

Michael Makropoulos

MEER

Aspekte einer Daseins- und Lebensführungsmetapher

I.

„Das Meer“, erklärte Hegel in seinen Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte, „gibt uns die Vorstellung des Unbestimmten, Unbeschränkten und Unendlichen, und indem der Mensch sich in diesem Unendlichen fühlt, so ermutigt dies ihn zum Hinaus über das Beschränkte.“ Daß es sich bei dieser Entgrenzung um eine Emanzipation handelt, ist klar. Daß es sich jedoch um eine Emanzipation handelt, die gleich in mehrfacher Hinsicht ambivalent ist, bleibt allerdings auch für Hegel unbestritten. „Das Meer“, so Hegel, „lädt den Menschen zur Eroberung, zum Raub, aber ebenso zum Gewinn und zum Erwerbe ein. Das Land, die Talebene fixiert den Menschen an den Boden, er kommt dadurch in eine unendliche Menge von Abhängigkeiten; aber das Meer führt ihn über diese beschränkten Kreise hinaus. Die das Meer befahren, wollen auch gewinnen, erwerben; aber ihr Mittel ist in der Weise verkehrt, daß sie ihr Eigentum und Leben selbst in Gefahr des Verlustes setzen.“ Das Mittel – die Seefahrt – sei deshalb „das Gegenteil dessen, was sie bezwecken“. Aber genau diese Differenz von Mittel und Zweck sei es auch, „was den Erwerb und das Gewerbe über sich erhebt und ihn zu etwas Tapferem und Edlem macht“, das sich zugleich mit der „Klugheit“ verbinde. „Denn die Tapferkeit gegen das Meer muß zugleich List sein, da sie es mit dem Listigen, dem unsichersten und lügenhaftesten Element zu tun hat. Diese unendliche Fläche ist absolut weich, denn sie widersteht keinem Drucke, selbst dem Hauche nicht; sie sieht unendlich unschuldig, nachgebend, freundlich und anschmiegsam aus, und gerade diese Nachgiebigkeit ist es, die das Meer in das gefahrvollste und gewaltigste Element verkehrt.“ Der unberechenbaren „Täuschung und Gewalt“ des Meeres setze der Mensch „lediglich ein einfaches Stück Holz entgegen“, verlasse sich „bloß auf seinen Mut und seine Geistesgegenwart“ und gehe auf diese Weise „vom Festen auf ein Haltungsloses über, seinen gemachten Boden selbst mit sich führend“. Deshalb sei „die Tätigkeit, zu welcher das Meer einlädt“, eine „ganz eigentümliche“ – sie ist nicht nur ganz und gar auf sich gestellt, sondern steht auch auf einem künstlichen Grund, der auf einem grundlosen Element

schwimmt. Deshalb, so Hegel, sonderten sich auch „die Küstenländer fast immer von den Binnenländern“ ab.¹

Das verhaltene Pathos dieser Passage steht in umgekehrtem Verhältnis zur Differenziertheit ihrer Aussage: Als Paradigma eines scheinbar unendlichen Raumes, der gleichwohl nicht abstrakt bleibt, sondern gerade als unbegrenzter Raum sinnlich wahrgenommen werden kann, ist das Meer nicht nur der Inbegriff einer offenen Wirklichkeit, sondern auch der spezifische Bereich menschlicher Unternehmungen, die zwar ausgesprochen riskant, aber darin eben auch die Realisierungen menschlicher Freiheit sind. Die Meerfahrt ist damit der Prototyp menschlicher Selbstverwirklichung und darin die Realisierung eines spezifischen Selbst- und Weltverhältnisses. Hegel hat seine Betrachtung über die Bedeutung des Meeres allerdings nicht nur auf den individuellen Aspekt menschlicher Selbstverwirklichung in einem offenen Möglichkeitshorizont beschränkt; mit Blick auf Handel und Verkehr hat er diese Selbstverwirklichung vielmehr in einer geradezu kommunikationstheoretischen Bestimmung gesellschaftlich erweitert und auf die zivilisatorische Bedeutung des Meeres fokussiert. „Wie für das Prinzip des Familienlebens die Erde, fester *Grund* und *Boden*, Bedingung ist“, schreibt er in der Rechtsphilosophie, „so ist für die Industrie das nach außen sie belebende natürliche Element das *Meer*. In der Sucht des Erwerbs, dadurch, daß sie ihn der Gefahr aussetzt, erhebt sie sich zugleich über ihn und versetzt das Festwerden an der Erdscholle und den begrenzten Kreisen des bürgerlichen Lebens, seine Genüsse und Begierden, mit dem Elemente der Flüssigkeit, der Gefahr und des Unterganges. So bringt sie ferner durch dies größte Medium der Verbindung entfernte Länder in die Beziehung des Verkehrs, eines den Vertrag einführenden rechtlichen Verhältnisses, in welchem Verkehr sich zugleich das größte Bildungsmittel und der Handel seine welthistorische Bedeutung findet.“ Erde, Grund und Boden, überhaupt das Leben an Land, mögen die Bedingungen der Selbsterhaltung und Reproduktion sein; das Meer aber ist für Hegel das Medium der Selbstentfaltung und die Meerfahrt gerade dadurch die zureichende Bedingung der individuellen und kollektiven Selbstkonstitution, eben der Bildung. „Welches Bildungsmittel“ nämlich „in dem Zusammenhange mit dem Meere liegt, dafür vergleiche man das Verhältnis der Nationen, in welchen der Kunstfleiß aufgeblüht ist, zum Meere mit denen, die sich die Schifffahrt untersagt [haben] und, wie die Ägypter, die Inder, in sich verdumpft und in den fürchterlichsten und schmachlichsten Aberglauben versunken sind, – und wie alle großen, in sich strebenden Nationen sich zum Meere drängen.“² Es sei genau „dieses Hinaus des Meeres aus der

¹ Georg Wilhelm Friedrich Hegel: *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*. Werke, Bd. 12. Frankfurt/Main 1970, S. 118f.

² Georg Wilhelm Friedrich Hegel: *Grundlinien der Philosophie des Rechts*. Werke, Bd. 7. Frankfurt/Main 1970, S. 391f.

Beschränktheit des Erdbodens“, das „den asiatischen Prachtgebäuden von Staaten, wie zum Beispiel China“, fehle. „Für sie ist das Meer nur das Aufhören des Landes, sie haben kein positives Verhältnis zu demselben.“³

Hegels Erläuterung der weltgeschichtlichen Bedeutung des Meeres ist nicht metaphorisch. Seefahrt, Handel, Verkehr und Kommunikation sind hier vielmehr kulturelle Praktiken, in denen sich ein spezifisches, grenzüberschreitend-dynamisches Selbst- und Weltverhältnis realisiert, das allererst die zureichende Bedingung für die Selbstkonstitution der bürgerlichen Gesellschaft bildet. Das mag zunächst trivial erscheinen. Aber auf dem Hintergrund einer langen Tradition der maritimen und vor allem der nautischen Metaphorik, die das menschliche Handeln versinnbildlicht, positioniert sich diese geschichtsphilosophische Erläuterung der Seefahrt implizit auf entschiedene Weise. Wo Hegels Erläuterung den Bereich des Deskriptiven verläßt und sich durch den Verweis auf die zivilisatorischen Effekte der Seefahrt zum Normativen verdichtet, ist sie nämlich nicht nur die genealogische Beschreibung eines expansiv-produktivistischen Selbst- und Weltverhältnisses, sondern auch dessen historische Positivierung. Damit wird sie gerade in ihrem unmetaphorischen Charakter zum Einsatz in einem metaphorischen Feld, das die Erprobung und Verwirklichung menschlicher Möglichkeiten im positiven Verhältnis zum Unbestimmten thematisiert und in der Regel als ausgesprochen problematisch bewertet. Seefahrt mag tatsächlich das hervorragende Instrument der performativen Selbstverwirklichung des Menschen und darin das Mittel sein, das über bloße Selbsterhaltung hinaus seine prinzipiell schrankenlose Selbstentfaltung allererst ermöglicht – metaphorisch ist sie jedoch der Inbegriff für das unangemessene oder unausweichliche, selbstgewählte oder auferlegte, auf jeden Fall aber problematische Leben in der Kontingenz. Im Spannungsfeld dieser beiden Motive – Selbstentfaltung und Selbstüberschätzung – bewegen sich die paradigmatischen Formen und moralphilosophischen Bewertungen der maritimen wie der nautischen Metaphorik seit der Antike und bis weit in die Moderne des 20. Jahrhunderts – unbeschadet aller technischen Fortschritte der Seefahrt, trotz aller Entzauberung der Welt durch wissenschaftliche Naturbeherrschung und gegen alle gesellschaftliche Akzeptanz organisierter räumlicher und sozialer Mobilität spätestens in der Neuzeit. Gemeinsam ist diesen Formen und Bewertungen gleichsam ein Schlüssel-szenario, nämlich die Meerfahrt als eindeutige Grenzüberschreitung.

³ Hegel, *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*, S. 119.

II.

An Land, hat Lucien Febvre bemerkt, sind Grenzen tatsächlich nichts, „was die Geographie der Politik aufgezwungen hätte“, sondern ausschließlich „Werke“ des Menschen, „der sich vor seinesgleichen schützen will“.⁴ Aber nicht nur Landgrenzen sind Konstruktionen. „Der Natur gegenüber“, hat Georg Simmel erklärt, sei vielmehr „jede Grenzsetzung Willkür, selbst im Fall einer insularen Lage, da doch prinzipiell auch das Meer ‚in Besitz genommen‘ werden“ könne. „Die Grenze“, so Simmel, sei eben „nicht eine räumliche Tatsache mit soziologischen Wirkungen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich formt“.⁵ Sie ist freilich eine soziologische Tatsache, die gerade im Falle der Grenze zwischen Land und Meer ausgesprochen voraussetzungsvoll ist. Denn die Selbstverständlichkeit, mit der für das moderne Weltverständnis auch diese Grenze verfügbar zu sein scheint, verweist nicht nur auf einen besonderen historischen Grad an Naturbeherrschung, der keineswegs transhistorische Evidenz hat, sondern auch auf eine ebensolche historische Metaphysik. Daß prinzipiell auch das Meer ‚in Besitz‘ genommen und Gegenstand menschlicher Verfügung werden könne, wäre schließlich dem antiken Weltverständnis trotz der elementaren Bedeutung des Meeres zumal für die Griechen, auf deren „Amphibienexistenz“ Hegel verwiesen hat, geradezu aberwitzig erschienen.⁶ Und noch dem mittelalterlichen zumindest problematisch. Küstenlinien sind nämlich im prägnanten Sinne, was man ‚natürliche Grenzen‘ nennt, also Grenzen, die weder vom Menschen gezogen worden sind, noch von ihm ohne weiteres, das heißt ohne technische Hilfsmittel und besondere Fertigkeiten überwunden oder gar aufgehoben werden können. Küstenlinien mögen sich zwar verändern und entziehen sich deshalb einer exakten geographischen Beschreibung, so daß sie strenggenommen allenfalls in unscharfen fraktalen „Annäherungsmodellen“ konstruiert werden können.⁷ Dennoch sind sie schlechterdings unabweisbare Grenzen, weil sie nicht wie Landgrenzen gleichartige und daher prinzipiell vergleichbare Territorien trennen, sondern verschiedenartige und damit prinzipiell unvergleichbare Elemente. Deshalb sind sie auch mehr als alle anderen Grenzlinien Symbole absoluter Differenz. Das macht die Grenze zwischen Land und Meer metaphorologisch so belangvoll und die maritime Metaphorik zu einem besonderen Fall der Grenzmetaphorik: Indem die Küstenlinie sowohl die geographische Trennlinie zwischen Land und Meer als auch die ontologi-

⁴ Lucien Febvre: „Frontière – Wort und Bedeutung“, in: ders., *Das Gewissen des Historikers*, Berlin 1988, S. 27-37, hier S. 34 bzw. 30.

⁵ Georg Simmel: *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*. Gesamtausgabe, Bd. 11. Frankfurt/Main 1992, S. 697 bzw. 695.

⁶ Hegel, *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*, S. 280.

⁷ So Thorsten Feldbusch: *Zwischen Land und Meer. Schreiben auf den Grenzen*. Würzburg 2003, S. 12.

sche Berührungsstelle zweier verschiedener Elemente bildet, markiert sie in einem elementaren Sinne die „naturgegebene Grenze des Raumes menschlicher Unternehmungen“, wie Hans Blumenberg die metaphorische Bedeutung der Grenze zwischen Land und Meer erläutert hat.⁸ Daß diese „naturgegebene Grenze“ allerdings nicht nur eine der ‚ersten Natur‘ bleibt, sondern auch eine der ‚zweiten‘, der gesellschaftlichen ‚Natur‘ des Menschen wird, ist dann die moderne Pointe der maritimen Metaphorik.

(...)

(vollständig in: Ralf Konersmann (Hg.), *Wörterbuch der philosophischen Metaphern*. Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2007, S. 237-248.)

⁸ Hans Blumenberg: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*. Frankfurt/Main 1979, S. 10.