

# TranState Working Papers

DAS STAATSSCHIFF EUROPA:  
EINE KLEINE BILDGESCHICHTE

STEPHAN LEIBFRIED

No. 118

Universität Bremen • University of Bremen  
Jacobs Universität Bremen • Jacobs University Bremen  
Universität Oldenburg • University of Oldenburg

---

Staatlichkeit im Wandel • Transformations of the State  
Sonderforschungsbereich 597 • Collaborative Research Center 597



*Stephan Leibfried*

***Das Staatsschiff Europa: Eine kleine Bildgeschichte***

TranState Working Papers

No. 118

*Sfb597 „Staatlichkeit im Wandel“ – „Transformations of the State“*

Bremen, 2010

[ISSN 1861-1176]

**Stephan Leibfried**

Das Staatsschiff Europa: Eine kleine Bildgeschichte

(TranState Working Papers, 118)

Bremen: Sfb 597 „Staatlichkeit im Wandel“, 2010

ISSN 1861-1176

Universität Bremen

Sonderforschungsbereich 597 / Collaborative Research Center 597

Staatlichkeit im Wandel / Transformations of the State

Postfach 33 04 40

D - 28334 Bremen

Tel.:+ 49 421 218-8720

Fax:+ 49 421 218-8721

Homepage: <http://www.staatlichkeit.uni-bremen.de>

Die Essayfassung dieses Aufsatzes erschien ohne Literaturhinweise als „Das Staatsschiff Europa“ in *Aus Politik und Zeitgeschichte* – Beilage zur Wochenzeitung *Das Parlament* – 18/2010 (3. Mai 2010), S. 41-46 (Schwerpunkt „Die EU nach Lissabon“).

---

Diese Arbeit ist im Sonderforschungsbereich 597 „Staatlichkeit im Wandel“, Bremen, entstanden und wurde auf dessen Veranlassung unter Verwendung der ihm von der Deutschen Forschungsgemeinschaft zur Verfügung gestellten Mittel veröffentlicht.

Deutsche  
Forschungsgemeinschaft

**DFG**

## **Das Staatsschiff Europa: Eine kleine Bildgeschichte**

### **ZUSAMMENFASSUNG**

Europa wird meist mit dem Stier dargestellt. Allerdings gibt es auch eine lange Tradition Europa als Schiff abzubilden und damit an die Tradition des Staatsschiffs anzuknüpfen. In dem Artikel werden unterschiedliche Formen des Staatsverständnisses herausgearbeitet, die sich mit dieser Schiffsdarstellung verbinden.

## **INHALT**

|   |    |
|---|----|
| WELCHE BEDEUTUNG KOMMT DEM BILD DES STAATSSCHIFFS IN EINIGEN<br>KERNSTAATEN DER WESTLICHEN WELT ZU? ..... | 5  |
| WARUM UND WIE KAM DAS BILD DES STAATSSCHIFFS NACH 1945 AUF DIE<br>SUPRANATIONALE EUROPÄISCHE EBENE? ..... | 9  |
| WIE WIRD EUROPA ALS STAATSSCHIFF IN DER BILDSPRACHE IN DEUTSCHLAND<br>ANGESPROCHEN? .....                 | 12 |
| BIOGRAPHISCHE ANMERKUNG.....  | 17 |

## **Das Staatsschiff Europa: Eine kleine Bildgeschichte**

Europa und der Stier, das ist die übliche historische metaphorische Spur.<sup>1</sup> Wir wollen hier einer anderen Spur nachgehen: Europa und das Schiff, vor allem Europa und das Staatsschiff. Diese Spur führt uns auch etwas näher an die gegenwärtige staatsrechtliche Bedeutung der EU heran, an dieses 1957 neu geschaffene und ungewöhnliche politische Gebilde jenseits des Nationalstaates.<sup>2</sup>

Das Staatsschiff ist spätestens seit dem Stück *Die Wespen* des Aristophanes (422 vor Christus) und dem Gedicht *O navis, referent* von Horaz (65-8 vor Christus) als Sinnbild für Staatswerdung, Staatseinheit und Abwehr des inneren Zerfalls in Gebrauch, auch wenn man unter Staat in diesen zwei Jahrtausenden immer wieder Anderes verstanden hat. Hinter dieser staatsbezogenen Metapher liegt zudem noch eine tausendjährige parallele, verstärkende Bedeutungsgeschichte des Kirchenschiffs, die sich bis zur Arche Noah zurückverfolgen lässt: Dieses Schiff stand für die Einheit der einen Kirche (*una sancta catholica et apostolica ecclesia ...*), für ihre Rettungskräfte in großer Not (von der Sintflut angefangen), für ihre Bedeutung für das Seelenheil. Nachklänge zu Letzterem finden wir im „*pursuit of happiness*“ der Unabhängigkeitserklärung der USA von 1776, als eine diesseitige Garantiespur einer Staatsgründung jenseitsorientierter christlicher, protestantischer Sekten.

## **WELCHE BEDEUTUNG KOMMT DEM BILD DES STAATSSCHIFFS IN EINIGEN KERNSTAATEN DER WESTLICHEN WELT ZU?**

Anders als in Deutschland finden wir das Staatsschiff bei den westlichen Großmächten schon früh. In Großbritannien wurden mit dem Schiffsbild im 16. bis 18. Jahrhundert die großen Probleme des nationalen Zusammenhalts des Königreichs immer wieder angesprochen.<sup>3</sup> Hier steht das Schiff für den Einheitsstaat. Seither wird es nur noch genutzt, um den Parteienkampf oder militärische Themen zu umschreiben.

---

<sup>1</sup> Dazu: Luisa Passerini, *Il mito d'Europa. Radici antiche per nuovi simboli*, Florenz: Giunti (2002), 6. Aufl.; Michael Wintle, *The Image of Europe. Visualizing Europe in Cartography and Iconography throughout the Ages*. Cambridge: Cambridge University Press (2009).

<sup>2</sup> Zu einer Exploration des Wertehorizonts vgl. Armin von Bogdandy, *Europäische Verfassung und europäische Identität*, in: *Juristenzeitung* 59 (2004) 2, S. 53-61; zur biblischen Symbolik der 12 Sterne in der Europafahne s. ders., *Supranationaler Föderalismus als Wirklichkeit und Idee einer neuen Herrschaftsform: Zur Gestalt der Europäischen Union nach Amsterdam*, Baden-Baden: Nomos (1999), S. 51.

<sup>3</sup> Stephan Leibfried, *Die Galerie des Staatsschiffs 2008 – ein Gruß ins Neue Jahr*, Bremen: Sonderforschungsbereich 597 (2008), 60 S. & Anhang, hier S. 16f. Bekannt ist ferner der Stich von Robert White (1645-1703) „The Wreck of the Royal Sovereign“, der das Frontispiz abgab zu John Nalson, *Impartial Collection of the Great Affairs of*

Das Staatsschiff Europa dürfte erstmals 1577 und zwar auf dem Frontispiz eines Buches von John Dee<sup>4</sup> aufgetaucht sein.<sup>5</sup> Dee, Ratgeber von Elisabeth I., spricht sich dafür aus, dass England seine Flotte ausbaut und neue weltweite Handelswege sucht, um so in bewehrte Konkurrenz zu den etablierten katholischen Welt- und Kolonialmächten Portugal und Spanien zu treten und auch seine nordamerikanischen Eroberungen zu schützen. Dee handelt also vom britischen Standpunkt „Vom freien Meer“, vom *Mare liberum* des Niederländers Hugo Grotius (1609)<sup>6</sup>, von einer Freihandelsdoktrin, die die noch unterlegene britische Großmacht unterstützt. Später als Weltmacht wird sich die Doktrin, vor allem den Niederlanden gegenüber, zum *Mare clausum* von John Selden (1635)<sup>7</sup> verkehren.<sup>8</sup>

---

State. From the Beginning of the Scotch Rebellion in the year 1639 to the Murder of King Charles I., London: Dring (1683); s. dazu die Beschreibung in Richard McCoy, *Alterations of State. Sacred Kingship in the English Reformation*, Ithaca, NY: Cornell University Press (2002), S. 144: „A similar picture appears as a frontispiece to a later history of the Civil War, showing a ship foundering in a terrible storm as the crew throws their crowned captain overboard. On shore, many onlookers gape in horror while some quarrel among themselves, and lightning strikes the church that stands as a lighthouse.“ Das Bild von White reagiert auf die Konsequenzen der englischen Niederlage im zweiten Englisch-niederländischen Krieg, eben auf den *Raid on the Medway* (McCoy, S. 141ff.). Ein weiteres Bild von Robert White, auf dem Charles I. mit dem Staatsschiff im Hintergrund gezeigt wird, findet sich als Frontispiz einer späteren Ausgabe (1697) der populären „eikon basilike“-Schrift, die eine Rechtfertigung des Verhaltens von Charles I. enthält und zehn Tage nach seiner Hinrichtung am 30. Januar 1649 erschien (die Autorenschaft ist umstritten). Zu weiteren Bildern aus dieser Zeit s. <http://www.bpi1700.org.uk/index.html>.

<sup>4</sup> John Dee, *General and Rare Memorials pertayning to the Perfect Arte of Navigation*, London: John Daye (1577).

<sup>5</sup> Ich danke Philip Manow für den Hinweis auf dieses Bild und auf die in Anmerkung 3 beschriebenen beiden Stiche, auf die er bei seiner Bild-Arbeit über „Politische Ursprungsphantasien. Hobbes – und seine Nachfolger“ stieß.

<sup>6</sup> Hugo Grotius, *Mare liberum: sive de jure quod Batavis competit ad Indicana Commercium* (dissertatio) (Vom freien Meer: Über das Recht der Niederländer am ostindischen Handel teilzunehmen, Dissertation). Neudruck der Ausgabe Leiden: Elsevier 1618 (erste Ausgabe 1609), Osnabrück: Biblio Verlag (1978).

<sup>7</sup> John Selden (Ioannis Seldeni), *Mare clausum, seu, De Dominio Maris, libri duo: I. Mare, ex iure naturæ seu gentium, omnium hominum non esse commune, sed domini privati seu proprietatis capax, pariter ac tellurem, esse demonstratur: II. Serenissimum Magnæ Britanniae regem maris circumflui, ut individuae atque perpetuae imperii britannici appendicis, dominum esse asseritur* (Of the Dominion, or, Ownership of the Sea, two books: ...), London: Will Stanesbeius pro Richardo Meighen (1635).

<sup>8</sup> Vgl. als Überblick: Richard Tuck, *The Rights of War and Peace: Political Thought and International Order from Grotius to Kant*, Oxford: Oxford University Press (1999). Zur englischen Wende vom *mare liberum* zum *mare clausum* s. S. 111, über Grotius S. 78-108 – und dort über sein *Mare Liberum* S. 81, 89ff. – und über Selden S. 115-118.





„Queen Elizabeth steers the Christian ship of Europe, forecasting England’s position as mistress of the seas.“  
(Königin Elisabeth steuert das christliche Schiff Europa im Vorgriff auf Englands Lage als Herrscherin über alle Meere.) Ausschnitt aus dem Frontispiz von John Dee 1577 (Anm. 4). *Quelle:* Kim Sloan, Setting the Stage for John White, a Gentleman in Virginia in: dies., Hrsg., A New World – England’s First Views of America, London: The British Museum Press (2007), S. 10-21, hier S. 10. © Bodleian Library, Oxford University.

Königin Elisabeth steuert das Schiff, das groß auf seinem Rumpf den (griechischen) Schriftzug Europa trägt, und vor ihm sind auch Europa und der Stier abgebildet. Auf dem Schiff sehen wir drei Personen, die, rot eingekleidet, wohl weltliche Würdenträger sind und die uns als königliche Ratgeber (counsellors) vorgestellt werden, also wohl Mitglieder des Privy Council gewesen sind.<sup>9</sup> Die Masten tragen die Zeichen Christi.

Ein frühes Europaschiff – vielleicht das früheste. In ihm fließen noch alle symbolischen Dimensionen zusammen. Natürlich ging es hier nicht um die Visualisierung eines europäischen Einigungsgedankens, sondern um die Anmeldung des Vorranganspruchs der britischen, protestantischen Monarchie unter den europäischen Königshäusern – und die Herrschaft über das Meer und der freie Seehandel sollten diesen Vorrang begründen. Immerhin nehmen hier Freihandel und Europa erstmals in einem Schiffsbild Gestalt an.

In den Vereinigten Staaten symbolisiert das Staatsschiff die Ausgründung – eines „Bundes“, keines Einheitsstaates – gegen England und den seither stets gefährdeten nationalen Zusammenhalt. Man lese nur die Schriften von Thomas Jefferson.<sup>10</sup> Die Metapher wurde auch im Umfeld des Bürgerkriegs (1861-1865) in der Lyrik häufig verwendet, etwa von Henry Wadsworth Longfellow (1807-1882) in *The Building of the Ship* (1849) oder später im Rückblick auf die Ermordung Abraham Lincolns von Walt Whitman (1819-1892) in *O Captain! My Captain!* Aber wir finden die Metapher auch ausgeprägt in der Regierungszeit (1933-1945) des *Skipper* Franklin D. Roosevelt, vor allem im Zweiten Weltkrieg. In den USA reicht diese den Staatszusammenhalt betonende Bildsprache, abgeschwächt, bis in die Gegenwart, in die Darstellungen der Bush-Präsidenten oder von Obama in der Karikatur.<sup>11</sup>

Auch die frührevolutionären Niederlande bauten ab 1572 auf diese, bei ihnen im 19. Jahrhundert vererbende, Tradition des Staatsschiffs auf. Noch vor den USA und Frankreich hatte hier die erste revolutionäre Staats(be)gründung aus sieben reformierten abtrünnigen Provinzen heraus gegen das katholische Spanien stattgefunden. Wie in den USA ist dies eine Tradition, in der Staats- und Kirchenschiff noch eng beieinander lagen.<sup>12</sup> In den Niederlanden war die Staatsgründung eng mit dem Reichtum einer Pro-

---

<sup>9</sup> Margery Corbett/R.W. Lightbown, *The Comely Frontispiece. The Emblematical Title-page in England 1550-1660*, London: Routledge & Kegan Paul (1979), S. 49-58, hier S. 50. Ich danke John Cherry, London, für seine Hinweise auf die damalige britische Kleiderordnung.

<sup>10</sup> Nachweise bei Charles A. Miller, *Ship of State: The Nautical Metaphors of Thomas Jefferson; with Numerous Examples by other Writers from Classical Antiquity to the Present*. Lanham, Md.: University Press of America (2003).

<sup>11</sup> Leibfried 2008 (Anm. 3), S. 18-21, 46-53.

<sup>12</sup> S. Stephan Leibfried/Susan M. Gaines/Lorraine Frisina, *Das Schiff Europa – Europe's Ship of States. Über eine Kippfigur der Integration*, in: *Leviathan* 37 (2009) 3, S. 389-427, hier S. 417-420; Errata, *Leviathan* 37 (2009) 4,

vinz, Holland, verbunden, Reichtum, der sich aus dem überseeischen Freihandel ergab und der mit dem *Mare Liberum*<sup>13</sup> befestigt werden sollte. Um dieses „freie Meer“, um diese Grundfreiheit des Warenverkehrs, ging es auch in mehreren Seekriegen zwischen den Niederlanden und Großbritannien. Dort spielte das Flaggschiff *Die sieben Provinzen* unter Michiel de Ruyter eine entscheidende Rolle in der Schlacht, die die Briten den *Raid on the Medway* und die Niederländer den *Ausflug auf die Medway* nennen und bei der die Niederländer u.a. das englische Flaggschiff, die *Royal Charles*, kaperten; die Schlacht fand im Juni 1667 statt und markierte den Schlussteil des Zweiten Englisch-niederländischen Krieges. *Die sieben Provinzen* wurde zu einer niederländischen Inkarnation des Staatsschiffs des niederländischen Föderalismus, das noch 1950 jeder Niederländer kannte.

Im Gegensatz zu diesen Ländern verfügte die Landmacht Preußen nicht über die politische Metapher des Staatsschiffs. Das Sprachbild kam erst im Deutschen Reich in den 1890er Jahren mit John Tenniels Karikatur zu Bismarcks Absetzung („Der Lotse geht von Bord“, 1890) und mit der Durchsetzung der Flottenpolitik Wilhelm II. auf, die gegen Großbritannien zielte.<sup>14</sup> Seither hat sich dieses Bild in der deutschen Presse und Karikatur erhalten und wird auf Staatskrisen oder leichtgewichtiger Staats- oder Parteitemen immer wieder bis in die Jetztzeit hinein angewandt, allerdings selten im bundesstaatlichen Zusammenhang.<sup>15</sup>

## **WARUM UND WIE KAM DAS BILD DES STAATSSCHIFFS NACH 1945 AUF DIE SUPRANATIONALE EUROPÄISCHE EBENE?**

Europa war 1945 weitgehend zerstört. Nur wenige Länder wie Schweden, die Schweiz und Portugal, waren davon ausgenommen. Europa lag wirtschaftlich am Boden, geschlossene nationale Volkswirtschaften bestimmten anders als vor 1914 wieder das Bild. Im Osten Europas begann die Sowjetunion, sich einen Block von Satellitenstaaten im Vorfeld zu schaffen, der immer weiter nach Westen ausgriff.

Die USA hatten im April 1948 für vier Jahre einen Marshallplan für Europa aufgelegt. Seine Hilfsorganisation war nicht bilateral, sondern in Paris über die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit, die OEEC (heute transformiert in die OECD), also über die 18 Gründungsländer hinweg „vergemeinschaftet“. In allen Ländern war die

---

S. 629-630.

<sup>13</sup> Hugo Grotius 1609 (Anm. 6).

<sup>14</sup> Stephan Leibfried, Die Superfregatte „Preußische Verfassung“ lief nie vom Stapel. Bismarcks Fall und die Erfindung des deutschen Staatsschiffs: Eine politische Ikonographie des von Bord geschickten Lotsen, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 24. März 2010, Nr. 70, S. N4.

<sup>15</sup> Leibfried 2008 (s.o. Anm. 3), S. 24-28, 34-44.





*All Our Colours to the Mast – Alle unsere Flaggen hissen*, Reyn Dirksen. *Quelle*: George C. Marshall Stiftung, Lexington, Va., USA. Katalog ID 1020 (im Deutschen Historischen Museum als Plakat erhältlich; Inventurnr. 1988/1442.3.) *Erläuterungen*: Vorsegel = Benelux; Fockmast = ehemalige Großmächte; Hauptmast = Die Mittelmeerländer; Besanmast = nordische Länder.

Losung „Nie wieder Krieg“ politisch selbstverständlich. Das galt für die sozialdemokratischen wie für die herrschenden christdemokratischen Parteien, und es galt für die Europabewegung. Auch eine „Vergemeinschaftung“ der Staatsgewalt, sei es der Kriegsgewalt oder der Friedengewalt, lag in der Luft.

Im Frühjahr 1950 lobte der Marshallplan ein Preisausschreiben aus: Gesucht wurde das beste Poster über „Intraeuropäische Zusammenarbeit für einen besseren Lebensstandard“. Der erste Preis belief sich auf 1.500 US Dollar, heute ca. 10.000 Euro. Am 9. Mai 1950 stellte der französische Außenminister Robert Schuman (1886-1963) im Uhrensaal des französischen Außenministeriums am Quai d'Orsay Jean Monnets (1888-1979) Konzepte zur europäischen Integration vor: die Montanunion, die Supranationalisierung der Schlüsselindustrien des Krieges, die 1951 beschlossen wurde und den ersten Schritt auf dem Weg zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von 1957 bildete. Europa lag in der Luft. Nur eine Woche später wurden im gleichen Saal in Anwesenheit Schumans die Preisträger des Marshallplanwettbewerbs öffentlich verkündet. Der erste Preis fiel auf ein Staatsschiff, entworfen von Reyn Dirksen (1924-1999), einem niederländischen Graphiker.

Dirksen bot, anders als viele Mitbewerber,<sup>16</sup> rein ideelle Nahrung. Er bot mit seiner Anlehnung an das Staatsschiff eine neue, utopische und doch äußerst vertraute Lösung, die zwar den traditionellen Formen der Staatlichkeit irgendwie ähnelte, aber doch aus lauter Einzelstaaten bestand, die Europa mit vereinten Kräften und dem richtigen Wind auf *einen* Kurs nach vorne, weg vom Osten und gen Westen bringen würde. Zum Anknüpfen an die vertrauten Schiffsmymen gehört es, einen klassischen Segelschiffstyp des 17. Jahrhunderts als Model zu nehmen, nicht etwa ein Dampfschiff des 19. oder 20. Jahrhunderts. Dass Dirksen sich dabei an das holländische Schiff *Die sieben Provinzen* anlehnte, mit dem Großbritannien 1667 eine entscheidende Niederlage beigebracht wurde,<sup>17</sup> war der Jury und ihren – auch britischen – Mitgliedern zum Glück, wegen der Anonymisierung der Bewerbungen, nicht bekannt. Sonst hätte es wohl keinen ersten Preis für Dirksen gegeben, es sei denn die Briten hätten ihm zugute gehalten, dass er *Die sieben Provinzen* ganz abgerüstet dem europäischen Frieden zugeführt hatte. Und wie wir sahen, kann dieses Poster auch unbeabsichtigt an US-Bildtraditionen anschließen, die der US-Verwaltungsbehörde des Marshallplans, der Economic Cooperation Administration, selbstverständlich waren. Andrew Moravcsik musste 1998 nur wenige Flaggen austauschen und schon hatte er die EU 18 des Maastrichter Vertrages auf sei-

---

<sup>16</sup> Leibfried u.a. 2009 (Anm. 12), S. 392-402.

<sup>17</sup> S. Stephan Leibfried/Karin van Elderen, „... and they shall Beat their Swords into Plowshares“: The rise of an icon of European integration, in: German Law Journal 10 (2009) 8, S. 1297-1308.

nem Buchumschlag vereint.<sup>18</sup> Zum Opfer fiel dabei vor allem die türkische Flagge, die 1950 noch hoch am Hauptmast flog.

Dieses Schiffsbild wird 1950 millionenfach in ganz Europa verbreitet und in der Folgezeit vielfach in der Selbst- und Fremddarstellung der EWG/EG/EU verwandt. So wanderte 1950 die Hoffnung auf Einheit, auf neuen Schutz vor äußerer Gefahr im Ost-West-Konflikt und auf neue Geborgenheit im Inneren hinaus ins Jenseits des Nationalstaates. In dieser Transzendenz zum geschlossenen Nationalstaat mag man eine gewisse Parallele zur alten Geschichte des Kirchenschiffs sehen, die visuell wesentlich auf den Vatikan, also auf den transnationalen Raum als Jenseits verwies.

Das Staatsschiff Europa, erst einmal auf der EG/EU-Ebene angelangt, wirkt auch auf die Darstellung Europas in der zeitgenössischen Karikatur in den Mitgliedstaaten zurück bzw. es wirkt mit den eigenen nationalen Bildtraditionen zusammen, wobei wir uns hier mehrheitlich auf einige jüngere deutsche Beispiele aus den 2000er Jahren konzentrieren wollen.

## **WIE WIRD EUROPA ALS STAATSSCHIFF IN DER BILDSPRACHE IN DEUTSCHLAND ANGESPROCHEN?**

„Das prominenteste unter den Fortbewegungsmitteln zur Darstellung Europas ist das Boot.“<sup>19</sup> Wir finden auch in der Bundesrepublik viele Karikaturen, die sich des Staatsschiffsmotivs bedienen. Hier wird auf eine kleine Auswahl aus den europabezogenen Motiven abgestellt.<sup>20</sup>

Beginnen wir mit dem stärksten Motiv: Europa wird als Staat angesehen. Die EU wird daran gemessen, ob sie all den Hoffnungen gerecht wird, die wir seit dem Zweiten Weltkrieg gelernt haben, an den Nationalstaat als umfassenden Lenker, Versorger und Vorsorger zu stellen. Dieses Europa der dichten Hoffnung auf den neuen (Sozial-)Staat jenseits des Nationalstaats finden wir anlässlich des Luxemburger Gipfels der EG 10 am 1. Juli 1981 dargestellt: Das schwankende Staatsschiff EU wird von drei Brechern überrollt, davon stellen zwei gemeinsame Krisen der europäischen Innenpolitik dar. Margaret Thatcher, Helmut Schmidt und François Mitterrand streiten miteinander, denn Mitterrand will sein ‚projet sociale‘ auf ganz Europa ausweiten und „die Augen der Iren und

---

<sup>18</sup> Andrew Moravcsik, *The Choice for Europe: Social Purpose and State Power from Messina to Maastricht*, Ithaca, NY: Cornell University Press (1998).

<sup>19</sup> Priska Jones, *Europa in der Karikatur. Deutsche und britische Darstellungen im 20. Jahrhundert*, Frankfurt a.M.: Campus (2009), S. 131.

<sup>20</sup> Zu einer Darstellung der unterschiedlichen rechtswissenschaftlichen Europatheorien am Beispiel der Metapher des Staatsschiffs vgl. Leibfried u.a. 2009 (Anm. 12), S. 403-410.



**Die Lotsen diskutieren noch.** Peter Leger (1925-1991). *Quelle:* wohl *Hannoversche Allgemeine Zeitung*; Nachdruck mit freundlicher Genehmigung vom Haus der Geschichte, Bonn. Zu ausführlicheren Erläuterungen vgl. Leibfried 2008 (Anm. 3), S. 30. *Erläuterung:* Die Ost-West Welle spielt auf die Europäische Politische Zusammenarbeit, die EPZ, an.

Griechen, der Dänen und Italiener (leuchten auf)“.<sup>21</sup> Die alternative Überschrift könnte lauten: Wo bleibt „das soziale Europa“?<sup>22</sup> Das Schiff ist als modernes Dampfschiff dargestellt. Der Zeichner betont so das (relativ) Neue der Herausforderung.

Nach der Finanzkrise von 2008 ff. und dem Finanznotstand Griechenlands haben wir seit 2009 eine ähnliche, wenn auch engere Konstellation: Frankreich hat mit Nicholas Sarkozy Erwartungen an eine „Europäische Wirtschaftsregierung“ und eine durchgrei-

<sup>21</sup> So Dieter Buk, Luxemburger Gipfel der Zehn. Für Mitterrand die Internationale. Zwischen Bonn und Paris zeichnet sich ein Zielkonflikt in der Gemeinschaft ab, in: *Die Zeit*, 3. Juli 1981, Nr. 28: s. <http://www.zeit.de/1981/28/Fuer-Mitterrand-die-Internationale>.

<sup>22</sup> Stephan Leibfried/Herbert Obinger, Nationale Sozialstaaten in der Europäischen Union: Zukünfte eines sozialen Europa, in: Martin Höpner/Armin Schäfer, Hrsg., *Die Politische Ökonomie der Europäischen Integration*, Frankfurt a.M.: Campus (2008), S. 335-365.



fende europäische Finanzmarktregulierung aufgebaut<sup>23</sup>, ist dabei aber mit einer Abwehrstellung von Angela Merkel und anderen gegen diese europäische Staatsanmutung konfrontiert.

Der gemeinsame Nenner dieser Vorgänge ist: Europa wird gewissermaßen auf der Kippe zwischen Staatenbund und Bundesstaat gesehen und das gezeichnete europäische Staatsschiff gibt das Wunschbild für die erforderliche bundesstaatliche Kipprichtung ab und dient zugleich dazu, das unentschiedene staatenbündlerische Getue zu kritisieren.

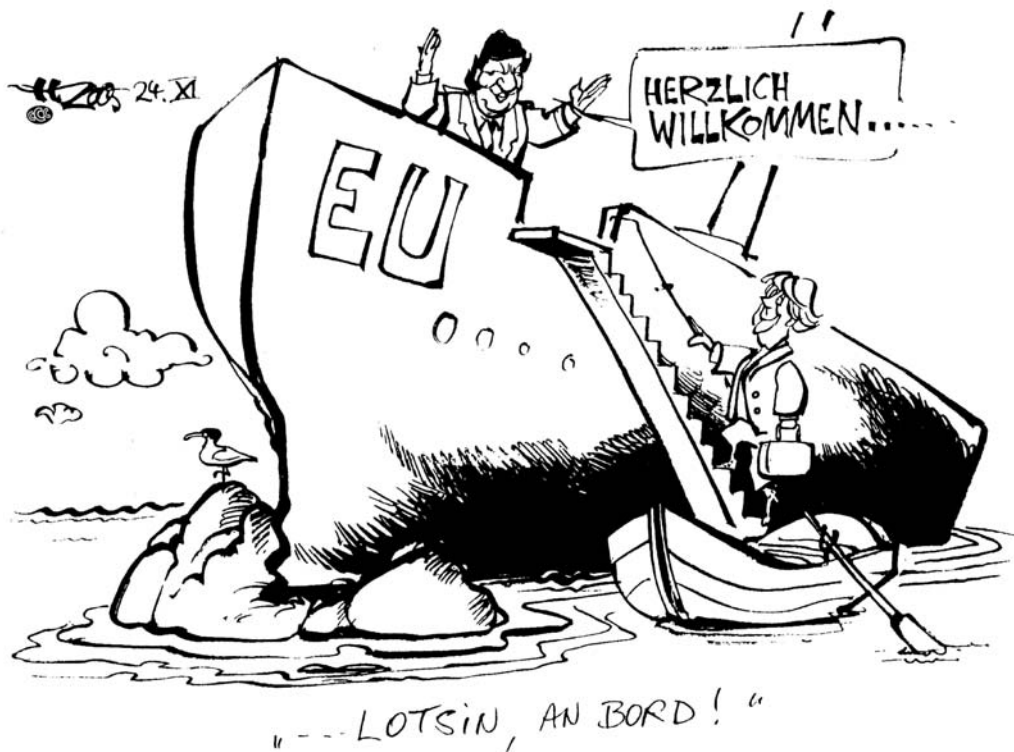
Kommen wir zu einem schon abgeschwächteren Motiv: Das Schiff Europa als Hoffnung auf ein irgendwie verfasstes, zukunftsweisendes Gemeinwesen. Die Staatsanalogie ist auf die gemeinsame Verfasstheit, den gemeinsamen Werte- und Entwicklungshorizont Europas zurückgenommen. Das Staatsschiff wird zum *Verfassungsschiff*. Die Karikatur Haitzingers porträtiert Angela Merckels Besuch bei José Manuel Barroso, zwei Tage nach ihrer ersten Wahl zur Bundeskanzlerin 2005. Das nackte EU-Schiff ist auf zwei Felsen aufgelaufen: Die Europäische Verfassung vom 29. Oktober 2004 war an ablehnenden Referenden in Frankreich (29. Mai 2005) und den Niederlanden (1. Juni 2005) gescheitert. Ein neuer Anlauf – der dann mit dem Vertrag von Lissabon vom 13. Dezember 2007 erfolgte – war von vielen erhofft, aber noch nicht greifbar. Frau Merkel möge es doch nun auf diesem leeren Segelschiff ohne Segel, auf diesem „Schiff an sich“, richten. Bei diesem Schiffstyp geht es um die klassische Form des kleinen Einmastseglers, also um die mehrtausendjährige Form einer Herausforderung und einer Chance für Mobilität.

Das Verfassungsschiff mag man als eine Art Wund-Verband für leck gewordene Nationalstaaten ansehen, für die eigentlichen, die alten Staatsschiffe. Die Vorherrschaft solcher Nationalstaaten will uns jedenfalls das Bundesverfassungsgericht in seinem Lissabon-Urteil vom 30. Juni 2009 mit dem „Staatenverbund“-Denken nahe legen. Aus dieser Sicht ist das europäische *Staatsschiff* heute ein Trugbild, eine Fata Morgana, ein Zustand, der vielleicht in den 1970er Jahren erreichbar war, ein Potenzial, das aber schon längst vergangen ist. Dabei wäre das Bundesverfassungsgericht selbst einem europäischen *Verfassungsschiff* gegenüber skeptisch, denn die Europäische Verfassung erhöhe sich über seinen Staatenverbund, repräsentierte sie doch erneut die Einheit, die, so das Bundesverfassungsgericht, im Verbund aufzugehen habe.

---

<sup>23</sup> Zu einem schnellen historischen Aufriss vgl. „Traum von einer europäischen Wirtschaftsregierung. Wie viel gemeinsames Handeln braucht Europa? Die Debatte wird seit 40 Jahren geführt. Die Schuldenkrise macht sie aktueller den je“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26. März 2010, Nr. 72, S. 13.

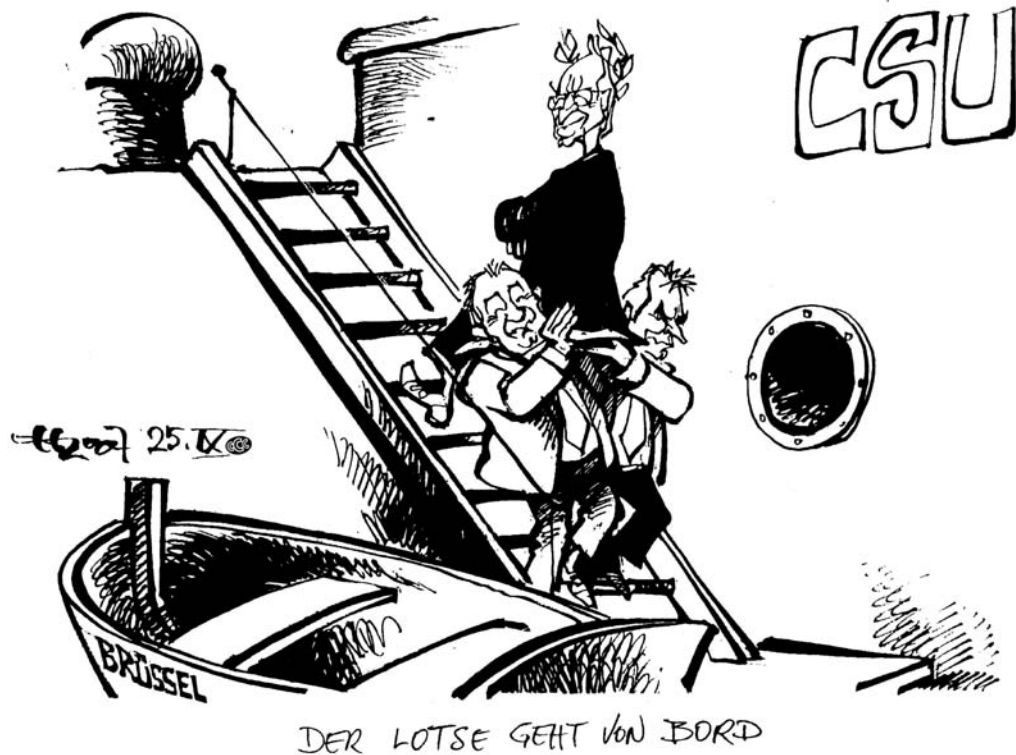




**Herzlich Willkommen ... Lotsin, an Bord!** Horst Haitzinger (geb. 1939). *Quelle: Münchner Abendzeitung, 24. November 2005, S. 2; Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von Horst Haitzinger. Zu ausführlichen Erläuterungen vgl. Leibfried 2008 (Anm. 3), S. 44.*

Kommen wir zum schwächsten dieser Motive: Europa ist nur noch Beiboot für einen alles bestimmenden Nationalstaat. Genau gesehen nicht einmal für einen Nationalstaat, sondern für einen Gliedstaat in einem Nationalstaat, hier für Bayern in der Bundesrepublik Deutschland. Im „Europa der Regionen“ löst sich die mittlere Ebene des Nationalstaats auf und wird das europäische Band zur Beigabe eines ‚Regionenverbunds‘. Zudem wird dieses Beiboot hier nicht für Lenkungsaufgaben oder als Verfassungskitt in Anspruch genommen, Europa dient schlicht als Versorgungsanstalt für ausgebreitete Regionalpolitiker. Der gewählte Schiffstyp ist der einer zwielichtigen Moderne: Haitzinger kopiert das Schiff, von welchem Bismarck 1890 im *Punch* durch John Tenniel von Bord geschickt wird: die Kaiserliche Yacht von Wilhelm II., die Hohenzollern I, ein damals modernes Dampfschiff – aber Tenniel hat dieses Schiff schon damals als ein Phantasieschiff gezeichnet, so dass es in der ‚Landmacht‘ Bayern des Jahres 2007 doppelt phantastisch wirken kann.

Europa wird hier zum Unikum, das sich eigentlich jeder herkömmlichen Darstellung, etwa nach Art des Staatsschiffs, entzieht. Das Bild des Staatsschiffs steht nur noch für den Versuch, das nicht Verstandene jenseits des Nationalstaats über alte Metaphern irgendwie zugänglich und fassbar zu machen. Es geht um ein Vereinfachungsbild, das uns in Fassung hält, uns noch erinnern lässt.



**Der Lotse soll von Bord.** Horst Haitzinger (geb. 1939). *Quelle: Münchner Abendzeitung*, 25. September 2007, S. 2; Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von Horst Haitzinger. Zu ausführlichen Erläuterungen vgl. Leibfried 2008 (Anm. 3), S. 42. *Erläuterung:* Edmund Stoiber (bayerischer Ministerpräsident 1999-2007) wird von Erwin Huber (neuer CSU-Parteivorsitzender und bayerischer Finanzminister) und Günther Beckstein (neuer bayerischer Ministerpräsident) rittlings von Bord des Parteschiffs getragen. All das ist mit dem Amtsantritt von Horst Seehofer im Oktober 2008 noch einmal Geschichte geworden. Die Karikatur lehnt sich direkt an „Der Lotse geht von Bord“ von John Tenniel 1890 an.

Wie dünn auch immer, im Spiel ist bei all solchen Zeichnungen eine zumindest hintergründige Vorstellung von einem irgendwie konturierten europäischen Gemeinwesen – und sei es nur als Endmoräne regionaler oder nationalstaatlicher Souveränität.

„Was ist Europa?“ Diese Frage wird, wie beiläufig auch immer, in solchen Zeichnungen immer mit beantwortet. Und damit wird ein möglicher Grundriss der europäischen Konstruktion bloßgelegt. Wie man die Bilder nun dreht und wendet, „Thema ist das ganze Schiff der Polis“<sup>24</sup>, also das gesamte *und* das vollständige Schiff – so schon der Sklave Sosias in *Die Wespen* des Aristophanes.

<sup>24</sup> Die Komödien des Aristophanes, Bd. 1, Berlin: L. Schneider (1940), S. 165-222, hier S. 168.

## **BIOGRAPHISCHE ANMERKUNG**

**Stephan Leibfried** ist Sprecher des Sonderforschungsbereichs „Staatlichkeit im Wandel“ an der Universität Bremen. In dieser Rolle schenkt man den Symbolen, mit denen Staatlichkeit weithin versehen wird, mehr Aufmerksamkeit. Der Frontispiz des *Leviathan* von Hobbes (1651) und *Il buon governo* von Ambrogio Lorenzetti in Rathaus Siena (1338/39) haben eine große, aber doch eher begrenzte Reichweite. Demgegenüber ist die des Staatsschiffs bald unbegrenzt.

*Telefon:* +49 421 218-8723

*Fax:* +49 421 218-8721

*E-Mail:* [Stephan.Leibfried@sfb597.uni-bremen.de](mailto:Stephan.Leibfried@sfb597.uni-bremen.de)

*Anschrift:* Universität Bremen, Sonderforschungsbereich „Staatlichkeit im Wandel“, Linzer Strasse 9a, D 28359 Bremen