

Rafael Rehm

Von der utopischen Piratenrepublik zum modernen Seestaat

Der Begriff der Seemacht in der Konzeption des modernen Navalismus und seine Ambivalenz in Bezug auf die Ordnung von Staaten und Staatssystemen

eingereicht für

Momentum2020: Republik

16.-17. Oktober Hallstatt (A)

Hinführung:

Jürgen Elvert merkt im Prolog seiner Studie *Europa, das Meer und die Welt* kritisch an, „dass die Geschichte der Nationalstaaten nur vor dem Hintergrund ihrer internationalen Verflechtungen angemessen und verständlich dargestellt werden kann“¹. Allein dieser Anspruch für sich genommen, erscheint relativ banal und in gewisser Weise in der Geschichtswissenschaft und anderen geisteswissenschaftlichen Disziplinen angekommen zu sein. Doch Elvert belässt es nicht bei der abstrakten Phrase, sondern verbindet diesen zentralen Gedanken mit einem in der Vergangenheit z.T. sträflich vernachlässigten Topos. Er deutet die „globale Dimension der modernen europäischen Geschichte“² als „Geschichte des europäischen Kolonialismus und Imperialismus“³, dessen Basis allerdings das „maritime Fachwissen“⁴ bildet. In gewisser Weise könnte man sagen, dass es Elvert darum geht, eine beschränkte terrestrische Sichtweise auf die geschichtlichen Entwicklungen des modernen Staatensystems und die einzelnen Nationalstaaten zu überwinden, und dafür plädiert, wie Carl Schmitt es schon 1954 treffend formuliert, daß die Erde jetzt nur noch vom Meere aus gesehen“⁵ wird. Somit wird das Meer zum einen selbst Topos der universalgeschichtlichen Konstitution der europäischen Moderne überhaupt, zum anderen aber fungiert es als Erkenntnismedium der Geschichte der modernen Gesellschaft und des modernen Menschen.

Anknüpfend an dieser Betrachtungsweise soll nun im Folgenden gezeigt werden, wie die Erfahrung mit dem maritimen Element als ordnungszersetzender Instanz, die sich in einem utopischen, beziehungsweise die gesellschaftlichen Widersprüche der jeweiligen Zeit überwindenden Denken äußert, von den Piratenutopien über den modernen Navalismus bis hin in die Gegenwart erhalten hat. Selbst im Zeitalter des Hochimperialismus, in welcher die kapitalistische Arbeitsteilung den Archetypen des „Seemanns“ verschwinden ließ und Seemacht als Zeichen nationalstaatlichen Prestiges gedeutet wurde, lassen sich die Spuren des Utopischen, als

1 Elvert, Jürgen: *Europa, das Meer und die Welt. Eine maritime Geschichte der Neuzeit*, München: Deutsche Verlags-Anstalt, S. 8.

2 Ebd.

3 Ebd.

4 Ebd., S. 9.

5 Schmitt, Carl: *Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung*, Stuttgart: Klett-Cotta³1993, S. 92.

ein den modernen Staat zersetzenden Elements, mit verschiedenen Formen und Narrativen kombinieren. Genau diese Ambivalenz des Maritimen soll konkret in folgenden Schritten skizziert werden: *Erstens* in Form der Entdecker*in und der Abenteuer*in, die in Gestalt der ersten Kaufleute an der Schwelle zum vierzehnten Jahrhundert zum ersten Mal auftreten, *zweitens* an konkreten Ideen zur Piratenrepublik, drittens an der Konzeption von Seemacht, wie sie von Alfred T. Mahan und von Alfred von Tirpitz im sogenannten Navalismus oder auch der Seemachtideologie⁶ vertreten werden und *viertens* in Bezug auf die gegenwärtige Bedeutung des maritimen Elements.

1.) Die Utopie von der „Entdeckung“ der neuen Welt

Der Prototyp für die Begründung der sogenannten „Neuen Welt“ und die damit verbundene moderne Utopie eines maritimen Weltreichs stellt unzweifelhaft Christoph Kolumbus dar. Hierfür spielt auch letztlich der Einwand von Historiker*innen⁷, die aufzuzeigen versuchen, dass die Figur des Kolumbus erst lange nach seinem Tod zum Helden stilisiert wurde oder Kolumbus selbst ein christlicher Fanatiker war, der willkürlich Nichtchristen tötete und versklavte, keine Rolle. Nicht die Rekonstruktion des Lebens und Handelns von Kolumbus geschweige denn ein moralisches Urteil, was meist dem Vorwurf eines absurden Anachronismus unterliegen muss, ist hier entscheidend, sondern allein das Narrativ, welches durch ihn begründet und grundlegend für sowohl für die modernen Utopien maritimer Weltreiche, als auch für den modernen Expansionsdrang des Imperialismus wird. Als Mitte des 15. Jahrhunderts die „Beteiligung privaten Kapitals für eine spürbare Dynamisierung der Afrikafahrten sorgte“⁸, nahm die Erkundung der Welt von Europa aus ihren Lauf. Bekanntermaßen erreichte Kolumbus mit seinem Flaggschiff am 12. Oktober 1492 eine Insel der Bahamas. Interessant vor allem erscheint die Rezeption der Begegnung zwischen den „Entdeckern“ und den Ureinwohnern. „Ihre Arglosigkeit und Nacktheit in Verbindung mit den Naturschönheiten der Insel“, so meint Jürgen Elvert, „dürften viele der Männer des Kolumbus an das biblische Paradies erinnert haben“⁹. Doch schon der weitere Verlauf der Reisen von Kolumbus beendete diese utopische Vorstellung. Spätestens nach dem „Gefecht auf St. Croix war der Traum von der geradezu paradiesischen Sanftmut der karibischen Urbevölkerung, die eigentlich nur darauf wartete, sich in die Obhut der spanischen Krone zu begeben, ausgeträumt“¹⁰. Nach und nach wurde das „Paradies“ den Ordnungsmechanismen des Profits unterworfen, die Ureinwohner*innen als „Arbeitskräfte für Bewirtschaftung des Landes“ zwecks der Verpflegung der Siedler*innen eingesetzt, Strafen verhängt, Ressourcen zwecklos ausgebeutet und Gräueltaten

6 Vgl. Hobson, Rolf: Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875-1914, Potsdam: Oldenbourg 2004.

7 Vgl. Milger, Peter: Der Fall des Kolumbus. Die Erzählung vom Wegbereiter der Moderne im Vergleich mit den Aussagen der Zeitzeugen. Akribische & launige Reportage statt eines Nachrufs zum 500 Todestag, Schalksmühle: Pomaska-Brand 2006.

8 Elvert, Jürgen: Europa, das Meer und die Welt, S.22.

9 Ebd., S. 88.

10 Ebd. S, 97

verübt.¹¹ Auf lange Sicht gesehen starb die Urbevölkerung nach und nach aus. Neben den Gräueltaten durch die „Erober*innen“ waren hierfür nach neueren Erkenntnissen die „Verbreitung europäischer Krankheiten wie Windpocken und Masern“¹² und die Folgen der Zwangsarbeit verantwortlich. Es ist selbstverständlich, Kolumbus entdeckt den amerikanischen Kontinent nicht als erster Mensch, aber er ent-deckt ihn für eine Logik des Kapitals oder er entdeckt die Logik des Kapitals an den Menschen und dem Land als bloße Ressourcen für eine Gewinnmaximierung – die Entdeckungsfahrt mit dem Schiff bildet eine Investition, die sich lohnen muss – dies widerspricht aber nicht der Überzeugung von Kolumbus und den christlichen Abenteurer*innen, dass sie glaubten, den „Eingeborenen“, die sie auf den „neu entdeckten“ Ländereien antrafen, Heil, Erlösung und eine menschenwürdiges Leben zu bringen. Die Abenteurer*innen erschienen vielen Eingeborenen als Götter aus einer anderen Welt und auf der anderen Seite war es die ursprüngliche Schönheit, aber zugleich die vormenschliche Rohheit, welche die Entdecker*innen in Amerika und anderswo zu erblicken glaubten. Sie mussten Ordnung in das Tohuwabohu bringen. Deutlicher noch als bei Kolumbus erscheint das utopische Denken im Zusammenhang der Kolonialisierung bei Sir. Walter Raleigh und seinem Reisebericht „Gold aus Guyana“¹³ aus dem Jahre 1595, also ein gutes Jahrhundert nach der ersten Entdeckungsfahrt des Kolumbus. Auch Raleigh schwärmt von den Ureinwohnern. Ihm sei sein „ganzes Leben lang weder in Westindien noch in Europa je ein feineres oder begabteres Volk begegnet [...]“¹⁴. Im weiteren Verlauf seines Reiseberichts inszeniert sich Raleigh als Befreier der englischen Krone und des wahren Glaubens gegen die spanische Schreckensherrschaft. Er führte Gesetze zum Schutz der Eingeborenen ein. Er schreibt: „[I]ch gestatte keinem meiner Leute, den Eingeborenen irgendeines Stamms auch nur eine Ananas oder Kartoffelwurzel zu nehmen, ohne ihnen ein Entgelt zu geben, und keiner unserer Leute durfte auch nur versuchen, ihre Frauen oder Töchter zu berühren. Dieses Benehmen“, fährt Raleigh fort, „so verschieden von dem der Spanier, die sie in jeder Wiese tyrannisierten, bewog die Eingeborenen, Eure Majestät, die, wie ich ihnen erklärte, den Leuten dies anbefohlen hatte, zu bewundern und unser Volk sehr zu verehren“¹⁵. Für Raleigh war also die „Neue Welt“ bereits keine unberührte mehr. Sie war bereits durch die Sünde des katholischen Ketzertums entstellt, mit welcher die Spanier diese neue Welt unterjochten. Raleigh war, mehr als die spanischen Kolonialist*innen, der Meinung, dass die Kolonialherrschaft das beste sowohl für die Eingeborenen als auch für die Eroberer sei und sowohl die Probleme der Urbevölkerung als auch diejenigen Englands nachhaltig lösen würde. Der Gedanke, durch den Protestantismus gesteigert, nicht bloß Gold anzuhäufen, sondern einen Handel im Sinne eines ganzheitlichen und kulturellen Austauschs zwischen dem Mutterland und den Kolonien zu ermöglichen, der die Ressourcen der Kolonien erst

11 Ebd., S. 100.

12 Ebd.

13 Raleigh, Sir Walter: Gold aus Guyana. Die Suche nach El Dorado 1595, Stuttgart / Wien: Thienemanns 1988.

14 Ebd., S. 112f

15 Ebd., S. 121.

zu einem „Wert“ macht und den Eingeborenen im Gegenzug Freiheit, Zivilisation und Schutz garantiert, steht bei Raleigh noch im Vordergrund. Die maritime Utopie steht hier unter den Vorzeichen eines Weltreichs unter protestantischer Herrschaft, welche eine von Sünde befreite Welt garantiert und die Menschheit unter dem Banner des Christentums erst zu einer solchen macht.

Die Eingeborenen gaben den Abenteuer*innen das Paradies, aber es wurde erst unter der Herrschaft und der Präsenz der Abenteuer*innen und ihrem Wissen zu eben demselben. Nach und nach ging es denjenigen, die in die Fußstapfen der Großen Entdecker*innen traten, größtenteils nur noch um schnelles Geld. Während den Entdeckungsfahrten von Männern wie Walther Raleigh noch die Vision einer „neuen Welt“ zu Grunde lag, wurde diese Vision mit der Zeit lediglich zu einem Alibi degradiert, welches die Abschachtung und Ausbeutung der Urbevölkerung legitimierte. Doch nach und nach musste der Staat die Kontrolle über solche Utopien der Entdecker*innen und der Kaufleute festigen. Francis Drake und das Narrativ um seine Tätigkeit zeigen das Angreifen eines Staates, der den Verselbstständigungstendenzen der Seeleute entgegentritt. Von klein auf lag das Motiv dieses Mannes in der Rache an den herrschenden Klassen insbesondere den höhergestellten Teilen des katholischen Meeres und ihrem König, Philipp II., dem König von Spanien.¹⁶ Er verbündete sich mit Sklaven gegen die spanische Herrschaft in der Karibik und kaperte willkürlich jedes spanische Schiff, welches er auf den Weltmeeren zu fassen bekam. Er behandelte seine Feinde mit Sanftmut, nachdem er sie besiegt hatte.¹⁷ Er brachte den Geist des Leviathan nach England. Die englische Königin aber ließ ihn in den Adel erheben, anstatt ihn als Pirat hinrichten zu lassen. Somit füllte Raleigh als „Pirat der Königin von England“ die Staatskassen und im Gegenzug bekam er Ansehen. Während uns im Archetypen des Abenteurers noch in undifferenzierter Weise der Kaufmann, der Krieger, der Beamte des Königs begegnen, beginnt nun durch den Einfluss der Logiken des modernen Staates der Prozess einer Differenzierung, welcher zum Ziel hat, die Tätigkeiten zur See in ein juristisches Korsett zwängen, um sich eben dieser Tätigkeiten zu weiterhin zu bemächtigen. In Abgrenzung hierzu entwickelt sich parallel eine Form des maritimes Lebens, welche den modernen Staat und seine auf der Profitmaximierung basierende Logiken und expansiven Ordnungsmechanismen ablehnt.

2.) Die Piratenutopie

Im Jahre 1728 erscheinen die beiden ersten Kapitel der Libertalia-Utopie in der Nachauflage von „A General History of the Pyrates“ unter dem Pseudonym von Captain Charles Johnson. Lange Zeit wurde die Autorenschaft der „Libertalia“ dem englischen Schriftsteller Daniel Defoe zugeschrieben.¹⁸ David Cordingly kam in seiner Studie „Under the Black Flag“ über die Lebenswelt

16 Vgl. Bradford, Ernle: Konquistador der Meere. Sir Francis Drake – Abenteuer und Weltumsegler, Bern / München / Wien: Scherz 1966, S. 40-63.

17 Vgl. Ebd., S. 64–86.

18 Vgl. Defoe, Daniel: A General History of the Pyrates. Ed. Manuel Schonborn. Mineola: Dover Publications 1999, S.

der Pirat*innen zu dem Schluss, dass tatsächlich Captain Charles Johnson die *Libertalia* verfasste.¹⁹ Der Historiker Arne Bialuschewski hingegen schloss in seiner Dissertation aus dem Jahre 1999 sowohl die Autorenschaft von Defoe als auch von Johnson aus.²⁰ Prinzipiell erscheinen die Piratenutopien als eine Gegenbewegung zu der Verstaatlichung des Seelebens und der Kontrolle der Gemeinschaft der Seeleute durch den Staat. Die Piratenutopie versucht die Seeleute und ihr Leben von den Zwängen und Repressionen der Logiken der kriegerischen und kaufmännischen Ausbeutung unter Staatsflagge zu befreien und weist diesen einen Ort der Unordnung zu, an welchem die Seeleute das gute und gerechte Leben zu verwirklichen in der Lage sind. Dieser Ort, zugleich ein Nicht-Ort, also ein Utopos im wahrsten Sinne des Wortes, bildet das Meer. Nicht umsonst beginnt das erste Buch der *Libertalia* damit, davon zu erzählen, wie es den Protagonisten Mission nach dem Studium der Fächer des Geistes, der Logik und der Mathematik beeindruckt von den Erzählungen und Reiseberichten in die Ferne zog und er somit das Leben zur See wählte.²¹ Sein Vater schickte Mission darauf hin als Volontär an Bord der *Victorie*.²² Als Mission Rom besuchte, „schloss für sich selbst, dass die Religion nichts als eine Fessel für den Geist der Schwachen sei, der sich in Klugen nur dem Schein nach unterwerfen“²³. In Rom außerdem schloss sich Seignor Caraccioli auf Empfehlung von Mission hin der Mannschaft der *Victoire* an und legte seine Priesterroben ein für allemal ab.²⁴ Bei einem blutigen Gefecht der *Victoire* mit dem englischen Kriegsschiff *Winchelsea* kommen der erste und zweite Kapitän und drei Offiziere an Bord der *Victorie* ums Leben. Danach wird Mission zum Kapitän der *Victorie*.²⁵ Anstatt an Land zu gehen und das Schiff abzugeben, beschließt Mission sein Glück nun selbst in die Hand zu nehmen, denn, „Mit dem Schiff unter seinen Füßen und den tapferen Männern unter seinem Kommando könne er der ganzen Macht Europas die Stirn bieten“ und darüber hinaus, „alles genießen, wodurch sein Herz begehre, Herrscher der südlichen Meere werden und rechtmäßig der ganzen Welt den Krieg erklären, weil“, so die Begründung“, sie ihn der Freiheit beraubt habe, auf die er nach dem Naturgesetz ein Anrecht habe“²⁶. Mission erklärt niemand geringerem den Krieg als dem Staatensystem, welches ihn in diese Situation gebracht hat. Er erklärt seinen eigenen Machtanspruch gegen den der Staaten Europas und seinem Schiff selbst misst er eine Form der Souveränität bei, die jenseits der staatlichen Souveränität liegt. Mission entscheidet sich also dazu, unter keiner Staatsflagge mehr zu segeln. Als ein Bootsmann vorschlug unter der Piratenflagge zu segeln, erwiderte ihm Caraccioli: „Sie seien keine Piraten, sondern Männer,

709-712.

19 Vgl. Cordingly, David: *Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life Among the Pyrates*, New York: Random House 1996, S. S. 13ff.

20 Vgl. Bialuschewski, Arne: *Daniel Defoe, Nathaniel Mist und die Seeräuber. Eine Studie zur Verfasserschaft und Entstehungsgeschichte der General History of the Pyrates*. Kiel: Dissertation 1999, S. 114ff.

21 Vgl. Defoe, Daniel: *Libertalia. Die utopische Piratenrepublik*, Berlin: Matthes & Seitz 2014, S. 11.

22 Vgl. ebd.

23 Vgl. ebd., S. 12.

24 Vgl. ebd., S. 14

25 Vgl. ebd., S. 22.

26 Ebd., S. 23.

entschlossen die Freiheit zu behaupten, die Gott und die Natur ihnen geschenkt hätten; sie würden“, so Caraccioli weiter, „sich keinen anderen Regeln unterwerfen als denen, die für das Wohlergehen aller nötig seien.“²⁷ Der Autor lässt die Protagonist*innen seiner Erzählung im Laufe ihrer Reise zu erstaunlichen Kritikpunkten kommen. Beispielweise heißt es über den „Handel der Menschen“, wenn dieser „wegen privater Interessen willentlich vernachlässigt und es zugelassen werde“, so Caraccioli, „dass ihre Schiffe beraubt würden, während ihre Kriegsmarine untätig im Hafen liege; und wenn der Feind nicht nur ihren Handel unterbreche, sondern auch ihre Küsten plündere – dann sei“, so schließt Caraccioli weiter, „eine großherzige und starke Seele, die dieses Joch abschüttelte.“²⁸ Im Fokus steht hier genau die Doppeldeutigkeit, die an Figuren wie Francis Drake und der Freibeuterei, bzw. der staatlichen Piraterie, zum Ausdruck kommt. Die Logik der Staaten führt eben nicht dazu, dass die Kriegsmarine den Handel der Menschen auf der Basis eines gerechten und sozialen Austausches von Produkten ermöglicht, sondern sie unterbindet den fremden Handel, wenn er nicht der Logik des Profits gehorcht. Der Staat erklärt diejenigen zu Pirat*innen, die seinen Handel bedrohen, doch wird zu seinen Gunsten gemordet und geplündert, dann ist dies eine Wohltat, die mit dem Adel belohnt werden muss. Für die Protagonist*innen von Libertalia gilt eben dieses Recht des Staates nicht, sie berufen sich auf ein ihnen vom Element des Meeres gespendetes „Naturgesetz“, welches ihnen „nicht nur das Recht“ gibt, sich „zu verteidigen, sondern auch anzugreifen.“²⁹ Aber es bleibt nicht bei dieser naiven Auffassung der Freiheit. Spätestens, als der Rat einberufen worden war, um über Missions Forderungen nach Gesetzen und Führungsinstanzen für die Niederlassung an der Küste Madagaskars zu entscheiden, setzt wiederum eine starke Kritik ein. „Einer der Ältesten [des Rates] erklärte, er finde es weder zweckdienlich der Forderung zu entsprechen, noch ungefährlich, sie abzulehnen. Indem sie ihm hülfe, so der Älteste weiter, „würden sie sich am Aufstieg einer Macht beteiligen, die ihnen selbst bedrohlich werden könnte [...]. Und diese Männer“, so schlussfolgert er weiter, „die sie kürzlich beschützt hatten, [würden] sie alsbald, wenn die es in ihrem Interesse sähen, versklaven. Auf der anderen Seite könnten diese ihnen großen Schaden zufügen, falls sie nicht einwilligten.“³⁰ Scheinbar erliegen die Protagonist*innen dem Schicksal der Begründer*innen der ersten Kolonien. Sobald das Land unter ihren Füßen ist, sobald sie es „nehmen“ und strukturieren, sobald sie an der Küste anlegen und den Ozean verlassen, holen sie die Ordnungsmechanismen wiederum ein. Selbst das Schiff ist nicht frei von diesen Ordnungsmechanismen. Aber das Meer versteht sich von dieser Ordnung mitsamt ihren Stifter*innen zu lösen. Wenig später heißt es: „Der Sturm schwoll derweil mit neuer Wucht an, und die *Victoire* riss sich in weniger als zwei Stunden von ihren Leinen los, wurde gegen die Küste geschleudert, wo sie steil war, und vor Kapitän Tews Augen mitsamt der ganzen Mannschaft vom Meer verschlungen.“³¹

27 Ebd., S. 24.

28 Ebd.

29 Ebd., S. 26.

30 Ebd., S. 57.

31 Ebd., S. 86

Peter Linebaugh und Marcus Rediker zählen zu den Tätigkeiten der Pirat*innen in ihrer Studie *The Many-Headed-Hydra* aus dem Jahr 2000 folgende: Die Piraten sprachen das Recht, wählten ihre Offiziere selber, teilten ihre Beute zu gleichen Teilen auf und führten eine alternative Form von Disziplin ein. Sie schränkten“, so Linebaugh und Rediker weiter, „die Autorität des Kapitäns ein, widersetzen sich etlichen in der kapitalistischen Handelsmarine üblichen Praktiken und erhielten eine multikulturelle, multirassische, multinationale Gesellschaftsordnung aufrecht.“ Zusammenfassend versuchten die Pirat*innen nach Linebaugh und Rediker „den Beweis anzutreten, dass ein Schiff nicht notwendigerweise mit den brutalen und repressiven Methoden der Handelsmarine und der Royal Navy geführt werden musste.“ Für Linebaugh und Rediker war das Piratenschiff „demokratisch in einem undemokratischen Zeitalter“³². Die Pirat*innen erklärten „wenn sie auf See andere Schiffe anriefen, dass sie „von den Meeren“ kämen, und betonten damit, dass sie selber die Idee der Nationalität ablehnten“³³. Lange Zeit existierte die Piraterie ohne von dem Staatswesen erfolgreich vernichtet zu werden. „Bis in die 1720er Jahre hinein hatten Tausende von Piraten dem globalen Schiffsverkehr schwere Schäden zugefügt.“ Sie hatten außerdem“, so Linebaugh und Rediker, „mit vollem Bewusstsein ihre eigene autonome, demokratische, egalitäre Gesellschaftsordnung aufgebaut“, was dazu führte, dass diese „den Handels-, Marine- und Kaperschiffen allgemein üblichen Methoden eine subversive Alternative entgegensetzten, und eine Gegenkultur entwickelten, die sich, „so Linebaugh und Rediker abschließend „der Zivilisation des atlantischen Kapitalismus mit ihrer Enteignung und Ausbeutung, Schreckensherrschaft und Sklaverei entgegensetzte.“³⁴ Man kann durchaus sagen, dass viele der Pirat*innen ihren Kampf gegen die Seemacht des modernen Staates im Sinne eines Kampfes um die „Freiheit der Meere“³⁵, wie sie Hugo Grotius bereits in seiner juristischen Streitschrift aus dem Jahre 1609 skizzierte. Sie wollten den materiellen und kulturellen Austausch der Menschheit für die Menschheit in uneingeschränkter und gerechter Form. Denn für die Pirat*innen galt ebenso wie für Grotius: „Das Meer gehört zu den *res extra commercium*, den Dingen, die nicht Eigenbesitz werden können [...].“³⁶ Man kann das Meer nicht in Besitz nehmen, wie ein Stück Land. Man ist zwar nicht gefeilt davor, dass diverse Staaten durch die Präsenz ihrer Schiffe ihren Rechtsanspruch auf den Besitz des Meeres erheben, „doch man weiß, daß ein Schiff, das über das Meer fährt, ebensowenig Recht erwirbt, wie es eine Spur zurückläßt“³⁷. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts gelang es den Flotten verschiedener europäischer Staaten und der US-Navy das Zeitalter der Piraterie endgültig zu beenden. Die staatliche Seemacht siegte somit nachhaltig, indem sie jeden Anspruch von nichtstaatlicher Souveränität und nichtstaatlichem Handel

32 Linebaugh, Peter / Rediker, Marcus: *The Many-Headed-Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press 2000, S. 176.

33 Ebd., S. 180.

34 Ebd., S. 188.

35 Grotius, Hugo: *Von der Freiheit des Meeres*, Hamburg: Felix Meiner 2017.

36 Ebd., S. 50.

37 Ebd., S. 56

vernichtete. Von nun an kämpften die führenden Staaten im Zeitalter des Hochimperialismus um ihren Anteil am Weltmeer und seinem Handel.

3.) Die Utopie im modernen Navalismus

3.1.) Die Grundlegung des modernen Navalismus durch Alfred T. Mahan

Nach dem amerikanischen Sezessionskrieg setzten sich nach und nach Panzer- und Eisenschiffe durch, die statt den Wind als Antriebskraft nun auf Kohle setzten.³⁸ Diese garantierte den Seeleuten eine gewisse Unabhängigkeit von den Verhältnissen des Wetters, aber sie machte diese auch abhängig von Kohlenstützpunkten. Nach und nach machte die Technik auf der Basis der Industrialisierung auf dem Sektor der Schiffsbautechnik riesige Sprünge. Es entstanden nach und nach brauchbare Torpedos und U-Boote und der Bau der Geschütze und der Panzerung wetteiferten miteinander in rasanter Geschwindigkeit.³⁹ Die Seeschlacht von Tsushima im Russisch-Japanischen Krieg im Jahre 1905 begründete dann schließlich das Zeitalter des modernen Schlachtschiffs.⁴⁰ Timo Heimerdinger konstatiert zu diesem Prozess in seiner Studie „Der Seemann“ aus dem Jahr 2005: „Durch technische Entwicklungen und Rationalisierung der Betriebsabläufe wurden die Besatzungsstärken auf den Schiffen drastisch reduziert. Dies hatte“, so Heimerdinger weiter, „die Einschränkung des Erlebnisses einer Bordgemeinschaft zur Folge.“⁴¹ Man brauchte keine universellen Seeleute mehr, die sich als einige verschworene Gesellschaft verstanden, sondern auf der Basis der neuen Technik und der kapitalistischen Arbeitsteilung brauchte man nun allerlei Spezialist*innen an Bord: Heizer*innen, Ingenieur*innen, Schiffsmechaniker*innen und viele mehr. Somit gewann das Kommando mehr und mehr an Bedeutung und existierte von nun an noch mehr wie zuvor in Abgrenzung zur übrigen Mannschaft. „Der Herausbildung einer nahezu unbegrenzten Kommandogewalt der Schiffsführer“, so Heimerdinger, „entsprach der Wandel der Seeleute zu Lohnarbeitern“⁴². Die „Industrialisierung der Schifffahrt“⁴³ also entfremdete die Seeleute also sowohl von dem Meer als ihrem Element, als auch von sich selbst als von der Gemeinschaft der Seeleute, die an Prinzipien gebunden waren, wie Gleichheit, Solidarität und Verschworenheit.

Alfred Thayer Mahan, der Pionier des *modernen Navalismus*, nennt in seinem Hauptwerk „The Influence of Sea Power upon History“ aus dem Jahr 1890 sechs Hauptbedingungen für die Grundlage von moderner Seemacht. Diese bilden *erstens* die „geographische Lage“, *zweitens* die „physikalische Beschaffenheit“, *drittens* die Ausdehnung des Machtbereichs, *viertens* die

38 Vgl. Dickie, Iain: Geschichte der Seekriege, Stuttgart: Theiss 2010, S. 173-201.

39 Vgl. ebd.

40 Vgl. ebd., S. 201-210.

41 Heimerdinger, Timo: Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003), Köln: Böhlau 2005, S. 72.

42 Ebd., S. 61.

43 Gerstenberger, Heide / Welke, Ulrich: Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung, München: Westfälisches Dampfboot 2004.

Bevölkerungszahl, *fünftens* den Volkscharakter und *sechstens* den „Charakter der Regierung und nationale Einrichtungen“⁴⁴. Für den vorliegenden Beitrag sind die Bedingungen *fünf* und *sechs* näher zu betrachten. Für einen starken Seestaat erkennt Mahan die Notwendigkeit einer starken Regierung, welche kompromisslos die Seeinteressen durch militärische Macht gegen andere erkennt und durchsetzt. Sein historisches Ideal für eine Regierung solcher Art bildet Cromwell und als Beispiel hierfür führt er dessen „Schiffsakte“⁴⁵ an, welche der holländischen Seemacht großen Schaden zufügte. Dem „Volkscharakter“ einer nationalen Seemacht muss nach Mahan „die Veranlassung zu Handelsunternehmungen ein hervorstechender Zug“ sein. Des Weiteren nennt er zwei zentrale Eigenschaften, welche den englischen Kolonist*innen zu Gute kamen und die nationale Seemacht sicherten. „Der englische Kolonist ließ sich gern in seiner neuen Heimat nieder, machte deren Angelegenheiten zu den seinigen und hatte, obwohl er seiner alten Heimat ein liebevolles Andenken bewahrte, nicht den ruhelosen Wunsch nach Heimkehr.“⁴⁶ „Zweitens“, fügt Mahan hinzu, „hatte der Engländer sofort und instinktiv das Bestreben, die Hilfsquellen der neuen Heimat zu entwickeln“⁴⁷. Man erkennt durchaus noch den von der Erfahrung der Grenzenlosigkeit des Meeres bedingten Abenteuergeist in dieser Darstellung. John R. Seeley erklärt dies in seiner berühmten Studie „The Expansion of England“ aus dem Jahre 1883 mit dem „Standpunkt der modernen Staaten“, der darin besteht, „daß ihre Auswanderer nicht aus solchem Staate ausscheiden, sondern daß der Staat mit ihnen hinauszieht. Die Vorstellung ist: Wo Engländer sind ist England“⁴⁸. Dieser utopische Grundgedanke, der die Expansion eines Staates als Errichtung eines weltweiten Staatswesens vom Meer her begreift, liegt bereits der Schrift „Oceana“⁴⁹ von James Harrington aus dem Jahre 1656 zugrunde. Hierbei wird versucht zwei Aspekte miteinander zu verbinden. Zum einen der Aspekt einer durch die Grenzenlosigkeit des Meeres bedingten Utopie einer von terrestrischen Ordnungen befreiten Menschheit, zum anderen gerade ein Staat, der dieses Ideal durch Seemacht zu verwirklichen in der Lage ist, und dem daher absolute Treue geschworen werden muss. Die „geographische Basis“, die hinter dieser Konzeption steckt, bildet die Insel. „Sie kann, wie ein Schiff oder wie ein Fisch, an einen anderen Teil der Erde schwimmen, denn sie ist ja nur noch der transportable Mittelpunkt eines über alle Kontinente zusammenhanglos verstreuten Weltreichs.“⁵⁰ Dieser utopische Gedanke eines modernen Seestaats, der durch die Erfahrung des Staatswesens mit dem grenzenlosen Element der Meere in der Segelschiffzeit zu Beginn der europäischen Expansion gemacht wird, geht ein in die

44 Mahan, Alfred T.: Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte, Herford: Koehlers 1967, S. 23.

45 Ebd., S. 31. Dort heißt es: „Cromwells berühmte Schiffsakte bestimmte, daß alle Einfuhr nach England und seinen Kolonien ausschließlich auf Schiffen zu geschehen habe, welche englisches Eigentum seien oder Eigentum des Staates, in welchem die transportierten Waren gewachsen oder hergestellt waren. Der Erlaß war ursprünglich gegen die Holländer gerichtet, der aber, den er England in jenen Tagen brachte, war so augenscheinlich, daß er später noch lange Zeit blieb.“

46 Ebd., S. 29f.

47 Ebd., S. 30.

48 Seeley, John R.: Die Ausbreitung England. Bis zur Gegenwart fortgeführt, Berlin / Frankfurt a.M.: Fischer 1954, S. 48.

49 Harrington, James: Oceana, Leipzig: Reclam 1991.

50 Schmitt, Carl: Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung, S. 94.

Konzeption des modernen Navalismus und weit darüber hinaus.

3.2.) Höhepunkt und Niedergang des modernen Navalismus

Das britische Empire hat gezeigt, dass es mit einer Handvoll Schiffen möglich ist, fast die gesamte Welt zu beherrschen und zu prägen. Konnte dies aber auch einer Nation gelingen, die bis dato keine maritime Identität hat? Obwohl England eine Insel ist, war England nicht deswegen schon immer eine Seemacht. Carl Schmitt gibt hier wiederum einen interessanten Hinweis. Er stellt fest: „Seine Eigentümlichkeit, seine Unvergleichbarkeit besteht darin, daß England in einem ganz anderen geschichtlichen Augenblick und ganz anders als jene früheren Seemächte eine elementare Wandlung vollzogen hat. Es hat“, so Schmitt, „seine Existenz wirklich vom Lande weg in das Element des Meeres verlegt“⁵¹. Genau diesen Wandel wollte der Großadmiral Alfred von Tirpitz für das Deutsche Reich zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts vollziehen. Hierfür baute er nicht bloß eine Flotte, sondern er hatte sich nichts geringeres zum Ziel gesteckt, als einen Staat in der Mitte des Festlands mitsamt seiner Bevölkerung zu einem Seestaat auf allen Ebenen umzupolen. Genau hierfür bediente er sich wiederum den utopischen Narrativen des Maritimen.

Als Alfred von Tirpitz 1897 durch Kaiser Wilhelm II. Friedrich von Hollmann beerbte und zum Staatssekretär des Reichsmarineamts ernannt worden war, begann die sogenannte „Ära Tirpitz“⁵², welche bis zu seinem ruhmlosen Abgang im Kriegsjahr 1916 andauerte. Tirpitz strebte eine Flotte an, welche Deutschland eine Weltmachtambition sichern sollte.⁵³ Dies bedeutet allerdings für das Deutsche Reich, welches seine Identität als „Volkseinheit“ zum Großteil aus den Mythen um Friedrich II. und Bismarck, also landbezogenen Narrativen, speist, eine neue Geschichte gegeben werden musste. Unter der Kontrolle des Reichsmarineamts mit Tirpitz an der Spitze versuchte man daher unter anderem eine Vergangenheit zu konstruieren, in welcher der Prozess der Vereinheitlichung bzw. der Nationswerdung des *Deutschen Reiches* und seiner Identität durch das maritime Element gedacht wurde. Hierfür wurden Studien wie „Deutschlands Rolle zur See“⁵⁴ aus dem Jahr 1897 von dem Historiker Dietrich Schäfer publiziert, die den Ursprung der deutschen Einheit durch das Aufkommen der Hansestädte und die Abstammung der „deutschen Nation“ von den Wikingern nachweisen wollten. Eine große Rolle auf dem Sektor der Propagandarbeit bildete der *Deutsche Flottenverein*, dieser „setzte die *Flotte* metaphorisch mit dem Deutschen Reich gleich. Die Größe, Machtfülle sowie das Prestige der Marine übertrugen sich auf das Reich und umgekehrt“⁵⁵. Es erscheint Konzept der Seemacht nach Tirpitz ein Moment des Utopischen, welches schon alleine durch den imperialistischen Anspruch, wird er auf die Spitze getrieben, ein den Nationalstaat zersetzendes Element in sich birgt. Seemacht fungiert hier nicht bloß als ein

51 Ebd. S. 54.

52 Salewski, Michael: Tirpitz. Aufstieg – Macht – Scheitern, Göttingen / Zürich / Frankfurt a. M.: Musterschmidt 1979, S. 15.

53 Vgl. Tirpitz, Alfred von: Erinnerungen, Leipzig: Koehler 1919, S. 95-109.

54 Schäfer, Dietrich: Deutschlands Rolle zur See. Die Flottengesetze des Deutschen Reiches, Paderborn: Salzwasser Verlag 2012.

55 Dizio, Sebastian: „Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes!“ Der Deutsche Flottenverein 1898-1934, Kiel: Solivagus Praetorium 2015, S. 226.

Mittel für nationale Interessen, sondern als Grundlage für eine von Mangel und sozialen Widersprüchen befreite Welt. Dies gilt bei Tirpitz auch für die mit diesem Begriff verbundenen Orte, wie den „Ort der Kolonie“. Die Kolonie erscheint hier nicht als Ort der Ausbeutung, sondern als Ort, an dem sich das wahre Wesen des *Deutschtums* durch die Seemacht als Erlöser und Befreier der Völker offenbart. Im Zusammenhang mit der von Deutschland erworbenen chinesischen Kolonie Tsingtao 1898 merkt Tirpitz an, dass der „Deutsche als solcher das Zeug zum Kolonisator in hohem Grade besitzt“⁵⁶, denn er versteht es, „die Eingeborenen zu befriedigen“⁵⁷. Letztlich aber begegnen sich hier zwei unaufhebbare Widersprüche. Auf der einen Seite erkennt Tirpitz die Notwendigkeit des Trusts in der Phase des Imperialismus und er ist überzeugt, dass Deutschland durch seine Seemacht den Völkern als Befreier des englischen Kapitalismus erscheinen kann, andererseits propagiert er aber auch einen Nationalismus und ist sich im Klaren darüber, dass nur „der Besitz der Arbeitskraft“⁵⁸ zum Erfolg führt. Er rekurriert letztlich auf Narrative kultureller oder rassischer Unterschiede, scheint aber nicht zu erkennen, dass eine Erbschaft der englischen Seemacht und ihrer Kolonien lediglich dieselbe Ökonomie der Ausbeutung und der ihr zu Grunde liegenden Gewalt reproduzieren würde. Allerdings versuchte man im Kaiserlichen Deutschland eben den Gedanken einer maritimen Utopie nach einer Befreiung von der nationalen Seemacht (in diesem Fall England) durch das maritime Element, wie ihn beispielsweise Narrative wie die *Libertalia* von Daniel Defoue (1728) darstellen, mit dem nationalen Gedanken des Deutschen Reiches zusammenzubringen. Deutlich sichtbar sind diese Versuche beispielsweise in Propagandalektüren wie dem „Neuen Marine- und Kolonialbuch für Jung und Alt“. Dort heißt es in der Erzählung „Eine Jagd auf die Sklavenfahrer“⁵⁹ von Reinhold von Werner (1902: 3-31) über schwarze Sklaven, dort als „arme Neger“ bezeichnet, „den Drang nach Freiheit treiben euch die Bluthunde aus“⁶⁰. Gemeint ist die Misshandlung der Sklaven durch die spanischen Eroberer. Das Motiv des deutschen Schiffes der *Elbe*, welches dort erscheint, ist die „Befreiung der Sklaven“⁶¹, ihr Leitbild lautet kurz zusammengefasst: Die Welt blüht auf zur Freiheit unter einer Herrschaft zur See durch das Deutsche Reich.⁶² Der Versuch einer Übertragung des utopischen Seestaats auf das Deutsche Kaiserreich zeigt sich aber nicht bloß in Hinblick auf die Feindschaft gegen England und die außenpolitischen Streben des Reiches, sondern ebenso in Bezug auf dessen innenpolitische Widersprüche und dessen Überwindung.

In seinem Aufsatz „Klassenkämpfe und Rüstungspolitik im kaiserlichen Deutschland“ von 1930 bemerkt Eckart Kehr über das Reichsmarineamt unter Tirpitz: „Es war die Behörde, die ihre Politik ganz marxistisch motivierte und“, so Kehr weiter, „in der Konstatierung der Tatsache, daß

56 A. Tirpitz: : Erinnerungen, S. 67.

57 Ebd.

58 Ebd., S. 73.

59 Werner, Reinhold von: Eine Jagd auf die Sklavenfahrer, in: Lohmeyer, Julius von (Hg.), Unter dem Dreizack. Neues Marine- und Kolonialbuch für Jung und Alt, Bielefeld: Velhagen & Klafing 1902, S. 3-31.

60 Ebd., S. 30.

61 Ebd.

62 Vgl. ebd.

die Rüstungspolitik des deutschen Reiches nichts als die Funktion von kapitalistischen Interessen sei, mit der Sozialdemokratie sich völlig einig war, wenn auch nicht in ihrer Bewertung⁶³. In der Tat scheint hier tatsächlich ein Zusammenhang in Bezug auf eine zentrale Sichtweise auf die Absichten und die Funktion der Rüstungspolitik des deutschen Reiches zwischen der Sozialdemokratie und dem Reichsmarineamt unter Tirpitz zu bestehen. Beide scheinen sich keinerlei Illusionen über das Verhältnis der kapitalistischen Ökonomie und zur Rüstungspolitik zu machen. Allerdings stellt sich die Frage, was für Kehr die Konsequenz hinter dieser Feststellung ist? Um nämlich die Politik von Tirpitz und dem Reichsmarineamt als eine „marxistisch motivierte“ zu bezeichnen, muss Kehr dieser eine bewusste Klassenpolitik in der Methode nachweisen, um den Begriff „marxistisch“ nicht bloß inflationär auf die banale Erkenntnis, dass die „Rüstungspolitik eine Funktion kapitalistischer Interessen sei“, zu beziehen. Kehr wendet sich in seinem Aufsatz „Soziale und finanzielle Grundlagen der Tirpitzschen Flottenpropaganda“ gegen eine „personalistische Auffassung von dem entscheidenden Einfluß von Wilhelm II. auf die Verwirklichung des Flottenbaus“⁶⁴, und stellt fest, dass „sein Sieg die Konsequenz der gesellschaftlichen Konsolidierung der herrschenden Schichten in der Sammlungspolitik [war]“⁶⁵. Nur daher wird nach Kehr verständlich, „weshalb die seit Mitte 1897 anspringende Flottenpropaganda großen Stils plötzlich zu wirken begann“⁶⁶. Die Grundstimmung angesichts des Anwachsens der Sozialdemokratie war besonders den Nationalliberalen und den Konservativen ein Dorn im Auge. Um der erstarkten Sozialdemokratie aber im Rahmen des Parlaments gegenüberzutreten zu können, brauchte es ein Bündnis. Dies konnte letztlich nur in einer Annäherung der Nationalliberalen und der Konservativen geschehen. Dies allerdings schien in einem Staate, der weder ein Industrieland, wie England, noch ein Land des Ackerbaus, wie Russland, sondern beides war, eine schwierige Aufgabe. Für die Agrarier*innen bildete der Import von billigem Getreide aus Russland eine Gefahr ihrer Einkommensquelle, für die Nationalliberalen hingegen erschien die damit verbundene Ablehnung globaler Wirtschaftsbeziehungen durch die Agrarier*innen als fundamentales Problem. Die Sammlungspolitik führte zur geschlossenen Frontstellung gegen den revolutionären Sozialismus, die eine sichere Mehrheit im Reichstag aufweisen sollte. Dies sollte „zum Wohle aller Klassen der Bevölkerung“ geschehen, indem die „großen gemeinsamen Interessen“ sowohl auf der Ebene des „internationalen Wettbewerbs“ als auch auf der Ebene der „heimischen Produktion“ geschehen. Nach Kehr entstand der Hass der Konservativen auf England durch die Furcht der Agrarier*innen, „daß der Sieg des englischen Industriestaates über die Buren der Selbstverständlichkeit ihrer Herrschaft einen sehr gefährlichen

63 Kehr, Eckhart: Klassenkämpfe und Rüstungspolitik im kaiserlichen Deutschland, in: Derselbe / Wehler, Hans-Ulrich: Der Primat der Innenpolitik Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. / Berlin: Ullstein ²1976 S. 87-110, hier: 96.

64 Kehr, Eckhart: Soziale und finanzielle Grundlagen der Tirpitzschen Flottenpropaganda, in: Derselbe / Wehler, Hans-Ulrich: Der Primat der Innenpolitik Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. / Berlin: Ullstein ²1976 S. 130-148, hier: 136.

65 Ebd.

66 Ebd.

Schlag versetzen⁶⁷ würde. Bereits der erste Burenkrieg zwischen dem 16. Dezember und dem 23. März 1881 führte den Agrarier*innen aller Welt vor Augen, dass die Interessen eines Agrarstaats immer denen eines expansiven Industriestaats weichen müssen. „Erst der englische Transvaalsieg zwang sie dazu, sich gegen das industriell-kommerzielle England selbst mit einem so bedenklichen Mittel wie der Flotte zu wehren“⁶⁸. Diese Unterstützung des Flottenbaus unter dem nationalistischen Banner brachte die Interessen der Nationalliberalen im Versprechen einer imperialistischen Expansion zum Ausdruck. Den konservativen Agrarier*innen gab der Flottenbau das Versprechen, den mächtigsten Industriestaat, welcher weltweit die Angst der Agrarier*innen schürte, im Zaum zu halten. Ein weiteres Entgegenkommen der Nationalliberalen und des Parlaments lag in der Verabschiedung der Zölle gegen russisches Getreide, um die Lebensgrundlage der deutschen Landwirtschaft zu erhalten. Somit war der Dualismus zwischen agrarstaatlichen und industriestaatlichen Interessen im *Deutschen Reich* oberflächlich und zu Ungunsten der deutschen Sozialdemokratie aufgehoben. Kehr fasst diesen Prozess wie folgt zusammen: „[...] die eigentlichen Brennpunkte der Politik in dem einmal geschaffenen Reich waren [...] vielmehr der Klassenkampf des Proletariats, die Abwehr des Staates und der anderen Klassen gegen ihn, ein Prozeß, in dessen die ganze Innenpolitik zur Klassenpolitik wurde [...]“⁶⁹ (ebd. 111).

Kehr hebt neben dem Dualismus von agrarstaatlichen und industriestaatlichen Interessen allerdings noch einen weiteren hervor, nämlich den „Dualismus zwischen der politischen und der militärischen Gewalt, also zwischen all dem, was von der Verfassung umschrieben war, und einem Bezirk des Staates“⁷⁰. Für diesen Dualismus führt Kehr drei Gründe an. Erstens „ein Rest des Absolutismus mit seiner strengen Trennung der Stände und ihrer Funktionen [...]“, zweitens „der Konflikt, in dem die Krone sich auf die Armee stützte gegen die Opposition des Parlaments und die durch diese repräsentierte Nation“ und „schließlich die Durchführung der Einigung in Kriegen [...]“⁷¹. Dem Kaiser unterstand das Heer und er herrschte in gewisser Weise auch über das Parlament. Das Parlament unterstand in gewisser Weise dem Kaiser. Ein Problem lag darin, “[...] daß also der Dualismus nicht in dem einfachen Gegensatz von Zivil und Uniform erschöpft [war], daß er vielmehr in der Koordinierung zweier heterogener Staatsteile [bestand], deren Verhältnis zueinander das autonomer Staaten [war]“⁷². Genau dieser Dualismus erscheint in Bezug auf die Person des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, den Posten, den Tirpitz seit 1897 bekleidete, von großem Interesse. Denn der Dualismus zwischen Militär und Kaiser auf der einen und dem Parlament und der Nation auf der anderen Seite spitzte sich dadurch zu, „daß der Staatssekretär

67 Kehr, Eckhart: Englandhass und Weltpolitik, in: Derselbe / Wehler, Hans-Ulrich: Der Primat der Innenpolitik Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. / Berlin: Ullstein ²1976 S. 148-175, hier: 154.

68 Ebd.

69 Kehr, Eckhart: Die deutsche Flotte in den neunziger Jahren und der politisch-militärische Dualismus des Kaiserreichs, in: Derselbe / Wehler, Hans-Ulrich: Der Primat der Innenpolitik Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. / Berlin: Ullstein ²1976 S. 111-129, hier: 111.

70 Ebd.

71 Ebd., S. 112.

72 Ebd.

in die politische Bürokratie hineingehörte und diese in dem Konflikt von Nation und Staat bzw. Militär zwischen den feindlichen Kräften hin und her schwankte, teils mit dem Militär gegen das Parlament sich verbündete, teils mit dem Parlament gegen das Militär ging⁷³. Ein Ergebnis hieraus war, dass „[...] der Reichstag [...] gleichzeitig auf den Staatssekretär einen größeren Einfluß als auf den Chef der Admiralität [gewann], weil diesem der direkte militärische Rückhalt und damit die absolute Deckung durch die kaiserliche Kommandogewalt fehlte“⁷⁴. Die Admiralität als eine militärische Organisation anerkannte daher den Staatssekretär als einen Teil der parlamentarischen Bürokratie und nur bedingt als eine Autorität. Während sich im Parlament die Nationalliberalen mit Unterstützung der Konservativen gegen die Sozialdemokratie zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts nach und nach mit einer wirtschaftlichen Expansionspolitik im Sinne des Kaisers durchsetzten, genoss die Flotte vor dem Heer den Vorzug. Kehr konstatiert: „Die Flotte war ein Teil der kapitalistischen Profitwirtschaft, die Armee höchstens ein Teil der Bedarfsdeckungswirtschaft“⁷⁵. Während die Armee mit dem Ziel den Staat gegen seine kontinentalen Nachbarn zu schützen nur Geld verschlang, gliederte sich die Flotte zum einen durch ihren Bau schon alleine in die Interessen der Großindustrie ein, zum anderen durch ihre überkontinentale Funktion. Kehr meint weiter: „Die Flotte als *Funktion der Seeinteressen* konnte nur von der marxistischen Ideologie her als *Kriegsinstrument des Finanzkapitals* definiert werden“⁷⁶. Mit dieser Auffassung einer Flotte lag nach Kehr das zentrale Ziel von Tirpitz als einer politischen Figur, die zwischen dem Dualismus militärischer Macht und kapitalistischer Wirtschaft lavierte, „die militärische Macht in die kapitalistische Wirtschaft einzugliedern und so aus dem lähmenden Dualismus herauszuheben [...]“⁷⁷. Durch die Expansion des deutschen Finanzkapitals erhoffte sich Tirpitz ebenfalls eine Aufhebung der Klassenwidersprüche im Deutschen Reich. Genau aus diesen Überlegungen heraus gelangt Kehr zur *These des Primats der Innenpolitik* von Tirpitz in seiner Zeit als Staatssekretär des Reichsmarineamts. Die Thesen von Kehr verschärfen durchaus eine Perspektive, welche der Universalität der *Seemachtskonzeption* nach Tirpitz entspricht. Allerdings scheint die These vom *Primat der Innenpolitik* doch letztlich zu kurz gefasst. Sie macht darüber hinaus auch keine „marxistische“ Methode bei Tirpitz sichtbar. Ein weiteres Problem scheint darin, dass Kehr zwar davon ausgeht, dass Tirpitz in Klassen dachte, daraus aber letztlich unter anderem die These vom Primat der Innenpolitik ableitet. Kehr schließt hier somit von einer sozial-ökonomischen Kategorie, die letztlich gerade in Verbindung mit Begriffen wie dem „Finanzkapital“ gedacht werden soll, auf eine politisch agitatorische Ebene. Vielmehr müsste aber doch gerade das Finanzkapital eine international ökonomische Perspektive präferieren. Es macht bei Kehrs These den Eindruck, als treibe Tirpitz die Politik der Weltmachtambition durch Seemacht nur um der Sozialdemokratie Stimmen abzugewinnen und nicht deswegen, weil er davon

73 Ebd., S. 116.

74 Ebd., S. 115.

75 Ebd.

76 Ebd., S. 117.

77 Ebd., S. 119

überzeugt sei, dass diese Weltmachtambition und die damit einhergehende ungebremste wirtschaftliche Expansion auf der Basis deutscher Seemacht tatsächlich die sozialen und ökonomischen Probleme Deutschlands und der kolonialen Welt lösen könnte. Wenn dem aber so ist, dann ist es verfehlt, von einem Primat der Innenpolitik zu sprechen, sondern vielmehr müsste dann von einer ökonomischen These gesprochen werden. Zugespitzt läge der Kern dieser These darin, dass die sozial-ökonomischen Widersprüche der verschiedenen Klassen und Stände in Deutschland nur auf dem Weg des Außenhandels und der Expansion des deutschen Kapitals gelöst werden können. Diese Theorie wäre auch noch nicht marxistisch, würde aber solch einem Anspruch näher kommen, als die These vom Primat der Innenpolitik. In jedem Fall zeigt sie aber den utopischen Aspekt der Vorstellungen der an die Flotte gebundenen Innenpolitik.

4.) Seemacht im 21. Jahrhundert:

Bekanntermaßen scheiterte das Projekt von Tirpitz und seiner Vorstellung einer deutschen Seemacht, die sich gegenüber der englischen behaupten könne. Der Erste Weltkrieg beendete in gewisser Weise das Paradigma des modernen Navalismus und das damit einhergehende Wettrüsten. Auf der Washingtoner Flottenkonferenz 1922 wurde unter der Führung des US-Präsidenten Warren G. Harding versucht, die Basis für ein Machtverhältnis herzustellen und somit dem Wettrüsten Einhalt zu gebieten. Im Zweiten Weltkrieg schließlich ereignete sich der Pazifikkrieg zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und dem japanischen Kaiserreich, welcher seinen Höhepunkt in der Materialschlacht von Midway zwischen dem 4. und 7. Juli 1942 fand. Das Schlachtschiff wurde bis auf den heutigen Tag vom Flugzeugträger abgelöst. Es ist in jeder Hinsicht still geworden um das Thema Seemacht. Die Zeit, in der die Bevölkerungen der Industriestaaten mit der überlebenswichtigen Notwendigkeit des Seehandels und dem damit verbundenen militärischen Schutz konfrontiert wurden, ist vorbei.

Die englische Journalistin Rose George stellt in ihrer Studie aus dem Jahr 2013 „Ninety Percent of Everything“ mit dem für sich selbst sprechenden Untertitel „Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate“, fest, welchen Einfluss der Seehandel auf die Lebenswelt der einzelnen Individuen und das Staatensystem hat. Je größer der globale Handel, desto wichtiger der Seehandel für das bestehende System der kapitalistischen Ökonomie. Die Ausbeutung von sogenannten Entwicklungsländern durch Industriestaaten erster Ordnung basiert letztlich auf dem Seehandel und wäre ohne diesen niemals möglich. Nahezu der gesamte Reichtum Europas und die Zirkulation des Industriekapitals läuft über die Handelswege des Weltmeers. Seit dem Beginn des Aufkommens des modernen Staatensystems unter den Vorzeichen kapitalistischer Ökonomie, schien die Bedeutung für den Erhalt und die Weiterentwicklung von Wohlstand, politischem Einfluss und militärischer Macht klar auf dem Meer zu liegen. Alle, sowohl die Befürworter*innen der Expansion des modernen Staates

und seines Handelsnetzes, als auch dessen Gegner*innen, suchten im Element des Meeres Zuflucht und erhofften sich durch dieses eine Lösung der immer wieder neu gestellten Herausforderungen, mit welcher sie die moderne Welt konfrontierten. Diese Hoffnung verbindet die frühen Abenteurer*innen, Kaufleute, Pirat*innen noch mit den Regierungen der großen Industriestaaten im Zeitalter des Hochkapitalismus. Und heute? Heute werden im Angesicht von Finanzkrise, verlorenen Kriegen, Pandemien, Sexismus, stetiger Rückgang der Lebensqualität, Zuzug von Menschen aus Kriegsgebieten, dem Umgang mit der klimatischen Veränderungen und dem bleibenden Problem von Rassismus und Fremdenfeindlichkeit immer mehr Stimmen aus allen Lagern laut, welche den modernen Staat und seine ökonomischen Grundlagen bezweifeln. Der Blick allerdings liegt nicht auf dem Meer, welches zweifellos konstitutiv für das ökonomische Weltsystem ist, sondern auf dem Staat oder auf abstrakten Forderungen, „wie Solidarität“, die versuchen den Faktor Staatsmacht zu ignorieren. Der Staat aber scheint im Angesicht der maritimen Macht nur als ein Epiphänomen. Strebt man daher eine neue und universelle Gesellschaftsform an, muss der Blick vom Land aufs Meer fallen. Hierin scheinbar liegt das wahre Moment der Elemente maritim-utopischen Denkens, welches sich die gesamte Moderne hin in allen Richtungen entfaltet hat.