

Von der utopischen Piratenrepublik zum modernen Seestaar

Ein Überblick über die wesentlichen Entwicklungen des maritimen Denkens und seiner staatstheoretischen Implikationen bis in die Gegenwart

Vorgelegt von: Rafael Rehm

Eingereicht für **Momentum 20: Republik**

15.- 18. Oktober 2020 Hallstatt (A)

Sowohl auf der Ebene der Hauptakteur*innen der imperialen Expansion des Frühkapitalismus als auch bei denjenigen, welche sich nach einer Welt ohne „Ausbeutung des Menschen durch den Menschen sehnten“, „avancierte der Ozean durch positive Erzählungen mehr und mehr zur Verheißung. Wenn es früher hieß *Stadtluft macht frei*, so stellte nun der salzige Wind der Meere in Aussicht, Atem zu schöpfen (D. Defoe 1728/2014, 115).“¹ Rund um Kapitän Mission, einen der Hauptprotagonisten aus der Piratenutopie *Libertalia* (D. Defoe 1728/2014), konzentriert sich diese Hoffnung: „Mit dem Schiff unter seinen Füßen und den tapferen Männern unter seinem Kommando könne er der ganzen Macht Europas die Stirn bieten, alles genießen, wodurch sein Herz begehre, Herrscher der südlichen Meere werden und rechtmäßig der ganzen Welt den Krieg erklären, weil sie ihn der Freiheit beraubt habe, auf die er nach dem Naturgesetz ein Anrecht habe (D. Defoe 1728/2014: 23).“ Richard Brathwaite beschreibt den Seemann des 17. Jahrhunderts wie folgt: „Er war nie mit besonderer Höflichkeit vertraut; die See hat ihn eine andere Sprache gelehrt [...]. Die Sterne in ihrer Gemeinschaft können einander nicht treuer zugetan sein als diese Gesellen in ihrer Bruderschaft. [...] Sie sind notwendige Werkzeuge und höchst wichtige Mitwirkende der Hydrarchie, in der sie leben; denn ohne sie könnten die Mauern des Staates nicht bestehen [...] (P. Linebaugh 2000: 156).“ Der Seemann in seiner Tätigkeit als Händler und Krieger bildet zum einen den Grundstein des modernen Staates und dessen Weltmachtsambitionen, zum anderen steht er als „Mann/Frau der See“ jenseits der Totalität der Ordnungsmechanismen des modernen Staates und seinen ökonomischen Logiken. Treffend bezeichnet Timo Hermerdinger den Seemann bei seinem Landgang: „Für die Dauer der Umstellung und der damit verbundenen Verhaltensunsicherheit empfindet nicht nur der Seemann sich selbst, sondern wird auch von anderen als gesellschaftlicher Außenseiter empfunden (T. Heimerdinger 2005: 78).“ Als Teil der maritimen Sphäre und ihrer Gepflogenheiten entspringt der Seemann potentiell einer Hydrarchie, welche unter dem Banner der Freiheit schon immer durch den endlosen Horizont des Meeres die Grenzen des Staates zu sprengen sucht. Der Seemann tendiert lange vor den Ereignissen der französischen Revolution zu einer Republik der *Liberté, Égalité* und *Fraternité*. Die Quelle dieser Tendenz hängt mit der Erfahrung des Meeres als einer ortlosen und omnipräsenten Naturgröße der absoluten Freiheit zusammen.

¹ Aus dem Nachwort

An der Schwelle zum zwanzigsten Jahrhundert verschwinden die Segelschiffe nach und nach von der Oberfläche des Meeres. „Früher“, so sagt eine alte Redewendung, „gab es hölzerne Schiffe und eiserne Männer, heute ist es umgekehrt“. Die kapitalistische Arbeitsteilung fordert keine Seemänner im klassischen Sinne mehr, sondern Ingenieur*innen, Deckoffizier*innen, Schiffsmechaniker*innen. Die fortschreitende Industrialisierung verkleinert die Schiffsbesatzungen weiter und lässt letztlich die „verschworene Gemeinschaft der Leute zur See“ verschwinden. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entsteht der sogenannte „Navalismus (R. Hobson 2004)“, welcher als Theorie an den Fragestellungen des Hochzeitalters des Imperialismus ansetzt. Die Frage nach der Beherrschung der gesamten Welt durch die Seemacht eines einzelnen Staates, welche den Welthandel und die Kolonien beherrscht, leitet diese Theorie. Es gelingt zeitweise das maritime Denken mit den Narrativen des Nationalismus in Einklang zu bringen. Spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg verschwinden allerdings mit dem Navalismus auch die Schlachtschiffe und mit ihnen das maritime Denken innerhalb der Bevölkerungen.

Die See scheint, obwohl aus unserem Bewusstsein verschwunden, noch immer ein Konvergenzpunkt für die Ebenen militärischer, politischer und ökonomischer Macht zu sein, der wiederum konstitutiv für die Existenz der Staatenordnung ist. Publikationen wie „Ninety Percent of Everything“ von der englischen Journalistin Rose George aus dem Jahr 2013 bestätigen dies. Allein der Untertitel „Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas on Your Car, and Food on Your Plate“ spricht Bände. Liegt die ökonomische Bedeutung der See durch die Seewege und den Welthandel offen vor uns, so soll nun nach der politischen Ebene der See gefragt werden. Welche Bedeutung kommt aber gegenwärtig dem maritimen Denken zu? Welche staatstheoretischen Implikationen lassen sich heute noch an diesem Denken kontrastieren? Können wir eventuell noch heute etwas von den Idealen der „Piratenrepubliken“ und dem Zeitalter des Seemanns im Begriff von Seemacht entdecken, welches das Verständnis von Staatlichkeit in eine prekäre Lage bringen könnte? Was unterscheidet den modernen Seestaat von dem terrestrisch geprägten?