

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 gefährvollste 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

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

strebenden Nationen sich zum Meere drängen.“² Es sei genau „dieses Hinaus des Meeres aus der 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 entscheidene 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 Schlüsselszenario, nämlich die Meerfahrt als eindeutige Grenzüberschreitung.

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

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 voraussetzungsreich 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 Diffe-

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.

renz. 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 ontologische Berührungsstelle zweier verschiedener Elemente bildet, markiert sie in einem elementaren Sinne die „naturegegebene Grenze des Raumes menschlicher Unternehmungen“, wie Hans Blumenberg die metaphorische Bedeutung der Grenze zwischen Land und Meer erläutert hat.⁸ Daß diese „naturegegebene 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.

Dem begrenzten ‚natürlichen‘ Aktionsradius des Menschen entspricht das topische Repertoire dieser Metaphorik. Noch in seiner vertrautesten Gestalt, dem Küstengewässer, ist das Meer das unvergleichlich Andere des Landes, weil es ein ganz und gar andersartiges Element ist. Und ein Leben auf dem Meer – wenn es denn überhaupt über längere Zeit möglich sein sollte – ist in der maritimen Metaphorik der Inbegriff einer prinzipiell anderen Existenzweise als an Land. Es ist gewissermaßen das Wagnis, das Risiko und am Ende die Krise im Dauerzustand. Das ändert sich auch nicht mit der Erfindung und Entwicklung nautischer Technologie, die die Grenze zwischen Land und Meer dauerhaft überschreitbar und das Risiko der Seefahrt beherrschbarer oder doch wenigstens in einem versicherungstechnischen Sinne kalkulierbarer macht. Wenn die Evidenz von Metaphern tatsächlich wenig mit dem Realitätsgehalt der Bilder zu tun hat, die ihnen zugrunde liegen, dann ist die historische Semantik der maritimen Metaphorik einer der hervorragenden Belege für diesen Sachverhalt. Mochte die Küstenschifffahrt die Grenze noch respektieren, indem sie an ihr orientiert blieb und den Bezug zum Land nicht aufgab – die Meerfahrt in den offenen Horizont des Ozeans hinein hatte als aktive Bewegung, die sich ausschließlich an den Gestirnen oder an Instrumenten orientierte, allemal etwas prinzipiell Prekäres. Trotz ihrer zunehmenden technischen Perfektionierung und ihrer versicherungstechnischen Abfederung provozierte die Seefahrt deshalb eine ganze Topologie der Problematisierung selbstmächtiger Erweiterungen des menschlichen Handlungsbereichs. Und was in der nautischen Metaphorik, die sich durch die Geschichte der Reflexion auf das dem Menschen Mögliche und dem Menschen Gemäße zieht, thematisiert wird, ist nicht nur die philosophische Frage nach dem ontologischen Ort des Menschen, sondern auch die soziologische nach seiner angemessenen Lebensführung. Nebenaspekt der

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

nautischen Metaphorik, die die maritime gewissermaßen moraltheoretisch zuspitzt: Indem sie die Seefahrt zum Topos einer ontologischen Grenzüberschreitung verdichtet, konzipiert sie den Menschen überhaupt erst als disponibles Wesen, das weder auf einen einzigen Ort, noch auf eine einzige Lebensform festgelegt ist, weil es der räumlichen und am Ende auch der sozialen Mobilität fähig ist. Denn schon die Frage nach dem einen ontologischen oder soziologischen Ort des Menschen setzt voraus, daß es mehr als einen solchen Ort und mehr als eine solche Lebensform geben könnte. Oder wenigstens doch keine definitiven.

Vielleicht wäre das Meer nie zu dieser topologischen Prägnanz avanciert, wenn die maritime Metaphorik nicht schon früh auf die nautische zugespitzt und in dieser Zuspitzung gleichzeitig als Daseins- und als Lebensführungs-metaphorik ausgefaltet worden wäre. Die Korrespondenz dieser beiden Aspekte ist jedenfalls aufschlußreicher für die historische Semantik der nautischen und der maritimen Metaphorik als ihre jeweiligen topologischen Extensionen, die bis in alltägliche Redewendungen, Floskeln und Klischees reichen.⁹ Denn die nautischen und maritimen Metaphern sind in dieser sozialphilosophischen Perspektive Metaphern für Kontingenz im vollen, nämlich ambivalenten Sinne des Begriffs. Entsprechend steht das Meer nicht nur für Unendlichkeit und Grenzenlosigkeit, sondern auch für Unberechenbarkeit, Gesetzlosigkeit und Orientierungswidrigkeit; es ist der Inbegriff für die Sphäre der für den Menschen unverfügbaren Willkür der Gewalten, denen er entweder schicksalhaft ausgesetzt ist – oder denen er sich freiwillig, wenn nicht gar mutwillig, aussetzt. Das Meer ist eben kein begrenzter, strukturierter oder potentiell strukturierbarer Raum wie das Land, es ist vielmehr „ein Universum für sich, ein Planet“, wie Fernand Braudel geschrieben hat, eine Wirklichkeit, die sich menschlichem Handeln letztlich entzieht. „Lange Zeit“, so Braudel, blieb die Seefahrt deshalb „von Vorsicht bestimmt“ und war „ein Unternehmen, das kaum jemals über einen schon bei der Ausfahrt in Sichtweite liegenden Punkt hinausführte.“ Küstenschiffahrt „in diesem Stil“ war zunächst gleichbedeutend mit Seefahrt überhaupt und „Fahrten ins offene Meer“ wurden zum inakzeptablen „Wagnis“.¹⁰ Auf diesem Hintergrund ist das Meer metaphorisch der Inbegriff eines Wirklichkeitsbereichs, der letztlich jeden Ordnungsversuch vereitelt – auch wenn dieser Wirklichkeitsbereich im Zuge der geographischen, technologischen und politischen Erschließung des Globus seit dem 16. Jahrhundert in der

⁹ Vgl. die Auflistung maritim-nautischer Metaphern in alltäglichen Redewendungen bei Christoph Hönig: *Die Lebensfahrt auf dem Meer der Welt. Der Topos. Texte und Interpretationen*. Würzburg 2000, S. 34ff.

¹⁰ Fernand Braudel: „Das Meer“, in: ders./Georges Duby/Maurice Aymard, *Die Welt des Mittelmeeres*, Frankfurt/Main 1990, S. 35-60, hier S. 37 bzw. S. 44f.

Moderne dann scheinbar ebenso ‚in Besitz‘ genommen werden konnte wie die Territorien, die spätestens um die Wende zum 20. Jahrhundert restlos ‚in Besitz‘ genommen worden waren.

Die nautische Metaphorik, in der streng genommen nicht so sehr die Grenze zwischen Land und Meer thematisiert wird, sondern ihre dauerhafte Überschreitung und tendenzielle Einebnung, ist damit der Prototyp einer Bewegungsmetapher.¹¹ Genauer: Sie ist einerseits der Prototyp einer aktiven Bewegungsmetapher, die das Unternehmerische menschlichen Handelns bedeutet und zugleich das ganze Arsenal kulturkritischer Vorbehalte gegen die technisch herbeigeführte Naturbeherrschung provoziert, indem sie das Schiff topologisch auch dann noch zum Inbegriff des riskanten Fahrzeugs macht, wenn bereits Massen von Passagieren in Großraumflugzeugen durch die Luft befördert werden und das Flugzeug zumindest statistisch gesehen das sicherste Verkehrsmittel ist. Sie ist andererseits aber auch der Prototyp einer passiven Bewegungsmetapher, die das Schicksalhafte, letztlich Unbestimmbare des menschlichen Lebens bedeutet. Genau darin, in dieser Doppelwertigkeit, ist die nautisch-maritime Metaphorik freilich die eigentliche Metapher für Kontingenzen. „Kontingenzen“ bezeichnet schließlich nicht Unbestimmtheit überhaupt, sondern jene spezifische zweiseitige Unbestimmtheit, in der etwas weder notwendig noch unmöglich, sondern auch anders möglich ist – und zwar sowohl in dem Sinne, daß es veränderlich und also unverfügbar, wenn nicht schlechterdings zufällig ist, als auch in dem Sinne, daß es veränderbar und folglich manipulierbar, mithin dem menschlichen Handeln zugänglich ist. Entscheidend für das spezifisch neuzeitliche Kontingenzenbewußtsein ist dabei allerdings zweierlei. Kontingenzen charakterisiert hier – anders als in der Antike und noch im Mittelalter – nicht nur das menschliche Handeln, sondern erfaßt gleichsam auch die Wirklichkeit, in der sich dieses Handeln realisiert.¹² Und diese Erweiterung des Kontingenzenbereichs, die über das Handeln hinaus auch den Handlungsrahmen verfügbar werden läßt, schlägt sich am Ende in einer signifikanten Transformation der nautisch-maritimen Metaphorik nieder, die zu einer Verschiebung innerhalb ihrer ansonsten konstanten Topologie führt.

¹¹ Vgl. Alexander Demandt: *Metaphern für Geschichte. Sprachbilder und Gleichnisse im historisch-politischen Denken*. München 1978, S. 166ff, bes. S. 190ff. Vgl. auch Vanessa Albus: *Weltbild und Metapher. Untersuchungen zur Philosophie im 18. Jahrhundert*. Würzburg 2001, S. 251ff u. 325ff.

¹² Vgl. Michael Makropoulos: *Modernität und Kontingenzen*. München 1997, S. 7-32, sowie ders.: „Modernität als Kontingenzenkultur. Konturen eines Konzepts“, in: Gerhart von Graevenitz/Odo Marquard (Hg.), *Kontingenzen* (Poetik und Hermeneutik 17), München 1998, S. 55-79.

III.

„Der Mensch“, so leitet Blumenberg seine Geschichte der nautischen Metaphorik ein, „führt sein Leben und errichtet seine Institutionen auf dem festen Lande. Die Bewegung seines Daseins im ganzen jedoch sucht er bevorzugt unter der Metaphorik der gewagten Seefahrt zu begreifen. Das Repertoire dieser nautischen Daseinsmetaphorik ist reichhaltig. Es gibt Küsten und Inseln, Hafen und hohes Meer, Riffe und Stürme, Untiefen und Windstillen, Segel und Steuerruder, Steuermänner und Ankergründe, Kompaß und astronomische Navigation, Leuchttürme und Lotsen“. Dennoch, so Blumenberg, „dient die Vorstellung der Gefährdungen auf der hohen See“ oft und erstaunlicherweise beinahe in der Regel „nur dazu, die Behaglichkeit und Ruhe, die Sicherheit und Heiterkeit des Hafens vorzustellen, in dem die Seefahrt ihr Ende finden soll. Nur wo das Erreichen eines Zieles ausgeschlossen werden muß, wie bei Skeptikern und Epikureern, kann die Windstille auf dem hohen Meere selbst die Anschauung des reinen Glücks vertreten“.¹³ Daß der Mensch das Festland verläßt, das als ihm gemäßer Lebens- und Handlungsraum gilt, ist deshalb in der Antike – unbeschadet der ‚amphibischen‘ Existenz der Griechen und obwohl das Mittelmeer im Zentrum der antiken Welt lag – nicht bloß als gewagte Grenzüberschreitung aufgefaßt worden, sondern als frivole Grenzverletzung, als widernatürlicher Frevel, wenn nicht sogar als blasphemischer Schritt ins Maßlose aus Hybris und Luxussucht, die den Menschen zur „Überschreitung der Grenze seiner natürlichen Bedürfnisse“ treibt.¹⁴ Schließlich war die Grenzüberschreitung, die die Seefahrt bedeutete, mehr als nur der riskante Schritt in die Sphäre eines anderen Elements, sie war vielmehr der mutwillige Schritt in die Grenzenlosigkeit eines offenen Horizonts. Das aber bedeutete: Die Meerfahrt war die Überschreitung der Grenze zum ganz und gar Orientierungswidrigen. Denn der Horizont war nach antiker Auffassung zwar auch die ebenso sichtbare wie imaginäre Linie, an der sich Himmel und Erde in der Ebene treffen; vor allem war der Horizont aber der Gesichtskreis, der den Blick begrenzt, und der als *orízon kyklos* wie als *orbis finiens* überhaupt erst Orientierung ermöglicht. Der Horizont war gerade als Begrenzung des Blicks allererst die Möglichkeitsbedingung einer gerichteten Wahrnehmung. Ein Blick dagegen, der ins Unendliche ginge, wäre – wenigstens nach der antiken Vorstellung – nicht nur keine gerichtete Wahrnehmung, sondern sähe buchstäblich nichts, weil er ins Unbestimmte führte, ins Unbegrenzte, ins *apeiron* eben –

¹³ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 9. Vgl. auch die um mindestens eine Reflexionsebene ärmere Formulierung in Hans Blumenberg: „Beobachtungen an Metaphern“, in: *Archiv für Begriffsgeschichte*, 15. Teil, Bd. 2, Bonn 1971, S. 161-214, hier S. 171.

¹⁴ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 30.

in jenen grenzenlosen Bereich jenseits der Wirklichkeit, den *péras* als Grenze der bestimmten und bestimmbaren Welt, als pure Möglichkeit ohne Wirklichkeitsbezug ausgrenzt. Die Trennungslinie zwischen Land und Meer markiert damit auch die metaphysische Stelle, an der Wirklichkeit und Möglichkeit im antiken und noch im mittelalterlichen Verständnis unmittelbar aufeinander bezogen bleiben und – wie vermittelt auch immer – auseinander hervorgehen.¹⁵

Mit der „Dämonisierung“ des Meeres „als Sphäre der Unberechenbarkeit, Gesetzlosigkeit, Orientierungswidrigkeit“, so Blumenberg, korrespondiert deshalb die Vergewisserung des ‚natürlichen‘, territorialen Möglichkeitshorizonts menschlicher Unternehmungen und provoziert im Gegenzug den Verdacht moralischer Defizienz des Seefahrers, der diesen Horizont selbstmächtig verschiebt und am Ende deterritorialisiert, indem er die Grenze zwischen Land und Meer überschreitet und seine ‚natürlichen‘ Möglichkeiten mit Geringschätzung hinter sich läßt. Die Grenzüberschreitung wird also, genauer, erst dann zur Grenzverletzung, wenn sie den Horizont verschiebt und diese Verschiebung als Möglichkeitsoffenheit auf Dauer stellt, indem sie vom einen, dem ‚natürlichen‘ Element menschlicher Lebensführung, dauerhaft in das andere, ‚unnatürliche‘ aber offene Element führt. „Was hätte den Schritt vom Land auf See sonst motivieren können“, so lautet Blumenbergs rhetorische Frage, „als der Überdruß an der kargen Versorgung durch die Natur und der eintönigen Arbeit des Landbaus, der süchtige Blick auf Gewinn im Handstreich, auf mehr als das vernünftig Notwendige, für das Philosophenhirne eine Formel leicht auf der Zunge haben, auf Üppigkeit und Luxus? Daß hier, an der Grenze vom festen Land zum Meer, zwar nicht der Sündenfall, aber doch der Verfehlungsschritt ins Ungemäße und Maßlose zuerst getan wurde, ist von der Anschaulichkeit, die dauerhafte Topoi trägt.“¹⁶ Analog hierzu entfaltet sich übrigens die Motivik der aviatischen Metaphorik. Von Dädalos heißt es in der Sage, „er überwältigte mit seinem Erfindungsgeiste die Natur“, doch er schwang „besonnen und kunstvoll das Gefieder“, während Ikaros, „durch den glücklichen Flug zuversichtlich gemacht“, anders als Dädalos „in verwegendem Übermute mit seinem

¹⁵ Vgl. Norbert Wokart: „Differenzierungen im Begriff ‚Grenze‘. Zur Vielfalt eines scheinbar einfachen Begriffs“, in: Richard Faber/Barbara Naumann (Hg.), *Literatur der Grenze – Theorie der Grenze*, Würzburg 1995, S. 275-289, hier S. 281f. Vgl. auch den Artikel „Grenze“ in: *Reallexikon für Antike und Christentum*, Bd. XII, Stuttgart 1983, Sp. 1095-1107, bes. 1097ff, sowie die Artikel „Grenze“, „Grenze, Schranke“ und „Horizont“ in: *Historisches Wörterbuch der Philosophie*, Bd. 3, Basel 1974, Sp. 873-875, 875-877 u. 1187-1206.

¹⁶ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 10f. Vgl. auch Hans Blumenberg: *Der Prozeß der theoretischen Neugierde*. Frankfurt/Main 1980, S. 53.

Flügelpaar einer höheren Zone zusteuerte“ – und abstürzte.¹⁷ Dennoch gibt es einen wesentlichen Unterschied, der darin besteht, daß die aviatische Metaphorik lange Zeit, nämlich bis zur tatsächlichen Eroberung des Luftraums spätestens mit dem Ozeanflug von Charles Lindbergh 1927, für das intellektuelle ‚Abenteuer‘ stand, für den Flug des Gedankens und die prinzipielle soziale Ungebundenheit des Geistes, während die maritime auf das pragmatische Risiko gemünzt blieb und auch modern kaum je das Negative ihrer topologischen Assoziationen abstreifen konnte.

Die maritime Metaphorik blieb gegenüber der aviatischen von dauerhafter Prägnanz.¹⁸ Das mag mit der gegenüber der Luftfahrt vergleichsweise einfachen und alten Technologie der Seefahrt zusammenhängen. Jedenfalls galt die Meerfahrt lange Zeit nicht zuletzt deshalb als bewußte Grenzverletzung, weil sie Sache individueller Entscheidung war, die auch anders hätte getroffen werden können, nämlich für den – um im Bild zu bleiben – festen, angestammten und erprobten Ort an Land, den Ort des Zuschauers, der sich auf das Unberechenbare gar nicht erst einläßt, und der sich durch den möglichen – und lange Zeit nicht seltenen – Schiffbruch des Seefahrers die Richtigkeit seiner Entscheidung bestätigen läßt. „Was den Menschen auf die hohe See treibt, ist zugleich die Überschreitung seiner natürlichen Bedürfnisse“ und nährt mit dem Schiffbruch die „Vorstellung von der Widernatürlichkeit der Seefahrt“.¹⁹

Die Konfiguration „Schiffbruch mit Zuschauer“, die sich Blumenberg zufolge durch die gesamte Motivgeschichte der nautischen Metaphorik durchhält und die die eigentlich philosophisch belangvolle Dimension der nautischen Metaphorik bildet, hat Lukrez paradigmatisch zum Ausdruck gebracht: „Wonnevoll ist’s, bei wogender See, wenn der Sturm die Gewässer / Aufwühlt, ruhig vom Lande zu sehn, wie ein andrer sich abmüht; / Nicht als ob es uns freute, wenn jemand Leiden erduldet, / Sondern aus Wonnegefühl, daß man selber vom Leiden befreit ist.“²⁰ Vielleicht ist der Schiffbruch mit Zuschauer aus diesem Grund die zentrale Szene sozialphilosophischer Problematisierung der Seefahrt. Denn „der Schiffbruch ist in diesem Vorstellungsfeld so etwas wie die ‚legitime‘ Konsequenz der Seefahrt“, wie Blumenberg schreibt, und „der glücklich erreichte Hafen oder die heitere Mee-

¹⁷ Gustav Schwab: *Sagen des klassischen Altertums*. Erster Teil. Frankfurt/Main 1975, S. 64f.

¹⁸ Vgl. Hermann Timm: „Nach Ithaka heimzukehren verlohnt den weitesten Umweg“. Nostrozentrische Kosmologie – nautozentrische Metaphorik“, in: Franz Josef Wetz/ders. (Hg.), *Die Kunst des Überlebens, Nachdenken über Hans Blumenberg*, Frankfurt/Main 1999, S. 55-67.

¹⁹ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 30.

²⁰ Lukrez: *Von der Natur der Dinge*. II, 1-4. Zit. n. Hönig, *Die Lebensfahrt auf dem Meer der Welt*, S. 27.

resstille nur der trügerische Aspekt einer so tiefen Fragwürdigkeit“.²¹ Das Angenehme der Zuschauerposition besteht allerdings nicht darin, „daß ein Anderer Qual erleidet, sondern im Genuß des eigenen unbetroffenen Standorts“. In der Selbstgewißheit des Zuschauers steckt deshalb keine Erhebung über den Anderen; der Ort des Zuschauers ist vielmehr der distanzierte Ort außerhalb des Geschehens, der – zumindest in der auf Epikur zurückgehenden Tradition – auch der spezifische Ort des Philosophen ist. „Es geht überhaupt nicht um das Verhältnis unter Menschen, leidenden und nichtleidenden, sondern um das Verhältnis des Philosophen zur Wirklichkeit: um den Gewinn durch die Philosophie Epikurs, einen unbetroffenen festen Grund der Weltansicht zu haben“.²² Der Zuschauer, so Blumenberg, genießt „eben nicht die Erhabenheit der Gegenstände, die ihm seine Theorie erschließt, sondern die Differenz seines Selbstbewußtseins in seiner Unanfechtbarkeit zu dem chaotischen Wirbel dessen, was er betrachtet“. Denn der Kosmos insgesamt „ist nicht mehr die Ordnung, deren Anschauung den Betrachter erfüllt, sondern allenfalls noch der Rest einer Zusicherung, die darin besteht, daß es solchen festen Grund überhaupt noch gibt, an den die Macht des feindlichen Elements Wirklichkeit nicht heranreicht.“²³ Die philosophische Absicherung des Betrachters gegenüber der Wirklichkeit, die das eigentlich feindliche Element darstellt, weil sie sich letztlich den menschlichen Ordnungserwartungen eben nicht unterwerfen läßt, ist denn auch der reflexive Überschuß des Grenzverletzungstopos. Aber im Gegenzug verweist die Zuschauerposition auch auf den Preis dieses Rests an Vergewisserung der Möglichkeit eines „festen Grundes“. Der Preis ist die Teilhabe an der Wirklichkeit, mithin an einem Leben in Raum und Zeit. Deshalb, so Blumenberg, „könnte nur ein Gott“ wahrer Zuschauer sein, „und der will nicht einmal dies“.²⁴

IV.

Die Bedeutung der nautischen Metaphorik wandelt sich in der Neuzeit erheblich – und entfaltet vollends die Ambivalenz, die der Praxis wie der Metaphysik der Seefahrt eignet. Denn die Aufklärung hat im Bild der Seefahrt nicht die technisch herbeigeführte Verletzung der Grenze menschlicher Un-

²¹ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 12.

²² Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 28.

²³ Blumenberg, „Beobachtungen an Metaphern“, S. 178. Interessant sind die beiden späteren Modifikationen der Passage: An die Stelle des „chaotischen Wirbels“ setzt Blumenberg den „Atomwirbel“, und die nähere Benennung des „feindlichen Elements“, nämlich „Wirklichkeit“, wird kassiert. So Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 28.

²⁴ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 29.

ternehmungen thematisiert, sondern die berechtigte Glückssuche. Die Bewertung menschlicher Selbstmächtigkeit wurde damit geradezu umgedreht. Gegen die „Windstille“ und „Bewegungslosigkeit des Menschen im Vollbesitz aller Besonnenheit“, erklärt Blumenberg, wurden jetzt die bis dahin diskriminierten Leidenschaften – und da allen anderen voran die Neugierde – als Ursache für „neue Unternehmungslust und Rationalität“ gesehen.²⁵ „Im Vorfeld der Neuzeit“, so Blumenberg, steht die Umwertung der Neugierde, die im Mittelalter verworfen wurde und die sich im „letzten Abenteuer der Überschreitung der Grenze der bekannten Welt“ in den offenen Ozean manifestiert.²⁶ Neugierde, Grenzüberschreitung, Kritik und Horizontverschiebung werden jetzt Voraussetzungen eines neuen und neuartigen, wissenschaftlich-technischen Weltverhältnisses. Das entsprach jenem Grundsatz der Aufklärung, der besagte, daß nunmehr nicht das Neue sich vor dem Überlieferten ausweisen müsse, sondern umgekehrt das Alte die Beweislast seiner Existenzberechtigung vor dem möglichen Neuen trage. Und die aus Furcht vor dem möglichen Schiffbruch bewußt unterlassene Meerfahrt wurde dem entsprechend zur Metapher für „das Verfehlen der Lebenschance des Glücks“, der Hafen zum „Ort des versäumten Lebensglücks“.²⁷ Wer Glück erfahren wollte, der war jetzt nämlich geradezu gezwungen, sich auf das ‚Daseinsmeer‘ mit all seinen Gefahren zu begeben und sich auf das Unberechenbare einzulassen. Die Meerfahrt bekam so neben ihrer negativen Besetzung, die die Grenzüberschreitung als Grenzverletzung deutete, mit dem Entstehen aufklärerischer Vernunft und ihrer Reflexion auf die Leidenschaften als Movens der Neugierde und der Glückssuche etwas Unausweichliches. Sie stand jetzt nicht mehr für etwas Frevelhaftes und Hybrides, sondern für die Verwirklichung eines Stückes Natur des Menschen durch selbstmächtige Ausweitung des Bereichs seiner Unternehmungen. Das ist im Prinzip auch die Position Hegels. Und die Grenze zwischen dem, was in der Macht des Menschen lag und dem, was sich seiner Macht radikal entzog, verschwand hinter dem offenen Horizont fortschreitender wissenschaftlich-technischer Naturbeherrschung, die sich nicht zuletzt im Fortschritt nautischer Technologie manifestierte. Es gab den festen Standort, den definitiven ontologischen und sozialen Ort des Menschen eben nicht mehr. Es sollte ihn freilich auch um der Möglichkeit menschlicher Freiheit und Selbstverwirklichung willen nicht mehr geben.

Dahinter stand der grundlegende Strukturwandel des Raumes in der Neuzeit, der das tradierte Verhältnis von Territorialität und Mobilität veränderte und den geschlossenen Bereich ontologisch gegebener Orte ins Unab-

²⁵ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 31.

²⁶ Vgl. Blumenberg, *Der Prozeß der theoretischen Neugierde*, S. 139.

²⁷ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 35.

sehbare neuer Imaginations- und Handlungsbereiche öffnete. Carl Schmitt hat diesen Übergang in seiner sehr besonderen Ausfaltung der Hegelschen Bestimmung des Meeres für die „Industrie“ als Übergang von einer „thalassischen“ Kultur von Binnenmeeren und Küstenschifffahrt zu einer „ozeanischen“ Kultur beschrieben, die Ende des 16. Jahrhunderts die Möglichkeit einer „neuen maritimen Existenz“ als „einer neuen, elementaren Existenz“ eröffnet hätte, die zu einer „Raumrevolution“ am Beginn der Neuzeit führte.²⁸ Mit dem Strukturwandel des Raumes in der Neuzeit ging zugleich die weitgehende Deterritorialisierung und reflexive Fiktionalisierung der Horizontvorstellung einher.²⁹ Schließlich mobilisierte sich gewissermaßen jede Situation, indem sie jetzt unabweisbar variabel und als kontingente, als auch anders mögliche, reflektiert wurde. Der Begriff des Horizonts erfuhr dadurch gerade in seiner anthropologischen Bedeutung eine entscheidende Veränderung: In der Ablösung von den Grenzen und Grenzüberschreitungen der antiken Kosmologie und der theologischen Weltsicht des Mittelalters, wurde der Horizont nunmehr zur immanent generierten und deshalb prinzipiell veränderbaren Orientierungsmarke des Denkens und Handelns. Er diente jetzt nicht mehr dazu, dem Menschen seinen ihm gemäßen und damit definitiven Platz in einem geordneten Kosmos anzuweisen, sondern dazu, ihm die Selbstbestimmung seines Erkenntnis- und Wirkungsbereichs in einem offenen, situativ definierten und prinzipiell erweiterbaren Raum zu ermöglichen. Entsprechend wurde der Horizont seither nicht mehr als feste, unverrückbare und unverfügbare Grenze menschlichen Handlungsvermögens verstanden, sondern als verschiebbarer, veränderbarer und am Ende offener Radius menschlicher Macht, der über jede Grenze hinauswies, die dieser Macht bisher gesetzt war.³⁰ Und das – nicht zuletzt – war schließlich eine Voraussetzung für jene offene Anthropologie der Aufklärung, die in der Idee der Perfektibilität des Menschen und des Sozialen ihren Ausdruck fand. Denn die anthropologische und mit ihr die soziologische Vervollkommnungskonzeption verdankt sich gerade nicht einer Grenzüberschreitung von einer finiten Wirklichkeit in eine andere, die auch als utopische noch eine finite bleibt; sie verdankt sich vielmehr einer Entgrenzung, die jede finite Wirklichkeit hinter sich läßt, indem sie sozusagen automatisch

²⁸ Carl Schmitt: *Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung*. Stuttgart 1954 (1942), S. 23, 29, 35 u. 55. Zur Ausfaltung Hegels vgl. die „Nachbemerkung“, ebd. S. 108.

²⁹ Vgl. Albrecht Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts. Grenze und Grenzüberschreitung in literarischen Landschaftsbildern*. Frankfurt/Main 1990, S. 7ff, sowie mit Bezug hierauf Feldbusch, *Zwischen Land und Meer*, S. 11.

³⁰ Vgl. Hans Robert Jauß: *Ästhetische Erfahrung und literarische Hermeneutik*. Frankfurt/Main 1982, S. 661.

die Unendlichkeit des offenen Möglichkeitshorizonts und die permanente Optimierung des Lebens zur Daseinsnormalität erklärt.³¹

„Vous êtes embarqué“ hatte das bei Blaise Pascal geheißen.³² Die Seefahrt wurde jetzt metaphorisch zur „fast ‚natürlichen‘ Dauerbefindlichkeit des Lebens“.³³ Und das Schiff tatsächlich für die europäische Zivilisation der Neuzeit nicht nur das wichtigste Instrument der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung, sondern auch das „größte Imaginationsarsenal“, wie Michel Foucault bemerkt hat.³⁴ Denn das Schiff sei „ein Ort ohne Ort, der aus sich selber lebt, der in sich geschlossen ist und gleichzeitig dem Unendlichen des Meeres ausgeliefert ist“. Das Schiff, das sei eben „die Heterotopie schlechthin. In den Zivilisationen ohne Schiff versiegen die Träume, die Spionage ersetzt das Abenteuer und die Polizei die Freibeuter“.³⁵ Daß dabei auch der distanzierte Ort des Zuschauers problematisch wurde, gehört gewissermaßen zu den Nebenfolgen dieser Entwicklung. Seefahrt hatte schließlich nicht nur die Ausweitung des Raumes menschlicher Unternehmungen in der Neuzeit zur Folge, sondern auch seine Entgrenzung aus dem Horizont des bis dahin Möglichen – also jene prinzipielle Veränderung des Raumes, in der sich mit der neuzeitlichen Fiktionalisierung der Imagination auch eine neue Dimension menschlicher Selbstentfaltung in Unternehmungen manifestierte, die mit einem Wort von Daniel Defoe, „adventured on the risk of success“ waren.³⁶ Aber die nautisch-maritime Metaphorik signalisiert in ihrer neuzeitlichen Variante auch etwas anderes, nämlich den definitiven Verlust der Zuschauerposition, das Problematisch-Werden der Idee eines festen Daseinsgrundes und das Bewußtsein der Kontingenz nicht allein des menschlichen Handelns, sondern auch der Wirklichkeit, in der sich dieses Handeln realisiert. Entsprechend korrespondiert sie mit einer spezifischen Konstellation kontrafaktischer oder radikalisierender Verwendungen der Motive aus ihrem Repertoire, die die pragmatische wie die metaphorische Ambivalenz des Meeres und der Meerfahrt in entgegengesetzte Bewertungen dichotomisiert.

³¹ Vgl. Michael Makropoulos: „Grenze und Horizont. Zwei soziale Abschlußparadigmen“, in: Claudia Honegger/Stefan Hradil/Franz Traxler (Hg.), *Grenzenlose Gesellschaft?*, Opladen 1999, S. 387-396, bes. S. 393f.

³² Zit. n. Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 21.

³³ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 22.

³⁴ Michel Foucault: „Andere Räume“, in: Karlheinz Barck u.a. (Hg.), *Aisthesis, Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*, Leipzig 1990 (1967), S. 34-46, hier S. 46.

³⁵ Foucault, „Andere Räume“, S. 340.

³⁶ Daniel Defoe: *An Essay upon Projects*. London, New York, Paris & Melbourne 1887 (1697), S. 31f.

V.

Es war Immanuel Kant, der „das Land des reinen Verstandes“ als „eine Insel“ im Meer der Kontingenz beschrieben hat, das „durch die Natur selbst in unveränderliche Grenzen eingeschlossen“ sei. Dieses Land „ist das Land der Wahrheit (ein reizender Name), umgeben von einem weiten und stürmischen Ozeane, dem eigentlichen Sitze des Scheins, wo manche Nebelbank, und manches bald wegschmelzende Eis neue Länder lügt, und indem es den auf Entdeckungen herumschwärmenden Seefahrer unaufhörlich mit leeren Hoffnungen täuscht, ihn in Abenteuer verflechtet, von denen er niemals ablassen, und sie doch auch niemals zu Ende bringen kann“.³⁷ Kants „Inselstaatlichkeit des Verstandes“ läßt ihn zum „Grenzhalter der Vernunft“ werden, zu einem Philosophen, „der die Metapher vom gesicherten Grund und Territorium nutzt, um sie sowohl allem Bodenlosen als auch dem Überbordenden der Vernunft gegenüberzustellen“ und damit jedes rein spekulative Denken abzuweisen.³⁸ Doch obwohl das Meer der „Sitz des Scheins“ ist, verweist die Verwendung der Metapher nicht auf die Unvernunft schlechthin. Worauf es Kant hier ankommt, ist die menschliche Selbstbehauptung gegen diese Wirklichkeit durch deren Bemächtigung vermöge seiner Vernunftbegabung. Deshalb ist die „philosophische Meerfahrt“ auch ein „logisches Geschäft“: Vieles kann dabei geschehen, aber nichts bleibt prinzipiell unerklärlich.³⁹ „Lug- und Trugbildern auf die Schliche zu kommen, Nebelbänke und Eisfelder von vornherein als physikalisch erklärbare Erscheinungen zu betrachten“, erklärt Thorsten Feldbusch, „das ist die durch Kant repräsentierte Aufklärung vom Ufer aus“, und der Grenzbereich zwischen Land und Meer wird zur „Allegorie seines metaphysischen Aufklärungsprogramms bei fortschreitender Reflexion“.⁴⁰ Worum es geht, ist die systematische Bestimmung der selbsteigenen Möglichkeiten menschlichen Wahrnehmungs- und Erkenntnisvermögens gegen die Kontingenz. Das sollte zweihundert Jahre später noch das Projekt der „kommunikativen Vernunft“ wenn auch unter sehr anderen, nämlich zutiefst sozialen Bedingungen bleiben. „Die kommunikative Vernunft“, hat Jürgen Habermas in geradezu semipoetischer Verwendung der nautisch-maritimen Metaphorik erklärt, „ist gewiß eine schwankende Schale – aber sie ertrinkt nicht im Meer der Kon-

³⁷ Immanuel Kant: *Kritik der reinen Vernunft*. Werke Bd. III. Frankfurt/Main 1956, S. 267f. (B 295, 296 / A 236, 237).

³⁸ So Feldbusch, *Zwischen Land und Meer*, S. 174 bzw. 176.

³⁹ Feldbusch, *Zwischen Land und Meer*, S. 175.

⁴⁰ Feldbusch, *Zwischen Land und Meer*, S. 180 bzw. 177.

tingenzen, auch wenn das Erzitern auf hoher See der einzige Modus ist, in dem sie Kontingenzen ‚bewältigt‘.⁴¹

Selbstbehauptung des Menschen gegen die Kontingenz der Wirklichkeit ist das gemeinsame systematische Motiv und Kontingenz damit von vorneher- ein etwas ausgesprochen Problematisches. Dennoch hat sich in der Linie von Kant zu Habermas Entscheidendes verändert: An die Stelle der fest in sich gegründeten Insel des Verstandes im Meer der Kontingenz ist die schwankende Schale einer ihrerseits fluiden, weil sozialen Vernunft getreten. Habermas' Verwendung der Metaphorik reformuliert das Projekt der Aufklärung damit unter sehr anderen Bedingungen als die Kantische. Denn der unbestimmten Wirklichkeit steht kein Ort der Bestimmtheit gegenüber, den ein Beobachter einnehmen könnte. Und die Selbstbehauptung gegen die Kontingenz mithilfe einer wissenschaftlich begründeten Moralphilosophie ist auf sich selbst verwiesen, weil das wissenschaftliche Weltverhältnis gerade mit seiner technologischen Durchsetzung zunehmend selbstreferentiell geworden ist. Das hat Werner Heisenberg in ein eindrückliches Bild gefaßt: „Mit der scheinbar unbegrenzten Ausbreitung ihrer materiellen Macht“, schreibt Heisenberg, „kommt die Menschheit in die Lage eines Kapitäns, dessen Schiff so stark aus Stahl und Eisen gebaut ist, daß die Magnetnadel seines Kompasses nur noch auf die Eisenmasse des Schiffes zeigt, nicht mehr nach Norden. Mit einem solchen Schiff kann man kein Ziel mehr erreichen; es wird nur noch im Kreis fahren und daneben dem Wind und der Strömung ausgeliefert sein. Aber um wieder an die Situation der modernen Physik zu erinnern: Die Gefahr besteht eigentlich nur, solange der Kapitän nicht weiß, daß sein Kompaß nicht mehr auf die magnetischen Kräfte der Erde reagiert. In dem Augenblick, in dem Klarheit geschaffen ist, kann die Gefahr schon halb als beseitigt gelten. Denn der Kapitän, der nicht im Kreise fahren, sondern ein bekanntes oder unbekanntes Ziel erreichen will, wird Mittel und Wege finden, die Richtung seines Schiffes zu bestimmen. Er mag neue, moderne Kompaßarten in Gebrauch nehmen, die nicht auf die Eisenmasse des Schiffes reagieren, oder er mag sich, wie in alten Zeiten, an den Sternen orientieren. Freilich können wir nicht darüber verfügen, ob die Sterne sichtbar sind oder nicht, und in unserer Zeit sind sie vielleicht nur selten zu sehen. Aber jedenfalls schließt schon das Bewußtsein, daß die Hoffnung des Fortschrittsglaubens eine Grenze findet, den Wunsch ein, nicht im Kreise zu fahren, sondern ein Ziel zu erreichen. In dem Maße, in

⁴¹ Jürgen Habermas: „Die Einheit der Vernunft in der Vielfalt ihrer Stimmen“, in: ders., *Nachmetaphysisches Denken, Philosophische Aufsätze*, Frankfurt/Main 1988, S. 153-186, hier S. 185.

dem Klarheit über diese Grenze erreicht wird, kann sie selbst als der erste Halt gelten, an dem wir uns neu orientieren können.“⁴²

Bemerkenswert an dieser Passage ist die Ausdehnung der physikalischen Unschärferelation auf die Position des wissenschaftlichen Akteurs und die gleichzeitige Fraglosigkeit seiner Steuerungskompetenz. Seine Integration in die Ontologie der Quantenphysik, der zufolge die „physikalische Realität“ von einer spezifischen Unbestimmtheit sei, weil sie „etwa in der Mitte zwischen Möglichkeit und Wirklichkeit steht“, erlaubt deshalb allenfalls die kontrafaktische Beibehaltung eines steuernden Subjekts, eines „Kapitäns“, der in Beherrschung seiner Instrumente, vor allem aber im Wissen, daß es eine immanente Grenze des Fortschritts gibt, die in der Wiederholung liegt, zumindest prinzipiell der Orientierung fähig ist.⁴³ Ähnliches mag Niklas Luhmann vorgeschwebt haben, wenn er in aufschlußreicher Aufnahme zwar nicht der hydronautischen, wohl aber der aeronautischen Metaphorik das Projekt der soziologischen Systemtheorie als „selbsttragende Konstruktion“ einer Beobachtungstheorie einführte, die „eine Darstellung in ungewöhnlicher Abstraktionslage“ erforderlich machte. „Der Flug“, so Luhmann, „muß über den Wolken stattfinden, und es ist mit einer ziemlich geschlossenen Wolkendecke zu rechnen. Man muß sich auf die eigenen Instrumente verlassen. Gelegentlich sind Durchblicke nach unten möglich – ein Blick auf Gelände mit Wegen, Siedlungen, Flüssen oder Küstenstreifen, die an Vertrautes erinnern; oder auch ein Blick auf ein größeres Stück Landschaft mit den erloschenen Vulkanen des Marxismus. Aber niemand sollte der Illusion zum Opfer fallen, daß diese wenigen Anhaltspunkte genügen, um den Flug zu steuern.“⁴⁴

VI.

Die systemtheoretische Antwort auf die Kontingenz der Wirklichkeit ist hegelsch und nicht kantisch. Deshalb ist der Instrumentenflug über geschlossener Wolkendecke in gewisser Weise auch das andere Programm zu dem der schwankenden Schale einer kommunikativen Vernunft, das mit der spezifisch modernen Ausfaltung der nautisch-maritimen Metapher korrespondiert. Es ist hegelsch allerdings in einem äußerst vermittelten Sinne. Ziemlich genau zwischen der Kritik der reinen und der Theorie der kommu-

⁴² Werner Heisenberg: *Das Naturbild der heutigen Physik*. Reinbek 1955, S. 22.

⁴³ Werner Heisenberg: „Die Geschichte der Quantentheorie“, in: ders., *Quantentheorie und Philosophie, Vorlesungen und Aufsätze*, Stuttgart 1979, S. 3-21, hier S. 18.

⁴⁴ Niklas Luhmann: *Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie*. Frankfurt/Main 1984, S. 11ff.

nikativen Vernunft liegt nämlich jene Radikalisierung der Meer- und Seefahrtmetapher durch Friedrich Nietzsche, die für die moderne Ausprägung und Bedeutung der Metapher paradigmatisch werden sollte. „Auf die Schiffe, ihr Philosophen!“, lautete Nietzsches Forderung. Denn nicht nur die ontologische, sondern auch die logische Bestimmung einer Instanz außerhalb der Kontingenz war mit dem Tod Gottes leer geworden und signalisierte die Möglichkeit der Freiheit von jeder Autorität, die sich durch eine transmundane oder wenigstens doch transzendente Position legitimieren wollte. „In der Tat, wir Philosophen und ‚freien Geister‘ fühlen uns bei der Nachricht, daß der ‚alte Gott tot‘ ist, wie von einer Morgenröte angestrahlt; unser Herz strömt dabei über von Dankbarkeit, Erstaunen, Ahnung, Erwartung – endlich erscheint uns der Horizont wieder frei, gesetzt selbst, daß er nicht hell ist, endlich dürfen unsere Schiffe wieder auslaufen, auf jede Gefahr hin auslaufen, jedes Wagnis des Erkennenden ist wieder erlaubt, das Meer, *unser* Meer liegt wieder offen da, vielleicht gab es noch niemals ein so ‚offnes Meer‘.“⁴⁵ Das korrespondiert sowohl mit der Immanenz, aus der heraus das sozialphilosophische Projekt einer auf kommunikative Gegenseitigkeit gestützten Vernunft konzipiert wird, wie es die Negation jeder Beobachterposition außerhalb präfiguriert. Aber damit nicht genug. Aller Freiheitsempphase zum Trotz, wirft die Offenheit des Horizonts nach der Freisetzung des Denkens aus seinen Bindungen an eine autoritativ-religiöse Instanz, die noch in ihrer säkularen Gestalt der Einen – und sei es auch kommunikativen – Vernunft weiterwirkt, am Ende ein ganz neuartiges Problem auf. Unter der Überschrift „im Horizont des Unendlichen“ hat Nietzsche nämlich die Erfahrung des Unendlichen selbst als die eigentliche Bedrohung durch die nautische Horizontverschiebung hervorgehoben: „Wir haben das Land verlassen und sind zu Schiff gegangen! Wir haben die Brücke hinter uns – mehr noch, wir haben das Land hinter uns abgebrochen!“ Aber „der Ozean“, so Nietzsche, der nicht immer „brüllt“, sondern mitunter „wie Seide und Gold und Träumerei der Güte“ daliegt, hält etwas „Furchtbareres“ bereit als Unwetter und Schiffbruch, nämlich „Unendlichkeit. Oh des armen Vogels, der sich frei gefühlt hat und nun an die Wände dieses Käfigs stößt! Wehe, wenn das Land-Heimweh Dich befällt, als ob dort mehr *Freiheit* gewesen wäre – und es gibt kein ‚Land‘ mehr!“⁴⁶

Die Meerfahrt wurde damit zur Allegorie des Sich-Verlierens im Unendlichen einer Lebensform, die sich nicht nur von der Natur, sondern auch von der Gesellschaft losgesagt hat, indem sie das soziale Band gelockert und am Ende auch zerrissen hat. Unendlichkeit ist das Leitmotiv einer ‚Lebens-

⁴⁵ Friedrich Nietzsche, *Die fröhliche Wissenschaft*. Werke, Bd. II. München 1969, V, 343.

⁴⁶ Nietzsche, *Die fröhliche Wissenschaft*, III, 124.

fahrt', die kein erreichbares Ziel kennt, weil sie über alle möglichen Ziele hinausdriftet, kaum daß sie sich ihnen genähert hat. Émile Durkheim hat den sozialpsychologischen Effekt dieser Disposition 1897 als „Anomie“, „als Zustand der gestörten Ordnung“, begriffen und mit den einschlägigen Parametaphern der nautisch-maritimen Metaphorik beschrieben.⁴⁷ Es sei „das Übel der fehlenden Grenzen, das die Anomie mit sich bringt“. Denn „sobald man von nichts in Grenzen gehalten wird, kann man selbst keine Grenzen einhalten“. Und „wenn man fast den ganzen Bereich der Möglichkeiten ausgekostet hat, träumt man vom Unmöglichen; man hat Verlangen nach etwas, das es nicht gibt“.⁴⁸ Unschwer kann man hierin Nietzsches Käfig der Unendlichkeit erkennen, den ein Leben in der Kontingenz bedeutet. „Wenn man keinen sicheren Boden unter den Füßen fühlt“, so Durkheim, „dann kann es nicht ausbleiben, daß die Blicke suchend in die Ferne schweifen.“⁴⁹ Für Durkheim ist diese Öffnung des Horizonts allerdings nicht der freigesetzten Reflexion geschuldet, sondern Resultat der „Entfesselung der Begierden infolge der Entwicklung der Industrie selbst“, also jener produktivistischen Disposition der permanenten Optimierung in den modernen Gesellschaften, die das Risiko sucht, weil „die ganze Phantasie auf das Neue ausgerichtet ist und nichts sie im Zaum hält“.⁵⁰ Aber gibt es etwas Problematischeres als „den Appetit auf die Unendlichkeit“? Genauer noch: „Gibt es etwas Enttäuschenderes, als auf ein Ziel loszugehen, das nirgends liegt, weil es in dem Maß zurückweicht, wie wir uns vorwärtsbewegen?“ Deshalb seien „Zeiten, wie die unsrigen, die nur die Sehnsucht nach dem Unendlichen gekannt haben, notwendigerweise traurige Zeiten“.⁵¹

Selbstverwirklichung durch Grenzüberschreitung einerseits und neue Unfreiheit im Käfig der Unendlichkeit andererseits – das sind die beiden leitenden Motive, auf die die nautisch-maritime Metaphorik zuläuft, sobald die Meerfahrt zur Chiffre moderner Existenz geworden ist. „Man hat sich auf das Treiben im Meere dauerhaft einzurichten“, resümiert Blumenberg, „von Fahrt und Kurs, von Landung und Hafen ist die Rede längst nicht mehr“.⁵² Auch nicht vom Schiffbruch. Denn der hat sich im Meer der Kontingenz zur bloßen Episode verflüchtigt. Er mag sich noch spektakulär ereignen, wie der Untergang der „Titanic“ 1912. Aber alle Dramatik des Scheiterns samt ihrer Semantik der ‚rettenden Planke‘, die „das Äußerste ist, was der Situation immanenter Selbsthilfe des Menschen durch Wissenschaft zugemutet wer-

⁴⁷ Émile Durkheim: *Der Selbstmord*. Frankfurt/Main 1983, S. 289.

⁴⁸ Durkheim, *Der Selbstmord*, S. 311f.

⁴⁹ Durkheim, *Der Selbstmord*, S. 312.

⁵⁰ Durkheim, *Der Selbstmord*, S. 294.

⁵¹ Émile Durkheim: *Erziehung, Moral und Gesellschaft. Vorlesung an der Sorbonne 1902/1903*. Frankfurt/Main 1984, S. 90 bzw. 93.

⁵² Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 70.

den kann“, löst sich auf im Absolutismus der Unbestimmtheit.⁵³ Und in ihren sozialpsychologischen Gestalten der Einsamkeit, der Melancholie und des Überdrusses. Walter Benjamin hat die nautisch-maritime Metaphorik in diesem Sinne auf die moderne ästhetische Subjektivität als Idealtypus bürgerlicher Subjektivität appliziert, die sich prototypisch im Romancier manifestiere. „Das Dasein“, erklärte er in seiner Rezension von Döblins „Berlin Alexanderplatz“, „ist im Sinne der Epik ein Meer. Es gibt nichts Epischeres als das Meer. Man kann sich natürlich zum Meer sehr verschieden verhalten. Zum Beispiel an den Strand legen, der Brandung zuhören und die Muscheln, die sie anspült, sammeln. Das tut der Epiker. Man kann das Meer auch befahren. Zu vielen Zwecken und zwecklos. Man kann eine Meerfahrt machen und dann dort draußen, ringsum kein Landstrich, Meer und Himmel kreuzen. Das tut der Romancier. Er ist der wirklich Einsame, Stumme. Der epische Mensch ruht nur aus. Im Epos ruht das Volk nach dem Tagwerk; lauscht, träumt und sammelt. Der Romancier hat sich abgeschieden vom Volk und von dem, was es treibt. Die Geburtskammer des Romans ist das Individuum in seiner Einsamkeit, das sich über seine wichtigsten Anliegen nicht mehr exemplarisch aussprechen kann, selbst unberaten ist und keinem Rat geben kann. Einen Roman schreiben heißt, in der Darstellung des menschlichen Daseins das Inkommensurable auf die Spitze treiben.“⁵⁴ Schließlich sei der Roman selbst „wie das Meer“.⁵⁵ Das war freilich nicht auf Döblins Roman gemünzt, mit dem die „Restitution des Epischen einsetzt, der wir allerorten und bis ins Drama begegnen“, sondern auf den reinen Roman, der als Form eines Lebens in der Kontingenz im selben Jahr seine reflexive Verwirklichung fand. Denn das Leben des „Mannes ohne Eigenschaften“, der den „Möglichkeitssinn“ in Robert Musils gleichnamigen Roman zum Modus der Existenz erheben wollte, erschien diesem selbst als „steuerloses Treiben“.⁵⁶ Es war schließlich eine „Welt von Eigenschaften ohne Mann“ entstanden, in der „die freundliche Schwere der persönlichen Verantwortung sich in ein Formelsystem von möglichen Bedeutungen auflösen solle“. Und „wahrscheinlich ist die Auflösung des anthropozentrischen Verhaltens, das den Menschen so lange für den Mittelpunkt des Weltalls gehalten hat, aber nun schon seit Jahrhunderten im Schwinden ist, endlich beim Ich selbst angelangt“.⁵⁷

⁵³ Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer*, S. 71.

⁵⁴ Walter Benjamin: „Krisis des Romans. Zu Döblins ‚Berlin Alexanderplatz‘“, in: ders., *Gesammelte Schriften*, Bd. III, Frankfurt/Main 1972 (1930), S. 230-236, hier S. 230.

⁵⁵ Ebd., S. 235.

⁵⁶ Robert Musil: *Der Mann ohne Eigenschaften*. Gesammelte Werke, Bd. I. Reinbek 1978, S. 16 bzw. 151.

⁵⁷ Musil, *Der Mann ohne Eigenschaften*, S. 150

Und doch ist nicht das Motiv des steuerlosen Treibens im Käfig der Unendlichkeit die letzte philosophische Ausfaltung der nautisch-maritimen Metaphorik, sondern erst die Überbietung ihrer Bedeutung als Daseins- und Lebensführungsmetaphorik im Kontext eines methodologischen Transhumanismus. Die Historisierung der epistemologischen Zentralität des Menschen, die Foucault angedeutet hat, indem er das identische Subjekt/Objekt der Humanwissenschaften als „Erfindung“ erklärt hat, „deren junges Datum die Archäologie unseres Denkens ganz offen zeigt“ und „vielleicht auch das baldige Ende“, ist dieser Kontext. Hätte es ein topologisch stärkeres Bild gegeben, um dieser These Nachdruck zu verleihen – Foucault hätte es hier eingesetzt. Aber das stärkste Bild war eben ein maritimes, eines, das auf die Grenze zwischen Land und Meer verwies, eines, das ihre Übergangshaf-tigkeit heraushob und nicht zuletzt eines, das die Grenzziehungsgewißheiten unterspülte, die allen Zuschauerpositionen zugrunde lagen: Wenn die historisch-metaphysischen Dispositionen einmal verschwänden, die dieses identische Subjekt/Objekt Mensch erzeugt haben, so Foucault, „dann kann man sehr wohl wetten, daß der Mensch verschwindet wie am Meeresufer ein Gesicht im Sand“.⁵⁸

(in: Ralf Konersmann (Hg.), *Wörterbuch der philosophischen Metaphern*, Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2007, S. 236-248)

⁵⁸ Michel Foucault: *Die Ordnung der Dinge. Eine Archäologie der Humanwissenschaften*. Frankfurt/Main 1969, S. 462. Eine andere Deutung dieser Stelle, nämlich als Antwort auf Kants Frage nach dem Wesen des Menschen, findet sich bei Feldbusch, *Zwischen Land und Meer*, S. 220f.