung ist, so ist für die Industrie das außen sie belebende Element, das Meer.“⁴

Militärisch war die Meeresorientierung zunächst nur von kurzer Dauer, denn 1919 verlor Deutschland große Teile seiner Marine, auch der Zweite Weltkrieg war kaum geeignet, den Marine-Gedanken dauerhaft zu fördern. Wirtschaftlich hat sich die Meeresorientierung hingegen stärker entwickelt: über Fischfang und Transport hin zur Rohstoffgewinnung, Abwasserbeseitigung und touristischen Nutzung.

Insbesondere die private Nutzung des Meeres hatte geschichtlich aber noch eine andere Hürde zu überwinden: Bis ins 18. Jahrhundert galt das Meer als feindselig. Häuser hatten zum Meer hin keine Fenster, wer aufs Meer hinaus musste, konnte mit Trost und Segen der Zurückbleibenden rechnen. Erst als Naturphilosophie und Romantik den Blick für die Weite und das Verbindende des Meeres öffneten, wurde der Gang ans Meer zum psychisch positiven Ereignis. Und als schließlich Mediziner auch noch die heilende Wirkung des Meerwassers feststellten, begann die Zeit des Badens und Reisens gegen Ende des 18. Jahrhunderts. In England ging als Erster der König mit streng geschlossenem Badeanzug nach dem Abspielen der Nationalhymne vom Badekarren aus ins Wasser. Seitdem hatte Baden im

⁴ Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1972): Grundlinien der Philosophie des Rechts. Frankfurt am Main, S. 247.

Meer Konjunktur. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts setzte der Reiseverkehr in größerer Zahl ein: Seebäder, die nun auch von den neuen Verkehrsmitteln – Schnellkutsche und Bahn – profitierten, schossen aus dem Boden, zumeist unter Förderung durch heimische Kaufleute und Ärzte. Meeresromantik und Heilwirkung des Meerwassers bewirkten in vielen Teilen Europas, so auch in Deutschland, seit dem 19. Jahrhundert eine eher positive Betrachtung des Meeres. Die Adligen, die in den Heilbädern aus Gesundheitsgründen Salzwasser trinken mussten, erleichterten sich die Kur, indem sie Portwein beimischten.⁵

Trotz allem muss bezweifelt werden, dass Meer und Küste einen Nationalcharakter gestiftet haben. Der Begriff Nationalcharakter ist in sich bereits stark ideologiebelastet und daher für sozialwissenschaftliche Analysen wenig brauchbar. Empirisch lässt sich ein solcher Begriff kaum prüfen, weil eine Nation üblicherweise aus höchst unterschiedlich gestalteten Regionen besteht, von denen nur sehr kleine Nationen (zum Beispiel kleine Inseln) mehr oder minder direkt von Küsten und Land-Meer-Übergängen geprägt sind. Auch der Begriff der regionalen Identität, der eher ideologiekritisch formuliert wurde, erscheint nur begrenzt tauglich. Wie soll ein Küstensaum an der Nordseeküste, der sich im raschen Umbruch von Fischerorten hin zu Tourismusorten befindet, regionale Identität stiften, wenn immer mehr Einheimische längst ihre herkömmlichen Einkommensquellen verloren haben und sich ständig den Forderungen von nicht Ortsansässigen ausgesetzt sehen? Aber auch die Gründung der küstennahen Stadt Wilhelmshaven, die aus militärischen Gründen bald nach der deutschen Reichsgründung entstand und seinerzeit von Spöttern „Schlicktown“ genannt wurde, zeigt, wie schwierig es ist, regionale Identitäten zu stiften und diese gar empirisch zu ermitteln.

In methodologischer Hinsicht ist es ohnehin schwierig, die Vermittlung von Natur und Mentalität angemessen zu klären. Die sich historisch verändernden Formen der Naturaneignung, die sich im Charakter der jeweiligen Arbeit ausdrücken, wirken zwar auf die Entstehung und Veränderung von Mentalitäten ein. Jedoch liegt meines Wissens noch kein Beitrag der Mentalitätsforschung bzw. Mentalitätsgeschichte vor, der systematisch die Wir-

⁵ Prahl, Hans-Werner / Steinecke, Albrecht (1979): Der Millionen-Urlaub. Von der Bildungsreise zur totalen Freizeit. Darmstadt u. Neuwied.

kungen spezieller Räume und Regionen auf die gesellschaftlichen Mentalitäten untersucht.

2 Küste und Formen der Vergesellschaftlichung

Ähnlich unklar ist die Antwort auf die Frage, ob es spezifische Vergesellschaftungsformen durch Küste und Meeresnähe gibt. Auch hier stößt die Forschung wiederum auf Ambivalenzen. Zu den bevorzugten Aufgaben der Soziologie gehört es, Ambivalenzen zu interpretieren. In jeder Gesellschaft überlagern sich divergierende Tendenzen. Fast nie vollziehen sich Entwicklungen nur in einer einzigen Richtung. Dass in Küstenregionen spezielle Organisationsformen der Sicherung gegenüber den Meereselementen und Naturunbilden entstanden sind, ist unbestritten. Auch das legendäre Zitat „wer nich wullt wieken, der mut dieken“ zeugt von dem allgegenwärtigen Thema des Schutzes gegenüber Meeresgefahren.

Allerdings mehren sich auch die regionalhistorischen Studien, die aufzeigen, wie solche Organisationen eher von den binnenländischen Herrschern verlangt als von den Küstenbewohnern in freier Entscheidung vereinbart wurden. Zumeist legten die Landesherren oder die andernorts ansässigen Grundbesitzer den Bewohnern des Küstensaumes auf, Deiche und Sicherungsanlagen zu bauen. Dies bedeutete vielfach eine übergroße Last, weshalb manche Pächter vorzeitig das Land verließen oder auch selbstständige Bauern in den Ruin getrieben wurden.

Die kruden ökonomischen Verhältnisse waren vermutlich durch gewollte Romantisierungen leichter zu ertragen, entzogen den Bauern und Fischern aber immer wieder lebensnotwendige Substanz. Weil Landesherren und Grundbesitzer Deich- und Prielbau nicht zu einer öffentlichen Aufgabe machten, mussten die unmittelbaren Anwohner die meisten Lasten tragen. Nur bei verheerenden Katastrophen trugen die staatlichen Instanzen zur Entschädigung bei. Der Land-See-Übergang war bis ins späte 19. Jahrhundert nicht zentral im Fokus der Obrigkeit. So mussten Gilden und ähnliche genossenschaftliche Organisationen in das staatliche Aufgabenvakuum eintreten.

Deichgraf und Schimmelreiter taugen als spezielle Folklore. Ausdruck heroischer Einstellungen und genossenschaftlicher Gesinnung müssen sie nicht unbedingt sein. Die romantische Verklärung des Gegensatzpaares von Gemeinschaft und Gesellschaft, die der aus Eiderstedt stammende Mitbe-

gründer der deutschen Soziologie, Ferdinand Tönnies, in seinem gleichnamigen Werk so eindrucksvoll beschrieben hat, lässt sich nur begrenzt für die Gemeinschaft retten. Küstenbewohner sind nicht zwangsläufig solidarischer als Landbewohner. Und solange grundlegende mentalitätsgeschichtliche und psychohistorische Studien über spezielle Vergesellschaftungsformen durch Küste und Meer fehlen, muss vieles Spekulation bleiben.

3 Sektoren-Modell für die Meeres- und Küsten-Nutzung

In systematischer Betrachtung kann davon ausgegangen werden, dass sich mit der Verschiebung der Nutzung des Meeres auch eine Verschiebung in der Betrachtungsweise einstellt. Auch wenn bislang in Geographie und Wirtschafts- und Sozialwissenschaften nur wenige systematische Zusammenfassungen vorliegen, soll hier versucht werden, das von Jean Fourastié⁶ für den Prozess der Industrialisierung entworfene Sektoren-Modell für die Meeres- und Küsten-Nutzung fruchtbar zu machen. Fourastié unterscheidet den primären Sektor der Rohstoff- und Energiegewinnung (Landwirtschaft, Fischerei, Bergbau) vom sekundären Sektor der Verarbeitung (Handwerk, Gewerbe, Industrie) und dem tertiären Sektor der Dienstleistungen (Verwaltung, Versicherung, Verteilung, Service). Dieses Modell ist meines Erachtens zu erweitern, da im Bezug zur modernen Meeres- und Küstennutzung zusätzliche Funktionen hinzugekommen sind: insbesondere in Freizeit, Tourismus, Sport sowie in der Entsorgung. Daher wird hier ein Fünf-Sektoren-Modell vorgeschlagen:

Im primären Sektor haben Meer und Küste einige Jahrhunderte lang insbesondere durch den Fischfang als Nahrungsmittelquelle gedient. Durch die Internationalisierung und Industrialisierung hat der Fischfang unter nationaler Perspektive an Signifikanz verloren, dieser Bereich der Meeresnutzung verliert auch im öffentlichen Bewusstsein zunehmend an Bedeutung bzw. wird erst durch Umweltkatastrophen oder Medien-Rummel wieder ins Bewusstsein gehoben. Auch als Wasserlieferant hat das Meer kaum noch Bedeutung. Hingegen ist in den letzten Jahrzehnten das Meer als Rohstofflager in die Öffentlichkeit zurückgekehrt: Öl und Gas, Mineralien und

⁶ Fourastié, Jean (1954): Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts. Köln.

Manganknollen, Erze und Diamanten werden wirtschaftlicher Nutzung zugeführt und regen die Phantasie an. Auch wenn die wirtschaftliche Nutzung längst nicht die in den fünfziger und sechziger Jahren prophezeiten Dimensionen angenommen hat, wächst die Bedeutung der im Meer lagernden Rohstoffe. Ebenso gerät die Bedeutung des Meeres als Energie-Lieferant zunehmend ins Blickfeld, auch wenn in deutschen Landen (außer Erdöl und Erdgas) diese Energie bislang kaum genutzt wird. Unter wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten steigt die Bedeutung des Meeres und der Küste also durchaus an. Indes sind die neuen Formen der Meeresnutzung bislang wenig geeignet, die überkommene Fischerromantik zu ersetzen. Bohrtürme und Tiefseebagger mögen den Technik-Freak faszinieren, können eine breite Öffentlichkeit aber wohl kaum begeistern – zumal hier die Technik im Mittelpunkt steht und menschlicher Wagemut kaum noch gefragt ist.

Im sekundären Sektor waren Küste und Meer ursprünglich stark durch Schiffbau geprägt. Inzwischen ist die Werftindustrie nur noch als Krisenbranche für Schlagzeilen gut und wird in dieser Lage von anderen Krisenbranchen wie Stahl und Kohle überholt. Die mit Schiffbau zusammenhängenden Branchen leiden ebenfalls unter der krisenhaften Lage. Die Nischen im Spezialschiffbau und in der expandierenden Meeres-Technik sind indes wenig publizitätsfördernd. Hingegen wächst im sekundären Sektor die Bedeutung der industriellen Verarbeitung der Meeresrohstoffe bzw. -energien. Allerdings sind diese Industrien oft nicht mehr küstennah angesiedelt und fallen deshalb als meeresorientierte Branchen kaum auf. Einerseits eine nicht mehr als meeresorientiert identifizierte Industrie (einschließlich Meerestechnik), andererseits eine krisenhafte Werftindustrie (einschließlich aller damit verbundenen Handwerksbereiche) führen dazu, dass der sekundäre Sektor im Hinblick auf die Meeresnutzung öffentlich kaum Gewicht erlangt – es sei denn auf dem Umweg über spektakuläre Offshore-Techniken oder unter dem Aspekt der Energieversorgung.

Der tertiäre Sektor ist historisch jüngeren Datums, hat sich daher aber rasanter entwickelt. Hierunter fallen Dienstleistungs- und Verwaltungsfunktionen ebenso wie Verteilungs- und Sicherungs-/Sicherungsfunktionen. Zwar war das Meer jahrtausendlang immer auch Transportweg für Güter und Menschen, doch hat sich in den letzten Jahrhunderten immer stärker um diese Funktion herum ein tertiäres Gewerbe entwickelt: Versicherungen, Kommunikationsnetze, Wegesicherung, spezielle Justiz, militä-

rische Absicherung etc. Zu diesen eher seebezogenen Tätigkeiten kommen auch immer mehr hafenbezogene Aktivitäten – wie etwa Unterhaltung, Planung, Koordinierung, Lagerung, Verknüpfung verschiedener Transportmittel (RoRo-Schiffe, Koppelung Schiff/Bahn, Schiff/Straße etc.) hinzu. Neben den Funktionen Transport und Verteilung sind immer stärker kommunikative Funktionen zu berücksichtigen: vom Überseekabel und der Wetterbeobachtung bis zur wissenschaftlichen Expedition etc. Schließlich lassen sich in diesem Bereich auch die militärischen Funktionen ansiedeln, die zunehmend abstrakter und technischer werden, jedoch auch weiterhin im öffentlichen Bewusstsein wie in der Politik eine zentrale Stellung einnehmen. Insgesamt muss festgehalten werden, dass der tertiäre Sektor wachsende Bedeutung aufweist und auch – insbesondere durch die militärische Komponente – in der politischen Dimension von zentraler Relevanz zu sein scheint, wobei militärische Überlegungen teilweise andere Funktionen beschränken können.

In der Einteilung von Fourastié wird der gesamte Bereich von Freizeit, Tourismus und Sport noch dem Dienstleistungsbereich zugerechnet. Hier erscheint es jedoch sinnvoll, diesen Bereich als gesonderten Sektor zu diskutieren, weil zum einen eine veränderte Sichtweise des Meeres erst die Dynamik dieses Bereiches ausmacht, weil zum anderen Freizeit, Tourismus und Sport sich geradezu polar von den Bereichen der Nahrungs- und Rohstoffgewinnung, der Industrie, der Verteilung und Sicherung absetzen. Dementsprechend kann hier von einem quartären Sektor gesprochen werden, in dem alle meeresbezogenen Aktivitäten von Freizeit, Tourismus, Sport und in zunehmendem Maße auch Aspekte der Gesundheit zusammengefasst werden können. Mit der wachsenden arbeitsfreien Zeit und der Kommerzialisierung bzw. Organisierung der Freizeit ist in den letzten ein- einhalb Jahrhunderten, besonders aber nach dem Zweiten Weltkrieg, das Meer als Freizeitstätte und Reiseziel in den Vordergrund gerückt: Baden, Segeln, Surfen, Tauchen, Angeln, Sonnenbaden etc. Die baulichen und verkehrsmäßigen Infrastrukturen belegen diesen Trend ebenso sinnfällig wie die wachsenden Verkaufszahlen für Freizeit- und Sportkleidung, Segelboote oder Surfbretter. Die Freizeit- und Tourismusbranche ist eine Wachstumsbranche mit erheblichen Zuwachsraten. Die „weiße Industrie“ hat sich wirtschaftlich wie politisch in den Vordergrund gedrängt und ist insbesondere als Ziel der „kostbarsten Wochen des Jahres“ in der öffentlichen wie privaten Wertschätzung exorbitant gestiegen. Dementsprechend

kollidieren die bisherigen Formen der Meeresnutzung teilweise mit dem quartären Sektor (Ölbohrung vor der Nordsee), werden aber zum Teil auch durch Beschäftigungsmöglichkeiten im quartären Sektor substituiert.

Schließlich hat sich in der jüngeren Zeit noch ein quintärer Sektor herauskristallisiert, der historisch zwar schon lange vorhanden war, sich aber nicht als eigenständiger Bereich ausdifferenziert hatte: nämlich die Entsorgung von Abfall und überschüssiger Energie. Bei vergleichsweise geringer Bevölkerungsdichte und noch fehlender Industrie konnten Flüsse und Meere den Abfall noch weitgehend problemlos aufnehmen. Mit der forcierten Industrialisierung, Internationalisierung und Militarisierung ist die Beseitigung von Abfall und Energie zu einem erheblichen Problem geworden. Das Meer wird zwar noch immer als Müllkippe missbraucht, jedoch sind die Grenzen der Belastungsfähigkeit längst erreicht bzw. überschritten. Hinzu kommt, dass die Eingriffe in das Ökosystem, selbst wenn sie landseitig vorgenommen wurden, für das Meer unmittelbare Folgen hat: Der saure Regen gelangt ins Meer, der Kunstdünger kommt über Flüsse ins Meer und bringt Eutrophierungen, die Abwärme der Kernkraftwerksturbinen erhöht die Wassertemperatur und begünstigt das Fischsterben, die Umweltbelastungen führen womöglich zum Abschmelzen der Polkappen und damit zur Überschwemmung ganzer Landstriche. Das Meer als Müllkippe und Ökosystem bringt zunehmend Aufgaben und Tätigkeitsfelder mit sich, die als quintärer Sektor neben den anderen vier Sektoren zu sehen sind. Insbesondere gehen von diesem Sektor kontraproduktive bzw. restriktive Wirkungen auf die anderen Sektoren aus: Dünnsäure-Verklappung schädigt Fischerei ebenso wie Tourismus, Überhitzung greift fundamental in Meeresflora und -fauna ein etc.

Die jüngsten Umweltkatastrophen, aber auch die groß angelegten internationalen Konferenzen zur Erhaltung von Nord- und Ostsee haben, so darf hier überpointiert formuliert werden, mehr für die Entwicklung des Meeresbewusstseins getan als alle Klagen über das Elend der Werften und der Fischerei oder als die Berichterstattung über die internationalen Seerechtskonferenzen. Daher kommt auch unter dem Aspekt der Öffentlichkeitswirksamkeit dem quintären Sektor eine immer größere Aufmerksamkeit zu.

4 Küste und sozialer Wandel

Auf einer genuin soziologischen Ebene wären die Veränderungen in der Sozialstruktur der Bewohner an den Küsten zu untersuchen. Historisch gesehen ist hierbei vor allem die veränderte Besiedlungsdichte in den letzten 100 Jahren zu berücksichtigen. Über viele Jahrhunderte war der Küstensaum wegen der schwierigen Erwerbsverhältnisse (und vielleicht auch wegen des erhöhten Risikos in Fischerei und Seefahrt) relativ dünn besiedelt. Größere Ortschaften fanden sich insbesondere an Flussmündungen und bei Häfen, ansonsten war die Küste – zumindest an der Nordsee, im Ostseeraum war die Besiedlungsdichte meist höher – überwiegend dünn besiedelt. Die Räume im Küstenhinterland waren aber durchschnittlich besiedelt. Aus unterschiedlichen Gründen hat die Besiedlung der Küsten in den letzten mehr als 100 Jahren zugenommen. Teilweise führte der Ausbau der Marine und des Schiffbaus zu raschem Bevölkerungswachstum (zum Beispiel in Wilhelmshaven und Kiel), teilweise trug der im 19. Jahrhundert aufkommende Badetourismus zu Wohlstand und Anstieg der Bevölkerung bei (zum Beispiel in Laboe oder St. Peter Ording). In jüngerer Zeit hat auch die Zunahme von Zweitwohnsitzen erheblich zum Anstieg der Besiedlungsdichte beigetragen.

Mit den Veränderungen in der Siedlungsstruktur haben sich in diesem Jahrhundert auch einschneidende Verschiebungen in den Berufsstrukturen und Machtbalancen ergeben. Die traditionellen Berufsfelder in Landwirtschaft, Fischerei, Seefahrt oder Schiffbau sind stark rückläufig und dienen häufig nur noch einer speziellen Folklore, wenn Touristen dem Krabbenfischer seinen frischen Fang abkaufen oder wenn die Geschäfte Fischerhemden feilbieten. Neue Berufe im Tourismus- und Freizeitbereich geben vielfach in den Küstenregionen den Ton an. Hoteliers, Gastronomen und Bootsverleiher gehören zu den hoch angesehenen Berufsgruppen, auch der Tauch- und Surflehrer, Segelboottischler oder Diskothekenbetreiber gehören zu den beruflichen Gewinnern. Auch die Bauindustrie, Ärzte und Apotheker, Verwaltungsangestellte, Besitzer von Supermärkten, Teeläden oder Tennisplätzen profitieren von den Umstrukturierungen der Küsten. So verschieben sich die Machtbalancen zwischen den alten und den neuen lokalen Eliten. Gaben einst eher die Fischer, Handwerker und Bauern den Ton an, sind es inzwischen die Hotel- und Ladenbesitzer oder die Grundstückseigner und Tourismusmanager. Selbstverständlich kommen hier auch – wie in anderen

Wirtschaftsbereichen – die Banken, Sparkassen und Versicherungen als örtliche Machtträger hinzu. Die Kapital- und Machtstrukturen haben sich in den Küstenorten nachhaltig verschoben. Neue soziale, ökonomische und politische Trägerschichten bestimmen die Debatte, wobei immer stärker auch küstenfremde Kräfte (zum Beispiel in Banken, Versicherungen, Verkehrsbetrieben) Einfluss nehmen. Mit den Verschiebungen in der Siedlungs-, Berufs- und Machtstruktur verschiebt sich auch das Sozialprestige der an den Küsten ansässigen Gesellschaftsgruppen. Die im tertiären, quartären und quintären Sektor Tätigen werden aufgewertet, während die alten Berufe im primären und sekundären Sektor an Bedeutung verlieren.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass unser Bild der Küsten durch die eher idyllische Anmutung von Nord- und Ostseeküsten geprägt ist. Global sehen die meisten Küsten allerdings anders aus. Erinnerung sei an extrem dicht besiedelte und industriell genutzte Küsten in Südamerika oder Südostasien, erinnert sei auch an völlig unzugängliche Küsten in anderen Teilen der Welt, bei denen schroffe Felsen bis tief ins Meer ragen oder undurchdringlicher Urwald den Zugang zum Wasser versperrt. Und umgekehrt mag die Küste einer kleinen polynesischen Insel mit weißen Stränden und warmem Badewasser als Traummotiv herhalten. Und wiederum umgekehrt vermitteln die militärisch höchst gesicherten und versperrten Küstenregionen den Schauer des Schreckens, zumal im Laufe der Geschichte Küsten immer wieder auch Schlachtfelder mit vielen Toten waren.

5 Meeres- und Küstenbezogene Wissenschaften

Zwar mag in Deutschland im Vergleich etwa zu Großbritannien, Skandinavien oder Japan ein Meeresbewusstsein noch schlecht entwickelt sein, doch dem ist freilich hinzuzufügen, dass ein solches Bewusstsein auch in den Wissenschaften zu entwickeln ist. Zwar hat sich bereits seit Jahrhunderten eine Reihe von meeresbezogenen Wissenschaftsdisziplinen etabliert – etwa von der Ozeanographie bis zur Meeresgeographie, von der Fischereikunde bis zur Klimatologie, vom Seerecht bis zur Volkskunde –, doch zeigt die Durchsicht einschlägiger Bestandsaufnahmen, dass diese Disziplinen zum einen hinter den Entwicklungen im Ausland herlaufen (weil solche Disziplinen im angelsächsischen oder skandinavischen Raum höher bewertet werden), zum anderen im nationalen Rahmen weit hinter den land- oder raum-

fahrtbezogenen Fächern herhinken. Der Zustand der meeres- und küstenbezogenen Wissenschaften ist also insgesamt als förderungsrelevant einzustufen. Auch wenn sich seit einigen Jahren in dieser Richtung einige Fortschritte abzeichnen (zum Beispiel im Projekt „Geomar“ und einigen Forschungen zur Meerestechnik), drängt sich dennoch der Eindruck auf, dass in der Bundesrepublik Deutschland in der Wissenschaftsförderung das Thema Meer und Küste fast verschlafen wurde, zumindest aber gegenüber anderen Dimensionen, etwa im Hinblick auf die Raumfahrt oder auf die landbezogene Industrie, vernachlässigt worden ist.

Und selbst die seit einigen Jahren verstärkt geförderten Wissenschaften weisen eindeutig Schlagseite in Richtung auf wirtschaftliche Nutzung auf. Der gesamte ökologische Bereich wird in der Forschung eher stiefmütterlich behandelt. Und was noch wichtiger erscheint: Die Disziplinen arbeiten weitgehend isoliert nebeneinander her. Ein Zusammenwirken der Forschungsrichtungen geschieht eher zufällig, vernetztes Denken hat sich bislang kaum entwickelt. Gerade die übergreifende Perspektive wird aber in Zukunft dringend benötigt. Jede einzelne Maßnahme hat eben auch ungeplante Folgen, hinter jeder Maßnahme stehen partikulare Interessen, jede Forschung legitimiert Entscheidungen. Meeres- und Küstenforschung hat dementsprechend immer auch einen gesellschaftlichen Bezug, der in den eher naturwissenschaftlich ausgerichteten Disziplinen nur teilweise berücksichtigt wird.

Aus dieser Einsicht haben sich daher in den letzten zwei Jahrzehnten im angelsächsischen, skandinavischen und osteuropäischen Bereich sozialwissenschaftliche Fächer etabliert, die explizit die gesellschaftliche Dimension des Meeres- und Küstenbezugs erforschen. Unter anderem ist eine Maritime Soziologie entstanden, die den Zusammenhang von Gesellschaftsstrukturen und Meer/Küste analysiert: Auf einer globalen Ebene wird untersucht, ob sich typische Land- gegen typische Meeresgesellschaften unterscheiden lassen. So wird in kulturvergleichender Sicht herausgearbeitet, wie sich meeres- und küstenbezogene Gesellschaften (pelagische Kulturen oder Thalassokratien) von landorientierten Gesellschaftsstrukturen, die vor allem durch spezielle Raumnutzungsformen gekennzeichnet sind, unterscheiden. Hier bietet die Analyse faszinierende Beispiele dafür, wie See- und Küstenkulturen im Laufe der Geschichte völlig andere Organisationsformen und Denkmuster ausbilden konnten als typische Landkulturen. In diesem Bereich bietet sich eine enge Kooperation zwischen Soziologie, Ethnologie,

Kulturgeographie und Religionswissenschaft an. Auch historische Vergleiche zwischen Land- und Seemächten gehören zu derartigen Globalanalysen. Auf konkreteren Ebenen wird untersucht, wie sich im Hinblick auf die Meeresnutzung unterschiedliche Wirtschaftsformen, Berufe, Gesellschaftsgruppen, Sicherungssysteme etc. ausdifferenzieren. So ist unmittelbar evident, dass Küstenlage andere Vorstellungen über Natur und Sicherung gegen Naturgewalten hervorbringt als Landlage usf. In der Küstenlage entwickeln sich spezielle genossenschaftliche Organisationsprinzipien (Schiffergilden, Fischerei-Genossenschaften, Küstenschutz), aber auch besondere Berufsbilder und Ausbildungsstrukturen, die zu jeweils besonderer Zusammensetzung der Gesellschaftsstruktur führen. In der jüngeren Entwicklung kommen vor allem die Tätigkeitsfelder im Freizeit- bzw. Gesundheitsbereich (quartärer Sektor) und im Entsorgungsbereich (quintärer Sektor) hinzu, während gleichzeitig durch die Schrumpfung der Fischerei und der Werften besondere Krisenbereiche im Beschäftigungssystem induziert werden, die erhebliche sozialpolitische Anstrengungen erforderlich machen und daher zu genaueren sozialwissenschaftlichen Studien Anlass geben. Mit dem beruflichen und beschäftigungspolitischen Strukturwandel gehen Veränderungen im Sozialprestige und in den lokalen Machtverteilungen einher, die zu Spannungen führen können und sozialwissenschaftlich aufgeklärt werden sollten.

Auch auf der Mikroebene stellt die Maritime Soziologie entsprechende Untersuchungen an: zum Beispiel, ob das Schiff nach dem Vorbild einer totalen Institution (Gefängnis, Militär) organisiert ist, was sich beispielsweise in der letztinstanzlichen Befehlsgewalt des Kapitäns in Extremsituationen auffinden lässt; ob sich spezielle Formen maritimer Kriminalität (etwa Schmuggel oder Yacht-Prostitution) ergeben; wie das meer- und küstenbezogene Kulturgut (Seemannslieder, Marinekleidung, Schiffsausrüstungen) trivialisiert und kommerzialisiert wird etc. In diesen Bereich gehören etwa auch volkskundlich-soziologische Forschungen über einzelne Berufskulturen (etwa der Küstenfischer) oder über historische Veränderungen der Nahrungsmittelbeschaffung und -verarbeitung (zum Beispiel Heringsfang). Natürlich gehören in den Bereich der Maritimen Soziologie auch Forschungen, die sich auf den quartären und den quintären Sektor beziehen und bislang nur äußerst unzulänglich in anderen Disziplinen (etwa in der Fremdenverkehrsgeographie oder in der Freizeitsoziologie) mitbehandelt worden sind, wie etwa soziohistorische Wandlungen im Verhältnis des Menschen zum Meer und zur Küste, Strukturveränderungen im Badetourismus oder

Rückwirkungen von negativen Berichten über die Wasserqualität auf das Freizeitverhalten. In diesen Bereich gehören aber vor allem Forschungen, die sich auf die jeweiligen Interessengruppen der Meeresnutzung beziehen: also etwa Fragen nach den Interessenkollisionen unterschiedlicher Wirtschaftsgruppen mit politischen Institutionen bei der Entsorgung von Abfällen, Gift, eutrophierenden Substanzen und Abwärme oder Fragen nach der Optimierung von Organisationsstrukturen zur Kontrolle der Wasserqualität etc. Schließlich hat sozialwissenschaftliche Forschung auch schon einige Untersuchungen über die institutionelle Regulierung konkurrierender Meeres- und Küstennutzung angestellt. Insgesamt muss gerade in der Verbindung verschiedener Sichtweisen die Stärke einer Maritimen Soziologie gesehen werden.

Küstenbilder lassen sich soziologisch auf recht unterschiedlichen Ebenen untersuchen. Wichtig erscheinen vor allem ideologiekritische Analysen, die eine voreilige Ideologisierung und Romantisierung der Küsten vermeiden. Aber auch die Frage, ob Küsten besondere Formen der Vergesellschaftung hervorbringen, ist sozialtheoretisch noch intensiver zu diskutieren. Eine sozioökonomische Betrachtung muss sich um Nutzungskollisionen der verschiedenen Sektoren kümmern, und schließlich hat eine sozialstrukturelle Analyse die Verschiebungen in den Siedlungs-, Berufs-, Prestige- und Machtstrukturen in den Küstenregionen zu erhellen. Allerdings fehlen hierzu vor allem noch mentalitätsgeschichtliche und psychohistorische wie auch sozialstrukturelle und demographische Studien. Andere theoretische Konzepte wie etwa die Habitus-theorie oder die Bedeutung von Grenzen sind bei zukünftigen Arbeiten für die Untersuchung von Küstenbildern weiter zu explizieren. Küsten sind gesellschaftlich geradezu Paradigmen für das Verhältnis von Menschen/Gesellschaften zur Natur und daher ein möglicher Schlüssel weiterführender sozialtheoretischer Konzepte.

Literatur

- Bangemann, Martin (1985): Begrüßung. In: Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Meeressymposium Bonn 1985. Am 13. Juni 1985, in der schleswig-holsteinischen Landesvertretung in Bonn. Kiel, S. 10–15.
- Canetti, Elias (1980): Masse und Macht. Frankfurt am Main.

Fourastié, Jean (1954): Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts. Köln.

Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1972): Grundlinien der Philosophie des Rechts. Frankfurt am Main.

Prahl, Hans-Werner / Steinecke, Albrecht (1979): Der Millionen-Urlaub. Von der Bildungsreise zur totalen Freizeit. Berlin.

Schmitt, Carl (1942): Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung. Leipzig.