



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Zwischen den Küsten.
Reflexionen zur Beobachtung des Schiffbruchs“

verfasst von / submitted by

Mag. Jakob Michael Frühmann BA BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien / Vienna, 2023

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 066 641

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Interdisziplinäre Ethik / Interdisciplinary
Ethics

Betreut von / Supervisor:

Assoz. Prof. Mag. Mag. Dr. Dr. Esther
Heinrich-Ramharter

„Von den Küsten Afrikas aus, wo ich geboren wurde, sieht man, wobei die Distanz hilfreich ist, das Gesicht Europas besser, und man weiß, dass es nicht schön ist.“¹

„Eigentlich geht's im Leben nur darum, anderen Leuten Lifttüren aufzuhalten. Warum tun wir nicht dasselbe mit den Grenzen?“²

¹ zit. nach Schlette, Heinz Robert (1995): „Der Sinn der Geschichte von morgen“. Albert Camus' Hoffnung. Frankfurt am Main: Josef Knecht, 123f.

² Jamalzadeh, Elyas (2022): Freitag ist ein guter Tag zum Flüchten. Wien: Zsolnay, 227.

Inhaltsverzeichnis

0. PEILUNG. STANDORTBESTIMMUNG	5
I. AUSLAUFEN. PHILOSOPHIE DES MEERES	14
/ NAUTISCHE METAPHERN UND EXISTENZIELLE VERBINDUNGEN	14
// DAS SCHWARZE MEER UND DIE HYDRARCHIE	23
/// WIDER DEN GARSTIGEN BURGGRABEN: OFFENE GRENZEN	32
\\\ ERSTE ZWISCHENREFLEXION	40
II. AUF SEE. DAS MITTELMEER ALS TOPOS DER GEWALT	44
/ AUSGANGSLAGE UND ZEUGNISSE: MIGRATION UND HAFTLAGER	45
// DISKURSIVE AMBIGUITÄT DES SCHIFFBRUCHS: DAS DILEMMA DER SEENOTRETTUNG	51
/// POSTKOLONIALE FLASCHENPOST	59
\\\ ZWEITE ZWISCHENREFLEXION	62
III. HORIZONTE	67
/ UTOPISCHE ENTWÜRFE: ZU EINER PHILOSOPHIE DER MIGRATION	67
\\ MITTAGSBESTECK. CONCLUSIO	69
LITERATUR	73
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	77
ABSTRACT DEUTSCH	79
ABSTRACT ENGLISH	80

0. Peilung. Standortbestimmung

... rufen was nicht ist, bauen ins Blaue hinein,
bauen uns ins Blaue hinein und suchen dort das Wahre, Wirkliche,
wo das bloß Tatsächliche verschwindet — incipit vita nova...³

Staudämme an der Meeresenge von Gibraltar und südwestlich von Sizilien, die dafür sorgen, dass der Wasserspiegel des Mittelmeeres sinkt und alle europäischen Häfen trockenfallen: Neben Energie werden Landverbindungen von Europa nach Afrika gewonnen (oder anders herum). Mit dem Zug von Wien nach Kapstadt. Das von Hermann Sörgel konzipierte Projekt *Atlantropa* spricht mit fragwürdigem Gestus in architektonischer Brutalität und Utopie – das in seiner Konkretion selbstredend zu verwerfen ist.

Doch bleibt der Gedanke, das Blau des Todes, die europäischen Seegrenzen und ihre brutale Wirklichkeit, zu transzendieren – und zwar unabhängig vom Reisepass. *Das Meer verbindet die Länder, die es trennt* steht in gleichsam dialektischer Manier auf einer auf Lampedusa angeschwemmten Schiffsplanke.



Abb.1.

Die Ertrunkenen vor den europäischen Küsten flackern in unterschiedlicher Stärke diskursiv auf. Je nach migrationspolitischer Verortung, medialer Repräsentation und ideologischem Hintergrund werden diese Toten – wie auch ihre sich-noch-bewegenden Weggefährten:innen – unterschiedlich wahrgenommen, inszeniert oder instrumentalisiert. Zu konstatieren ist eine eigentümliche Alltäglichkeit, beinahe eine Banalität des Ausnahmezustandes, welche nicht nur einer kollektiven Abstumpfung Folge leistet, sondern vor allem einem herrschaftlichen Kalkül, wie es Giorgio Agamben umreißt: „Der moderne Ausnahmezustand ist [...] der Versuch, die

³ Bloch, Ernst (2018) [1918]: Der Geist der Utopie. Frankfurt am Mai: Suhrkamp, 11.

Ausnahme in die Rechtsordnung selbst einzuschließen, und zwar durch die Schaffung einer Zone der Unbestimmtheit, in der Tatsache und Recht zusammenfallen.“⁴

Diese Zone der Unbestimmtheit ist eine der politischen Vorzüge von Seegrenzen:

2021 sind im Zentralen Mittelmeer knapp 1500 Menschen ertrunken, über 32 000 wurden von der sogenannten⁵ libyschen Küstenwache auf See abgefangen und in das Bürgerkriegsland verschleppt. Auf dem Weg zu den Kanaren sanken im selben Jahr rund 4000 Menschen auf den Grund des Atlantiks oder wurden verhungert, verdurstet oder erstickt aufgefunden.⁶ Offensichtlich bei aller Tragik ist, dass es hier sich nicht um Unfälle handelt, sondern um die alltägliche Konsequenz eines rassialisierten Kapitalismus, der auf ein europäisches Migrationsregime baut, das die Grenzen der EU seit Jahren sukzessive externalisiert, sichere Migrationsrouten verbarrikadiert und Seenotrettung in Frage stellt oder ganz verwehrt. Das kann historisch nachgezeichnet werden:

It is common sense to state that illegality is a product of how legality is defined and the law enforced, and this applies to migration just as to any other phenomenon. Migrants crossing the Mediterranean Sea from south to north at the risk of their lives did not make a significant appearance until the 1970s when, one after the other, Western European States shut the door to legal labour migration by imposing visas on people until then exempted, and sparingly delivering the new visas. The context was an economic crisis triggered by a fourfold increase in oil prices in the few months following the Arab–Israeli war of October 1973. [...] The second consequence was that trans-Mediterranean labour migration continued but in an irregular manner, at which time clandestine migration and the smuggling business commenced.⁷

Obwohl ohne Wasser kein Leben möglich ist, wird so das Wasser zum Tod und unterscheidet zwischen jenen, die draußen bleiben und denen, die reindürfen. Wasser in seiner Ambiguität fungiert so als Landschaft für jenen Ausnahmezustand, in der über nackte Leben entschieden

⁴ Agamben, Giorgio (2004): Ausnahmezustand. Homo sacer II.1. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 35.

⁵ In dieser Arbeit wird von der *sogenannten* libyschen Küstenwache gesprochen. Die Terminologie orientiert in sich an jener von Menschenrechts- und zivilen Seenotrettungsorganisationen, die damit markieren wollen, dass es sich dabei entgegen der politisch-finanziellen Bemühungen von Italien und der Europäischen Union, die stets eine Zusammenarbeit mit derselben forcieren, nicht um eine Küstenwache handelt – vor allem aufgrund des völlig unklaren Mandats, der Nichterfüllung von Anforderungen gemäß der von der *International Maritime Organisation*, die der UNO untersteht, geregelten *Search-and-Rescue Konvention* bzw. des von ihr herausgegebenen *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* und der zahlreichen, dokumentierten menschenrechtlichen Verbrechen.

Siehe dazu ua. <https://www.hrw.org/news/2023/02/08/already-complicit-libya-migrant-abuse-eu-doubles-down-support> [28.04.23] und Wissenschaftliche Dienste Deutscher Bundestag (2018): Sachstand: Einrichtung von SAR-Zonen und Seenotrettungsleitstellen.

<https://www.bundestag.de/resource/blob/565680/314bc300770c6f5a3fe3b19b869f17f3/wd-2-103-18-pdf-data.pdf> [28.04.23]

⁶ <https://www.canarias7.es/politica/4000-inmigrantes-fallecieron-20220104023152-ntvo.html> [27.04.23]

⁷ Fargues, Philippe (2017): Four Decades of Cross-Mediterranean Undocumented Migration to Europe A Review of the Evidence. International Organization for Migration, 8.

wird, eine Manifestation dessen, was Achille Mbembe treffend mit Nekropolitik⁸ beschrieben hat.

Seit mehreren Jahren bin ich auf Schiffen und in Flugzeugen der deutschen Organisation Sea-Watch am Zentralen Mittelmeer präsent. Selbst Teil des Forschungsgegenstandes zu sein, mag einige Fallstricke mit sich bringen, gleichzeitig scheint mir bei differenzierter Reflexion doch ein gewisses Potential vorzuliegen, das in sonstigen Auseinandersetzungen einerseits nicht gehoben werden kann, andererseits aufgrund der zu Beginn klargestellten Transparenz eine gewisse Qualität gewinnt. Kurzum: In der Überzeugung, dass es moralisch nicht angeht, Schiffbrüchige ertrinken zu lassen und geboten ist, Reisende ziehen zu lassen, engagiere ich mich gegen eine solche Politik des Sterbenlassens, des Ausschlusses und der Abweisung. Welche Möglichkeiten, Risiken und Grenzen das birgt, welche Bedeutung – aus philosophischer, anthropologischer und ethischer Perspektive – dem beizumessen ist, sollen leitende Fragen der Arbeit sein.

Der Ausgangspunkt ist also relativ klar und ich verfolge dabei eine gewisse Hermeneutik des Verdachts; wohin diese eigenen Verstrickungen führen, bleibt ungewiss. Fakt ist, dass meine eigene Position als *weißer*⁹ Aktivist, ausgestattet mit einem europäischen Reisepass, keine unproblematische ist. Eine Voraussetzung, die ich versuche zu reflektieren¹⁰ und dennoch unabgeschlossen bleibt; aus diesem Grund der Versuch an dieser Stelle, mich mittels eines philosophischen Nachdenkens um die Zweifel und Fragen zu mühen.

Hans Blumenberg hat in seinen Überlegungen die Seefahrt und genauer den Schiffbruch als grundlegendes Bild des europäischen Denkens unterstrichen, es handle sich um ein „Paradigma einer Daseinsmetapher.“ Die beobachtende Person auf festem Land nimmt so das untergehende Schiff als Grenzverletzung wahr, und ergötzt sich mitunter daran, teils in eigentümlicher Schadenfreude, nicht selbst Teil der Katastrophe zu sein. In Anbetracht gegenwärtiger Grenzregime ist eine zentrale Frage der Arbeit, ob sich die Metapher des Schiffbruchs vor dem

⁸ Mbembe, Achille (2011): Nekropolitik. In: Pieper, Marianne; Atzert, Thomas; Karakayalı, Serhat; Tsianos, Vassilis. (Hrsg.): Biopolitik – in der Debatte. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 63-96, https://doi.org/10.1007/978-3-531-92807-4_3. [20.04.23]

⁹ In Anlehnung an den von Schwarzen Aktivist:innen formulierten Vorschlag, schreibe ich in Folge „Schwarz“ groß und „weiß“ kursiv, um auf den konstruktiven Charakter dieser Beschreibungen aufmerksam zu machen. Siehe dazu ua.: <https://taz.de/Antirassistische-Sprache/!5702930/> und <https://www.amnesty.de/2017/3/1/glossar-fuer-diskriminierungssensible-sprache> [27.03.23]

¹⁰ siehe dazu ua. Fröhmann, Jakob (2021): Als Christ zur See? Reflexionen über ein heikles Fahrwasser. In: Journal für Entwicklungspolitik. XXXVII/3. <https://doi.org/10.20446/JEP-2414-3197-37-3-117> [19.04.23]

Hintergrund der gewaltvollen Realität nicht zur bloßen Wirklichkeit entkleidet. Diese Betrachtung geht von einer Annahme aus: „Die Reaktionen auf diesen Schiffbruch und die Geschichten, die wir uns über ihn erzählen, werden entscheiden, wer wir selbst sind und in welcher Form von Gemeinschaft wir leben werden.“¹¹

Das Schiff als Topos der Freiheit – in all seiner Ambivalenz – ist in der europäischen Geistesgeschichte wiederkehrend. Als das Meer ausgetrunken war, der Horizont weggewischt, in jenem Moment vermeintlich absoluter Freiheit fordert Nietzsche geradezu genüsslich: „Auf die Schiffe, ihr Philosophen!“¹² Und Hegel in all seinem Pathos: „Das Meer 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.“¹³ Damit ist bereits die anthropologische Dimension und Herausforderung angedeutet: der Mensch in offener Wirklichkeit, fähig zur edlen Transzendenz ebenso wie zur Barbarei. Die heutigen Boote jener Fluchtrouten über das Meer fahren nicht nur geographisch im Kielwasser der Sklavenschiffe – eine nekropolitische Verschränkung abseits jeder Zufälligkeit, die in den theoretischen Konzepten eines *Black Atlantic* und *Black Mediterranean*, die noch auszuführen sind, Eingang gefunden hat.

Das Meer markiert eine Grenzüberschreitung – über die geographische und rechtliche Sicht hinaus; aus ontologischer Perspektive treffen zwei gegensätzliche Elemente, Land und Wasser, aufeinander, im Mittelmeer schließlich Schwarz und *weiß* oder Retter und Gerettete, die als wesensungleich konstruiert werden und sich so in kolonialer Kontinuität gebärden. Es geht im Zentralen Mittelmeer also nicht bloß um die Verteidigung europäischer Territorialität, sondern um die Aufrechterhaltung eines *weißen* Europas, eines kolonialistischen Projektes oder, wie EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen es 2019 unverblümt ausgedrückt hat, um eines: „protecting our European way of life.“¹⁴

¹¹ Siegmund, Johannes (2022): Schiffbruch mit Drohne. Zur politischen Ästhetik der Migration. <https://johannessiegmund.wordpress.com/2022/01/17/schiffbruch-mit-drohne/> [19.04.23]

¹² Nietzsche, Friedrich (1967): Werke. Kritische Gesamtausgabe, hrsg. von Giorgio Colli und Mazzino Montinari. Berlin/New York: de Gruyter. Die fröhliche Wissenschaft, §289.

¹³ Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1970): Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte. Werke, Bd. 12. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 118f.

¹⁴ <https://www.nytimes.com/2019/09/12/world/europe/eu-ursula-von-der-leyen-migration.html> [31.10.2022]

Die vorliegende Arbeit will hinsichtlich des Verhältnisses eines migrantischen Subjekts¹⁵, das Schiffbruch erleidet, und einer privilegierten Zuschauerposition Fragen stellen, vorhandene Narrative aktualisieren und transformieren – in kritischer Absicht, entlang faktischer Gegenwart und Geschichte. Letzteres ist bis dato aus philosophischer Perspektive nur in Ansätzen geleistet worden. Donatella di Cesare, auf deren Überlegungen sich vorliegende Arbeit teilweise stützt, konstatiert gar: „Ob aus Desinteresse, Gleichgültigkeit oder Gedächtnisschwäche – auch die Philosophie gewährt dem Migrant*in kein Bürgerrecht. [...] Die Philosophie hat die Sesshaftigkeit gewählt, legitimiert diese und übernimmt deren Perspektive.“¹⁶ Es ist folglich nicht das Anliegen der Arbeit eine systematische Philosophie der Migration zu entwerfen, aber ein Nachdenken über das Wasser, in dem sich eine radikale Kritik reflektiert. Dabei konzentriere ich mich auf folgende (inhaltlich ungeordneten) Thesen und Komplexe, die sich durch die gesamte Auseinandersetzung ziehen. Gezeiten nicht unähnlich, schwappen diese Überlegungen immer wieder über in eine Gliederung der Gedanken, die versucht, Halt zu bieten und zugleich ein Denken ohne Geländer zu ermöglichen.

/ Der moderne Schiffbruch offenbart die Hierarchie der Moderne

Eine vor allem in und durch Europa geprägte imperiale Lebensweise begründet und zementiert eine Machtposition, die in hartem Gegensatz zu Menschen aus Ländern des Globalen Südens und ehemals kolonialisierten Gesellschaften steht. An wenigen Orten trifft dieser Umstand so schroff auf seine Geschichte wie im Mittelmeer, das Wasser als Grenze wird zum Kontrastmittel der Hypothek europäischer Expansion. Es handelt sich folglich um einen höchst politisierten Kontext, gleichzeitig werden Schiffbrüche oft als „Unglück“ bezeichnet und entpolitisiert.

So verstanden ist das zur Disposition stehende Leben Schwarzer Menschen im Mittelmeer weder eine flüchtige Episode der Gegenwart noch eine unerklärliche Abweichung von der Selbstverpflichtung der EU auf die Achtung universeller Menschenrechte. Es ist die historisch akkumulierte Gewalt gegen

¹⁵ In Bezug auf die Terminologie sei an dieser Stelle vorausgeschickt, dass die juristische und diskursive Unterscheidung von Migrant*in und Flüchtling für die hier angestellten Überlegungen aufgehoben ist. Obwohl in krudesten Formationen immer wieder reanimiert – etwa mit dem Bild des „Asyltourismus“ – hält das Gros des Diskurses an dieser Differenz fest. Die Unterscheidung in einerseits freiwillige Migration und erzwungene Flucht andererseits, „erweist sich nicht nur als empirisch unhaltbar, wie kritische Migrationsforscher*innen entlang der Heterogenität und Komplexität von Ursachen und Intentionen, Prozessen und Praktiken grenzüberschreitender Bewegungen betonen [...]. Die scheinbar objektive, da juristische Begriffsbestimmung wird darüber hinaus mobilisiert, um politische und moralische Grenzziehungen und Ausschlüsse zu legitimieren [...] und menschenrechtliche Verpflichtungen der EU-Staaten gegenüber geflüchteten Menschen zu negieren [...]. Sie wird eingesetzt, um spezifisch situierte grenzüberschreitende Bewegungen zu kriminalisieren und die Entrechtung und strafrechtliche Behandlung bestimmter grenzüberschreitender Menschen als gerechtfertigt erscheinen zu lassen.“ Ehrmann, Jeanette Schwarzes Mittelmeer, weißes Europa (2021): Kolonialität, Rassismus und die Grenzen der Demokratie. Zeitschrift für Praktische Philosophie, 8(1), 2021, 426. <https://doi.org/10.22613/zfpp/8.1.18> [10.04.2023]

¹⁶ Di Cesare, Donatella: Philosophie der Migration. Berlin: Matthes & Seitz 2021, 28.

Schwarze Menschen und ihre Positionierung jenseits der Grenzen der Demokratie, des Rechts und der Moral, die als verleugneter Subtext der politischen Moderne in der unterlassenen Hilfeleistung gegenüber Schwarzen Frauen, Männern und Kindern und in der Kriminalisierung ihrer Lebensrettung fortwirkt.¹⁷

/ Die Sklav:innenschiffe der Geschichte finden sich in transformierter Form wieder

Die Auseinandersetzung mit gegenwärtigen Narrativen auf See bezeugen jene globale Hierarchie, die sich im Mittelmeer aktualisiert: Kreuzfahrt nebst Schlauchboot, europäische Pässe neben *sans papiers*, Lebensgenuss neben Existenzkampf. Es scheint sich ein Faden zu spinnen von den Sklav:innenschiffen zu den heutigen Booten, wenn erneut von einer „Ladung Menschenfleisch“¹⁸ gesprochen wird. Ganz offensichtlich sind in Anbetracht der Verrohung des Diskurses aufkeimende Faschismen am Gedeihen und nicht bloß am Sprießen. Wenn etwa deutsche Diplomaten bei der Besichtigung von Haftlagern in Libyen von „KZ-ähnlichen Verhältnissen“¹⁹ sprechen, gerät nicht bloß die Singularitätsthese ins Wanken.

Paul Gilroy stellt in seinen Überlegungen eines *Black Atlantic*²⁰ den Gedanken in den Mittelpunkt, dass die transatlantische Versklavung afrikanischer Menschen zentraler Angelpunkt der Moderne ist. Cedric Robinson wies darauf hin,²¹ dass diese bzw. das kapitalistische Weltsystem jedoch schon zuvor durch die Versklavung europäischer und afrikanischer Menschen im Mittelmeer vorbereitet wurde. Die im 15. Jahrhundert entstehende Plantagenökonomie des atlantischen Raums verhärtete schließlich die Ontologisierung über eine „color line“: Versklavung wurde mit Schwarzsein, Freiheit mit *Weißsein* kodiert.²² In Robinsons Perspektive wurde das *Schwarze Mittelmeer* zu einer Präfiguration der Kommodifizierung von Menschenleben entlang rassistischer Konstruktionen. Gegenwärtige Theoretisierungen²³ eines *Black Mediterranean* weisen auf diese Kontinuitäten hin. Ein solches Schwarze Mittelmeer der Gegenwart begrenzt sich jedoch wohlgemerkt nicht auf das Meer als geographischen Ort, sondern erstreckt sich

¹⁷ Ehrmann, 440

¹⁸ So der ehemalige Innenminister Italiens und gegenwärtige Minister für Infrastruktur, Matteo Salvini: <https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/salvini-italien-hilft-nur-den-italienern-15652179.html> [Zugriff 28.01.2022]

¹⁹ <https://www.welt.de/politik/deutschland/article161611324/Auswaertiges-Amt-kritisiert-KZ-aehnliche-Verhaeltnisse.html> [Zugriff 28.01.2022]

²⁰ Gilroy, Paul: *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. Cambridge, Mass. Harvard University Press 1993.

²¹ Robinson, Cedric (2000): *Black Marxism: The Making of the Black Radical Tradition*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.

²² Saidiya Hartman bei Ehrmann, 436

²³ The Black Mediterranean Collective (2021): *The Black Mediterranean. Bodies, Borders and Citizenship*. Berlin: Springer/Palgrave Macmillan.

bis in die afrikanischen Länder südlich des Sahel, aus denen die Menschen in Richtung Europa aufbrechen. Die von ihnen eingeschlagenen Migrationsrouten sind identisch mit den ‚Transsahara‘-Routen des früheren Versklavungshandels. Diese nicht kontingente Koinzidenz legt es nahe, Versklavung als eine zentrale und bis heute fortwirkende, aber in einem Großteil europäischer soziologischer und politischer Theorie vernachlässigte Dimension der Macht und als zentrales Paradigma menschlicher Objektivierung zu fokussieren, um Lampedusa und die Polizierung des Mittelmeers zu verstehen.²⁴

/ Solidarität wird zur Crux

Menschen, die sich mit jenen, die sich über Grenzen hinwegbewegen, solidarisieren, werden kriminalisiert. Das Gegenbild zum Schiffbruch ist der sichere Hafen, der auf unterschiedlichen Ebenen verwehrt wird. In der zivilen Seenotrettung hat dieser direkte Implikationen, wenn es um die Anlandung in Europa geht – zivile Organisationen und Aktivist:innen, die Menschen aus Seenot retten und Menschenrechtsverletzungen dokumentieren, werden für den Kampf um einen sicheren Ort (*Place of Safety*) kriminalisiert²⁵. Aber auch an Land wird die Kultur einer radikalen Gastfreundschaft verurteilt – etwa Mimmo Lucano. Der ehemalige Bürgermeister des Dorfes Riace, das er in beispielloser Manier zu einem sicheren Hafen transformieren wollte, wurde zu 13 Jahren Haft verurteilt.

Solidarität wird aber nicht nur aufgrund rechtlicher Repression zur Herausforderung. Denn: Was bedeutet das Auftreten *weißer* Seenotretter*innen im Schwarzen Mittelmeer? Welches Potential, welche Grenzen finden sich? Und vordergründig: Was bedeuten die Interventionen ziviler Seenotrettung aus ethisch-politisch-philosophischer Sicht? Wo wird der Anspruch einer solidarischen Praxis erfüllt, wo nicht?

Bis dato gibt es keine umfassende, zusammenhängende Darstellung des Sterbens vor den europäischen Küsten²⁶ – vorliegende Arbeit möchte mit dem Bild des Schiffbruches dazu einen Beitrag leisten, indem eine philosophische Perspektivierung und Reflexion vorgenommen wird.

Das passiert mit (1.) einigen vorbereitenden Überlegungen zur Frage von maritimer Metaphorik, im Speziellen jener des Schiffbruches, offener Grenzen und der historisch beladenen Ambivalenz des Schiffes als Ort der Repression *und* Freiheit und durch die (2.) Darstellung der nekropolitischen Ausgangslage im Zentralen Mittelmeer und der ambivalenten Reaktionen darauf. Diese Fragen kreisen gleichsam – als Kernstück der Arbeit – um die Präsenz

²⁴ Ehrmann, 437

²⁵ siehe dazu ua.: Cusumano, Eugenio; Villa, Matteo (2021): From “Angels” to “Vice Smugglers”: the Criminalization of Sea Rescue NGOs in Italy. In: European Journal on Criminal Policy and Research. 27: 23-40. <https://doi.org/10.1007/s10610-020-09464-1> [23.04.23]

²⁶ Im deutschsprachigen Raum schlägt jedoch am ehesten in eine solche Kerbe: Autorinnenkollektiv Meuterei (2022): Grenzenlose Gewalt. Der unerklärte Krieg der EU gegen Flüchtende. Berlin, Hamburg: Assoziation A. Edition Lesen ohne Atomstrom.

ziviler Seenotrettung und Fluchthilfe als aktualisierte Metapher Blumenbergs: Schiffbruch mit teilnehmender Beobachtung. Hier steht die ethisch-politisch-philosophische Reflexion praktischen Handels im Zentrum, um den Kontroversen zu Pull-Faktor und Globaler Bewegungsfreiheit zu begegnen.

Das Wandbild des Künstlers Banksy (Abb. 2) nimmt Bezug auf ein Gemälde des Romantikers Théodore Géricault (Abb. 3). Dieses wiederum zeigt das Floß der Fregatte Méduse, die im Zuge kolonialer Auseinandersetzungen zwischen England und Frankreich 1816 vor der westafrikanischen Küste Schiffbruch erlitt. Das aus den Hölzern des havarierten Schiffs gebaute Floß bot 149 Menschen der rund 400 Personen starken Besatzung Platz; nach kannibalischen Szenen überlebten lediglich 10 Menschen. Die Superyacht samt Hubschrauber steht in scharfem Kontrast dazu. Das von Banksy mit „We are not all in the same boat“ betitelte Graffito, steht quasi als bildliche Überschrift über dem Projekt.

Wer hat Anspruch auf einen Platz im Boot? Was bedeutet die Rede davon, das Boot sei voll oder jene, die bekundet, wir säßen alle im selben Boot? Und vor allem: Welche Rolle haben jene, die das Gemälde zeichnen? Bilden sie die Wirklichkeit ab? Schaffen sie die Wirklichkeit erst durch das Gemälde? Ergibt sich die abzubildende Wirklichkeit erst im Moment oder gar aufgrund des Moments der Abbildung?



Abb. 2



Abb. 3

I. Auslaufen. Philosophie des Meeres

*So wurde der Mittelmeerraum zu der Region, in der es zu den weltweit wohl intensivsten Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Gesellschaften kam. Und in der Geschichte der menschlichen Zivilisation spielte das Mittelmeer eine größere Rolle als jedes andere Meer.*²⁷

/ Nautische Metaphern und existenzielle Verbindungen

Unter mir befinden sich hundert Menschen, vielleicht hundertdreißig. Diese Einschätzung gemeinsam mit der geographischen Position und der Information *grey rubber boat, sponsons deflating, structure seems damaged, engine stopped, people waving, sea picking up* schicke ich aus dem Flugzeug an unsere Crew an Land. Sie wird die Behörden alarmieren, die nicht reagieren werden. Andere Schiffe in unmittelbarer Nähe gibt es nicht. Ich bin kurz davor, Zeuge eines Schiffbruchs zu werden, eines Untergangs von Menschen unter meinen Augen, im vollen Wissen der europäischen Behörden.

„Alles, was auf dem Meere geschieht, ist, als sei es nicht geschehen“, es sei „die Metapher der Spurlosigkeit der auf dem Meer gezogenen Bahnen“ – so die Referenz auf Goethe bei Hans Blumenberg in seiner Untersuchung zur Metapher des Schiffbruchs.²⁸ In Anbetracht des im zweiten Kapitel dargestellten nekropolitischen Migrationsregimes lässt sich die Faktizität und die Funktion dieser Metapher erahnen. Neben dem Schiffbruch an sich ist hier die Rolle der Person, die beim Schiffbruch zusieht, von besonderem Interesse. Entlang philosophiegeschichtlicher Linien offenbart sich ein Wandel des Paradigmas dieser maritimen Daseinsmetapher. Diese ist insbesondere deswegen herausragend, als dass gegenwärtige philosophische Überlegungen zwar auf die Vielfalt, Faszination und genauer hin Ambiguität des Meeres verweisen, nur am Rande jedoch als politischer Ort der Hegemoniedurchsetzung und des Widerstandes verwiesen wird. So schreibt Scholtz etwa²⁹: „Es sollen hier [in seiner Philosophie des Meeres] nur Philosophien in Betracht gezogen werden, in denen das Meer eine besondere Rolle spielt.“ Umso verwunderlicher, dass sich in seiner Darstellung zwar viele Hinweise zum Meer als Ort der Gefahr, Erzählungen von antiken Mythen, der Odyssee allen voran, aber – von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen – kein Bezug zur europäischen Expansion, den Sklav:innenschiffen oder etwa dem Mittelmeer als Burggraben der Festung

²⁷ Abulafia, David (2013): Das Mittelmeer. Eine Biographie. Frankfurt am Main: Fischer, 820.

²⁸ Blumenberg, Hans: Schiffbruch mit Zuschauer: Paradigma einer Daseinsmetapher. Frankfurt am Main: Suhrkamp 1979, 63.

²⁹ vgl. Scholz, Gunter: Philosophie des Meeres. Hamburg: Mare 2016.

Europa findet. Bei Blumenberg finden sich diese Überlegungen zwar auch nicht explizit, dennoch scheinen diese sehr anschlussfähig, um die gegenwärtige Situation zu begreifen. Worauf Scholtz jedoch klar verweist, ist die Bedeutung von Wasser- und Meeres-Metaphern, um unsere komplexe und zunehmend fluide Wirklichkeit zu begreifen: „der Fluss der Zeit, die geistige Strömung, die Welle der Mode, der politische Dammbruch, die Flut der Migranten.“³⁰

In einer kurzen Retrospektive zur Frage nach dem Meer in der Philosophie können folgende Stationen ausgemacht werden³¹: Das Wasser wurde in der alten Naturphilosophie, insbesondere bei Thales, als *arché*, als Anfang und Grund zugleich gesehen. Dieser Gedanke eines einzigen stofflichen Seinsgrundes liegt das antike Bedürfnis zugrunde, ein singuläres Prinzip zu ergründen, das die Vielfalt begründet. Dieses wurde in Folge als absolut, göttlich betrachtet. Ungeachtet der Erkenntnisse durch die moderne Evolutionsbiologie und der These, dass alles Leben aus dem Wasser sich entwickelt habe, wurde diese Perspektive schon von Platon abgelehnt. Dieser versteht das Meer und die Schifffahrt als Gefahr für jegliche Tugend und Moral. Bei Platons *Timaios* und *Kritias* finden sich auch die einzigen Belege zum rezeptionsschwangeren Inselstaat Atlantis. Scholtz resümiert entgegen aller Mythen und Verschwörungserzählungen in einer Linie, welche die skeptische Position Platons zum Meer und der Küsten betont: „Seine Absicht war es nicht zu sagen: Ich habe von einer hochinteressanten Insel gehört, die vor 9000 Jahren im Meer verschwand, seht nach ob ihr nicht noch die Reste am Meeresgrund finden könnt! Sondern die Botschaft für die Athener seiner Zeit lautete kurz und drastisch: Korrupte Staaten sind zum Untergang verdammt. Bemüht euch deshalb, einen gerechten Staat zu verwirklichen, bevor es zu spät ist.“³²

Darüber hinaus kam es bald zur moralischen und später völkerrechtlichen Frage, wer über das Meer herrschen dürfe. Der antike Gedanke, das Meer gehöre allen, wurde durch den imperialen Expansionsdrang konterkariert. Der niederländische Jurist Hugo Grotius meldete 1609 mit der anonym erschienen Schrift *Mare Liberum* entschieden Einspruch an: Das Meer herrsche vielleicht über uns, aber es widerspreche der Natur des Meeres, beherrscht zu werden, insofern könne es auch nicht zum Eigentum usurpiert oder durch Verträge eingeeht werden. Das Meer sei grundsätzlich frei. Gleichzeitig sei das Meer kein rechtsfreier Raum, sondern dem Naturrecht unterworfen. Die goldene Regel fände hier Anwendung – was bei faktischer Befolgung wohl zu einer gänzlich anderen Geschichte geführt hätte. So lehnte Grotius etwa

³⁰ Scholz, 33

³¹ vgl. Scholtz

³² Scholtz, 43

auch den Vertrag von Tordesillas³³ ab, „da der Papst nicht Herr der Welt und des Meeres ist und man nicht verschenken kann, was einem gar nicht gehört.“³⁴ Die Meere dienen primär der Vernetzung, der Völkerverständigung und der Möglichkeit von Handel. Das Meer als Gemeinbesitz der Menschheit ermöglicht es, dass „die Güter der Erde gerecht verteilt und allen zur Verfügung gestellt werden.“³⁵ Strittig werden diese hehren Gedanken schließlich in der Neuzeit und kulminieren in gegenwärtigen Diskussionen um Territorialgewässer und die daran anschließenden Zonen ökonomischer Exklusivität. Zentraler Faktor ist unter anderem der Festlandsockel eines Küstenstaates, festgelegt durch die Festlandsockelkommission, ein Organ des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen – trotz des skurrilen Namens eine in seiner geopolitischen Wirkkraft nicht zu unterschätzende Institution. Im Gefolge von Grotius etabliert sich dann im 18. und 19. Jahrhundert das Völkerrecht, philosophisch wesentlich bedacht von Kant, Hegel und Herder, das an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden soll. Erwähnt sei noch die Fülle an utopischer Inselliteratur. Kühn gedachte (und oft mit autoritärer Politik versehene) Staatsentwürfe eines freien Lebens wurden quasi zum Gegenentwurf des untergegangenen Atlantis und zum Sehnsuchtsort – auch gegenwärtig werden diese besungen, etwa von der Gruppe *Ja, Panik*:

Libertatia

Wo wir nicht sind, wollen wir nicht hin.

Ein Satz der sich von selber singt.

Auf das man Eines nicht vergisst, dieses Land hier ist es nicht.

Fresh fruits and unknown places.

One world, one love, no nation.³⁶

Das Verschmelzen von historischer Faktizität, Mythen und sehnsuchtsvoller Fiktion findet in Judith Schalanskys *Atlas der abgelegenen Inseln* Niederschlag. Den Porträts von fünfzig Inseln, auf denen sie nie war und niemals sein wird – so der Untertitel – geht eine poetische Einleitung voran, in der über den Zusammenhang von Karten, unserer Vorstellung und der Frage nach Wirklichkeit reflektiert wird. Unter dem Titel *Das Paradies ist eine Insel. Die Hölle auch.* zeugen ihre Fragen von den Absurditäten nationalstaatlicher Grenzen und dem Misstrauen gegenüber politischen Weltkarten, „in denen die Länder wie bunte Handtücher auf dem blauen Meer liegen“³⁷, sie denken über die Sehnsucht nach einsamen Inseln nach und verweisen auf

³³ Dieser regelte 1494 durch den Papst, dass alle noch zu „entdeckenden“ Gebiete westlich von 046° 37' westlicher Länge (nach heutigem geographischen Verständnis) dem Königreich von Kastilien, alle östlich davon Portugal zuständen.

³⁴ Scholtz, 81

³⁵ Scholtz, 82

³⁶ Libertatia, Ja Panik 2014.

³⁷ Schalansky, Judith (2011): Taschenatlas der Abgelegenen Inseln. Fünfzig Inseln, auf denen ich nie war und niemals sein werde. Frankfurt am Main: Fischer, 12.

die Bedeutung der Insel. Diese „scheint ein Ort zu sein, der zugleich Wirklichkeit und seine eigene Metapher ist.“³⁸

In Bezug auf die ästhetische Einordnung des Meeres sei an dieser Stelle lediglich erwähnt, dass bis ins 20. Jahrhundert trotz der Topoi Gefahr und Risiken, die von der See ausgehen, vornehmlich die naturästhetischen Kategorien Schönheit und Erhabenheit überwogen haben. Scholtz fragt, warum sich das geändert hat:

Hatte die Philosophie des 18. und 19. Jahrhunderts bereits alles Wichtige ausgeführt, was sich zur Ästhetik des Meeres sagen lässt? Oder hat sich das Bild des Meeres in der allgemeinen Wahrnehmung so sehr zum billigen Verkehrsweg für Containerschiffe und bequemen Müllablageplatz verändert, dass es als erhaben nicht mehr erlebt und bedacht werden kann? Oder haben vielleicht die einschlägigen Ansichtskarten, Reiseprosperkte und Kalenderblätter den Blick aufs Meer so sehr kommerzialisiert und verkitscht, dass wir die wirkliche Natur nicht mehr unbefangen wahrnehmen können und uns lieber abwenden? [...] Das Meer ist Gleichnis von Freiheit und Transzendenz. Es ist eine leibhaftige Offenbarung aus dem Grund der Dinge. Das Philosophieren wird ergriffen von der Forderung, es aushalten zu können, dass nirgends fester Boden ist, aber dadurch der Grund der Dinge spricht.³⁹

Was beim Gang durch diese Galerie philosophischer Gedanken zum Meer offenbar wird, kann am besten mit Entgrenzung, genauer mit einer *emanzipatorischen Entgrenzung* beschrieben werden.⁴⁰ Diese Entgrenzung ist auf mehreren Ebenen ambivalent. Denn das Meer ist „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.“⁴¹ Diese Befreiungsversuche spielen sich auf einer Bühne eigentümlicher Vieldeutigkeiten ab. Einige davon seien kursorisch genannt: zunächst der stoffliche Gegensatz von Land und Wasser, dem Trockenen und Nassen, Feuchten, der bereits für die naturphilosophische Betrachtung in der Antike Impulsgeber war. Daran anschließend meteorologische Auswirkungen: Spiegelglatte See und Hitze in den Kalmen stehen im Gegensatz zu sich auftürmende Wellen im Sturm. Die Betrachtung dieser Naturverhältnisse haben trotz aller Bewunderung zu ausbeuterischen Verhältnissen geführt, die im Kapitalismus des 21. Jahrhunderts bis dahin unvorstellbare Ausmaße erreicht haben. Die totale Kommodifizierung des Meeres, die geopolitischen Auseinandersetzungen um Bodenschätze, die Militarisierung und Industrialisierung des Meeres samt der ökologischen Verwerfungen stehen im krassen Gegensatz zur Wirklichkeit bzw. Vorstellung einer unberührten, freien Natur. Die Erhabenheitsgefühle spiegeln – wie weiter unten bei Nietzsche

³⁸ Schalansky, 29

³⁹ Scholtz, 177

⁴⁰ vgl. Makropoulos, Michael (2007): Meer. Aspekte einer Daseins- und Lebensführungsmetapher. <https://www.michael-makropoulos.de/Meer.pdf> [08.11.2022], 1

⁴¹ Makropoulos, 2

prägnant nachzulesen ist – sowohl die Schönheit als auch Grausamkeit, mit der das Meer die Menschen aufnimmt, wider. Schließlich liegt über dem Meer der Schatten der europäischen Expansion, geprägt von Gier und Neugierde, Freiheitsdrang und Zwang, Begegnung und Gewalt.⁴² Die Konsolidierung gesellschaftlicher Hierarchien eines Europas und des Anderen wird im folgenden Kapitel berührt, in direkter Linie zu den modernen Gegensätzen, die im Aufeinandertreffen des Massentourismus und der ankommenden oder vor dem Erreichen festen Bodens untergehenden Migrant:innen kulminieren.

Auch Scholtz betont diese Doppeldeutigkeit des Meeres und die daraus entstehende Bilderwelt, allerdings um seelische Zustände zu beschreiben: „Der Mensch interpretiert sich selbst, seine Seele, sein unsichtbares Inneres, indem er es auf ein ihm ganz fremdes Terrain bezieht, das sich weit draußen in unermesslicher Weite dehnt und nicht zu seinem Lebensraum gehört. Offensichtlich ist er sich selbst zu nah und erkennt nur mittelbar, über einen großen Umweg.“⁴³ Das Meer bzw. die maritime Metaphorik wird hier zum Werkzeug der Selbsterkenntnis, ja zum „Prototyp menschlicher Selbstverwirklichung und darin die Realisierung eines spezifischen Selbst- und Weltverhältnisses.“⁴⁴

Nietzsche greift an einer Vielzahl von Stellen auf die Meeresmetaphorik zurück; darin manifestiert sich einerseits die oben angesprochene Ambivalenz des Meeres in Anbetracht der abenteuerlichen Möglichkeiten menschlicher Erkenntnis und Entfaltung nach dem Tod Gottes und der Metaphysik:

In der That, wir Philosophen und „freien Geister“ fühlen uns bei der Nachricht, dass der „alte Gott todt“ ist, wie von einer neuen Morgenröthe 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 unsre Schiffe wieder auslaufen, auf jede Gefahr hin auslaufen, jedes Wagniss des Erkennenden ist wieder erlaubt, das *Meer*, unser *Meer* liegt wieder offen da, vielleicht gab es noch niemals ein so „*offnes Meer*“.⁴⁵

Andererseits ist sich Nietzsche der Risiken und der Grausamkeit bewusst, die dieser neue Horizont bedeutet. Die Entgrenzung bleibt eine grundsätzlich emanzipatorische, läuft aber in ihrer Radikalität Gefahr, auf neue Grenzen zu stoßen. Allzu stark erinnert sein Aphorismus an den Hauptprotagonisten im Film *Die Truman Show* (1998): Dieser wächst in der Filmkulisse einer Serie auf und durchlebt diese ohne sich des Außen bewusst zu sein – aus seiner Sicht lebt er in absoluter Wirklichkeit, aus Sicht der Millionen Zusehenden in einer in Filmstudios erschaffenen Fiktion. Der Inhalt geht hier also über Big Brother Allmachtsfantasien hinaus und

⁴² dazu Todorov, Tvetan: Die Eroberung Amerikas: Das Problem des Anderen. Berlin: Suhrkamp.

⁴³ Scholtz, 193

⁴⁴ Makropulos, 2

⁴⁵ Nietzsche, Die fröhliche Wissenschaft, §343

gerinnt zur absoluten Verfügung über einen Menschen, ohne direkte Gewalt auszuüben. Der Film wird so zum modernen Höhlengleichnis und einer Allegorie von (Nicht-)Wirklichkeit. Nach Jahrzehnten des – jedoch hier durchaus frohen – Schattenlebens, wird Truman misstrauisch, skeptisch und beginnt in bester philosophier Manier an der Wirklichkeit zu zweifeln. Schließlich will er seinem Traum folgen und nach Tahiti segeln. Er plant, wagt – und verliert. Oder gewinnt er? Am Ende des Films befindet er sich mit einem kleinen Segelschiff auf (vermeintlich) hoher See und inmitten eines (inszenierten) Sturms. Kurz bevor sein Schöpfer (der Regisseur der Serie) ihn vor laufender Kamera untergehen lässt, vermeidet er es, dass Millionen von Zuschauer:innen seinen Schiffbruch bezeugen; Truman stößt gegen die Grenzen seiner Welt (der Kulisse, die den Horizont suggeriert) und entschwindet durch eine Tür – anders bei Nietzsche, wo es weder Land noch Tür gibt:

I m H o r i z o n t d e s U n e n d l i c h e n . — 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! Nun, Schifflein! sieh' dich vor! Neben dir liegt der Ocean, es ist wahr, er brüllt nicht immer, und mitunter liegt er da, wie Seide und Gold und Träumerei der Güte. Aber es kommen Stunden, wo du erkennen wirst, dass er unendlich ist und dass es nichts *Furchtbareres* giebt, als 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 F r e i h e i t gewesen wäre, — und es giebt kein „Land“ mehr!⁴⁶

Diese Ambivalenz, allerdings erneut in Richtung des Transzendenten, dem sich Nietzsche abwendet, bringt auch Karl Jaspers in seinem Selbstporträt und den Reflexionen seiner Kindheit zum Ausdruck. „Es gibt dieses andere. Das Meer ist seine leibhaftige Gegenwart. Es befreit im Hinausgehen über die Geborgenheit, bringt dorthin, wo zwar alle Festigkeit aufhört, wir aber nicht ins Bodenlose versinken. Wir vertrauen uns dem unendlichen Geheimnis an, dem Unabsehbaren, Chaos und Ordnung.“⁴⁷

Dieses Anvertrauen ist ein verhaltenes, beinahe demütiges, ein moralisch ausgewogenes und doch ein verwegen-zuversichtliches. Es widerspricht jedenfalls dem romantisierten Freiheitsgedanken, auf den Scholtz mit Goethes bzw. Mephistos Verspottung abzielt. Aus dieser Perspektive geht es letzten Endes darum, eigene Interessen durchzusetzen. Vor dem postkolonialen Hintergrund karitativer Zugänge und eines *white saviourism* gewinnen diese Worte erstaunliche Aktualität:

So haben wir uns wohl erprobt,
Vergnügt wenn der Patron es lobt.
Nur mit zwey Schiffen ging es fort,
Mit zwanzig sind wir nun im Port.
Was große Dinge wir gethan,

⁴⁶ Nietzsche, Die fröhliche Wissenschaft, §124

⁴⁷ Jaspers, Karl (1967): Ein Selbstporträt. In: ders.: Schicksal und Wille. Autobiographische Schriften. Hrsg. von Hans Saner. München: Piper.

Das sieht man unsrer Ladung an.
 Das freie Meer befreit den Geist,
 Wer weiß da was Besinnen heißt!
 Da fördert nur ein rascher Griff,
 Man fängt den Fisch, man fängt ein Schiff,
 Und ist man erst der Herr zu drey
 Dann hackelt man das vierte bei.
 Da geht es denn dem fünften schlecht,
 Man hat Gewalt, so hat man Recht.
 Man fragt um's Was? und nicht um's Wie?
 Ich müßte keine Schifffahrt kennen:
 Krieg, Handel und Piraterie,
 Dreyeinig sind sie, nicht zu trennen.⁴⁸

Auch wenn es weder in der Entwicklungszusammenarbeit noch in der Seenotrettung im direkten Sinne um Krieg, Handel oder Piraterie geht, scheint evident, dass es nicht selten (und noch immer) europäische, *weiße* Menschen sind, die aus Nord-Süd-Beziehungen Vorteile ziehen. Dass gut Gemeintes nicht zugleich Gutes bewirkt, belegen unzählige Beispiele. Doch was heißt das für den Zuschauer eines Schiffbruchs?

Für die folgenden Ausführungen scheint ein philosophischer Begriff die genannten Ambivalenzen insofern auf den Punkt zu bringen, da er nicht bloß auf die nautische Metaphorik im Sinne eines Spiegels der individuellen Existenz fungiert, sondern als politisches und somit gestaltbares politisches Verhältnis. Die Seefahrt wird hier gelesen als „Inbegriff für das unangemessene oder unausweichliche, selbstgewählte oder auferlegte, auf jeden Fall aber problematische Leben in der Kontingenz.“⁴⁹ Wenn Makropolous in weiterer Folge resümiert, dass mit der Meerfahrt eine „eindeutige Grenzüberschreitung“⁵⁰ gegeben ist, dann wird auch offenbar, dass sich hier die Metapher immer schon entkleidet hat und in Anbetracht eines nekropolitisierten Grenzregimes im Mittelmeer von Metapher keine Rede mehr sein kann. Als Arbeitsbegriff zur Kontingenz gibt die Definition von Makropolous Halt:

„Kontingenz“ 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.⁵¹

Daran anschließend soll nun eine spezifische nautische Metapher ins Zentrum gerückt werden, die bei Hans Blumenberg eine eingehende Untersuchung erfahren hat, nämlich jene des Schiffbruchs mit Zuschauer. Auch er knüpft an die Vielfalt der Metaphern und deren Ambivalenzgehalt an.

⁴⁸ Goethe, Johann Wolfgang von (1986): Faust. Der Tragödie zweiter Teil. Ditzingen: Reclam, 117.

⁴⁹ Makropolous, 3

⁵⁰ ebd.

⁵¹ ebd., 7

Der Mensch 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. Oft dient die Vorstellung der Gefährdungen auf der hohen See 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.⁵²

Im Anschluss daran analysiert er den Wandel der Schiffbruchsmetapher entlang der Philosophiegeschichte. Zunächst befindet sich der Zuschauer in vorchristlicher Zeit, etwa bei Lukrez, auf sicherem Land. „Nicht darin besteht freilich die Annehmlichkeit, die dem Anblick zugeschrieben wird, daß ein Anderer Qual erleidet“, nicht um einen geilen Voyeurismus oder um Schadensfreude also handelt es sich – ein Hoffnungsschimmer immerhin? –, „sondern im Genuß des eigenen unbetroffenen Standorts.“ Von einem festen, geschützten, privilegierten Ort also wird quasi kontemplativ auf die Welt und die Geschichte geblickt.

In der Neuzeit kommt es zum Bruch. Voltaire meldet hier Einspruch gegen Lukrez an. Es gehe bei der Beobachtung des Schiffbruches nicht um die reflexive Vergewisserung der eigenen Position, sondern es sei die Leidenschaft, das Laster der Neugierde, welche die Menschen dazu treibe, „auf Bäume zu steigen, um sich das Gemetzel einer Schlacht oder eine öffentliche Hinrichtung anzusehen. Es sei eben nicht eine menschliche, sondern dem Menschen mit Affen und jungen Hunden gemeinsame Leidenschaft.“⁵³ Vor dem Hintergrund der europäischen Expansion gerinnt die kontemplative Beobachtung zum aktiven Wagnis – Forschung und Kolonialisierung materialisiert sich im Abenteuer und der Risikobereitschaft. Die Zuseherin misstraut dem sicheren Standpunkt zunehmend, sie langweile sich im Hafen: Dieser „ist keine Alternative zum Schiffbruch; er ist der Ort des versäumten Lebensglücks.“⁵⁴

Schließlich verliert der Zuseher seine sichere Position vollends und damit sich selbst. „Es folgt [...] die radikale und wenn man es nicht anders wüsste, letztmögliche Transformation der Seefahrtsmetapher.“ In anderen Worten: Jegliche vermeintliche Objektivität geht verloren, Welterkenntnis ist nicht mehr möglich. Die massiv steigenden Schiffbrüche am Beginn des 19. Jahrhunderts⁵⁵ spiegeln geradezu zynisch den verlorenen philosophischen Standpunkt wider: „Wir möchten gerne die Welt kennen, auf welcher wir im Ozean treiben, allein wir sind diese Welle selbst.“⁵⁶ Die Zusehenden befinden sich nun selbst inmitten eines großen Schiffbruches; die Folge ist ein „nautisches Arrangement“: „Man hat sich auf das Treiben im Meere dauerhaft

⁵² Blumenberg, 9

⁵³ Blumenberg, 41

⁵⁴ ebd., 39

⁵⁵ ebd., 72

⁵⁶ ebd., 74

einzurichten; von Fahrt und Kurs, von Landung und Hafen ist die Rede längst nicht mehr. Der Schiffbruch hat seine Rahmenhandlung verloren.“ Es ragt hier schon das Post- in die Moderne, die multiplen Optionen und verflüssigten Perspektiven stiften Desorientierung und verunmöglichen letztlich die Handlungsfähigkeit. Eine fragmentierte Linke im Angesicht identitärer Versuchungen scheint die realpolitische Manifestation der Blumenberg'schen Metapher.

Die finalen Überlegungen bei Blumenberg gehen aus von einem Schiffsbau aus dem Schiffbruch:

Wenn es kein erreichbares Festland gibt, muß das Schiff schon auf hoher See gebaut sein; nicht von uns, aber von unseren Vorfahren. Diese konnten also schwimmen und haben sich – irgendwie aus etwas herumtreibendem Holz – wohl zunächst ein Floß gezimmert, dieses dann immer weiter verbessert, bis es heute ein so komfortables Schiff geworden ist, daß wir gar nicht mehr den Mut haben, ins Wasser zu springen, und noch einmal von vorn anzufangen.⁵⁷

So sehr sich hier also die Sehnsucht nach einem Neuanfang und eines „philosophischen Nullpunktes“⁵⁸ gleichermaßen äußert, ist Einspruch anzumelden. Woher kam das herumtreibende Holz? Das Bild eines Schiffbaus aus den Teilen eines Schiffbruches scheint im Kielwasser kolonialer Vergangenheit eindeutig und gerinnt zugleich zu einer Fortschrittskritik, die Benjamins Engel der Geschichte vielleicht angesichts des Treibgutes und der Resultate versunkener Schiffe beschreibt: „Wo eine Kette von Begebenheiten vor uns erscheint, da sieht er eine einzige Katastrophe, die unablässig Trümmer auf Trümmer häuft und sie ihm vor die Füße schleudert.“⁵⁹ Der Zuschauer, jetzt der im Sturm des Fortschritts verfangene Engel, ist gefangen, er wird immer weiter getrieben auf seinem Schiff, immer mehr Trümmer der Gewalt anhäufend, unfähig, die aufgeblähten Segel zu bergen und Fahrt aus seinem Schiff zu nehmen. Doch dem nicht genug, das Schiff hat sich dermaßen weiterentwickelt, evolutioniert, dass es die Gewässer verlassen und über Land in die Luft gegangen ist. Es ist nun ein Luftschiff, erhaben über Gezeiten und morschen Planken: Im Flugzeug nimmt der Zuschauer eines Schiffbruchs die Vogelperspektive ein. Es ist eine neue Art des *gazes* oder, wie Siegmund es treffend formuliert: Schiffbruch mit Drohne.⁶⁰ So wendet sich Blumenbergs Genealogie der Schiffbruchmetapher ein weiteres Mal: „Die Zuschauenden werden wieder eingeführt.“ Deren „flüchtige Position verweist auf die Kontroll- und Sicherheitstechnologie als Medium der Reflexion. Gottesgleich blickt die Kamera aus dem Himmel.“⁶¹

⁵⁷ ebd., 82

⁵⁸ ebd.

⁵⁹ Benjamin, Walter (1974): „Über den Begriff der Geschichte“, in: Gesammelte Schriften, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 691f.

⁶⁰ Siegmund

⁶¹ ebd.

Hier finde ich mich also wieder, als Einsatzleiter einer Flugoperation, die beinahe täglich Schiffbrüche aus ebendieser Perspektive beobachtet. Doch nicht nur zivilgesellschaftliche Akteure sind mit ihrem zivilen Auge präsent – unterschiedlichste Überwachungsmissionen durch staatliche Akteure schauen seit Jahren Menschen bei ihren drohenden oder faktischen Schiffbrüchen zu. Nebst bereits von *Frontex* eingesetzten Flugzeugen und Drohnen werden in den nächsten Jahren vermehrt Zeppeline aus der Stratosphäre aus dem Himmel auf das Wasser blicken.⁶²

Bei Blumenberg wird klar gemacht, dass die metaphorologische Betrachtung des Schiffbruchs immer in Zusammenhang mit einem Doppelten steht. Zum einen beschreibt sie den Charakter abendländischer Philosophie, ihre Denkweise und deren Entwicklung; zum anderen ist ebendiese verwoben mit dem historischen Kontext: das Befahren der Küstenmeere in der Antike, die Expansionen der Neuzeit, das Anbrechen der Postmoderne und die damit verbundenen Schiffbrüche. Die Faktizität scheint hier Hand in Hand zu gehen mit dem Denken. In welchem Paradigma sind die beobachteten Schiffbrüche der Gegenwart zu lesen? Und welche Handlungsoptionen, welche Aktionen, welche Praxen vermögen daraus zu erwachsen? Die Frage, die sich vordergründig stellt – und der sich in zwei Zwischenreflexionen gestellt wird – bezieht sich auf die zuschauende Position: Was bedeutet es, Schiffbrüche zu beobachten – und zwar nicht aus psychologischer, sondern ethisch-politisch-philosophischer Perspektive? Wird mitgewirkt? Wird ihnen entgegengewirkt? Was wird bewirkt? Was bedeutet die Beobachtung, wenn die Auswirkung nicht erkennbar wird?

// Das Schwarze Meer und die Hydrarchie

Eine wesenseigentümliche Funktion des Meeres ist jene der Verbindung. Wie Wasser in kommunizierenden Gefäßen fließt, scheint es sich auch mit jenen, die die Gewässer der Erde befahren, zu verhalten; die liberal-bürgerliche Perspektive frohlockt: „Denn weder der Geldverkehr noch der Seehandel nehmen Rücksicht auf Standesunterschiede. Menschen aller Klassen können in Verbindung treten und sich handelseinig werden.“⁶³ Ein realistischerer, kritischerer Blick auf hierarchisierte Positionen in der historischen und globalisierten Schiffswelt widersetzt sich einer solchen Betrachtung gleichsam dialektisch. Vor allem Marcus Rediker beschäftigt sich in seinen Arbeiten mit dem Atlantik als Raum, in dem das Schiff – in all seiner Ambivalenz – als Vehikel eines kollektiven revolutionären Subjekts fungierte.

⁶² <https://netzpolitik.org/2021/leichter-als-luft-plattformen-frontex-schliesst-ueberwachungsluecken-in-der-luft-und-im-weltall/> [10.11.2022]

⁶³ Scholtz, 92

Zwar wurde das Schiff im Kielwasser der europäischen Expansion zum Motor des Kapitalismus und einer globalen Hierarchie unvorstellbaren Gewaltausmaßes einerseits, zum Ort des Widerstandes und dem Vermittler revolutionären Aufbegehrens jedoch anderseits. Die Organisation der Seestaaten im kolonialen Projekt steht hier der Selbstorganisation von Seeleuten gegenüber. Laut Marcus Rediker und Peter Linebaugh fußen autonome, radikal demokratische, revolutionäre Ideen nicht primär in der Antike, der Französischen Revolution oder der Aufklärung, sondern entstanden gleichsam organisch im buntscheckigen Haufen jenes Mobs von Ausgestoßenen, die in den Häfen und auf den Schiffen der Neuzeit ihr Auslangen suchten. Als „revolutionäre Ideen und revolutionäres Handeln an Land entweder scheinbar gar nicht existierten oder zum Schweigen gebracht worden waren, erhob sich eine Hydrarchie auf See, die sich als die ernsthafteste Herausforderung für die Weiterentwicklung des Kapitalismus in jedem Zeitalter erweisen sollte.“⁶⁴

Das Konzept der Hydrarchie rekurriert auf die antike Gestalt der giftigen Hydra von Lerna. Als Herkules im Rahmen seiner zwölf Aufgaben, um Unsterblichkeit zu erlangen bzw. in den Olymp aufgenommen zu werden, diesem Ungeheuer den Kopf abschlug, wuchsen zwei neue nach. Erst als er die Stümpfe der abgehackten Köpfe ausbrannte, konnte er die Bestie töten. Diese Figur symbolisiert nun zum einen die imperiale Organisation des kapitalistischen Seestaates, den Rediker vor allem im 16. und 17. Jahrhundert verortet. Durch eine zunehmende Verwaltung und Regierung des Atlantiks im Rahmen der Sklavenökonomie forcierte die Hydrarchie die Kapitalakkumulation. Allerdings will Hydrarchie auch von unten gelesen werden:

Je nach Anlass waren es von der Allmende vertriebene Landbewohner, deportierte Verbrecher, Schuldknechte, religiöse Radikale, Piraten, städtische Arbeiter, Soldaten, Seeleute und afrikanische Sklaven, die die zahlreichen und sich ständig wandelnden Köpfe des Ungeheuers repräsentierten. Aber diese Köpfe, die ursprünglich von ihren herkulischen Gebieten in möglichst ertragreicher Weise organisiert worden waren, entwickelten schon bald neue Formen kooperativen Widerstands gegen ihre Gebiete – von Meutereien und Streiks bis hin zu Aufständen, Revolten und Revolutionen.⁶⁵

Der Gedanke, im selben Boot zu sein, kann zu praktischer Solidarität gerinnen; die gemeinsamen Kämpfe auf See und in Hafenstädten zeichnen Rediker und Linebaugh in vielen Erzählungen und anhand unterschiedlicher Personen nach. Sie bürsten die (marxistische) Geschichtsschreibung und Geschichte gegen den Strich. Aufgrund des Umstandes, „dass der weiße, männliche, ausgebildete, lohnbeziehende, nationalistische, Eigentum besitzende Handwerkerbürger oder Industriearbeiter im Mittelpunkt der modernen Arbeitsgeschichte

⁶⁴ Linebaugh, Peter; Rediker, Marcus (2008) [2000]: Die vielköpfige Hydra. Die verborgene Geschichte des revolutionären Atlantiks. Berlin, Hamburg: Assoziation A.

⁶⁵ ebd., 11f

steht“⁶⁶, wurde die Geschichte der atlantischen Arbeiter:innen unsichtbar. Damit einher geht ein „Terrazentrismus“. In Spurweite von Silvia Federicis Kritik an Marx bezüglich seiner blinden Flecken zu *race* und *gender* betont Rediker, dass er die See nicht als realen, materiellen Ort des Kampfes betrachtet habe. Wir und die politische Theorie verhaften einem Bias, der das Meer als abstrakte, ahistorische Leere begreift. Dem widersetzt sich das Konzept der Hydrarchie:

„We need to think about the sea as a real place – of work, accumulation, conflict, and history-making. We need to recover and honor the struggle for the oceanic commons.“⁶⁷ Auch wenn das Schiff „nicht direkt zu einer Brutstätte der Rebellion wurde, so wurde es doch zu einem Treffpunkt, in dem unterschiedliche Traditionen in einem Treibhaus des Internationalismus zusammengepfert waren“, es war überhaupt der erste Ort, „an dem die arbeitende Bevölkerung dieser verschiedenen Kontinente miteinander kommunizierte.“⁶⁸

Woraus besteht dieses kollektive atlantische Subjekt? Wodurch zeichnet es sich aus? Rediker und Linebaugh betonen, dass es sich hier um nichts Homogenes handelt, sondern vielmehr um eine *Motely Crew*, einen buntscheckigen Haufen – und dennoch finden sich Schnittmengen, gleichsam Eigenschaften dieser vielköpfigen Hydra. Werden diese nun – abstrahiert vom Kontext der atlantischen *middle passage* – gelesen, ist die Ähnlichkeit mit jenen Menschen, die sich am Mittelmeer auf dem Weg nach Europa befinden, auffallend.

Diese Klasse war *anonym, namenlos*. [...] Diese Klasse war *landlos, enteignet*. Sie hatte die schützende Hülle der Allmende verloren, die ihre Bedürfnisse gedeckt und gesichert hatte. Sie war arm; es fehlte ihr an Besitz, Geld oder materiellen Reichtümern jeglicher Art. Oft erhielt sie keinen Lohn und war gezwungen, die unbezahlten Arbeiten des Kapitalismus zu verrichten. Sie war oft hungrig, und ihr Auskommen war ungesichert. Sie war *mobil* und *transatlantisch*. Sie lieferte den Antrieb für weltweite Transportindustrien. Sie verließ die ländlichen Gebiete, zog vom Land in die Stadt, von einer Gegend in die andere, über die Meere und von einer Insel zur nächsten. Sie wurde *terrorisiert* und *Zwangsmaßnahmen unterworfen*. Ihre Haut war schwierig von Schuldknechtschaft, Galeerensklaverei, Plantagensklaverei, Sträflingsdeportation, Arbeitshaus und Zuchthaus. Ihre Ursprünge lagen oft in traumatischen Ereignissen: Einhegung, Gefangennahme und Gefängnis hinterließen bleibende Spuren. Diese Klasse setzte sich aus *Frauen* und *Männern* zusammen. [...] Sie umfasste *alle Altersstufen*, von Jugendlichen bis zu alten Leuten, von Schiffsjungen bis zu alten Teerjacken, von Lehrlingen bis zu gewitzten alten Lehrherren, von jungen Prosituierten bis zu alten „Hexen“. Sie war *mannigfaltig, menschenreich* und *ständig wachsend*. Sei es auf einem öffentlichen Platz, einem Markt oder einer Allmende, in einem Regiment oder – begleitet von Trommeln und flatternden Bannern – auf einem Kriegsschiff: Ihre Versammlungen boten ihren Zeitgenossen einen staunenswerten Anblick. Sie wurden *durchnummeriert, gewogen und gemessen*. Als Individuen oder Namen waren ihre Mitglieder unbekannt; sie wurden zu Objekten gemacht und zu Steuer-, Produktions- und Reproduktionszwecken gezählt. Dies war eine *gemeinschaftlich* und *manuell* arbeitende Klasse. Ihre größte Durchschlagskraft bezog sie nicht aus der Facharbeit einzelner, sondern aus der kollektiven Kraft der Gruppe. Sie trug Lasten, schaufelte Erde und verwandelte die Landschaft. Sie war *bunt zusammengewürfelt*; ihre Kleidung war zerlumpt, ihre Erscheinung multiethnisch. Wie Caliban stammte sie aus Europa, Afrika und Amerika. Ihr gehörten

⁶⁶ ebd., 356

⁶⁷ <https://www.counterpunch.org/2021/10/11/hydrarchy-maritime-resistance-and-the-production-of-race-an-interview-with-marcus-rediker/> [12.12.2022]

⁶⁸ Linebaugh & Rediker, 165f

Clowns im ursprünglichen Sinne des Wortes an, Landvolk. Sie ließ sich nicht auf einen einheitlichen Stammbaum zurückführen. Sie war *ordinär*. Sie bildete ihre eigene Umgangssprache aus, deren charakteristische Aussprache, Wortschatz und Grammatik ihren Ursprung in Slang, Gaunersprache, Fachsprache und Pidgin hatten: den Jargons des Arbeitsplatzes, ihr Bewegungsradius und Bewusstsein waren *weltumfassend*. Und schließlich agierte dieses Proletariat *selbstständig* und kreativ: Es war – und ist – lebendig, immer in Bewegung.⁶⁹

In ihrem Bemühen, solidarische Praxen unter den Ausgestoßenen freizulegen, demokratische Tendenzen in einem undemokratischen Zeitalter⁷⁰ und egalitäre Impulse zu erkennen, trotz des Versuchs anhand einzelner und rebellischer Schicksale von unten ein Gegenarrativ zu schreiben, bewegen sich Linebaugh und Rediker mit ihren Darstellungen stellenweise am Rand der Romantisierung und Verklärung. Dessen ungeachtet, ist der Grundgedanke jedoch klar und scheint tatsächlich ein Gegengewicht zur hegemonialen Erzählung der europäischen Aufklärung bzw. französischen Revolution zu bieten.

Für jene Boote, die massenhaftem Schiffbruch und einer Politik des Ertrinkenlassens ausgesetzt sind, können analoge Überlegungen angestellt werden. Ein vom globalen Kapitalismus ausgespucktes Lumpenproletariat, von imperialer Politik zermürbte Körper und doch entschlossene Subjekte, welche das europäische Grenzregime subversiv unterwandern und so den nationalstaatlichen Mythos herausfordern, stechen wider Willen der Hegemonialmächte in See. Trotz aller Versuche eines hydrarchischen Migrationsregimes konstituieren sie ihrerseits eine Vielköpfigkeit, die ihre Wege sucht und findet. Obwohl Zäune errichtet, Grenzen militarisiert, Rettungsoperationen zurückgezogen oder zurückgepfiffen werden, entstehen Routen der Kommunikation und Mobilität, Netzwerke der Hybridität und manchmal der Solidarität. Verabschieden wir uns von der romantischen Verklärung von Migrant:innen als ersehntem revolutionären Subjekt⁷¹, von Projektionen, die mit eindeutigen Kategorien arbeiten, dann scheint das Bild der Hydrarchie auf den gegenwärtigen Kampf um Bewegungsfreiheit zulässig.

Sowohl die Seereisen als solche als auch die Schiffbrüche als Folge derselben fänden gänzlich andere Antwort, wären die Insassen und Ertrunkenen mit einem europäischen Reisepass ausgestattet. Blumenbergs Reflexionen berücksichtigen das wenig überraschend ebenso nicht wie eine Philosophie, die sich erst langsam und mühsam aus den eurozentrischen Fängen befreit. Auch Ehrmann stellt fest, dass ein Großteil politischer Theorie der Gegenwart „implizit mit einem theoretisch unausgewiesenen Konzept von ‚Farbenblindheit‘“⁷² arbeiten. Dagegen

⁶⁹ ebd., 356f, Kursivsetzung im Original.

⁷⁰ ebd., 176

⁷¹ vgl. Ehrmann, 457

⁷² Ehrmann, 433

schreibt die Schwarze politische Theorie an und versucht Schwarz- und Weißsein als politische Kategorien zu verstehen:

Rasse ist demzufolge keine Eigenschaft phänotypisch voneinander zu unterscheidender Menschen, sondern eine Relation der Herrschaft, eine dynamische Konstellation politischer und sozialer Beziehungen, die das Ergebnis kolonialer Differenzierungen durch anthropologische Abhandlungen, rechtliche Kodifizierungen und administrative Maßnahmen im Gefolge der europäischen Kolonisierung der Welt ist.⁷³

Diese theoretische Prämisse führte zur Theorie einer *Black Atlantic*. Diese vor allem von Paul Gilroy⁷⁴ begründete Perspektive versucht die transatlantische Sklavenökonomie als Ausgangspunkt der Moderne zu verstehen. Ähnlich wie Rediker versucht er im Rahmen einer marxistischen Perspektive von unten ein spezifisches Schwarzes Subjekt des Atlantiks zu entwerfen. Das Konzept eines *Black Mediterranean* hingegen geht auf Cedric J. Robinsons Buch *Black Marxism. The Making of the Black Radical Tradition* (1983) zurück und wird gegenwärtig von einer Reihe von Denker:innen aufgenommen⁷⁵. Im Unterschied zur orthodoxen marxistischen Perspektive werden die Grundlagen des Kapitalismus nicht im Industrialismus, sondern bereits im kolonialen Projekt Europas angelegt.

Das Verschiffen von Menschen, der Import und Export von zu Sklav:innen gemachten Menschen, die Ausbeutung mobiler Arbeitskraft zeitigen Konsequenzen globaler und kaum zu unterschätzender Dimensionen. Die Zahlen verschleppter Menschen in der transatlantischen Sklavenökonomie werden von der Forschung auf ca. 12,5 Millionen beziffert. Weitere 11 Millionen sind vermutlich am Weg zu afrikanischen Westküste umgekommen, die Zahlen für den Indik und Pazifik sind weniger präzise. An dieser Stelle sei auch der innerafrikanische bzw. arabische Sklavenhandel – auch am Mittelmeer – benannt, doch genügt auch hier ein kurzer Blick, um festzustellen: Die Moderne fußt auf Migration, ob direkt und gewaltvoll erzwungen, oder aus wie auch immer gearteten freien Stücken. Und doch bleibt ein eigentümlicher Widerspruch der Globalisierung, dass die Welt zum Marktplatz wird, quasi exponentiell beschleunigt zusammenwächst und gleichzeitig eine massive Militarisierung von Grenzen stattfindet – und zwar bereits vor dem Anwachsen rechter, faschistischer und populistischer Regierungen im Globalen Norden.⁷⁶ Während in der Europäischen Union bis vor kurzem

⁷³ Barnor Hesse bei Ehrmann, 433

⁷⁴ Gilroy 1993

⁷⁵ ua. Black Mediterranean Collective

⁷⁶ Danewid, Ida (2021): “These Walls Must Fall”: The Black Mediterranean and the Politics of Abolition. In: The Black Mediterranean Collective (2021): The Black Mediterranean. Bodies, Borders and Citizenship. Berlin: Springer/Palgrave Macmillan, 147.

angeblich niemand so richtig die Absicht hatte, eine Mauer zu errichten⁷⁷, änderte sich spätestens seit 2015 die Rhetorik stetig zugunsten eines unverhohlenen Abschottungsdiskurses als auch hin zur baulichen Realisierung der Fortifikation. Von 2014 auf 2022 stieg die Länge von Grenzzäunen in bzw. an der Europäischen Union von 315 auf 2084 km an.⁷⁸ Weltweit kam es ab Mitte des 20. Jahrhunderts zu einem leichten, ab den 2000ern zu einem rasanten Anstieg befestigter Grenzanlagen. Abb. 4. zeigt die Anzahl von befestigten Grenzen weltweit.

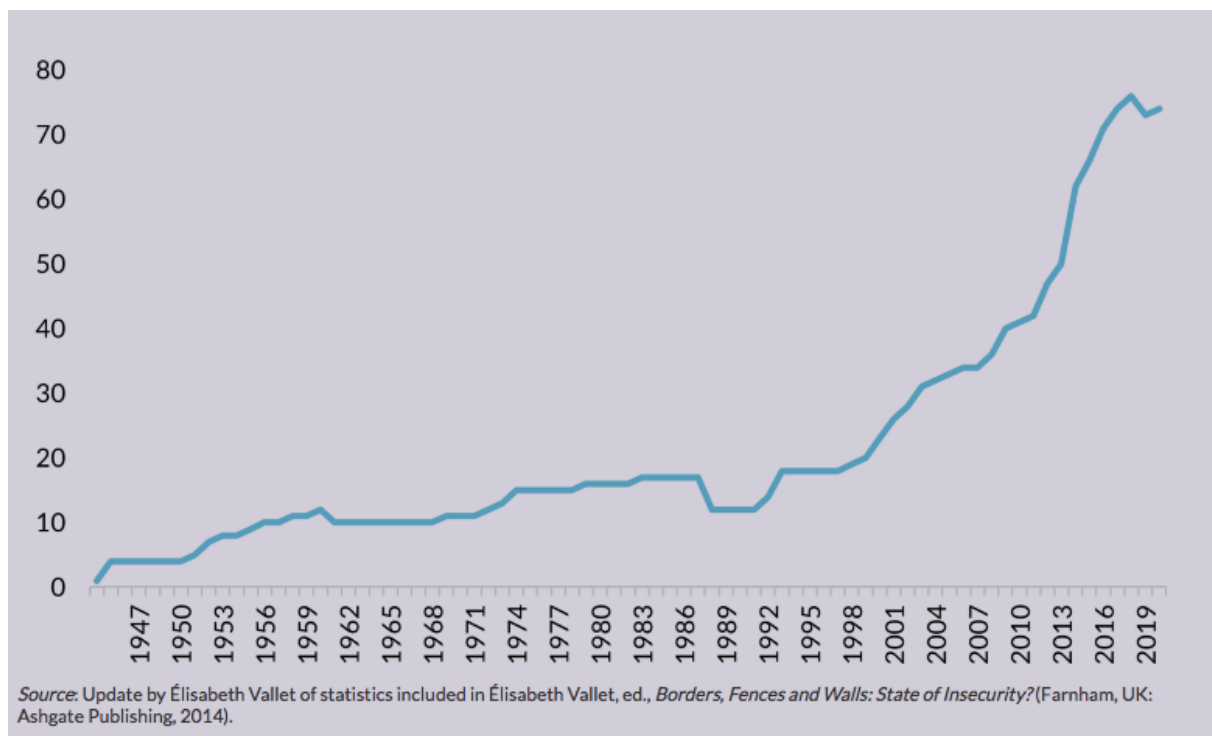


Abb. 4

Eine Erklärung für diese Entwicklung: Rassifizierte Mobilitätsbeschränkungen und Kapitalakkumulation hängen historisch und logisch zusammen. Der kapitalistische Bedarf an ausbeutbaren Arbeitssubjekten wird mit der Steuerung von Mobilität gewährleistet. Der Terminus *border management* macht schließlich keinen Hehl mehr aus der Verschränkung kapitalistischen Bedarfs und des Steuermechanismus durch das Migrationsregime. War im Schwarzen Atlantik die gewaltsam erzwungene Mobilität von Sklav:innen der wesentliche Pfeiler für europäische Kapitalakkumulation, wird das Schwarze Mittelmeer gegenwärtig und zum Abbild dieses rassifizierten Kapitalismus.⁷⁹ Ausgehend von dieser Analyse stellen sich zwei Fragen: zum einen nach widerständischen Dimensionen, nach Bewegungen, die sich – in Analogie zur Hydrarchie des Seestaates – der Hydrarchie des Festungsregimes widersetzen und

⁷⁷ siehe dazu u.a.: European Parliamentary Research Service: Walls and fences at EU borders. Oktober 2022. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733692/EPRS_BRI\(2022\)733692_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733692/EPRS_BRI(2022)733692_EN.pdf) [27.04.23], 2.

⁷⁸ *ibid.*, 2

⁷⁹ Danewid 2021, 153

zum anderen nach möglichen Momenten der Solidarität. Die zivile Seenotrettung versteht sich als ebensolches – ein ambivalentes Anliegen, wie noch klarer werden wird.

Das Anliegen, das Mittelmeer in Analogie zum Atlantik als Schwarz zu begreifen, reagiert auf die klassischen Mittelmeerstudien, welche – salopp formuliert – das Mittelmeer als einheitlichen, friedvollen und farbenblinden Ort skizzieren. Dabei geht es nicht darum, den Schwarzen Atlantik und die Sklavenökonomie der heutigen Migration über das Mittelmeer gleichzusetzen; wohl aber darum, einen anderen Blick zu entwickeln,

für die Kritik, Korrektur und Erweiterung einer demokratietheoretischen Perspektive, die geflüchtete Menschen nicht als Träger von Verpflichtungen gegenüber der Aufnahmegesellschaft oder als Objekte humanitärer Hilfe, sondern als politische Akteur*innen zentriert und ihre Kämpfe ebenso ernst nimmt wie die darin enthaltene Kritik der Demokratie.⁸⁰

Die für den anti- und postkolonialen Diskurs zentrale (nie gehaltene) Rede Aimé Césaires *Über den Kolonialismus* beschreibt den Nationalsozialismus und Faschismus eben nicht als Ausnahme der europäischen Zivilisation, sondern gleichsam als logische Konsequenz des Kolonialismus, der eine Teilung in Menschen und Nicht-Menschen vorgenommen hat. Ohne hier eine Gleichsetzung zu betreiben, stellt Césaire eine genealogische Verbindung⁸¹ her, die kontrovers diskutiert worden ist.

Was er, der sehr vornehme, sehr humanistische, sehr christliche Bourgeois des zwanzigsten Jahrhunderts Hitler nicht verzeihen kann, ist nicht das Verbrechen gegen den Menschen und die Erniedrigung des Menschen an sich. Was er Hitler nicht verzeihen kann, sind das Verbrechen gegen den weißen Mann und die Erniedrigung des weißen Mannes, ist die Tatsache, dass er kolonialistische Verfahren, die bis dahin ausschließlich Arabern in Algerien, Kulis in Indien und Schwarzen in Afrika vorbehalten waren, auf Europa selbst angewandt hat.⁸²

Vor einem solchen Hintergrund geht es gar nicht anders, als das Migrationsgeschehen und die damit verbundene Nekropolitik als Konsequenz der europäischen Expansion von vor 500 Jahren und damit als inhärenten Bestandteil einer sogenannten Moderne zu begreifen. Das steht dem gegenwärtigen hegemonialen Diskurs entgegen: Die Schwarze Theorie versucht seit Langem, die Auswirkungen der genozidalen Gewalt an afrikanischen Menschen zu begreifen und versucht auch Begriffe wie *Schwarzer Holocaust* oder *Maafa* (Swahili: „Großes Unglück“) einzuführen. Ohne hier auf Details einzugehen, scheint Europa nach wie vor unbeteiligter Zuschauer zu sein. In anderen Worten: der Schiffbruch geht Europa legitimer Weise nichts an: „The philosophical disappearance of this history has served as a bedrock for contemporary discourses of migration, solidifying the belief that the Mediterranean crisis originates outside of Europe – and that Europe, as a result, is an innocent bystander.“⁸³ Vor allem eine

⁸⁰ Ehrmann, 456

⁸¹ <https://jacobin.com/2022/06/post-nazi-germany-colonialism-holocaust-israel-atonement> [15.04.23]

⁸² Césaire, Aimé (2010): Rede über den Kolonialismus und andere Texte. Ausgewählt, übersetzt und eingeleitet von Heribert Becke. Berlin: Karin Kramer Verlag.

⁸³ Danewid 2017, 1680

linksliberale Position und ein unreflektierter Humanitarismus kreierte eine ideologische Formation, die bemitleidenswerte Subjekte, die der karitativen Zuwendung bedürftig seien, hervorbringe – eine postkoloniale Kritik, die soweit nichts Neues an sich erzählt, jedoch hier in adäquater Form auf die Migration im Zentralen Mittelmeer zugespitzt wird. In Bezug auf den Diskurs um zivile Seenotrettung konstatiert sie eine „Fetischisierung des Fremden“: durch die Entkontextualisierung und Entpolitisierung der Schiffbrüche bzw. der Intervention in dieselben entstehe gleichsam als Kehrseite derselben Medaille ein Europa, das gut, menschlich, antirassistisch sei. Diese Ontologisierung des Fremden, so Danewid im Rekurs auf Sarah Ahmed, sei eine Logik, „that is shared by both anti-immigrant and xenophobic policies, and liberal and multicultural discourses that welcome strangers.“⁸⁴ Wie kommt sie darauf?

Ausgehend von Judith Butlers Feststellung, dass vor allem im Trauern und Erinnern sich die gänzlich unterschiedliche Bewertung von Leben manifestiert, reflektiert Ida Danewid über jene anonyme Trauerarbeit, die für die Toten im Mittelmeer immer wieder geleistet wird. Sie nennt etwa die *Porta d'Europa* auf Lampedusa, einer 2008 geschaffenen Skulptur im Süden der Insel, die Richtung afrikanische Küsten offen ist; die öffentlichen Trauerbekundungen unterschiedlicher Politiker:innen und des Papstes nach dem Schiffbruch und dem Tod von 368 Migrant:innen im Oktober 2013 vor Lampedusa; oder die spektakuläre Aktion des Zentrums für Politische Schönheit, die in der Aktion *Die Toten kommen* 2015 an den europäischen Außengrenzen verstorbene Menschen mit Zustimmung der Angehörigen exhumiert und vor dem Bundestag in Berlin ein kollektives, würdiges Begräbnis ermöglicht haben.⁸⁵ Diese Politik des Trauerns sei Teil einer Ethisierung der Politik, eines ethical turns im Poststrukturalismus, der zu ihrer Kernfrage führt: „namely, whether an ethics grounded in the generalised suffering of a generic humanity is the best way of counteracting contemporary forms of violence and injustice [...]“, oder anders gewendet: “What kinds of politics does grief for ungrievable life produce and make possible – and, crucially, what does it foreclose and hide from view?”⁸⁶

Danewids folgende Antwort ist eindeutig, bedenklich und bedenkenswert. Sie gelangt zu dem Schluss, dass eine solche Art der Trauerarbeit, die zum einen in Kollektiven und Abstraktionen denkt und andererseits diskursiv vor allem mit den Begriffen Rettung, Empathie und Gastfreundschaft Ausdruck findet, koloniale Machtverhältnisse mehr bestätigt als herausfordert. So käme es zu einer Reproduktion jenes Narrativs, das vom guten Europäer und einer *white supremacy* ausgeht. Damit wird Rettung zur Selbstrettung. Danewids Conclusio –

⁸⁴ Danewid 2017, 1681

⁸⁵ <https://politicalbeauty.de/die-toten-kommen.html> [19.04.23]

⁸⁶ Danewid 2017, 1677f

Abolition, not hospitality! – mag vielleicht als spitze Rhetorik politischer Praxis verwendet werden und auch eine Antwort auf die Fänge populistischer Gegenüberstellung von „Migrant:innen“ und „weißer Arbeiter:innenklasse“ bieten; und dennoch scheint mir hier eine Sackgasse postkolonialer Analyse vorzuliegen, etwa wenn sie fragt:

What, we must therefore ask, might it mean to rethink global ethics and solidarity on the basis not of the connections forged from the ontological universal experience of vulnerability and mourning but, rather, of the shared, intertwined histories that arise out of the colonial past and the neo-colonial present?⁸⁷

Auf die Frage multidirektionaler Erinnerung oder Annäherung von Leid geben gegenwärtig diskutierte Autor:innen wie Michael Rothberg⁸⁸ oder Charlotte Wiedemann⁸⁹ interessante Antworten, welche die koloniale Verwobenheit und Kompliz:innenschaft als zentral betrachten und gleichzeitig einer universellen Gedenkkultur Raum und eine wesentliche Funktion zusprechen. Dass Danewids Überlegungen als Korrekturen hegemonialer Narrative rettungsbedürftiger Schiffbrüchiger – welche die legale Grundlage allerdings erst bieten – dringend geboten sind, steht außer Frage. Auch Charles Heller verweist auf die Problematik des Konzepts von Humanismus und Humanitarismus:

As important as it may be to critique the exclusionary and violent dimensions of western humanism and contest the boundaries between the human and non-human, it appears to me fundamental to support struggles against the boundaries that continue to be drawn within humanity itself. At best, these imperatives may work in tandem. How may we engage in these struggles of what we might call insurgent humanism together, despite the hierarchies in our positions? How may we work through our differences to foster new connections and commonalities and weave the fabric of a humanity to come? What is the role of shared grief in this process? For Achille Mbembe, to share the beauty of the world, we must also learn to be in solidarity with all its sufferings. It is this way that we may repair the fabric and face of the world.⁹⁰

Wie eine solche Form der Solidarität aussehen kann, bleibt an dieser Stelle offen. Ehrmann kritisiert zurecht *weiße* Solidaritätspraxen und die Fallstricke humanitärer Arbeit und weist vor dem Hintergrund *weißer* Privilegien darauf hin, dass die Aufmerksamkeit ziviler Seenotretter:innen kaum in Relation zu jenen unbekannten, verschwiegenen, vergessenen Kämpfen von nicht-Weißen Migrant:innen steht.⁹¹ Gilroy stellt Überlegungen zu einem *Offshore Humanism* an: Entgegen einer Politik des Mitleids werde, wenn es mehr keinen festen Grund unter den Beinen gäbe, also die Erfahrung des auf See-Seins geteilt wird, eine Ahnung jener Verletzlichkeit möglich, einer „offshore humanity that might, in turn, yield an offshore

⁸⁷ Danewid 2017, 1683

⁸⁸ Rothberg, Michael (2021): Multidirektionale Erinnerung: Holocaustgedenken im Zeitalter der Dekolonisierung. Übersetzung Max Henninger. Berlin: Metropol.

⁸⁹ Wiedemann, Charlotte (2022): Den Schmerz der Anderen begreifen. Holocaust und Weltgedächtnis. Propyläen, Berlin.

⁹⁰ <https://www.borderforensics.org/propositions/the-human-despite-all/> [19.04.23]

⁹¹ Ehrmann, 447f

humanism.“⁹² Diesem Versuch eines antirassistischen Humanismus stellt sich eine afropessimistische Perspektive entgegen:

Unabhängig von einem intuitiven individuellen moralischen Gestus kann das Zusammentreffen auf hoher See nicht jenseits der Gewalt eines Grenzregimes gedacht werden, das als Manifestierung eines anti-Schwarzen Rassismus auf der strukturellen Verunmöglichung einer ethischen Haltung gegenüber Schwarzen Menschen beruht.⁹³

Emanzipatorische Handlungsmöglichkeiten auf See, am Mittelmeer, in der zivilen Seenotrettung sind hier also kaum gegeben. Abgesehen von nicht intendierten operativen Folgen, die im zweiten Teil dieser Überlegungen besprochen werden, geht eine Präsenz oder Intervention ethisch also nicht an: Schiffbrüche, die auf einer Normalisierung der mediterranen Nekropolitik beruhen, sind „demzufolge nicht durch einen moralisch motivierten Humanismus *weiß* positionierter Verbündeter zu überwinden.“⁹⁴ Dem ist nichts einzuwenden, außer auf einer Politisierung der Praxis zu beharren⁹⁵ und klar festzustellen, dass wir offensichtlich nicht im selben Boot sind. Ob Solidarität damit zu einem Privileg derer wird, „deren Menschlichkeit, deren Leben nicht von der Politik rassifizierter Grenzen gefährdet ist und deren Zugehörigkeit nicht in Frage gestellt wird“⁹⁶, möge an dieser Stelle offen bleiben.

/// Wider den garstigen Burggraben: offene Grenzen

Es scheint eine Selbstverständlichkeit, dass Nationalstaaten darüber bestimmen dürfen, wem es erlaubt ist, ihr Territorium zu betreten und wem, (nach erfolgter Einbürgerung) darüber mitzubestimmen, wer dieses betreten darf. Hegemonialer Konsens ist also ein doppeltes Recht auf Ausschluss mittels territorialer und politischer Grenzen; mit diesem – je nach nationalstaatlicher Gesetzgebung in unterschiedlichen Facetten ausformulierten – Status Quo ist dieser allerdings noch nicht moralisch legitimiert. Dass aus philosophischer Perspektive dieses Recht auf Ausschluss kaum hinterfragt wurde, hat sich in den letzten Jahren erst langsam geändert.⁹⁷ Wenn Philosophie staunend, empörend, transzendierend sein soll, scheint es nur naheliegend, diese Standardsicht zu hinterfragen.

⁹² Gilroy, Paul (2018): “Where every breeze speaks of courage and liberty”: Offshore Humanism and Marine Xenology, or, Racism and the Problem of Critique at Sea Level. *Antipode* 50(1), 3–22. <https://doi.org/10.1111/anti.12333> [19.04.23]

⁹³ Ehrmann, 445

⁹⁴ *ibid.*

⁹⁵ Cuttitta, Paolo (2018): Repoliticization Through Search and Rescue? Humanitarian NGOs and Migration Management in the Central Mediterranean, *Geopolitics*, 23:3, 632–660, DOI: 10.1080/14650045.2017.1344834 [19.04.23]

⁹⁶ Ehrmann, 448

⁹⁷ Joseph Carnes ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, insbesondere: Carens, Joseph H. (2013): *The Ethics of Immigration*. Oxford: University Press; im deutschsprachigen Raum hat sich vor allem Andreas Cassee um eine

Zunächst ist zu festzustellen, dass der Diskurs um Migration, Zuwanderung und Asyl vornehmlich die Frage verhandelt, welche Politik für jene Menschen gut, richtig, nützlich, vertretbar ist, die bereits Angehörige eines konkreten Nationalstaates sind.⁹⁸ Welche Auswirkungen haben Grenzkontrollen? Welche Konsequenzen ergeben sich aus sozialstaatlichen Gesetzesänderungen? Mit welchen Ländern werden Rückführabkommen geschlossen, mit welchen Regimen wird hinsichtlich einer „besseren Zusammenarbeit“ kooperiert? Welche Zahlen sind „bewältigbar“, worin besteht die Obergrenze? Vorherrschend dabei ist das – so zynisch es klingt – Verhandeln von Quantität und Qualität von Nichtstaatsbürger:innen. Dass die quantitative Dimension dabei meist rationaler Argumentation entbehrt und zu populistischen Scheindebatten führt⁹⁹, ist das eine. Das andere ist ein rassialisierter Diskurs über Eigenschaften von Menschen in Abhängigkeit von deren (zugeschriebenem) Herkunftsland, (zugeschriebener) Religion, (zugeschriebenem) Alter, (zugeschriebenem) Geschlecht, Sprache usw. Die Architektur des Einwanderungsregimes sieht also die migrierende Person kaum als Subjekt oder Adressaten, sondern als jenes Objekt, auf das zu reagieren gilt. Die Standardansicht, dass ein Staat unilateral darüber entscheiden darf, wer einreisen darf und wer nicht, ist aus völkerrechtlicher Sicht argumentierbar und legal. Die Frage, ob es auch ein moralisches Recht hierfür gibt, steht im Zentrum einer interessanten Debatte, von der an dieser Stelle lediglich einige Aspekte aufgegriffen werden können; die hegemonial gewordene Standardansicht, nährt sich laut Andreas Cassee¹⁰⁰ aus folgenden drei Thesen:

- / . Nationalstaatliche Entscheidungskompetenz: Nationalstaaten sollten die rechtliche Kompetenz haben, Nichtbürger:innen die Einwanderung zu erlauben oder zu verbieten.
- // . Negation eines Rechts auf Einwanderung: Es gibt kein allgemeines negatives moralisches Anspruchsrecht, in ein Land der eigenen Wahl auszuwandern.
- /// . Gerechtfertigte Parteilichkeit: bei der Ausübung ihrer einwanderungspolitischen Entscheidungskompetenz dürfen Staaten zugunsten ihrer eigenen Bürger:innen parteiisch sein.

Philosophie der Bewegungsfreiheit bemüht. Vgl. dazu ua. Cassee, Andreas (2018²): Globale Bewegungsfreiheit. Ein philosophisches Plädoyer für offene Grenzen. Frankfurt am Main: Suhrkamp; Cassee, Andreas & Goppel, Anna (2014²): Migration und Ethik. Münster: mentis.

⁹⁸ vgl. Cassee 2018, 12

⁹⁹ siehe dazu etwa die aktuellen Faktenchecks bei Lukas Gahleitner-Gertz von der asylkoordination. <https://twitter.com/LukasGahleitner>

¹⁰⁰ vgl. zum Folgenden Cassee 2018, 24ff

Diese Standardansicht wird in der philosophischen Debatte durch unterschiedliche Argumentationsstrategien legitimiert: der Staat als souveräne Entität erfährt durch kollektive Selbstbestimmung seiner Bürger:innen die Berechtigung, über Zuwanderung und „damit verbundene Veränderungen des ‚Selbst‘ zu bestimmen.“¹⁰¹ Hier wird meist mit kulturellen oder nationalistisch definierten Gemeinschaften argumentiert. Eine andere Unterfütterung passiert im Rekurs auf die institutionelle Zugehörigkeit – in Analogie zu Clubs oder Vereine würden Staaten sich auf eine Vereinigungsfreiheit berufen und dadurch darüber entscheiden dürfen, wer sich dieser Vereinigung anschließen darf und wer nicht. Die Aufnahmekriterien der Clubs folgen meist einer (als solcher nicht deklarierten) Achse von national-rassistischen Identitäten oder im Rekurs auf kollektiv erbrachte Leistungen.

Cassee analysiert diese Standardansicht entlang von vier Perspektiven, die hier in aller Kürze wiedergegeben sind.¹⁰²

Jene Position, welche die willkürliche und einseitige Beschränkung von Einwanderung als moralisch nicht legitimierbar betrachten, betonen, dass ein Recht auf Ausschluss gegen die Prinzipien der (1.) individuellen Freiheit, (2.) globalen Verteilungsgerechtigkeit und (3.) demokratischen Selbstbestimmung verstoße.

Das Prinzip der (1.) individuellen Freiheit wird theoriebasiert oder mit Analogieargumenten begründet. Zur *ersten*, libertär-vertragstheoretischen Argumentation, sei Joseph Barnes genannt. In unterschiedlichen Texten versucht er eine ethisch-philosophische Begründung von offenen Grenzen zu formulieren; zentraler Bezugspunkt dabei ist immer wieder John Rawls. In dessen *Theory of Justice* stellt er sich die Frage, welche Prinzipien die Menschen wählen würden, wenn sie in einem Urzustand und hinter einem „Schleier des Nichtwissens“ (*veil of ignorance*)¹⁰³ lebten.

¹⁰¹ Cassee 2018, 33

¹⁰² für eine fundierte Auseinandersetzung siehe Cassee 2018, 38-165

¹⁰³ Rawls, John (1999) [1971]: *A Theory of Justice*. Harvard University Press, 118.

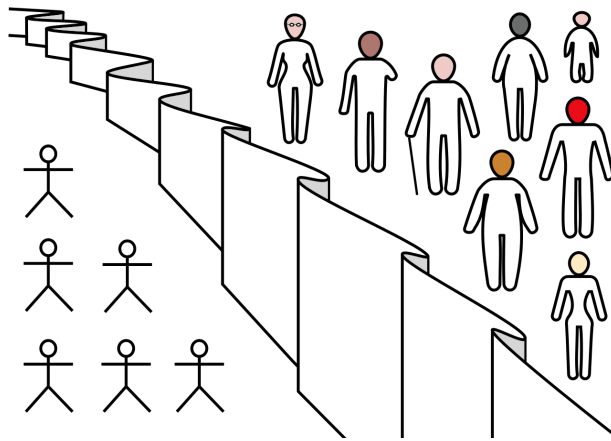


Abb. 5

Rawls Schleier des Unwissens verdeckt die Position der Person in der Gesellschaft, ihre Klassenzugehörigkeit oder sozialen Status, aber auch die generationelle Zugehörigkeit; ihren Reichtum, Intelligenz, Stärke; aber auch der spezifische Lebensentwurf, die Bereitschaft Risiken einzugehen oder eine eher optimistische oder negative Einstellung bleiben unbekannt; auch über die genaueren Umstände der jeweiligen Gesellschaft weiß die Person nichts, also nichts über die ökonomische oder soziale, kulturelle Situation.¹⁰⁴ Aus diesem Urstand der abstrakten Gleichheit heraus treffen Menschen Entscheidungen über zukünftige Regeln.

Das erste Prinzip, das daraus folgen würde, wäre gleiche Freiheit für alle. Das zweite Prinzip (Differenzprinzip) reagiert auf den Umstand, dass soziale und ökonomische Ungleichheiten dergestalt möglich sind, als dass sie den am wenigsten Begünstigten den größten Vorteil bringen und im Sinne fairer Chancengleichheit allen offenstehen. Carens stellt die Frage, wie sich die Menschen hinsichtlich globaler Bewegungsfreiheit positionieren würden, wenn sie nicht wüssten, in welchem Land der Welt sie geboren wären oder welche Staatsbürgerschaft sie hätten. Das erste Prinzip hätte Vorrang über das zweite, das heißt, dass Grundfreiheiten nicht aus wirtschaftlichen Absichten beschnitten werden dürfen.

Obwohl Rawls die nationalstaatliche Zugehörigkeit also nicht explizit nennt, scheint sie laut Carens doch auch von dem Schleier des Nichtwissens verdeckt. Sein Ausgangspunkt ist klar: „Die Staatsbürgerschaft in einer liberalen Demokratie des Westens ist das moderne Äquivalent feudaler Privilegien – ein vererbter Status, der die Lebenschancen massiv verbessert. Wie feudale Geburtsprivilegien ist die restriktive Bürgerschaft schwer zu rechtfertigen, wenn man genau darüber nachdenkt.“¹⁰⁵ Carens beansprucht nicht, realpolitische Konzeptpapiere zu

¹⁰⁴ Auflistung folgt Rawls (1999), 118

¹⁰⁵ Carens, Joseph H. (2014) [1987]: Fremde und Bürger. Weshalb Grenzen offen sein sollten. In: Cassee & Goppel (2014), 24.

formulieren, sondern in seinem philosophischen Nachdenken zu kritischen Sichtweisen auf gegenwärtige Praxen zu kommen. So referiert er etwa auf das Feudalsystem oder die Sklaverei – Formen struktureller Gewalt, die nicht nur im Alltagsverstand der Menschen verankert waren und politisch durchgesetzt wurden, sondern auch philosophisch legitimiert wurden. Dagegen schreibt er an:

Any complex set of moral principles will contain tensions and trade-offs and will require a balancing of competing moral considerations, but even when these complexities are taken into account, the restrictions on immigration that we normally assume to be justifiable are in fact deeply at odds with our most fundamental moral principles.¹⁰⁶

Durch den Schleier des Nichtwissens werden nun diese Zufälligkeiten bzw. natürlichen und sozialen Kontingenzen¹⁰⁷ beseitigt – Carens versteht den Rawlschen Urzustand nun global und würde in Anbetracht der zwei genannten Prinzipien auch für die globale Bewegungsfreiheit aller und entgegen jeder Migrationsbeschränkung votieren. Eine Ausnahme sei genannt: Nach Rawls darf die Freiheit um der Freiheit willen selbst beschränkt werden; das heißt, wenn die öffentliche Ordnung und Sicherheit bedroht werden.

Die *zweite* Argumentationslinie hinsichtlich des (1.) Prinzips der individuellen Freiheit besteht in einer Reihe von Analogien. In der Debatte am wichtigsten ist hierbei – neben der freien Zirkulation von Kapital – die innerstaatliche Bewegungs- und Niederlassungsfreiheit. Carens resümiert hier: „So long as we regard freedom of movement within the state as a human right, we should also regard freedom of movement across borders as a human right.“¹⁰⁸

Hinsichtlich des (2.) Prinzip der globalen Verteilungsgerechtigkeit muss von einer Geburtslotterie gesprochen werden; neben der Klassenzugehörigkeit spielt der Ort, an dem eine Person lebt, eine wesentliche Rolle hinsichtlich der Verteilung von Kapital und Chancen. Hier stellen sich die Fragen, ob die Migration ein geeignetes Mittel zur Reduktion globaler Ungleichheit ist. Den Einwänden – etwa, dass es ohnehin nicht die Ärmsten sind, die migrieren, durch den *brain drain* und den fehlenden Steuereinnahmen globale Ungleichheiten noch verstärkt würden – kann eine Reihe von empirischen Evidenzen entgegengestellt werden, die vor allem Teil der soziologischen und ökonomischen Debatte sind. An dieser Stelle scheint mir jedoch ein anderer Aspekt wesentlicher, da er den Aspekt der Autonomie des Menschen (und der Migration) betont. Denn wir leben

faktisch nicht in einer Welt, in der die reichen Staaten ihre Pflichten gegenüber den globalen Armen *tatsächlich* auf andere Weise erfüllen. Und die Einwanderung in ein reicheres Land unterscheidet sich von anderen Optionen zur Besserstellung der global Benachteiligten dadurch, dass sie von den Betroffenen selbst ergriffen werden kann, sofern sie nicht unter Zwang gehindert werden.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Carens 2013, 230

¹⁰⁷ vgl. Carens 2014, 29

¹⁰⁸ Carens 2013, 245

¹⁰⁹ Cassee 2018, 197

Wird unsere kapitalistische Wirtschaftsweise und imperiale Lebensweise als Hintergrundfolie für Handlungsmacht begriffen, reduziert sich diese vor allem in Abhängigkeit der jeweiligen globalen Klassenzugehörigkeit drastisch. Dass weiterhin auf ein selbstermächtigtes, kollektives Aufbegehren hingedrängt werden soll – etwa im Rahmen der Vielzahl von Sozialen Bewegungen¹¹⁰ – steht dabei nicht in Widerspruch zur Forderung nach globaler Bewegungsfreiheit aus moralischen und ökonomischen Gründen: „Wohlhabende Staaten haben kein Recht, die Einwanderung aus ärmeren Ländern zu beschränken, solange sie ihre Pflichten gegenüber den global Benachteiligten nicht auf andere Weise erfüllt haben.“¹¹¹ Oder wie ein geflügeltes Wort von Max Horkheimer es beschreibt: „Reichtum ist unterlassene Hilfeleistung!“¹¹²

Schließlich stellt das (3.) Prinzip der demokratischen Mitbestimmung die Frage, wer legitimiert sein sollte, Einreisebeschränkungen zu bestimmen und wer das faktisch tut. Das hegemoniale Demokratieverständnis ist hier klar: „Es sind die Beteiligten an einem historischen Akt der Staatsgründung, die den ursprünglichen *demos* konstituieren, der dann immer wieder neu über seine eigene Zusammensetzung bestimmt.“¹¹³ Die Implikationen, die sich daraus ergeben, sind weitreichend – die Kämpfe um das Frauenwahlrecht oder Minderheitenrechte sind Beispiele dafür, was passieren kann, wenn eine Gruppe nach einem formal demokratischen Verfahren Entscheidungen trifft, ohne zu reflektieren, aus wem sich diese Gruppe zusammensetzt. Auch hier lässt sich also die provokante Frage stellen, warum bei der Ausgestaltung von Migrationsregimen den Migrierenden selbst kein Mitspracherecht gegeben werden sollte – ungeachtet einer praktischen Realisierbarkeit und des Umstandes, dass sich hierfür wohl kaum Mehrheiten finden lassen würden. Fakt und Dilemma bleibt: Einwanderungsgesetze werden unilateral beschlossen, während die Konsequenzen auch jene betreffen, die am Entscheidungsprozess unbeteiligt geblieben sind.

Volker Heins führt ein solches Eingeständnis, gleichsam um einer antizipierten Kritik schon vorab zu begegnen, in den ersten Sätzen seiner Einleitung zu offenen Grenzen als notwendiger Utopie an.¹¹⁴ Abgesehen von dem Umstand, dass sowohl Heins als auch Cassee darauf

¹¹⁰ siehe dazu: Behr, Alexander (2022): Globale Solidarität. Wie wir die imperiale Lebensweise überwinden und die sozial-ökologische Transformation umsetzen. München: oekom.

¹¹¹ Cassee 2018, 198

¹¹² Ziegler, Jean (2015): Ändere die Welt! Warum wir die kannibalische Weltordnung stürzen müssen. München: Bertelsmann.

¹¹³ Cassee 2018, 202

¹¹⁴ Heins, Volker M. (2021): Offene Grenzen für alle. Eine notwendige Utopie. Hamburg: Hoffmann und Campe, 7.

hinweisen, dass das Plädoyer für offene Grenzen nicht mit einer Abschaffung von Grenzen gleichzusetzen ist, wird eingestanden, dass Restriktionen möglich sein können. Dies wäre auch durch das Gedankenspiel des Schleiers des Nichtwissens zu legitimieren: Um das System der Grundfreiheiten zu bewahren, würden die Vertragspartner:innen einer vorübergehenden Einschränkung der Bewegungsfreiheit zustimmen – wenn etwa der Zusammenbruch der öffentlichen Ordnung und Bedrohung der nationalen Sicherheit droht. Groteskerweise wird nun von migrationsskeptischen und -feindlichen Positionen mit genau diesen Schlagwörtern argumentiert. Carens warnt mit Rawls davor, „dieses Argument der öffentlichen Ordnung auf expansive Weise zu verwenden oder als Entschuldigung für Freiheitsbeschränkungen heranzuziehen [...]“. ¹¹⁵ Einschränkungen sind also nur zulässig, wenn eine solche Restriktion tatsächlich notwendig ist, um Gefahren abzuwenden und die Bedrohung ein realistisches Szenario darstellt; Vermutungen, populistische Rhetorik, Willkür, bloßer Verdacht oder subjektive Ängste zählen nicht. „Die hypothetische Möglichkeit einer Bedrohung der öffentlichen Ordnung reicht nicht aus.“ ¹¹⁶ Die Warnungen vor Massenanstürmen bei geöffneten Toren der europäischen Festung seien in Anbetracht historischer Spekulationen – Carens nennt hier migrationsfeindliche Diskurse des 19. Jahrhunderts in den USA gegen katholische und jüdische Migrant:innen aus Europa sowie gegenüber asiatischen und afrikanischen Einwanderer:innen – kritisch zu hinterfragen.

In Bezug auf eventuelle Einschränkungen kann resümiert werden, dass Europa und die USA von realistischen Bedrohungen – wie sie etwa durch die Rechte permanent inszeniert werden – weit entfernt sind, und: „wenn überhaupt, dürften allenfalls die extremsten Fälle von Süd-Süd-Migration jemals dieser Schwelle nahegekommen sein. Die Restriktion der öffentlichen Ordnung ist deshalb zwar eine substanzielle Einschränkung, aber keine völlige Abkehr von einem allgemeinen Recht auf Einwanderung.“ ¹¹⁷

Ebenso angeregt und kontrovers wie die Debatten hinsichtlich eines Zusammenbruchs der öffentlichen Ordnung wird jene um innerstaatliche Gerechtigkeit geführt – wenn es etwa um wohlfahrtsstaatliche Zuwendungen und die Belastung des Sozialstaates geht. Zwar kann aus wirtschaftsliberaler Sicht argumentiert werden, dass Zugewanderte insgesamt mehr ins Sozialsystem einzahlen als beanspruchen, das Lohnniveau drücken, Arbeitskräfte zur Verfügung stellen etc., aber ungeachtet dessen hält sich Cassee hinsichtlich einer

¹¹⁵ Carens 2014, 32

¹¹⁶ Carens 2014, 32

¹¹⁷ Cassee 2018, 266

Güterabwägung zurück und schreibt, dass „die optimale Lösung dieses Entscheidungsproblems irgendwo zwischen einem strikten Vorrang der innerstaatlichen Gerechtigkeitsvorstellungen angesiedelt ist“.¹¹⁸ Carens scheint in dieser Hinsicht radikaler zu sein:

The welfare state argument is implicitly asking us to choose between providing material support for needy members of rich states and providing material support for even needier people in poor states or giving those people the opportunity to move to rich states to acquire some means of subsistence. Why should we accept that trade off?¹¹⁹

Obwohl in der Praxis Kompromisse notwendig sein würden, betont Carens, dass es sich hier um eine illegitime, Scheinentscheidung handle – ähnlich wie bei einem Überfall mit der Forderung „Geld oder Leben!“ In einer gerechten Welt gäbe es eine solche Forderung nicht. Eventuell, so die Vermutung, liegt es an deren Anonymität, die ebendiesen Handel vorschlägt. Anders als bei einem Räuber, der als klarer Agent der Aussage und der in Anbetracht der gezückten Waffe als adressierbar erscheint, wird hier die moralische Illegitimität nicht derart offenbar. Und das ist es vor allem, dass das Plädoyer für offenen Grenzen beleuchten will.¹²⁰ Dem entgegen sei noch auf den die gegenwärtige Debatten jener (Minderheiten-)Positionen in der Linken hingewiesen, welche offene Grenzen nicht als Teil des Klassenkampfes und Eintretens für Gerechtigkeit begreifen, sondern geradezu als konterrevolutionär verstehen – was in Teilen einer zunehmend migrationsfeindlicheren Sozialdemokratie in unterschiedlichen europäischen Ländern festgestellt werden kann, wobei hier kaum aus Klassenperspektive, sondern eher im Rahmen einer hegemonialen Identitätsdiskurses argumentiert wird. Vor allem der Essay *The Left Case Against Open Borders* von Angela Nagle aus dem Jahr 2018 schlug große Wellen. Im Wesentlichen macht sie klar:

This open borders radicalism ultimately benefits the elites within the most powerful countries in the world, further disempowers organized labor, robs the developing world of desperately needed professionals, and turns workers against workers. But the Left need not take my word for it. Just ask Karl Marx, whose position on immigration would get him banished from the modern Left. [...] With obscene images of low-wage migrants being chased down as criminals [...], others drowning in the Mediterranean, and the worrying growth of anti-immigrant sentiment across the world, it is easy to see why the Left wants to defend illegal migrants against being targeted and victimized. And it should. But acting on the correct moral impulse to defend the human dignity of migrants, the Left has ended up pulling the front line too far back, effectively defending the exploitative system of migration itself.¹²¹

Der Suggestion vermeintlich linker Positionen, dass der Kampf um *Open* oder gar *No Borders* zugunsten des (nationalen) Arbeitskampfes und aus politischem Kalkül verschoben, relativiert oder gar abgesagt werden soll, kann wohl bloß ausgehend von einer kritischen Reflexion über

¹¹⁸ Cassee 2018, 275

¹¹⁹ Carens 2013, 283

¹²⁰ vgl. Carens 2013, 283

¹²¹ <https://americanaffairsjournal.org/2018/11/the-left-case-against-open-borders/> [13.12.2022]

„Freiheit“ begegnet werden. Klar ist: Globale Bewegungsfreiheit befreit Menschen noch nicht von den Zwängen des Kapitals. Infolge wären Migrant:innen (in marxistischer Theoretisierung), die ihrer Produktionsmittel beraubt wurden, lediglich frei, ihre Arbeitskraft zu verkaufen. Auch in einer Welt mit offenen oder keinen Grenzen, das heißt mit politischer oder legaler Bewegungsfreiheit, bestünde klarerweise eine ambivalente soziale Unfreiheit:

While, in line with the [Autonomy of Migration] perspective, we certainly recognize the irreducibility of the experience of migration to the forces of capital, and the way migration also constitutes a crucial means of insubordination of labor, of escape from exploitive labor conditions or relegation, and of resistance to global inequality, we also do not deny the violence of capital in “tossing” men and women about global space. [...] A politics of freedom of movement must then by necessity target not only the violence of state borders, but also the violence of capital that migrants encounter across their trajectory – including the conditions they initially left. The demand of politics of freedom of movement thus must also include demands for a *right of immobility* – or a right to stay, that is, a right not to be uprooted and displaced by political and economic turmoil that is the outcome of the (capitalist) world system.¹²²

Der Kampf um durchlässige, offene, keine Grenzen wird akademisch, ideologisch und rhetorisch ausgetragen; die rassialisierte Polizierung und Militarisierung münden in eine Nekropolitik, die sich unter anderem in den Schiffbrüchen des Mittelmeers, des Schwarzen und Kolonialen Mittelmeers manifestiert – aber ebendort auch im vielfältigen Aufbegehren dagegen.

\\\\ Erste Zwischenreflexion

Die Kulturwissenschaftlerin und Künstlerin Aylin Bassaran nähert sich dem europäischen Migrationsregime mit einer Ausstellung, die fingiert, in einigen Jahren auf die Gegenwart zurückzublicken. Es ist zwar unklar, *wann* die Ausstellung nicht bloß eine fiktive Retrospektive anbieten wird, sondern eine faktische, aber für sie ist klar: *Der Moment wird kommen!* In beinahe prophetischer Vorwegnahme eines *Ein Tag wird kommen!* entwirft sie eine politische Utopie des Plusquamperfektes: *Es wird gewesen sein!* So ist auf den musealen Tafeln zur Festung Europa zu lesen:

Bis ins 21. Jahrhundert war der Fortezzismus [von Fortress/Festung] das bestimmende Element europäischer Politik und wirkte sich weltweit dramatisch auf das Zusammenleben der Menschheit aus. Die Festung war ein künstlich geschaffenes Konstrukt, das zur Abschottung des erbeuteten europäischen Reichtums diente. Bis heute sind Historikæ uneinig darüber, was zum Niedergang des fortezzischen Imperiums geführt hat. Während einige die Ursache in den wachsenden inneren Widersprüchen sehen, betonen andere die Bedeutung widerständischer Bewegungen im Inneren und Äußeren der Festung.¹²³

¹²² vgl. Heller, Charles; Pezzani, Lorenzo; Stierl, Maurice (2019): Towards a Politics of Freedom of Movement. In: Jones, Reece (Hrsg.) (2019): Open Borders. In Defense of Free Movement. Athens: University of Georgia Press, 64.

¹²³ Basaran, Aylin (2022²): Museum Festung Europa. Unter Mitarbeit von Hans-Georg Eberl, Tafel 1: Museum Festung Europa.

Ähnlich wie auch Carens bezeichnet sie das gegenwärtige nationalstaatliche Migrationsregime als etwas, das, analog zu anderen einstigen Ausbeutungsverhältnissen, zwar unsere Praxis und Logik bestimmt, aber überkommen sein wird:

Die scheinbare Unbesiegbarkeit der Festung Europa verblasst in der Erinnerung der heutigen Generationen wie die Sklavereiökonomien, die feudalen Monarchien, die Kolonialreiche, die Patriarchate und der Kapitalismus. Die Unmenschlichkeit und Ausbeutung, die von manchen bewusst forciert, von anderen geleugnet, bagatellisiert oder umgedeutet oder einfach behaglich geduldet wurde, ist heute kaum mehr vorstellbar. Was würdest DU Deine fortzeissischen Ahnen fragen?¹²⁴

In dieser aus der Zukunft in die Gegenwart blickenden Perspektive werden Schiffbrüche und seine Artefakte als Teil bzw. Konsequenz eines Festungsdenkens beschrieben, dessen Ursprünge in der europäischen Expansion liegen.



Abb. 6

Zwischen 1500 und 1900 A.e.Z. [alteuropäischer Zeitrechnung] gelang es den sich gegenseitig heftig bekriegenden europäischen Warlordæ, sich die Welt in Raubzügen ungekannten Ausmaßes untertan zu machen. Eines der großen Verbrechen der Menschheitsgeschichte bildete in diesem Zuge der sogenannte transatlantische Dreieckshandel – Verschleppung von Millionen Bewohnæ Afrikas zur Sklavæarbeit, Export von Rohstoffen nach Europa, frühindustrielle Verarbeitung und Weiterverkauf zu Dumpingpreisen – sowie die Kolonisierung der belagerten Teile der Welt. Dies waren Ausgangsbedingungen für den Aufstieg Europas zur Führungsmacht einer kapitalistischen Globalökonomie und für die schrittweise Errichtung der Festungsanlage. Widerstand in den Kolonien sowie globale Machtkonkurrenzen führten zum Ende des Kolonialismus.

¹²⁴ Basaran, Aylin (2022²): Museum Festung Europa. Unter Mitarbeit von Hans-Georg Eberl, Tafel 8: Der Zerfall der Festung Europa.

Dieser wurde jedoch ersetzt durch die sog. Internationale Verwicklungszusammenarbeit, welche die zuvor kolonisierten Gebiete in wirtschaftlicher und politischer Abhängigkeit der fortrezzischen Welt hielt. In Phasen wirtschaftlichen Wohlstands, wie der Wiederaufbauperiode nach dem II. Weltkrieg, warb Europa eine Vielzahl von Arbeitskräften aus außerfortezischen Gebieten für niedrig bezahlte Produktionssektoren an. Auf die Erfahrung, dass sich die neuen Bewohnæ nicht ohne weiteres unter die rigiden Vorgaben pressen ließen, sondern eigene Interessen verfolgten, reagierten die europäischen Mächte mit verschärften Zuzugs- und Lebensbeschränkungen, worin sich zunehmend die Konturen einer europäischen Grenzarchitektur und damit der Eintritt in die fortrezzische Hochphase abzeichneten.¹²⁵

Auf diese kolonialen Verwobenheiten machen aus vor allem klassentheoretischer Perspektive Denker:innen wie Rediker aufmerksam. Eine Geschichte von unten erzählt nicht nur von der Hydrarchie des Seestaates, sondern auch von den Nischen des Widerstandes auf den Schiffen und Häfen; das Bürsten der Geschichte entgegen der hegemonialen Erzählung radikalisiert sich bei Denker:innen eines Schwarzen Mittelmeers. Vor dem Hintergrund postkolonialer Kompliz:innenschaft ist evident: Die Komplexität der nautischen Ausbeutungs- und Widerstandsgeschichte muss in permanenter Revision mitgedacht werden, insbesondere in Anbetracht eines vermeintlich geschichtslosen Meeres. Ida Danewids Schlüsse sind radikal in ihrer philosophischen Durchdringung, aber auch ernüchternd in ihren Konsequenzen hinsichtlich der Handlungsfähigkeit.

Nochmals zur Frage globaler Bewegungsfreiheit: Ein philosophisches Nachdenken über die Migrationsfrage hat das Potential, Grundsatzfragen zu stellen und so den Fokus zu verschieben. Unabhängig von der konkreten Kritik einer postkolonialen Kritik am Rettungskomplex im Mittelmeer sind nicht bloß moralische Fragen der Hilfeleistung und Solidarität von Relevanz, sondern: „Strittig ist mit Blick auf die Einwanderungsfrage aber bereits, mit welchem Recht eine Gruppe von Menschen überhaupt für sich beanspruchen kann, dass ein bestimmter Teil der Erdoberfläche im relevanten Sinn *ihr* Territorium sei.“¹²⁶

Cassee führt weiter aus, worauf ein Recht auf globale Bewegungsfreiheit (k)ein Recht wäre. Mit den von ihm genannten Aspekten korreliert auch der Duktus dieser Arbeit. Es geht nicht darum zu bewerten, ob Migration (aus welcher Perspektive auch immer) „eine gute Sache oder empfehlenswert sei oder dass es gut wäre, wenn mehr Migration stattfände. Meine These ist keine evaluative, sondern eine deontische: Ich behaupte, dass Menschen ein moralisches *Recht* haben, die Entscheidung über ihren Aufenthaltsort zu fällen.“¹²⁷ Es ist ungerecht, dass sich manche Menschen relativ frei bewegen dürfen, andere aber nicht. Lediglich das Kriterium des Geburtsprivilegs bietet keine gerechte Ausgangslage. Dass dieses Recht nicht absolut gilt,

¹²⁵ Basaran, Aylin (2022²): Museum Festung Europa. Unter Mitarbeit von Hans-Georg Eberl, Tafel 2: Die Konstruktionsphase der Festung.

¹²⁶ Cassee 2018, 29

¹²⁷ Cassee 2018, 212

sondern – wie weiter oben angesprochen – gewissen Restriktionen unterliegen darf, scheint ebenso einleuchtend.

Aber: Der Ruf nach offenen Grenzen erklingt auch aus neoliberalen Mündern, denen es letztlich um die Kommodifizierung und eine verhärtete Konkurrenz globaler Arbeitskraft geht. Grenzen als marktregulierendes Hindernis sollen hier zugunsten der Intensivierung globaler Ausbeutungsverhältnisse abgeschafft werden. Der Kehrseite dieser Medaille – und damit einer falschen Fährte – sitzen manche Theoretiker:innen und eine nationalstaatlich orientierte Sozialdemokratie im Sinne eines Arbeitsmarktprotektionismus auf. Diese Spurweiten sind offensichtlich gänzlich andere als die von Cassee, Carens oder einer *no-border*-Bewegung befahrenen.

Wohingegen aber ebenso Einwände anzubringen sind, ist, dass Cassee das Recht auf globale Bewegungsfreiheit als „*negatives moralisches Anspruchsrecht*“ versteht. Das bedeutet nicht, „dass wir verpflichtet sind, Einwanderungswilligen im Ausland aktiv die Einreise zu ermöglichen, sondern nur, dass wir sie nicht mit staatlichen Zwangsmitteln an der Einwanderung hindern dürfen.“¹²⁸ Für Cassee bedeutet das, dass hier nicht die Finanzierung von Flugtickets zur Debatte stehen, sondern ob Grenzzäune und Deportationen moralisch gerechtfertigt werden können. Politisch gewendet bedeutet das zum einen, hier eine Art Interimslösung zu formulieren: die Forderung nach einer *safe passage* – analog zur weiter oben angestellten Überlegung, ob Migration bzw. globale Bewegungsfreiheit, wenn sie auch nicht vollkommen vorhersehbare und in jedem Fall nicht ausreichende Implikationen für globale Gerechtigkeit hat, vorläufig zu legitimieren ist, bis über andere Wege globale Gerechtigkeit hergestellt ist. Gleichzeitig scheinen mir unterschiedliche Praxen, gut durchdachte *relocation* Programme und selbstredend aktive Fluchthilfe, moralisch geboten.

¹²⁸ Cassee 2018, 212

II. Auf See. Das Mittelmeer als Topos der Gewalt

Jeden Morgen, nein, alle paar Stunden stapfe ich nach mühsamem Ankleiden gemäß COVID-Protokoll im Inneren des Schiffes hinaus an Deck, da, wo mehrere hundert Menschen ineinander gleichsam verkeilt liegen, ausharren. Ich werfe Sabah Al Khair, Bonjour und Good Morning in die Runde, versuche, ein freundliches Zunicken mit der Maske. Erst seit wenigen Tagen sind wir voll, besser: übertoll, und doch hat sich ein Alltag, ja, absurdes Wort, eingestellt.

Verschlafene Gesichter überall, die Spannungen vom Abend davor scheinen abgeklungen. Ich übernehme die Frühstücksküche. Wie immer schläft S mit seiner Frau L und ihrem Sohn K eingeklemmt zwischen Stahlgitter und einer Winsch, die auf dem ehemaligen Forschungsschiff schwere Lasten aus dem Wasser zu ziehen imstande gewesen war.

Heute Nachmittag werden unsere Medienmenschen ein Interview mit S machen; es wird ein wesentliches Element in den vielen Vorträgen, die ich halten werde, sein. Sein Bezug zu Black Lives Matter, zu festgesetzten Schiffen, zur Kritik an der EU – das kommt nur selten so klar von unseren Gästen.

S ist reflektiert, ruhig, herzlich. Ich merke, wie zunächst ich es bin, der auf Distanz geht. Will meine Arbeit machen, habe Scheu, im Fokus: Operationelles.

Das geht so Tage dahin. Im Nachhinein bereue ich es, ihn nicht besser kennengelernt zu haben. S ist in meinem Alter, studiert, hellwach. Wir hätten andernorts auf ein Bier gekonnt.

Nach fast zwei Wochen im Stand-Off, handfeste Konflikte und Gewaltexzesse eingeschlossen, dann, endlich: Palermo als POS [Place of Safety]. Umarmungen, Freudengeschrei, Tanz. Das, was wir auf Twitter posten, wird die andere Seite wohl noch mehr in Rage versetzen.

Als alle sich beruhigt haben, schläfrig werden, ich die letzten Handgriffe in der Küche tue, atme ich kurz an der Reling aus, schaue aufs Wasser, in die Dämmerung.

S neben mir, weint leise. Nach vier Jahren mit seiner Familie in Libyen weint er jetzt. Dafür gibt es wohl tausend Gründe, aber ich mag Psychologisierungen nicht.

Er legt seinen Kopf an meine Schulter, ich streichle zögerlich sein krauses Haar.

Ich erinnere mich nicht mehr an seine Worte. Doch klar in Erinnerung blieb mir: Ich will nicht von Bord. Trotz der grotesken, gewaltvollen, unerträglichen Situation an Deck. S weiß, was ihn erwartet: nicht das gelobte Land, sondern ein rassistisches Europa, das Menschen wie ihn lieber bei sich zu Hause im Kamerun, lieber in Libyen, lieber im Wasser wüsste. Ich antworte nichts, was soll ich auch sagen.

Zu unseren Regeln, oder besser: better-don't-do-its, gehört auch, keinen Kontakt anzubieten. Referrals ja, aber kein persönlicher Link. Für einen Menschen mit nichts wird die Emailadresse auf einem Schmierzettel zum existenziellen Versprechen. Wie könnte ich ein solches geben?

Ich gebe ihm meine Emailadresse auf einem Schmierzettel.

Höre nie wieder etwas von ihm. Hier und da flackert er durch meine Vorträge.

Es ist der vielleicht hundertste Orbi unseres Flugzeuges um das Schlauchboot.

Seit vielleicht fünfzig Orbits ist die so-called Libyan Coast Guard at scene, versucht die Interception durchzuführen.

Die Personen im rubber boat wollen offensichtlich nicht „gerettet“ werden. Über Funk werde ich um Support gebeten; zynisch, im besten Wissen, dass Zynismus über Funk aus mehreren Gründen absurd ist, antworte ich: I think aerial support is not needed. Apparently the people in distress don't want to be brought to a port that is not considered as safe.

Reisende soll man nicht aufhalten. So der alte Spruch.

Die interception dauert ungewöhnlich lange, wir fliegen weiterhin im Kreis, pulvern Sprit in die Luft, aber never mind.

Aus Zeugnissen von Überlebenden wissen wir, glauben wir zu wissen, dass unsere Präsenz – auch aus der Luft – zu weniger Gewaltanwendung bei den Verschleppungen führt. Doch dann, welchen Unterschied machen wir schlussendlich?

Ich beobachte, wie sich eine Person der Küstenwache am Außenborder des Schlauchbootes zu schaffen macht, dann müssen wir zurück nach Lampedusa.¹²⁹

¹²⁹ persönliche Aufzeichnungen J.F.

/ Ausgangslage und Zeugnisse: Migration und Haftlager

Am 27. Mai 1939 geht vor Havanna die unter Flagge des Deutschen Reiches fahrende *St. Louis* vor Anker. An Bord befinden sich 937 Passagiere, vornehmlich deutsche Jüd:innen, die versuchen, dem Nationalsozialismus zu entkommen. Trotz ursprünglicher Landeerlaubnis und Verhandlungsversuche durch Kapitän Gustav Schröder dürfen lediglich 29 Personen von Bord. Allen anderen wird das Anlegen bzw. die Einreise verweigert. Es folgen einige Wochen des Wartens auf eine mögliche Einreise vor der US-amerikanischen und kanadischen Küste. Entgegen der Bemühungen von Kapitän Schröder und einem Komitee an Bord, eine Lösung herbeizuführen, gibt es Suizidversuche, Anflüge von Meuterei und Sabotageakte. Nach der Weigerung der jeweiligen Regierungen, das Schiff anlanden zu lassen, fährt das Schiff zurück nach Europa, wo es am 17. Juni 1939 in Antwerpen anlegt. Mindestens 254 der ehemaligen Passagiere werden in den nächsten Jahren in der Shoa ermordet.¹³⁰

Eine historische Erzählung, die in vielem der Irrfahrten jener Schiffe mit Migrant:innen im Zentralen Mittelmeer gleicht. Etwa der Tanker *Maersk Etienne*, der nach Aufforderung der Seenotrettungsleitstelle in Malta im August 2020 27 Personen rettet und dann 38 Tage vergeblich auf die Zuweisung eines sicheren Hafens wartet. Oder die *Sea-Watch 3*, die im Juni 2019 mit 53 Geretteten trotz Verbotes der italienischen Behörden unter großem Medienecho in Lampedusa einläuft. Oder die *Diciotti*, ein Schiff der italienischen Küstenwache, dem ein Ausschiffen der mehr als 170 Migrant:innen vom eigenen Innenminister, Matteo Salvini, für mehrere Tage verwehrt wird.¹³¹ Während die Schiffbrüchigen der *Maersk Etienne* nach vergeblichen Verhandlungen von der italienischen NGO *Mediterranea* an Land gebracht werden (was zur Zeit einen kafkaesken Gerichtsprozess zur Folge hat), sämtliche Anschuldigungen und Ermittlungen gegen Carola Rakete, damalige Kapitänin der *Sea-Watch 3* fallengelassen werden (nicht jedoch zu verschweigen die anhaltende Welle an Diffamierungen) und sich Salvini aufgrund der *Diciotti*-Blockade selbst vor Gericht (wegen Freiheitsberaubung) verantworten muss, bleiben die großen Linien klar: das Zentrale Mittelmeer ist ein umkämpftes Territorium und vielleicht das diskursiv präsenteste, wenn es um Bewegungsfreiheit und Mechanismen der Abschottung geht.

Egal ob Handelsschiffe der weltgrößten Reedereien, Schiffe unter dem Banner humanitärer Absichten oder die Küstenwache selbst – es manifestiert sich eine Politik der Geschlossenen

¹³⁰ <https://www.abendblatt.de/hamburg/magazin/article127570842/Die-St-Louis-war-ihr-Schicksal.html>

¹³¹ <https://www.spiegel.de/politik/ausland/rettungsschiff-diciotti-salvini-angeklagt-menschen-duerfen-boot-verlassen-a-1224964.html>

Häfen, die seit Mateo Salvini 2019 unterschiedliche rechtliche, diskursive und praktische Transformationen vollzogen hat und gegenwärtig durch die rechtsextreme Regierung Giorgia Melonis abgelöst wurde, dessen Fortgang noch nicht absehbar ist.



Abb. 7

Charles Heller assoziiert in einem Essay¹³² das physische Erscheinungsbild von Segen, mit bürgerlichem Namen Tesfalidet Tesfom, der Libyen entkommen war, am Mittelmeer gerettet wurde und am ersten Tag seiner Ankunft in Europa an akuter Unterernährung und Tuberkulose verstorben ist, mit jenen von KZ-Häftlingen. Und eine andere Erinnerung wird wach: 2017 zeigte CNN verstörende Bilder einer Auktion Schwarzer Menschen in einem Vorort von Tripolis. Der längst überkommen geglaubte transatlantische und transsaharische Handel von Sklav:innen bricht in die Gegenwart ein.

¹³² <https://www.borderforensics.org/propositions/the-human-despite-all/> [19.04.23]

Etwas abseits und doch verwoben mit den massenhaften Schiffbrüchen an Europas Küsten findet ein neuer Historikerstreit¹³³ im deutschsprachigen Raum statt. Die Singularitätsthese des Holocaust gerät zunehmend ins Wanken, vor allem Stimmen aus dem Globalen Süden machen auf die geradezu permanente genozidale Geschichte Europas aufmerksam, verweisen auf die Verkettung von Kolonialismus und Nationalsozialismus, Erinnerungspolitiken transformieren sich. Die Geschichte Nordafrikas im Allgemeinen und Libyens im Speziellen und deren (post-)Koloniale Geschichte und Gegenwart kann hier nicht behandelt werden.¹³⁴ Verwiesen sei jedoch auf die für die Erzeugung der aktuellen Schiffbrüche wesentliche Faktoren, wie einerseits große Institutionen wie die UNO¹³⁵ oder NGOs wie Ärzte ohne Grenzen (MSF) oder Amnesty International¹³⁶ belegen. Dass sich sowohl MSF als auch das UNHCR aus Libyen zurückgezogen haben, verweist umso mehr auf die menschenrechtsfeindliche und gewaltvolle Lage vor Ort. Andererseits zeugen Initiativen Betroffener von ihrer Situation und der Unfähigkeit der internationalen Staatengemeinschaft geeignete Schutzmechanismen, humanitäre Korridore und sichere Fluchtwege zu ermöglichen. Aus ihrem Manifest¹³⁷:

Apparently, this is not enough for Libyan authorities. Our workforce is not enough. They want full control of our bodies and dignity. What we found on our arrival was a nightmare made of tortures, rapes, extortions, and arbitrary detentions under a system found and funded by European countries under which Italy signed a memorandum with the Mafia regime of Libya ... As a result, more than 24 thousand have died on the Mediterranean sea and thousands more in the Sahel desert while en route to Libya. We suffered every possible and unimaginable human right violation. Not only once.

We have been forcibly intercepted at sea by the so-called Libyan coast guard - funded by the Italian and European authorities - and then brought back to prisons and inhumane concentration camps. Some of us had to repeat this cycle of humiliation two, three, five, up to ten times.

We tried to raise our voices and spread our stories. We taught these to institutions, politicians, and journalists but apart from very few interested ones, our stories remained unheard. We were deliberately silenced.

Was braucht es also, um diese Stimmen zu hören, die Gewalt und das Leid zu sehen?

Heller hinterfragt kritisch, „Do I and others need to see the faces of yesterday’s Jewish survivors in the faces of today’s migrants, and of black people in particular, to be able to recognize their humanity?“, und gibt in seiner Reflexion Antwort:

¹³³ <https://jacobin.com/2022/06/post-nazi-germany-colonialism-holocaust-israel-atonement> [19.04.23]

¹³⁴ vgl. ua. Ahmida, Ali Abdullatif (2005): *Forgotten voices. Power and agency in colonial and postcolonial Libya*. New York/London: Routledge.

¹³⁵ <https://www.ohchr.org/en/press-releases/2023/03/libya-urgent-action-needed-remedy-deteriorating-human-rights-situation-un> [19.04.23]

¹³⁶ <https://www.amnesty.org/en/location/middle-east-and-north-africa/libya/report-libya/> [19.04.23]

¹³⁷ <https://www.refugeesinlibya.org/manifesto> [19.04.23]

But comparison does not amount to simple equation. [...] Historical comparison may be a necessary experience and strategy at a time when the quantity and public availability of information on violence in Libya has been dissociated from any reaction strong enough to bring it to an end.

What may be the cause of this apparent numbness to accounts of migrants' suffering? Are we desensitized by the multiplication of accounts of brutal situations across the world? Do the racial, class and citizenship hierarchies that shapes public perception in the global north lead to the relegation of migrants in Libya within an inhumanity that is not worth grieving and thus not worth saving? Do the political imperatives of European states seeking to prevent migrants from the global south from accessing Europe exceed any and all human cost? Is there any way to break through the boundaries that have been drawn across humanity or tilt the scales of political calculations?¹³⁸

Die Fragen bleiben auch an dieser Stelle unbeantwortet. Dass die massenhaften Schiffbrüche an Europas Küsten erzeugt werden, ist ein Umstand, der zum einen anhand der aktuellen pogromartigen Kampagnen gegen Menschen aus subsaharischen Ländern in Tunesien abgelesen werden kann. Groteskerweise bediente sich Präsident Kais Saied der Verschwörungsfigur der europäischen Rechten, jener des „großen Austauschs“, um quasi Migrationspolitik zu betreiben und um von innenpolitischen Herausforderungen abzulenken.¹³⁹

Die rassistischen Ressentiments und die Konsequenzen nicht vorhandener Fluchtrouten, die fehlende mediale Aufmerksamkeit und das desaströse Versagen internationaler Organisationen wie des UNHCR führen im Frühjahr 2023 zu einer Rekordzahl an Überfahrten von Tunesien nach Lampedusa, überwiegend von Menschen subsaharischer Nationalität und neuerdings zumeist in außergewöhnlich billigen und gefährlichen Eisenbooten, einfach zusammengeschweißten Eisenplatten.¹⁴⁰

Zum anderen reicht es wohl nicht, bloß über das Wasser am Horizont zu lügen, die dortigen Verhältnisse als alleinigen Faktor zu identifizieren und Migrant:innen als fluide Masse zu zeichnen, die fließt, wenn die Schleusen bloß geöffnet werden (zu sehen etwa im Diskurs um Erdogans Politik 2020 oder um die immer wieder aufflammende Debatte um geopolitische Interessen Marokkos und die Kanarenroute). Das Konzept einer Autonomie der Migration steht dem ebenso entgegen wie die Sachzwänge aufgrund der Verwerfungen eines globalisierten Kapitalismus. Zu konstatieren ist jedoch:

Schiffbrüche sind nur im seltenen Fall ein kontingentes Ereignis, ein Unglücksfall, das vielleicht noch im antiken Sinn eines Fatums gedeutet werden kann. Schiffbrüche werden (politisch) erzeugt. Das Diktum von Sebastian Kurz „Es wird nicht ohne hässliche Bilder gehen“¹⁴¹ spricht hier ein Stück scharfsinniger politischer Analyse. Die Bilder sind auszuhalten,

¹³⁸ <https://www.borderforensics.org/propositions/the-human-despite-all/> [19.04.23]

¹³⁹ <https://www.theguardian.com/world/2023/mar/30/migration-capital-of-the-med-hope-and-fear-on-unwelcoming-streets-of-tunisia> [19.04.23]

¹⁴⁰ siehe dazu ua. <https://twitter.com/RefugeesTunisia> [19.04.23]

¹⁴¹ <https://www.welt.de/politik/ausland/article150933461/Es-wird-nicht-ohne-haessliche-Bilder-gehen.html> [4. Februar 2022] [19.04.23]

wenn Europas Selbstverständnis einer vermeintlich homogenen, statischen Kultur aufrechterhalten werden will. Er verbalisiert somit das, was unter anderem als „unerklärter Krieg gegen Flüchtende“¹⁴² bezeichnet wird. Hier und andernorts¹⁴³ kann von den über 26 000 (gezählten) Toten an Europas Außengrenzen und den über 100 000 völkerrechtswidrig nach Libyen zurückverschleppten Menschen gelesen werden. *Border Forensics* und *Human Rights Watch* wurden ihrem Namen gerecht und haben die mediterrane Nekropolitik in forensischer Manier aus menschenrechtlicher Perspektive analysiert. Hier wird ersichtlich, dass die Präsenz von Frontex Flugzeugen am Zentralen Mittelmeer keine signifikanten Auswirkungen auf die Todesrate haben, allerdings eklatant mit den Verschleppungen durch die sogenannte libysche Küstenwache korrelieren. Diese statistischen Untersuchungen werden durch zahllose Einzelfälle und meine persönlichen Erfahrungen untermauert.

In der graphischen Darstellung einzelner Tracks sticht besonders jener einer Drohne vom Typ Heron 1 hervor. Diese in Israel produzierte Drohne ist in Malta stationiert und überwacht das Zentrale Mittelmeer, besonders die Migrationsroute vom westlichen Libyen Richtung Lampedusa. Betrieben und gewartet von Airbus Europe, erhalten Frontex Mitarbeiter:innen in Warschau und die Seenotrettungsleitstelle in Italien Bilder und Daten in Echtzeit.¹⁴⁴ Die Meldungen von Booten in Seenot bzw. mit migrantischen Insassen sind Grundlage der von Menschenrechtsorganisationen harsch kritisierten Kooperation mit der sogenannten libyschen Küstenwache.

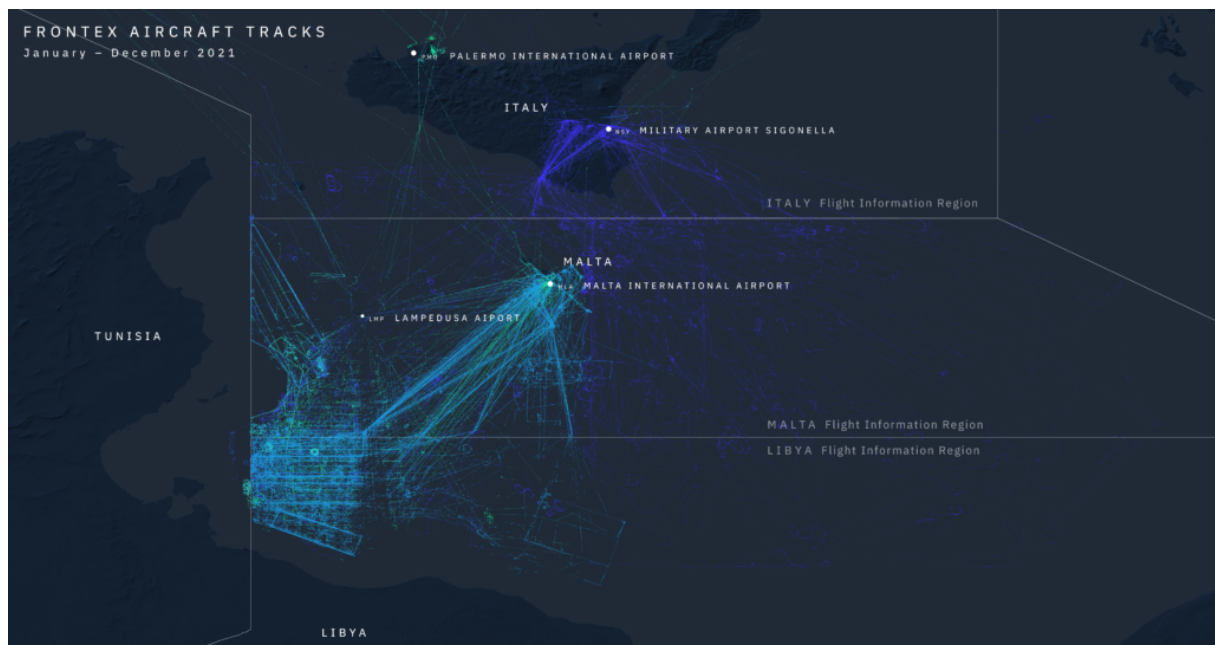


Abb. 8

¹⁴² Autorenkollektiv Meuterei

¹⁴³ <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean> [19.04.23]

¹⁴⁴ siehe dazu ua. <https://netzpolitik.org/2022/eu-empfehlung-an-griechenland-frontex-drohne-darf-erstmal-im-zivilen-luftraum-fliegen/> [19.04.23]

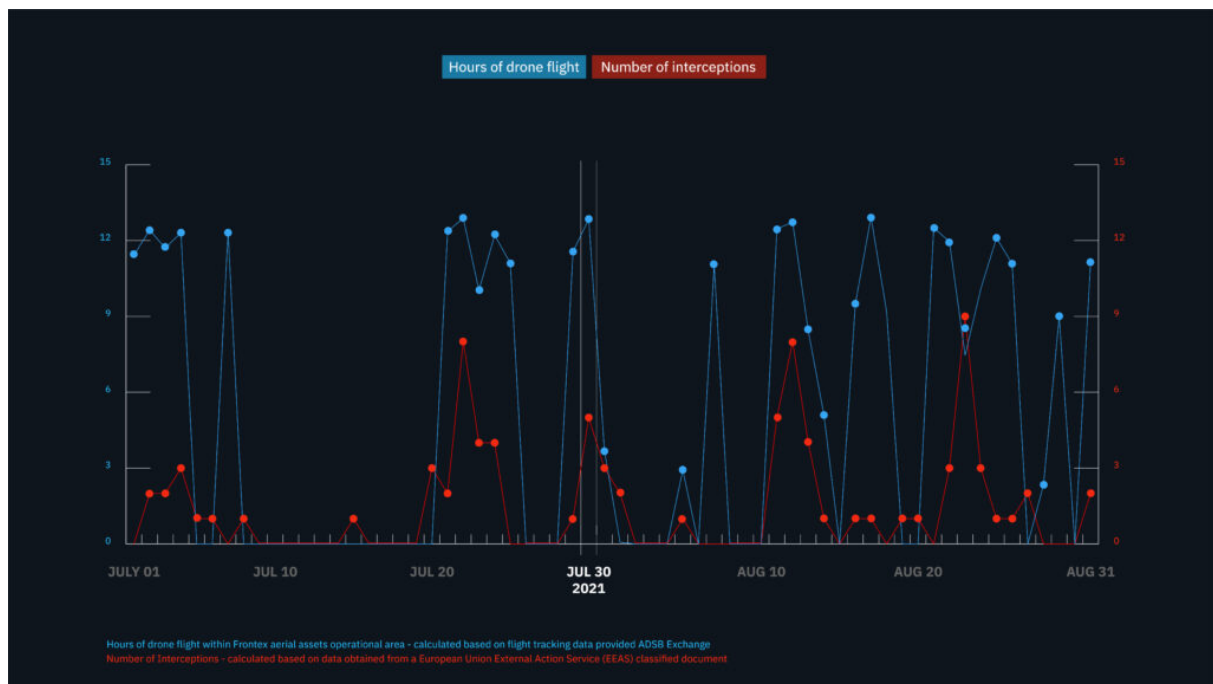


Abb. 9

Im Seerecht ist verankert, dass Schiffbrüche ehestmöglich in einen sicheren Hafen gebracht werden müssen. In sogenannten Stand-Offs werden Handelsschiffe oder NGOs oftmals tage- und wochenlang zum Ausharren auf See gezwungen. Eine dazu komplementäre Taktik der italienischen Regierung will diese medienwirksamen Bilder offenbar vermeiden und setzt einerseits auf bürokratisch-administrative Formen der Kriminalisierung, indem Rettungsschiffe am Auslaufen gehindert werden. Andererseits werden die politisch erzwungenen Odysseen fortgesetzt, indem NGO-Schiffen *Places of Safety* in unbegründbar weit entlegenen Häfen, etwa in Norditalien, zugewiesen werden (offensichtlich mit der politischen Motivation, die Präsenz von NGO Schiffen im Mittelmeer zu minimieren, von den erhöhten Kosten, Aufwänden und Risiken einer um Tage verlängerten Seereise abgesehen) und zwar schon nach der ersten Rettung, auch im Wissen um weitere Seenotfälle.

Nun waren die Emigrant:innen an Bord der *St. Louis* per definitionem – anders als jene Migrant:innen auf seeuntüchtigen Booten im Mittelmeer – keine Schiffbrüchigen. Und gleichzeitig wird deren Irrfahrt ebenso wie jene der migrantischen Subjekte im Mittelmeer zu einem Bild des gewollten Ausnahmezustandes, des gewollten Nicht-Gewollt-Seins. „Wenn es kein Ziel des Strebens und des Lebens gibt, dann ist das Leben wie eine Seefahrt ohne eine Landung in einem Hafen und das unendliche Meer unser Ende.“¹⁴⁵ Diese philosophische

¹⁴⁵ Scholtz, 211

Feststellung wird dann in die Gegenrichtung umformuliert: Wenn eine Seefahrt nicht an sicherem Land enden darf, wird das sich auf See befindliche Leben entwertet, also negiert.

// Diskursive Ambiguität des Schiffbruchs: das Dilemma der Seenotrettung

Der humanistische Impetus, niemanden ertrinken zu lassen, fungiert als diskursives und rechtliches Argumentationsvehikel oder „moral glue“¹⁴⁶, der es ermöglicht, das Recht auf Leben über jedwede Ausformung vom Rechtsstatus migrierender Personen stark zu machen; die Frage nach den größeren, längerfristigen Konsequenzen dieser Perspektive oder möglichen Nebeneffekten wird entweder als tendenziöse, oftmals rechts-faschistoide Positionierung abgetan (meist zu Recht!) oder als eine Art Tabu ausgespart – ob aus Verlegenheit, mangelnder strategischer Perspektive oder anderen Gründen, sei hier dahingestellt. Aber: „The political debate about the ethical dilemmas of SAR is already going on. The question is who can frame it [...]“¹⁴⁷ Vor allem Julia Mourão Permoser schlägt für die politische Theoretisierung von Migration einen neuen Zugang mittels der Fokussierung auf Dilemmata vor. Damit soll das Erkenntnismoment weg verschoben werden, etwa von normativen top-down Überlegungen zu globaler Bewegungsfreiheit oder den legalistischen Kriterien für Staatsbürger:innenschaft hin zu jenen Akteur:innen, die, zwischen mehreren Stühlen stehend, harte Entscheidungen („hard choices“) treffen müssen. Ausgangspunkt ihrer Reflexion:

In our understanding and approach, dilemmas are *ethical* ones if they involve choices between morally worthy goals that cannot be easily ranked and they are *hard* if they cannot be easily resolved through clear thinking but persist in some form even after taking those actions that one considers as morally required or recommended. This means that in philosophical terms we are siding with value pluralism against value monism, especially of a consequentialist bend, for which there are no genuine moral dilemmas, as it is in principle always possible to identify and choose the course of action that will have the least bad consequences.¹⁴⁸

Dem Zugang geht es in Folge weder um Dilemmata, die daher rühren, aus unterschiedlichen Mittel für ein- und denselben Zweck wählen zu müssen, noch um Entscheidungen, die Konflikte zwischen Mittel und Zweck implizieren, sogenannte „dirty hands“ Dilemmata, „where the action to achieve what is morally right involves moral wrongs.“¹⁴⁹

¹⁴⁶ Bhabha, J. (2022): A Zone of Exception and Righteousness? Mediterranean Search and Rescue Operations Versus Fortress Europe. A Response to Mann and Mourão Permoser (2022), Commentary for “The Ethics of Migration Policy Dilemmas” project, Migration Policy Centre (MPC), European University Institute (EUI).

¹⁴⁷ Mann, Itamar; Mourão Permoser, Julia (2022): Floating sanctuaries: The ethics of search and rescue at sea. In: *Migration Studies* 10/3, 443.

¹⁴⁸ Bauböck, Rainer; Mourão Permoser, Julia; Ruhs, Martin: The ethics of migration policy dilemmas. In: *Migration Studies*, 10/3, 2022, <https://doi.org/10.1093/migration/mnac029>, S. 430.

¹⁴⁹ ebd., 432

Auch fokussiert diese Perspektive nicht auf die politische Durchführbarkeit, die diese den ethical *politics* dilemmas und nicht den ethical *policy* dilemmas zurechnet. Es handelt sich also nicht um Pragmatismus in Bezug auf Regierungsabkommen, Kalkül bei Wahlkämpfen und den damit verbundenen Eingeständnissen von Prinzipien oder ideologischen Positionen. Es geht bei *hard ethical policy dilemmas* um „a conflict between two morally worthy goals that cannot be hierarchically ordered and therefore cannot be easily reconciled.“¹⁵⁰

In Bezug auf den Migrationskomplex kann dieser Zugang auf unterschiedliche Bereiche angewandt werden¹⁵¹; hier geht es vor allem um zivile Search-and-Rescue Aktivitäten. Dazu zählt die bereits erwähnte Perspektive aus der Luft, die Interventionen auf See, aber auch landbasierte Aktivitäten wie jene von *Alarm Phone* und rund um das *Civil Maritime Rescue Coordination Center* (CMRCC). Die Forschungsarbeiten von Mann und Mourão Permoser zeichnen sich durch einen interviewbasierten, phänomenologischen Ansatz aus. Obwohl selbst nicht Forschungsgegenstand, spiegeln sich in vielen Aussagen und Analysen meine eigenen Erfahrungen wider.

Dabei wird das Bild zweier Ketten zum Analyseinstrument: zum einen jene Kette an Schleppernetzwerken an den Küsten Nordafrikas und südlich davon, zum anderen die Exklusionspolitik Europas. In den Fängen beider Ketten befindet sich der Komplex ziviler Seenotrettung – und zwar in ambivalenter Weise. Gegen beide Gewaltregime wird Widerstand geleistet, teils praktisch, teils diskursiv, von beiden besteht allerdings auch eine gewisse Abhängigkeit.

Beide Ketten zeichnen sich durch Mechanismen der Ausbeutung und Rassismus aus, doch quasi eingeklemmt dazwischen befindet sich ein „command of the conscience“¹⁵², ein zunächst evidenter Impuls, niemanden ertrinken zu lassen. Dieser Konsens ist allerdings ein scheinbarer, wie etwa folgender Post von *Borderline Europe* (Abb. 10) und Emailverkehr (Abb. 11)¹⁵³ nahelegen.

¹⁵⁰ ebd., 434

¹⁵¹ vgl. dazu ua. <https://migrationpolicycentre.eu/projects/dilemmas-project/> [19.04.23]

¹⁵² Mann & Mourão Permoser, 447

¹⁵³ siehe dazu auch <https://newsbook.com.mt/en/afm-instructed-two-merchant-ships-to-ignore-a-distress-case/> und <https://sea-eye.org/en/malta-urges-merchant-ships-to-ignore-distress-at-sea/> [19.04.23]

⚠ On November 24, 2021, 32 people suffered a horrible death in the English Channel. After dozens of distress calls – all in which French and British authorities insists that the boat is in the other's territory – a passenger calls the French authorities once again. «Help us, we are in the water!», he says. «Yes, but you are in English waters, sir», the French representative replies.

🗣 A year later, French authorities have disclosed records from their investigation of the scandalously deadly shipwreck. The victims' families are still waiting for answers of how France and the UK could knowingly leave their loved ones to drown at sea.

Abb. 10

Betreff:Re: CONTACT RCC MALTA
Datum: Mon, 19 Dec 2022 04:05:36 +0800
Von: RCC MALTA at AFM <[REDACTED]>
An: MTM SOUTHPORT - MASTER
 <[REDACTED]>

MTM SOUTHPORT,

You are being reminded that you are to follow instructions only from the Competent RCC and not from NGO SEA EYE 4. Otherwise, in case of interception of any boats you will have to deal with subsequent disembarkation.

If you intercept any boats this will be considered as an interception on high seas.

Kindly be informed that your assistance is not required and there is no distress situation.

Kindly proceed with your voyage and have a good watch.

Regards,

RCC Malta
 Armed Forces of Malta

Abb. 11

Der Bericht (Abb.10.) bezieht sich auf einen Schiffbruch im Englischen Kanal am 24. November 2021. 32 Menschen starben dabei. *Borderline Europe* ist eine der Organisationen, die sich um die Aufarbeitung des Falles bemühen und mit Überlebenden im Kontakt sind.

Das Email (Abb. 11) wurde von der Seenotrettungsleitstelle in Malta (RCC Malta) an das Handelsschiff *MTM Southport* geschickt, mit der dezidierten Aufforderung (bzw. Drohung), keine Rettung eines Bootes in Seenot, das zuvor das NGO Schiff *Sea-Eye 4* gemeldet hatte, durchzuführen. Ähnliche Beispiele sind zahlreich.¹⁵⁴

Ungeachtet der diskursiven Anfechtung durch die Behörden, wann wo wer zu retten sei, gehen zivile SAR Organisationen zunächst davon aus, dass jedes Boot in Seenot zu retten ist. Diese Haltung mündet der Auseinandersetzung von Mann und Mourão Permoser zufolge jedoch oftmals in ein Dilemma, wenn die weiteren Konsequenzen – die angesprochenen Ketten – in Betracht bezogen werden. Es ist nicht möglich, die bloße Rettung von dem zu trennen, was davor war und was danach sein wird.¹⁵⁵ In Folge stellt sich die Frage der Kompliz:innenschaft mit kriminellen Netzwerken und repressiven Staatspolitiken – nördlich und südlich des Mittelmeeres. Während es an Bord von Schiffen, zumindest in der akuten Rettungssituation die Möglichkeit einer *willful ignorance* gibt, ist das bei eingehender Reflexion der Involvierung – etwa in operativ leitenden Rollen – und vor allem aus der Vogelperspektive bei den angesprochenen Flugoperationen kaum möglich. Die Involvierung in politisch aufgeladene SAR Aktivitäten führt zu der Herausforderung, Entscheidungen zu treffen und potentielle

¹⁵⁴ jüngst: <https://www.reuters.com/world/boat-with-400-migrants-adrift-between-libya-malta-support-service-says-2023-04-09/> [11.04.2023]

¹⁵⁵ Mann & Mourão Permoser, 447

Schiffbrüche antizipieren und beurteilen zu müssen, ohne jedoch über einen vollen Handlungsspielraum zu verfügen – da die vorgesehenen Rettungsketten politisch motiviert blockiert werden.

Indeed, the ethical dilemmas at stake in the Search and Rescue zone can usefully be framed around a central tension: between humanitarianism and politics, or between, on the one hand, the imperative to save life and, on the other, the open secret that something else, if not something more than life is at stake at the scene of rescue. [...] while every migrant boat in the Mediterranean is a potential distress case, it rarely conforms to the distress scenario of imminent risk contemplated in the legal conventions and moral imaginaries of rescue. This is because the stakes involved are markedly different; after all, what migrants want out of the scene of rescue is more than survival, but the social possibilities and political protections that Europe promises (but does not necessarily deliver). The acknowledgement of the obvious yet understated fact that people on the move do not find themselves at sea in unseaworthy vessels as the result of a random and unpredictable hazard begins to complicate the ethical landscape in which rescue unfolds. [...], when I encounter a boat of asylum-seekers at sea I am presented not only with their necessity, but with their political desire: a project which may not be entirely known to me but in whose success or failure I am nevertheless implicated if and when I intervene.¹⁵⁶

Der Schiffbruch mit Drohne gleicht einem drohenden Schiffbruch mit gottgleichem Beobachter, der nur in kontingentem Ausmaß handlungsmächtig ist. Die Gottgleichheit ist eine Chimäre.

Diskursiv lassen sich in Bezug auf die Schiffbrüche von Migrant:innen im Zentralen Mittelmeer unterschiedliche Figuren feststellen. Allen gemein ist das *Absprechen eines tatsächlichen Schiffbruches*. Dieser, zumindest so der populäre Gedanke, ereignet sich quasi schicksalhaft. Zwar haben moderne Unfalluntersuchungskommissionen und deren Erkenntnisse (meist entweder „technisches Gebrechen“ oder „menschliches Versagen“) die antiken Mythen (Strafe Gottes) abgelöst, dennoch besteht offenbar eine implizite Erwartung an die Zufälligkeit eines Unglücks.

Zum einen besteht offenbar der Wunsch, nach ebenbürtigen Opfern des Unglücks. Das bloße Gedankenspiel, wie Seenotrettungsleitstellen reagieren würden, wenn es sich bei den Insassen in seeuntüchtigen Booten um *weiße*, europäische Staatsbürger:innen handeln würde, wird anhand der Gegenüberstellung zweier weiterer Meldungen zu Schiffbrüchen offensichtlich:

¹⁵⁶ Haralambous, Chloe Howe (2022): How to Do Things with Rescue: Politics and Humanitarianism at Sea. A Response to Mann and Mourão Permoser (2022), Commentary for ‘The Ethics of Migration Policy Dilemmas’ project, Migration Policy Centre (MPC), European University Institute (EUI), 2.

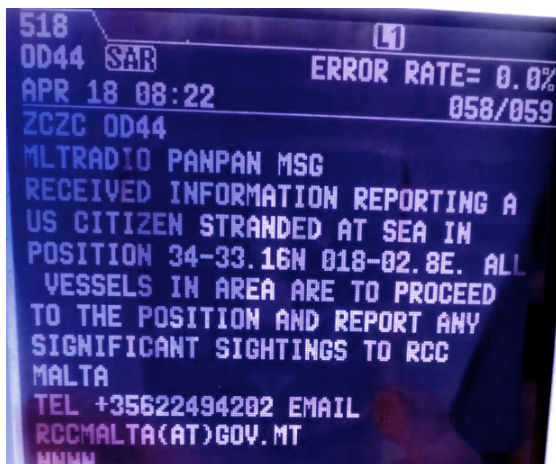


Abb. 12

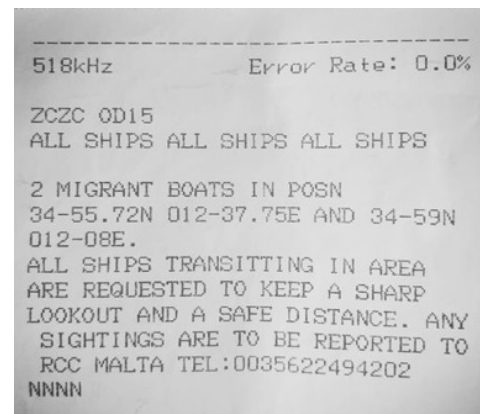


Abb. 13

Während in der einen Dringlichkeitsmeldung (*Pan-Pan*, Abb.12) die US-Staatsbürgerschaft genannt wird, die in diesem Zusammenhang keine relevante Information ist, und alle sich in der Nähe befindlichen Schiffe dazu aufgefordert werden, zu der angegebenen Position zu fahren, wird in der anderen Meldung (Abb. 13.) lediglich von „2 migrant boats“ gesprochen und dazu aufgefordert, „a safe distance“ zu wahren.

Zum anderen scheint dem schieren Ausmaß an Quantität, Regelmäßigkeit, vielleicht Regelmäßigkeit, Kalkulierbarkeit, ein Geruch anzuhängen, der dem hegemonialen europäischen Rettungsverständnis missfällt und damit auch einen humanitären Zugang in seiner Argumentation in eine Bredouille bringt.

Die Behörden sprechen (Abb. 11) dem Notfall also ab, Notfall zu sein. Der Schiffbruch wird nicht ernst genommen, was sich in hundertfachen Fällen von *Non-Assistance* oder *Non-Coordination* durch die europäischen, vornehmlich italienischen und maltesischen Behörden, äußert. Die abgebildeten Screenshots stellen nur ein Beispiel für den Alltag unmittelbarer Reaktionen auf akute Notsituationen dar. Diese bestehen meist – sofern öffentlich bekannt – darin, entweder den seitens der Behörden für SAR Aufgaben eigentlich definierten Zuständigkeitsbereich zu relativieren, zu negieren oder zu delegieren¹⁵⁷, und durch das Verweigern von Koordination, Kooperation und Unterstützung willentlich und wissentlich Menschenleben zu gefährden, oder die Notsituation als solche ebenso zu relativieren, zu negieren oder zu delegieren. Die hässlichen Bilder werden einkalkuliert, es wird jedoch tunlichst vermieden, diese zu zeigen. Dass die Bilder von Schiffbrüchen dennoch an die

¹⁵⁷ vgl. dazu ua. Amnesty International (2020): Malta: Waves of impunity. Malta's human rights violations and Europe's responsibilities in the central Mediterranean. <https://www.amnesty.org/en/documents/eur33/2967/2020/en/> [27.04.23] und <https://sea-watch.org/en/crimes-of-malta/> [19.04.23]

Öffentlichkeit gelangen, dass Europa trotzdem zum Zuschauer überhaupt werden kann, ist zivilen Beobachter:innen zu verdanken.

Lediglich in Ausnahmefällen, schwappen Bilder an Land – meist parallel zu den Leichen schon erfolgter Schiffbrüche. Der potentielle, zivile Beobachter des potentiellen Schiffbruches wird zum Beobachter ex-post.¹⁵⁸ Trotz des immer selteneren oder leiseren medialen Aufschreis, der bei solchen Anlässen erfolgt, ist die grundsätzliche Marschrichtung klar: „Die Leichen an den neuen Todesstreifen werden als Kollateralschäden einer alternativlosen Politik betrachtet, als Unfallopfer oder als Opfer von kriminellen Schleusern.“¹⁵⁹ Neben diesen benannten Mustern – (1.) *Alternativlosigkeit: Es wird nicht ohne hässliche Bilder gehen*, (2.) *Politik des Mitleids: Tragisches Unglück*, (3.) *Externalisierung der Gewalt: Ausbeutung durch die Schleppermafia* – werden in der breiteren, öffentlichen Debatte noch jene Argumentationslinien ausgemacht, welche den NGOs als (4.) *Pullfaktor* oder den Menschen, die seeuntüchtige Boote besteigen, (5.) *selbst die Schuld* für die Risiken der Überfahrt bzw. die Konsequenzen in Schiffbrüchen zuschreiben.

Allen diesen Aspekten kann abseits einer polemischen und auf politisches Kleingeld bedachte Debatte auf differenzierte Art und Weise begegnet werden. Die Forderung nach sicheren Fluchtwegen, die Bekämpfung von Fluchtursachen, die Überwindung kapitalistischer Verhältnisse und einer rassialisierter Arbeitsmarktpolitik und viele weitere Schlagwörter seien an dieser Stelle nur genannt.

Klar wird jedoch auch, dass humanitäre Interventionen in einem solch komplexen Feld so eindeutig und einfach nicht sind. Die angesprochenen Dilemmata können auf See und aus Perspektive der Seenotretter:innen einigermaßen ausgeblendet werden – durch eine selektive Isolation des Schiffes und der angesprochenen *willful ignorance*. Dies betrifft vor allem den Umstand, dass Migrant:innen in Seenot nicht gleichsam von unbelasteten Küsten abgelegt haben, sondern stets aufgrund von Schleusernetzwerken, immer aus gewaltvollen und repressiven Kontexten. Durch unterschiedliche *firewall policies* wird versucht, dieser *ersten Kette* vor allem aufgrund juristischer Repression zu entgehen.

Mann und Mourão Permoser resümieren, dass es sich bei vielen zivilen Seenotrettungsschiffen um eine Art *floating sanctuary* handelt, einem in gewisser Hinsicht deterritorialisierten Raum,

¹⁵⁸ wie jüngst in Crotone, siehe dazu ua.: <https://www.rainews.it/tgr/tagesschau/articoli/2023/03/tag-Nach-Schiffbruch-vor-Crotone-66-Leichen-geboren-erst-28-identifiziert-e087709f-5b79-4a79-a47b-66f113bacb71.html> [19.04.23]

¹⁵⁹ Heins, 11

der wiederum auf die Deterritorialisierungstaktik der Europäischen Union in widerständischer Manier antwortet. Das kann festgemacht werden an dem Bemühen, in einem weitgehend rechtsfreien oder rechtsbrüchigen Kontext – dem Zentralen Mittelmeer – einen Ort – das Schiff – anzubieten, an dem Recht und Würde garantiert werden, wenn auch nur temporär. Das wird ermöglicht zu einem aufgrund der heterotopischen Eigenschaften des Schiffes. In einem kurzen Aufsatz beschäftigt sich Foucault mit dem Phänomen „anderer Räume“, die er Heterotopien nennt. Sie charakterisieren sich dadurch, dass sie „die sonderbare Eigenschaft haben, sich auf alle anderen Platzierungen zu beziehen, aber so, daß sie die von diesen bezeichneten oder reflektierten Verhältnisse suspendieren, neutralisieren oder umkehren.“¹⁶⁰ Diese unterscheidet er von den Utopien, welche – im Gegensatz zu den Heterotopien – an keinem wirklichen Ort lokalisierbar sind. Foucault bezeichnet die anderen Räume als jene, die

in die Einrichtung der Gesellschaft hineingezeichnet sind, sozusagen Gegenplatzierungen oder Widerlager, tatsächlich realisierte Utopien, in denen die wirklichen Plätze innerhalb der Kultur gleichzeitig repräsentiert, bestritten und gewendet sind, gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können.¹⁶¹

Schiffen werden diese Eigenschaften per se zu teil – und vor dem Hintergrund des mediterranen Migrationsregimes scheinen mir Seenotrettungsschiffe, insbesondere jene der zivilen Flotte, im Besonderen auf diese Kategorie zuzutreffen. Die schützenden Eigenschaften des *floating sanctuary* sind allerdings bloß temporär und auch in sich brüchig – etwa in Anbetracht der weiterhin teils gewaltvollen und problematischen Bedingungen an Bord, was jedoch auch in den ursprünglichen, antiken und mittelalterlichen *sanctuaries* nicht anders war¹⁶². Und die Legitimität der Rhetorik des Widerstandsgestus hängt vor allem davon ab, „whether rescuers relate those insulated spaces of survival to a broader political project to transform the conditions under which people live once they have exited the exceptional space of sanctuary.“¹⁶³ Womit auf die *zweite Kette* im skizzierten Dilemma hingewiesen ist.

Für die Überlegungen zum Schiffbruch und dem *command*, der Präsenz und Intervention zwischen beiden Ketten, ist jedoch relevant, dass in den Unbeständigkeiten des Mittelmeeres auch die Eindeutigkeit des Schiffbruches an Kontrast verliert – und diese aus der Vogelperspektive besonders brüchig wird. Hier geht es darum, eine Rettung zu koordinieren,

while trying to minimize cooptation by both sides of the chain. [For Airborne operations] it is impossible to isolate the moment of rescue from the wider political context. Instead, they must make assessments, define thresholds, and ultimately make difficult ethical and legal choices about which information to

¹⁶⁰ Foucault, Michel (1992): Andere Räume. In: Barck, Karlheinz u.a. (Hg.) (1992): Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik, Leipzig: Reclam, 38.

¹⁶¹ Foucault, 39

¹⁶² Mann & Mourão Permoser, 459

¹⁶³ Haralambous, 2

share. Theirs is the disembodied power of knowledge, not the embodied power of immediate physical action.¹⁶⁴

Der Blick von oben ist eine Art abstrahierte Form der Gewalt, ein *gaze*, in dem das europäische Selbst sich auf besonders perfide Art manifestiert. In einer Reflexion über die Begegnung auf See, also auf Meereshöhe, mit einem Boot in Seenot habe ich notiert:

[...]
der schlackernde und unförmige Gummi
vor unserem harten deutschen Stahl
[...]

Das Flugzeug als Materialisierung uralter menschlicher Freiheitsgelüste aber auch des gegenwärtigen Selektionsmechanismus, wer reisen darf und wer nicht, radikalisiert dieses Aufeinandertreffen. Aus der Luft werden *headcounts* gemacht, um halbwegs präzise Informationen für die Notfallmeldungen erstellen zu können, Menschen werden objektiviert. Der Schiffbruch erfolgt dann aus größter Distanz – im sicheren, europäischen Flugzeug, das binnen Minuten auch wieder zurück am vertrauten Land sein kann – aber auch aus größter Nähe, direkt am Ort des Geschehens, wo sonst kaum wer zusieht – außer eventuelle Akteure, die dem Grenzregime Europas verpflichtet sind.

Abseits dieser räumlichen Ordnung noch einmal zum Gedanken der Ambivalenz der Rettung:

The pursuit of political interest in the SAR zone is obscured by the fact that it variously hides behind or operates by means of the purportedly a- or pre-political terms of the ethical ‘command’ to save life. If this applies to migrants who might time their distress by jumping overboard in order to trigger the obligations of a captain who will take them to Europe, it is more brazen in the ideological fodder of the EU’s border externalisation policy where the interception and return of migrant boats is celebrated as humanitarian intervention: ‘rescue.’¹⁶⁵

Wie hundertfach beobachtet und dokumentiert: Menschen werden bei völkerrechtswidrigen Pull-Backs der sogenannten libyschen Küstenwache gegen ihren Willen, auch mit Waffengewalt, „gerettet“: „People on the move at sea do not only want to live; they want to cross and escape the place to which ‘rescue,’ as a form of capture, threatens to return them.”¹⁶⁶

Eine ähnliche Ambivalenz ist in Bezug auf die Debatte um Schleppernetzwerke zu konstatieren. Diese bieten Migrant:innen lediglich eine Rohrleitung in Richtung einer politischen Zukunft an, welche ihnen das europäische Grenzregime kategorisch verweigert.¹⁶⁷ Damit sollen weder die ebenso gut dokumentierten gewaltvollen Praxen relativiert werden, noch die mit der Migration verbundenen Erwartungshaltungen, Imaginationen und Projektionen negiert werden.

¹⁶⁴ Mann & Mourão Permoser, 449

¹⁶⁵ Haralambous, 3

¹⁶⁶ Haralambous, 3

¹⁶⁷ ebd.

Doch Fakt bleibt: „Dass Menschen die gefährliche Überfahrt auf sich nehmen, ist nicht bloß das Ergebnis von irrationalen Erwartungen oder von Manipulation durch kriminelle Schlepper, sondern eine im Großen und Ganzen rationale Verhaltensweise in einer Welt, die von massiven sozioökonomischen Ungleichheiten geprägt ist.“¹⁶⁸

/// Postkoloniale Flaschenpost

In Bezug auf das das Schwarze Mittelmeer überwiegen journalistische, politikwissenschaftliche und historische Auseinandersetzungen. Philosophische Arbeiten stellen die Ausnahme dar, noch mehr jene, die von Denker:innen südlich des Mittelmeers stammen. Ähnlich wie eine Flaschenpost werden eher zufällig und fragmentarisch Reflexionen angeschwemmt. Es sind Nachrichten von längst vergangenen Schiffbrüchen, die in die Gegenwart nachhallen, Schreie und Gedanken, die Aufschluss geben über jene Strömungen, welche sie zeitigten und zeitigen. Die Frage, wie das Mittelmeer nicht eurozentrisch gedacht werden kann – beziehungsweise wurde und wird – ist ein facettenreiches, großes Unternehmen. Fest steht jedoch auch hinsichtlich der Frage von Migration und dem Mittelmeer als Grenze, dass im hegemonialen Diskurs – auch im akademischen, so Gurminder Bhambra – ein „Unvermögen [besteht], Europa und vom Standpunkt Europas gedachte Konzeptionen von Demokratie, Staatsbürger*innenschaft und Zugehörigkeit sowie deren Grenzen in ihrer konstitutiven Verflechtung mit einer kolonialen Vergangenheit und einer postkolonialen Gegenwart“¹⁶⁹ zu denken.

Ausgehend von der Metapher des Schiffbruchs liegt es nahe, sich kurz Achille Mbembes Konzept der Nekropolitik¹⁷⁰ zuzuwenden. In dem 2003 veröffentlichten und breit rezipierten Essay entwickelt er Foucaults Begriff der Biomacht weiter, den er als unzureichend versteht, wenn es um die Frage der Souveränität geht, die entscheidet, wer leben darf und wer sterben muss, was in den „Topographien der Grausamkeit“ – er nennt vor allem die Kolonie und die Plantage – ersichtlich wird. Ganze Bevölkerungsgruppen werden über die Kategorie *race* unterworfen und so der Verwertung und Vernichtung preisgegeben.

In Hinblick auf die Gegenwart stellt er in Anbetracht der Beschleunigung und Intensivierung von Verbindungen eine „globale Verschränkung“ fest, und gleichzeitig einen „Dialektik der Einschließung“, einen „Drang zur Kontraktion, zur Einhegung, zur Abschließung und zu

¹⁶⁸ Cassee 2018, 184

¹⁶⁹ Bhambra bei Ehrmann, 424

¹⁷⁰ Mbembe 2011

diversen Formen der Einrichtung von Lagern, der Internierung und Inhaftierung.“¹⁷¹ Die Externalisierung und der massive Ausbau von Grenzen, sowohl in baulich-architektonischer Hinsicht, wie auch mit allen möglichen anderen Spielarten der technologischen Überwachung¹⁷², ist die Materialisierung eines imperialen Grenzregimes, das mittels Kategorisierungen über Körper und deren Bewegung verfügt. Hier findet eine Abspaltung des Lebens von Körper statt, so Mbembe: „Nicht jeder Körper gilt heute als etwas, das Leben enthält. Bei manchen Körpern wird unterstellt, dass sie kein Leben als solches bergen. Sie sind strenggenommen leblose Körper. Sie bergen die Art von Leben, die nicht gesichert ist.“ In der radikal unterschiedlichen Bewertung von Schiffbrüchen Schwarzer oder *weißer* Menschen vor den Küsten Europas findet diese Abspaltung statt. Dieses ungesicherte Leben sind jene Körper, die sich nicht bewegen dürfen:

„Bei menschlichen Körpern unterscheidet man immer häufiger zwischen solchen, die zählen, und solchen, die nicht zählen; zwischen denen, die Bewegungsfreiheit genießen, und denen, die keine Bewegungsfreiheit haben oder haben sollten oder sich nur unter sehr strengen Bedingungen bewegen dürfen.“¹⁷³ Bewegen sich die Körper doch, leisten sie Widerstand gegen diese Politik der Einhegung; dabei wird der faktische Schiffbruch bloß zu einer Facette einer ganzen Palette von Möglichkeiten, er wird jedoch in Kauf genommen und verlängert so im nekropolitischen Sinn die Erfahrung kolonialer Vergangenheit: „Wie Gilroy formuliert, ist die Bevorzugung des Todes vor der fortgesetzten Knechtschaft ein Kommentar auf das Wesen der Freiheit selbst (oder ihres Mangels).“¹⁷⁴ Der Tod als Handlungsmacht als das „woraus ich meine Macht beziehe und worüber ich Macht habe“,“¹⁷⁵ wird manifest, wenn Menschen sich entscheiden (müssen) immer gefährlichere Routen auf sich zu nehmen, Gefahr des Schiffbruchs zu erleiden oder auch lieber ins Wasser springen ehe sie von einer sogenannten libyschen Küstenwache zurück in Lager gebracht werden. Und genau diese Handlungsweisen stoßen auf. Die Reaktionen auf die Schiffbrüche im Mittelmeer können mit zwei dominanten Konzepten beschrieben werden:

In today's humanitarianist and territorialist frames, Blackness, more often than not, continues to function as the symbol, the metaphor and the rope of either criminality and violence, or of victimhood and harmless pity – similar to the colonial „savage“ in European political thought. In the context of contemporary

¹⁷¹ Mbembe, Achille (2019): Körper als Grenzen. Das Recht auf Mobilität im planetaren Zeitalter. Rede am 12. Mai 2019 im Düsseldorfer Schauspielhaus.

https://www.dhaus.de/download/6698/achille_mbembe_vortrag_pdf.pdf [20.04.23]

¹⁷² siehe dazu Jakob, Christian; Schlindwein, Simone (2017): Diktatoren als Türsteher Europas. Wie die EU ihre Grenzen nach Afrika verlagert. Berlin: Ch. Links Verlag.

¹⁷³ Mbembe 2019

¹⁷⁴ Mbembe 2019

¹⁷⁵ Mbembe 2011, 27

Mediterranean migration, these tropes have been increasingly present in the transformation of today's border politics.¹⁷⁶

Selbiges trifft auf die Frage der Rettung zu: *Entweder* handelt es sich um sicherheitsgefährdende Eindringlinge beziehungsweise kriminelle Schlepper – so befinden sich zur Zeit tausende Menschen in den Gefängnissen vor allem Griechenlands, Spaniens und Italiens, die als *boat driver* verurteilt wurden.¹⁷⁷ Groteske Fälle wie jener der *Samos 2*, denen – vor einem kürzlich erfolgten Freispruch – 230 Jahre Haft drohten, obwohl N., einer der Angeklagten, mit dem Ertrinken seines eigenen Kindes fertig werden muss und es bewiesen scheint, dass die griechische Küstenwache nicht oder zu spät reagierte¹⁷⁸, sind keine Ausnahmen oder Einzelfälle, viel mehr reflektieren sie eine Politik der Abschreckung. *Oder* es besteht eine mehr oder minder klare Erwartungshaltung an die Subjekte, wie Schiffbrüchige auszusehen haben: hilfsbedürftig, passiv, armselig.

Mbembe ist in seiner Analyse eindeutig. Die Frage menschlicher Mobilität sieht er als zentral für die menschliche Zukunft an:

Wie auch immer, wäre Europa wirklich entschlossen, sich gegenüber dem Rest der Welt oder gegenüber Afrika abzuschließen, hätte das gewaltige Folgen nahezu genozidalen Ausmaßes. Europa müsste eine tödliche Politik verfolgen, mit der man im Übrigen bereits in jenen Laboratorien im Mittelmeer und der Sahara experimentiert.¹⁷⁹

Der Abolitionismus von Grenzen ist für Mbembe essentiell, um das dekoloniale Projekt voranzutreiben. Es geht um das Wiedererlangen von Souveränität und damit auch um die Bestimmung von Bewegungsfreiheit – vor allem in Anbetracht einer historischen Hypothek: „Whether under conditions of slavery (Atlantic and trans-Saharan) or under colonial rule, the loss of our sovereignty automatically resulted in the loss of our right to free movement.“¹⁸⁰ Damit beschränkt er sich keineswegs auf die Migration nach Europa, im Gegenteil: Der überwiegende Teil von Migrant:innen bewegt sich innerhalb von Ländern und Nachbarländern – und auch das mit immer mehr Hindernissen, unter anderem aufgrund von diktierten Migrationspolitiken durch die EU. Ein Beispiel bietet der Niger. Zunächst wurde ein von französischen Jurist:innen vorformuliertes Gesetz vorgelegt, das „entgegen allen

¹⁷⁶ Danewid, Ida; Proglia, Gabriele; Pesarini, Angelica; Hawthorne, Camilla; Raeymaekers, Timothy; Saucier, P. Khalil, Grechi, Giulia; Gerrand, Vivian (2021): Introduction. In: The Black Mediterranean Collective (2021): The Black Mediterranean. Bodies, Borders and Citizenship. Berlin: Springer/Palgrave Macmillan, 12.

¹⁷⁷ ARCI Porco Rosso and Alarm Phone (2021): From Sea to Prison. The Criminalization of Boat Drivers in Italy. <http://www.fromseatoprison.info> [20.04.23]

¹⁷⁸ <https://freethesamostwo.com> [20.04.23]

¹⁷⁹ Mbembe 2019

¹⁸⁰ Mbembe 2017b

westafrikanischen Traditionen die Unterbringung und den Transport von Migrant:innen unter Strafe stellt.¹⁸¹ 2015 kam das Gesetz zur Anwendung, allerdings nicht ohne die Zahlung von rund einer Milliarde Euro durch die EU im Rahmen sogenannter Entwicklungszusammenarbeit.¹⁸² In Anbetracht des nigrischen Staatshaushaltes von 2,35 Milliarden Dollar im Jahr 2017 eine groteske Summe.

Das, was seit langem normal war, galt nun als kriminelle Handlung: Dutzende Chauffeure wurden inhaftiert, hunderte Autos konfisziert, zudem standen zahlreiche Familien, die von der Unterbringung und Bewirtung der Migrant:innen gelebt hatten, vor dem existentiellen Nichts. Besonders zynisch gestaltet sich die Überwachung der Wüstenpassage, da die nigrische Armee mit logistischer und finanzieller Unterstützung der EU an den lebenswichtigen Brunnen der jahrhundertealten Transsahara-Route Posten eingerichtet hat. Konsequenz ist, dass die Chauffeure der weiterhin aufbrechenden Migrant:innen-Konvois auf abgelegene Pisten ausweichen.¹⁸³

Die Konsequenz sind Schiffbrüche in der Wüste¹⁸⁴. Mbembe visioniert in Folge einen afrikanischen Kontinent, der sich von den kolonialen Grenzziehungen emanzipiert, ein Projekt „of openness and circulation rather than of closure and immobilisation.“¹⁸⁵

\\\\ Zweite Zwischenreflexion

Jeanette Ehrmann rekurriert auf den Philosophen Garrett Hardin und seine Metapher vom „left-to-die-boat“, um den Zeitgeist einer Gegenwart, in der „unter links- wie rechtspopulistischen Vorzeichen die Nation als Schicksalsgemeinschaft reaktiviert und Migration als Existenzfrage beschworen“¹⁸⁶ wird, zu beschreiben. Hardin, der quasi faschistischen Positionen einer *White Supremacy* zugerechnet wird, beschreibt das Setting eines Rettungsbootes, in dem reiche Menschen in gut ausgestatteten Booten sitzen, während die Menschen armer Nationen zusammengepfercht ausharren und sukzessive ins Wasser fallen. Sie schwimmen für eine Zeit, in der Hoffnung, von den reicheren Booten aufgenommen zu werden. Die Folge ist ein rationales Rechenschema, dass Ressourcen, Aufnahmekapazitäten, Rechte und Pflichten abwägt. Die Konsequenzen können mit der paradigmatischen Aussage von Sebastian Kurz auf den Punkt gebracht werden: „Es wird nicht ohne hässliche Bilder gehen.“¹⁸⁷ Hardins Metapher

¹⁸¹ Bernau, 131

¹⁸² siehe auch <https://www.medico.de/blog/endstation-wueste-19008> [31.05.2023]

¹⁸³ Bernau, 131.

¹⁸⁴ die ua. das Alarmphone Sahara versucht zu dokumentieren: <https://alarmphonesahara.info/en/> [20.04.2023]

¹⁸⁵ Mbembe 2017b

¹⁸⁶ Ehrmann, 423

¹⁸⁷ <https://www.welt.de/politik/ausland/article150933461/Es-wird-nicht-ohne-haessliche-Bilder-gehen.html> [4.02.2022]

wurde so implizit oder explizit zum Dreh- und Angelpunkt eines Krisennarrativs, „das Flucht als Krisenerfahrung nicht für geflüchtete Menschen, sondern für die sesshaften Bürger*innen der global betrachtet reichen Aufnahmegesellschaften zeichnet“. ¹⁸⁸ Hans Blumenbergs Bild skizziert unsere fluide Position: Als europäischer Akademiker und Bürger stehe ich sowohl auf sicherem Grund, den Schiffbruch beobachtend, als auch watend, schwimmend, segelnd im engagierten wie komplizenhaften postkolonialen Fahrwasser. Um eine Facette komplexer wird meine Beobachtung von Schiffbrüchen aus der Luft.

Metaphern orientieren und stiften Sinn. Politische Metaphern nutzen genau diese Eigenschaft. „Das Boot ist voll“ oder „Wir sitzen alle im selben Boot“ – mit einem einzigen Bild wird her über das europäische Grenzregime oder über Solidarität gesprochen. Beide Bilder sind brüchig. Denn auch das ist eine Eigenschaft von Metaphern: sie sind offen und besitzen ein – destruktives wie emanzipatorisches – Potential: „Große politische Metaphern bestimmen nicht nur über politische Programme, sondern stiften auch einen fundamentalen Sinn, indem sie vorzeichnen, wer wir sind und wer wir werden könnten.“ ¹⁸⁹ Aus dem Winkel eines Vogels werden nun Schiffbrüche beobachtet, der Zuschauer ist auch da präsent, wo von Land aus kein Blick mehr zu erhaschen ist. Eine technologisierte Position aus der Luft, selbst aus der Stratosphäre ¹⁹⁰, ermöglicht es, und das ist eben nicht bloß metaphorisch gemeint, von oben hinab auf andere zu blicken. Doch: „Die Vogelperspektive der Zuschauenden ist keine Rückkehr zur antiken Kontemplation, die nach Wahrheit strebt. Es ist eine bewegte Form der Kontrolle, deren Ziel der möglichst effektive Eingriff ist.“ Es geht also um die Intervention, um eine Exekution von Kontrolle. Diese passiert in der Gegenüberstellung eines militarisierten Grenzregimes und einer *No-Border-Airforce* wie bei Sea-Watch natürlich aus ideologisch gänzlich anderen Grundhaltungen heraus. In der Beobachtung des nackten Lebens der Schiffbrüchigen allerdings weist Siegmund auf eine phänomenologische Verwobenheit hin. Der Zugriff auf das nackte Leben wird ermöglicht durch die Reproduktion des Notstandes,

der von der seltsamen Assoziation von Militär, Polizei, privaten Firmen und NGOs verwaltet wird. Die Tragik des humanitären Blicks liegt darin, dass er das, was er bekämpfen will, beständig selbst reproduziert: das nackte Leben. Die hierarchische Perspektive des Bildes zeigt eine Machtkonstellation, die oben und unten klar bestimmt. Damit reproduziert es das Machtgefälle und bleibt der Metapher des einseitigen Schiffbruchs treu. Die da unten erleiden Schiffbruch und die da oben bringen mit ihrer technologischen Überlegenheit die Rettung. ¹⁹¹

¹⁸⁸ Ehrmann, 423

¹⁸⁹ Siegmund

¹⁹⁰ <https://www.golem.de/news/grenzueberwachung-frontex-installiert-kameras-in-der-stratosphaere-2209-168566.html> [05.04.23]

¹⁹¹ Siegmund

Biopolitisch gesprochen scheint der erhabene Europäer Verwalter des (Schwarzen) Lebens von einst zu bleiben:

Die aktuellen Statistiken der Tode erscheinen als Nachhall der Logbücher von Versklavungsschiffen, in denen die Präsenz der kommodifizierten, zur Frachtware gemachten Menschen über die numerische Erfassung der Toten und der Sterbenden hergestellt wird, eine Spur ihres Lebens ausschließlich im Augenblick der Gewalt und des Todes sichtbar wird.¹⁹²

In der zivilen Seenotrettung involviert zu sein, bedeutet auch, sich nicht nur mit drohender Repression und Kriminalisierung auseinandersetzen zu müssen, sondern eben auch mit der ethischen Frage der Involviertheit. Die oben skizzierten Verstrickungen reflektieren vornehmlich Dilemmata in akuten Entscheidungssituationen, im *command*, eingespannt zwischen zwei Ketten am Schiff oder aber aus der Vogelperspektive, mit einem gottähnlichen, hochtechnologisiertem *weißen gaze*. Es stellt sich aber noch ein anderes Dilemma: Inwiefern wirkt sich die grundsätzliche Anwesenheit von Rettungsschiffen – zivilen wie staatlichen – auf Migrationsrouten und die damit verbundenen Risiken aus? Diese Debatte wird seit Jahren äußerst polarisiert geführt – eine immer häufiger auch beim Namen genannte Politik der Abschreckung hantiert hier mit einer Rhetorik, die aus mehreren Gründen problematisch ist. Zunächst steht die moralische Perspektive: Die Inkaufnahme, dass Menschen ertrinken oder anders auf See sterben bzw. in Länder verschleppt werden, in denen ihnen Gewalt und Repression drohen (entweder am Abfahrtsort in Libyen bzw. Tunesien oder aber durch Deportationen in ihren Herkunftsländern) bedient sich salopp gesagt einer utilitaristischen Position, welche die Rechnung aufstellt: Eine Abschreckungspolitik, welche Menschen von der Überfahrt abhält, legitimiere solche Verluste. Es sei sogar „am besten“ im Mittelmeer aus Seenot gerettete Personen nach Libyen zurückzubringen, wie Karl Nehammer als Innenminister betonte.¹⁹³ So oder so eine zynische Aussage – entweder, weil damit suggeriert wird, dass Europa keinen sicheren, guten, lebenswürdigen Ort für Migrant:innen, die um ihr Existenzrecht kämpfen, bieten könne, oder aber, weil eben dieses Existenzrecht in Frage gestellt wird. Ist es hier nicht längst Europa ist, das metaphorisch Schiffbruch erleidet?

Eine Diskursanalyse des Pull-Faktor-Komplexes kann an dieser Stelle nicht erfolgen, doch seien einige generelle Überlegungen angebracht. Neben der fragwürdigen ethischen Perspektive wird das hier zugrundeliegende migrationssoziologische Modell in Zweifel gezogen. Es handle sich mehr um eine „suggestive Sprechweise“¹⁹⁴ denn um eine Theorie. Parnreiter

¹⁹² Ehrmann, 438

¹⁹³ <https://www.sn.at/politik/weltpolitik/nehammer-will-aus-seenot-gerettete-nach-libyen-zurueckbringen-82462699> [06.05.2023]

¹⁹⁴ Kalter, Frank (2000): Theorien der Migration. In: Müller, Ulrich/Bernhard Nauck/Andreas Dieckmann (Hg.) (2000): Handbuch der Demographie 1. Modelle und Methoden. Berlin u.a., 438-475.

fasst die Einwände zusammen: erstens handele es sich um eine unhistorische, statische und reduktionistische Perspektive; zweitens sei es eine ex post Erklärung einer plausiblen, logischen und notwendigen Handlung – ohne künftige Entwicklungen erfassen zu können; drittens führen Armut und Lohndifferentiale nicht immer zu Migration. Die Erklärungsmodelle blieben „mechanistisch, da eine lineare Kausalität zwischen schiebenden oder ziehenden Kräften und der Wanderung konstruiert wird.“¹⁹⁵

Jene akademischen Perspektiven, die sich diesen Einwänden zum Trotz und auf die spärliche Datenlage einlassen, kommen entgegen der populistischen Rhetorik in ihrer Analyse zu einem klaren Ergebnis: „Our analysis suggests that non-governmental SAR operations do not correlate with the number of migrants leaving Libya by sea.“¹⁹⁶ Ihr Conclusio stimmt mit unseren Beobachtungen und Datenanalysen überein: primär ausschlaggebender Faktor für Überfahrten ist das Wetter, nicht die Präsenz von NGO Schiffen. Fakt ist auch, dass in jenen Zeiten, in denen weniger NGO Schiffe vor Ort sind, nicht die Überfahrten, sehr wohl aber die Todesraten steigen.¹⁹⁷ Dennoch kann nicht negiert werden, dass die grundsätzliche Präsenz von Rettungsschiffen am Zentralen Mittelmeer ein Faktor im Gewebe jener Narrative spielen:

The complexity of these dynamics belies the possibility to draw robust conclusions, warranting additional research. Our preliminary findings, however, illustrate the enduring importance of rescue operations conducted by both public and private European assets. These SAR missions appear to have played an important (although not decisive) role in reducing the deadliness of sea crossings without significantly contributing to incentivizing seaborne migration.¹⁹⁸

Was bleibt, ist also eine faktische Tendenz und ein subjektives Gefühl. Autonome Bewegungen, welche auch die Perspektive der Hydrarchie unterstreicht, stehen jenen Bilder gegenüber, welche Migration als fluide Masse, als „Flüchtlingswelle“ inszenieren. Die etablierten Abschreckungsmechanismen sind vielfältig und versuchen auf vermeintliche Pull-Faktoren zu reagieren: die Inkaufnahme, dass Menschen ertrinken oder anders auf See sterben, die Aufrechterhaltung der Gefahr, von der sogenannten libyschen Küstenwache zurückverschleppt zu werden, der Abzug von staatlichen Rettungskapazitäten und die permanente

¹⁹⁵ Parnreiter, Christof (2000): Theorien und Forschungsansätze zu Migration. In: Ders./Karl Husa/Irene Stacher (Hg.) (2000): In-ternationale Migration. Die globale Herausforderung des 21. Jahrhunderts? Frankfurt am Main, S.25-52, 45f.

¹⁹⁶ Cusamano, Eugenio; Matteo Villa (2019): Sea Rescue NGOs: a Pull Factor of Irregular Migration?, Robert Schuman Centre for Advanced Studies Policy Briefs 2019/22. https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/65024/PB_2019_22_MPC.pdf [06.05.2023]

¹⁹⁷ Cusamano, Eugenio; Villa, Matteo (2020): Over troubled waters : maritime rescue operations in the central Mediterranean. In Philippe Fargues; Marzia Rango (Hrsg.) (2020): Migration in west and north Africa and across the Mediterranean: trends, risks, development and governance, Berlin: IOM GMDAC, 211, <https://hdl.handle.net/1814/68577> [05.05.23]

¹⁹⁸ ebd. 212

Kriminalisierung und Blockade von NGO Schiffen, die massive Repression von *boat drivers*, das Gefangensein in Elendslagern und die Inszenierung eines ausweglosen, bürokratischen Alltags, die Androhung von Deportationen und der grundsätzliche Ausbau und Militarisierung von sogenannter Grenzsicherung. Dass Menschen ihren Weg nach Europa dennoch finden, macht Migration dann vielleicht doch zu etwas Fluidem. Wie Wasser finden die Menschen ihren Weg, trotz einer „politische[n] Ästhetik der Abschottung.“¹⁹⁹ Oder? Was ist zu sehen, wenn wir das Mittelmeer sehen?

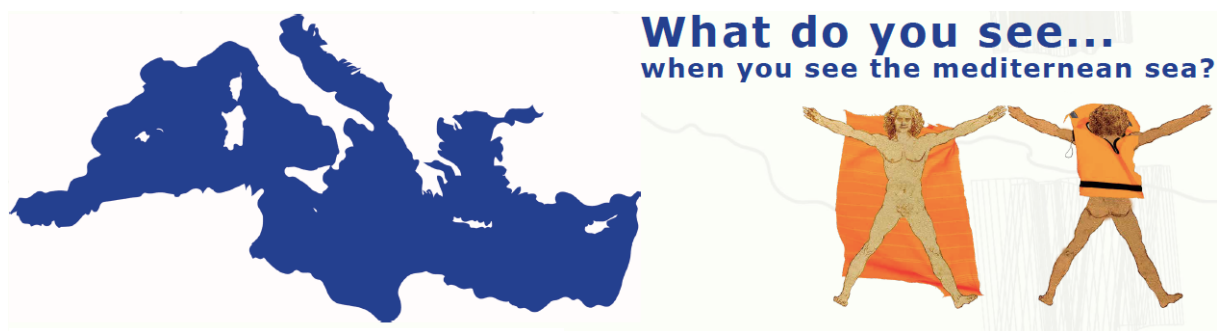


Abb. 14

¹⁹⁹ Siegmund

III. Horizonte

„Nebenaspekt der 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.“²⁰⁰

/ Utopische Entwürfe: Zu einer Philosophie der Migration

Donatella di Cesare macht in ihrer *Philosophie der Migration* klar, dass sich die europäische Philosophie der Gegenwart vornehmlich und letztlich vergeblich in der sicheren Position der Zuschauerin wähnt:

Man kann aus dem Inneren einer geschlossenen Gemeinschaft und von deren festgesetzten Grenzen auf das Meer blicken. Mehr oder minder stolz darauf, sich im Inneren zu befinden, zufrieden damit, der Stadt, der Zitadelle, der Festung anzugehören, kann man auf jene Ankunft reagieren, indem man die anlandenden Migranten zählt und sich fragt, wie viel davon aufzunehmen sind. Zu diesem Zweck versucht man Kriterien einzuführen, um – mit der größtmöglichen Unvoreingenommenheit – zu unterscheiden, wer es verdient, geduldet zu werden, und wer besser ausgeschlossen werden sollte. Dazu genügt es etwa, die Herkunft der Migranten sowie die Ursachen festzustellen, die sie zu jener gewagten, keineswegs angeratenen Reise getrieben haben. Die am Ufer Stehenden schütteln zum Zeichen ihrer Ablehnung und Unduldsamkeit jenen Neuankömmlingen gegenüber den Kopf, denen man kein „Willkommen“, *welcome*, zurufen will oder kann, da sie der eigenen Gesellschaft Probleme bereiten werden, die zumindest einstweiligen dazu gezwungen ist, diese zu beherbergen, wenn nicht sogar zu integrieren.²⁰¹

Blumenberg hat nachgezeichnet, dass wir das sichere Land längst aufgegeben haben und dahin auch nicht zurückkönnen. Stabile Ordnungen haben ihr Gefüge verloren und die privilegierten Standorte sind bestenfalls bloß kurzfristig mittels Gewalt und für einige wenige durchsetzbar. Umso wichtiger scheint eine grundsätzliche philosophische Standortbestimmung. An der Debatte um Migration,

die an den europäischen und insbesondere an den deutschen Hochschulen wieder aufgenommen wurde [...] überrascht nicht nur die Selbstverständlichkeit, mit der all das vorausgesetzt wird, was eigentlich infrage gestellt werden müsste – angefangen bei den Begriffen von Staatsbürgerschaft, Zugehörigkeit und Territorium –, sondern auch der mehr oder minder verschleierte normative Charakter der Beiträge und die angestrebte Suche nach einer bestimmten „Objektivität“ der Analysen wie auch der Resultate. [...] Als ginge es für die Philosophie nicht gerade im Gegenteil darum, eingespielte Denkgewohnheiten zu dekonstruieren und Legitimität vortäuschende Handlungsweisen zu kritisieren.²⁰²

Di Cesare widersetzt sich somit jenem hegemonial gewordenen Diskurs, der versucht, „Migrationsströme“ zu verwalten, zu managen und einer *governance* zu unterjochen. Sie liest die Schiffbrüche der Gegenwart als radikale Entlarvung einer Chimäre, der unser nationalstaatliches Denken aufsitzt. Der moderne Nationalstaat fußt im Wesentlichen auf den alten Gespenstern²⁰³ von Blut und Boden. Es ist das *ius solis* oder *ius sanguinis*, das als

²⁰⁰ Makropoulos, 6

²⁰¹ di Cesare, 32

²⁰² di Cesare, 34

²⁰³ di Cesare, 7

Legitimationsfigur herangezogen wird, territoriale Grenzziehungen zu schaffen und diese im Rekurs auf kollektives Eigentum und Eigenschaften zu verteidigen.

Im Gegensatz dazu stünde ein *ius migrandi*, das die Menschen auch in Anspruch nehmen, wenn Staaten es vorenthalten – in Notsituationen sowieso, aber auch darüber hinaus: „Die höchsten Berge im Himalaya wurden von Europäern bestiegen, die gar keinen zwingenden Grund hatten, die Quälerei dieser Expeditionen auf sich zu nehmen. Wie hilflos wirken im Vergleich dazu all die Mauern und biometrischen Erkennungsdienste, mit denen wir uns umgeben, um Menschen abzuwehren, die getrieben von existenzieller Not die Hochplateaus des Westens anstreben.“²⁰⁴

Nach Di Cesare demaskiert die Migrantin den Staat, in dessen Augen sie eine „unterträgliche Anomalie“²⁰⁵ darstelle. „Vom äußersten Rand aus erinnert der Migrant den Staat an sein geschichtliches Werden und Vergehen und bringt damit seine mythische Reinheit in Verruf. Deshalb heißt auf Migration zu reflektieren auch, den Staat neu zu denken.“²⁰⁶ Diese Staatskritik nimmt der europäische Nationalstaat stets als Verletzung wahr, Migration als Devianz. Migration wird zur „Ursünde“: Warum hast du dich bewegt?

Stößt die Autonomie der Migration der staatlichen Souveränität als widerwärtige Anomalie auf, ist eine radikale Philosophie ihr eigentlich zu Dank verpflichtet, hebt sie die Welt mit ihrem subversiven Potential doch aus den Angeln und verschiebt eine kontingente (und damit gewaltvoll-antiegaltäre) Ordnung von Nationalstaatlichkeit. Im Akt der Migration eröffnet sich nicht nur ein Schwall ethischer, rechtlicher, politischer Fragen, sondern vor allem auch ein Moment der Wirklichkeitsbefragung und somit der Erkenntnis: „Der Migrant verkörpert die Möglichkeit einer anders eingerichteten Welt, er repräsentiert die Deterritorialisierung, den fließenden Übergang, den autonomen Übertritt, die Hybridisierung der Identität.“²⁰⁷

Diese Politik im Konjunktiv muss zum Imperativ werden. Migrantische Bewegungen stellen trotz und wegen ihrer Unfassbarkeit, Vieldeutigkeit, Verletzbarkeit und Zielstrebigkeit die nationalstaatliche Diskursordnung in Frage, immer und immer wieder. Wie auf einem utopischen Banner lesen sich Antworten auf aktuelle Politiken. Aber: „the call to abolish borders or even the state entirely limits possibilities for complex and tactical collaboration with those in positions to transform institutions, policies, and rights.“²⁰⁸

Das Zentrale Mittelmeer ist bloß *ein* Schauplatz, wo der Ruf nach offenen Grenzen Hand in Hand mit klugen Allianzen gehen muss. Wie ein Hüpfen zwischen Fallstricken gilt es, diskursiv

²⁰⁴ Heins, 31

²⁰⁵ di Cesare, 17

²⁰⁶ di Cesare, 7

²⁰⁷ di Cesare, 17

²⁰⁸ Heller; Pezzani; Stierl, 60

zu navigieren. Ob das gelingt, wird täglich neu verhandelt, Negativbeispiele gibt es genug. Die philosophische Reflexion migrantischer Nicht-Schiffbrüche bietet jedoch erneut eine Perspektive einer Autonomie der Migration: Der überwiegende Teil jener, die auf kleinen Booten die südlichen Küsten des Mittelmeers verlassen, erreichen auf autonome Art und Weise den Norden. Den Todeswelten Entkommene laufen parallel mit grölenden Partytouristen in den Hafen von Lampedusa ein. Damit wird zumindest ein theoretischer Ausweg aus einem Dilemma angedeutet: die subjektive Perspektive der Migrant:innen und ihre Kämpfe sind Ausgangspunkt, nicht die Grenze per se oder simple Push-Pull-Modelle.

\\ Mittagsbesteck. Conclusio

Der jahrelange Schiffbruch Odysseus' markiert den Übergang aus dem mythischen Zeitalter zu einem neuen Selbstbewusstsein griechischer Bürgerschaft²⁰⁹: eine erste Orientierung am Leuchtturm der Aufklärung. Mose, selbst Schiffbrüchiger im Binsenkorb, führt das versklavte Volk Israels aus der ägyptischen Knechtschaft. Seine Erzählung präfiguriert den Kampf um Befreiung und den langen Marsch dahin. Jesus erleidet Schiffbruch erst am Kreuz, davon geht er übers stürmische Wasser und versammelt die Menschenfischer:innen zu einer Gemeinschaft. Magellan kommt von seiner Weltumsegelung nie zurück, fällt im Kampf auf Reede. Die europäische Penetration der Welt geht indes ungehindert weiter. Und obwohl Gott selbst – zu diesem Zeitpunkt war er schon tot – die *Titanic* nicht versenken konnte, sank sie am Vorabend des katastrophalen 20. Jahrhunderts. In der Rückschau bleibt eine Vorahnung von eben jener Dialektik der Aufklärung und des Anthropozäns, die beim schiffbrüchigen Odysseus ihren Ausgang nahm. Der Schiffbruch fungiert als Metapher für politische Realitäten und ist schreckliche Realität zugleich. Er erzählt von und verschweigt, er stiftet und verhindert politische Gemeinschaften. Und das ist kaum zu unterschätzen:

Der Kampf um die Hoheit über [die] Schiffbruchsmetapher könnte über die europäische Zukunft entscheiden. Denn der Schiffbruch ist nicht irgendeine politische Metapher. Die Metapher des Schiffbruchs markiert historische Umbrüche, indem sie eine neue Subjektivität und eine neue Gemeinschaft entstehen lässt.²¹⁰

Die gegenwärtigen Schiffbrüche im Zentralen Mittelmeer passieren unter Beobachtung: aus der Luft, von See aus, zu hören auf Funk oder Telefon. Was die alltägliche Beobachtung aus der Vogelperspektive bedeutet, habe ich versucht zu reflektieren. Manche sind nur ex post wahrnehmbar, wenn die Ertrunkenen an Land gespült werden, treibend in den Wellen gefunden

²⁰⁹ vgl. dazu Siegmund

²¹⁰ Siegmund

werden oder in mühseliger Arbeit von Forensiker:innen wie Cristina Cattaneo rekonstruiert werden. Alle erzählen sie, erzählen von Kontrolle, Kalkulation und Kontingenz.

Über eine letzte Art des Schiffbruchs war ein Nachdenken noch kaum möglich. Am Morgen des 28. Mai 2021 wurde ein Fischerboot nahe der Karibikinsel Tobago gefunden. 135 Tage dauerte die Reise von vermutlich 43 vornehmlich aus Mali stammenden Menschen, die im Januar 2021 in Mauretanien abgelegt haben, am Ziel – die Kanarischen Inseln – vorbeigedrifftet sind und schließlich auf der anderen Seite des Atlantiks angekommen sind, alle tot. Die aufwendige Recherche dazu²¹¹ gibt einen Eindruck, der Assoziationen zum Floß der Méduse erweckt. Und mehr. Die für den Fall zuständige Gerichtsmedizinerin in Tobago verknüpft die Ankunft der toten Schwarzen Körper mit der Geschichte ihrer Insel: „And then when I started looking at ocean currents. ... It’s the same currents that they used when they brought us here.“²¹² Dieser Schiffbruch erzählt von den historischen Fängen europäischen Herrschaftsanspruches. Die unfassbaren Meeresströmungen spülen jene Gewalt an Land, welche auch alle Wellen nicht zu verdecken und Stürme nicht zu verwehen vermochten. Die Familien der Verstorbenen in Westafrika hatten noch nie von Tobago gehört und nur wenige Fischer in Tobago von Mauretanien. Und dennoch besteht hier eine Gemeinschaft, die von Subjekten erzählt, die von der europäischen Gemeinschaft ausgeschlossen bleibt und offenbar im permanenten Schiffbruch gehalten werden.

Die Künstlerin Sabine Réthoré hat eine Karte entworfen, welche aus den Schiffbrüchen im Mittelmeer neue Subjekte und eine neue Gemeinschaft entstehen lassen könnte. Statt Geschichten der Abschottung und der Assimilation wird hier – und an vielen anderen Orten – an einer transnationalen Erzählung gewoben, an der „Geschichte der Entstehung eines politischen Gemeinwesens [...], dessen Zentrum nicht in Brüssel, Berlin oder Straßbourg liegt, sondern mitten im Mittelmeer. Die politische Metaphorik dafür muss erst noch erschaffen werden.“²¹³ Die Karte des Mittelmeers ist zumindest ein visueller Vorschlag – in einer gewendeten Geographie werden neue Betrachtungsweisen ermöglicht, neue Erzählungen bahnen sich wage und vorsichtig an: keine nationalstaatlichen Grenzen, kein Nord-Süd, das ein Oben-Unten widerspiegelt, ein gänzlich unbekannter Raum kündigt sich an.

²¹¹ <https://apnews.com/article/adrift-investigation-migrants-mauritania-tobago-663a576e233cb4b363f5eda8d5969b5a#answers> [20.04.23]

²¹² <https://apnews.com/article/adrift-investigation-migrants-mauritania-tobago-663a576e233cb4b363f5eda8d5969b5a#answers> [20.04.23]

²¹³ Siegmund

Der Lange Sommer der Migration 2015 wurde zum Winter²¹⁴; eine zunehmende Verdichtung der Grenzen und nicht nur rhetorische Abschottung halten seitdem Einzug. Das Mittelmeer wurde gleichzeitig zum Raum der Reibung²¹⁵, in dem turbulente Bewegungen in militarisierte Ordnungen gebracht werden und auch eine Porosität der Grenzen offenbar wird.

Das als Wiege der europäischen Zivilisation konzipierte Mittelmeer muss zu einer neuen Erzählung finden. Gegenwärtig fungiert es als Bühne: die Schiffbrüche gelten in ihrer faktischen Gewalt und alltäglichen Politik des Sterbenlassens den einen und in ihrer Metaphorik den anderen.

²¹⁴ vgl. Heller 2019, 51

²¹⁵ ebd., 52



Abb. 15

Literatur

ABULAFIA, David (2013): Das Mittelmeer. Eine Biographie. Frankfurt am Main: Fischer.

AHMIDA, Ali Abdullatif (2005): *Forgotten voices. Power and agency in colonial and postcolonial Libya*. New York/London: Routledge.

AMNESTY INTERNATIONAL (2020): Malta: Waves of impunity. Malta's human rights violations and Europe's responsibilities in the central Mediterranean. <https://www.amnesty.org/en/documents/eur33/2967/2020/en/> [27.04.23]

ARCI PORCO ROSSO AND ALARM PHONE (2021): *From Sea to Prison. The Criminalization of Boat Drivers in Italy*. <http://www.fromseatoiprison.info> [20.04.23]

AUTORINNENKOLLEKTIV Meuterei (2022): *Grenzenlose Gewalt. Der unerklärte Krieg der EU gegen Flüchtende*. Berlin, Hamburg: Assoziation A. Edition Lesen ohne Atomstrom.

BASARAN, Aylin (2022²): *Museum Festung Europa. Ausstellungstafeln*. Unter Mitarbeit von Hans-Georg Eberl.

BAUBÖCK, Rainer; MOURÃO PERMOSER, Julia; RUHS, Martin (2022): The ethics of migration policy dilemmas. In: *Migration Studies*, 10/3, 427–441, <https://doi.org/10.1093/migration/mnac029>.

BEHR, Alexander (2022): *Globale Solidarität. Wie wir die imperiale Lebensweise überwinden und die sozial-ökologische Transformation umsetzen*. München: oekom.

BENJAMIN, Walter (1974): „Über den Begriff der Geschichte“, in: *Gesammelte Schriften*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

BHABHA, J. (2022): A Zone of Exception and Righteousness? Mediterranean Search and Rescue Operations Versus Fortress Europe. A Response to Mann and Mourão Permoser (2022), Commentary for “The Ethics of Migration Policy Dilemmas” project, Migration Policy Centre (MPC), European University Institute (EUI).

BHAMBRA, Gurinder K. (2017): „The Current Crisis of Europe: Refugees, Colonialism, and the Limits of Cosmopolitanism“. *European Law Journal* 23(5): 395–405, <https://doi.org/10.1111/eulj.12234> [05.04.23].

BLUMENBERG, Hans (1979): *Schiffbruch mit Zuschauer: Paradigma einer Daseinsmetapher*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

BLOCH, Ernst (2018) [1918]: *Der Geist der Utopie*. Berlin: Suhrkamp.

BRAND, Ulrich; WISSEN, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: Oekom.

CARENS, Joseph H. (2013): *The Ethics of Immigration*. Oxford: University Press.

CARENS, Joseph H. (2014) [1987]: *Fremde und Bürger. Weshalb Grenzen offen sein sollten*. In: CASSEE, Andreas; GOPPEL, Anna (2014²): *Migration und Ethik*. Münster: mentis, 23-46.

CASSEE, Andreas (2018²): *Globale Bewegungsfreiheit. Ein philosophisches Plädoyer für offene Grenzen*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

CASSEE, Andreas; GOPPEL, Anna (2014²): *Migration und Ethik*. Münster: mentis.

CÉSAIRE, Aimé (2010): *Rede über den Kolonialismus und andere Texte. Ausgewählt, übersetzt und eingeleitet von Heribert Becke*. Berlin: Karin Kramer Verlag.

CUSUMANO, Eugenio; VILLA, Matteo (2021): From “Angels” to “Vice Smugglers”: the Criminalization of Sea Rescue NGOs in Italy. In: *European Journal on Criminal Policy and Research*. 27: 23-40. <https://doi.org/10.1007/s10610-020-09464-1> [23.04.23]

CUSUMANO, Eugenio; VILLA, Matteo (2020): Over troubled waters: maritime rescue operations in the central Mediterranean. In FARGUES, Philippe; RANGO, Marzia (Hrsg.) (2020): *Migration in west and north Africa and across the Mediterranean: trends, risks, development and governance*, Berlin: IOM GMDAC, 202-214, <https://hdl.handle.net/1814/68577> [05.05.23]

CUSAMANO, Eugenio; VILLA, Matteo (2019): Sea Rescue NGOs: a Pull Factor of Irregular Migration?, Robert Schuman Centre for Advanced Studies Policy Briefs 2019/22. https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/65024/PB_2019_22_MPC.pdf [06.05.23]

CUTTITTA, Paolo (2018): Repoliticization Through Search and Rescue? Humanitarian NGOs and Migration Management in the Central Mediterranean, *Geopolitics*, 23:3, 632-660, DOI: 10.1080/14650045.2017.1344834 [19.04.23]

DANEWID, Ida (2017): White innocence in the Black Mediterranean: hospitality and the erasure of history, *Third World Quarterly*, 38:7, 1674-1689, DOI: 10.1080/01436597.2017.1331123 [06.04.23]

DANEWID, Ida; PROGLIO, Gabriele; PESARINI, Angelica; HAWTHORNE, Camilla; RAEYMAEKERS, Timothy; SAUCIER, P. Khalil; GRECHI, Giulia; GERRAND, Vivian (2021): Introduction. In: *The Black Mediterranean Collective (2021): The Black Mediterranean. Bodies, Borders and Citizenship*. Berlin: Springer/Palgrave Macmillan.

DANEWID, Ida (2021): “These Walls Must Fall”: The Black Mediterranean and the Politics of Abolition. In: *The Black Mediterranean Collective (2021): The Black Mediterranean. Bodies, Borders and Citizenship*. Berlin: Springer/Palgrave Macmillan, S.145-166.

DI CESARE, Donatella (2021): *Philosophie der Migration*. Berlin: Matthes & Seitz.

EHRMANN, Jeanette (2021): Schwarzes Mittelmeer, weißes Europa. Kolonialität, Rassismus und die Grenzen der Demokratie. *Zeitschrift für Praktische Philosophie*, 8(1). <https://doi.org/10.22613/zfpp/8.1.18> [10.12.23]

EUROPEAN PARLIAMENTARY RESEARCH SERVICE (2022): Walls and fences at EU borders. Oktober 2022. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733692/EPRS_BRI\(2022\)733692_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733692/EPRS_BRI(2022)733692_EN.pdf) [27.04.23]

FARGUES, Philippe (2017): Four Decades of Cross-Mediterranean Undocumented Migration to Europe A Review of the Evidence. International Organization for Migration.

FOUCAULT, Michel (1992): Andere Räume. In: BARCK, Karlheinz u.a. (Hg.) (1992): *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*, Leipzig: Reclam, 34 – 46.

FRÜHMANN, Jakob (2021): Als Christ zur See? Reflexionen über ein heikles Fahrwasser. In: *Journal für Entwicklungspolitik*. XXXVII/3. <https://doi.org/10.20446/JEP-2414-3197-37-3-117>

GILROY, Paul (1993): *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. Cambridge, Mass. Harvard University Press.

GILROY, Paul (2004): „Migrancy, Culture, and a New Map of Europe“. In *Blackening Europe: The African American Presence*, hg. v. Heike Raphael-Hernandez, xi-xxi. New York: Routledge.

GILROY, Paul (2018): „Where every breeze speaks of courage and liberty”: Offshore Humanism and Marine Xenology, or, Racism and the Problem of Critique at Sea Level. *Antipode* 50(1): 3–22, <https://doi.org/10.1111/anti.12333> [19.04.23]

HARALAMBOUS, Chloe Howe (2022): How to Do Things with Rescue: Politics and Humanitarianism at Sea. A Response to Mann and Mourão Permoser (2022), Commentary for ‘The Ethics of Migration Policy Dilemmas’ project, Migration Policy Centre (MPC), European University Institute (EUI).

HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich (1970): *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*. Werke, Bd. 12. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

HEINS, Volker M. (2021): *Offene Grenzen für alle. Eine notwendige Utopie*. Hamburg: Hoffmann und Campe.

HELLER, Charles; PEZZANI, Lorenzo & STIERL, Maurice (2019): *Towards a Politics of Freedom of Movement*. In: JONES, Reece (Hrsg.) (2019): *Open Borders. In Defense of Free Movement*. Athens: University of Georgia Press.

JAKOB, Christian; SCHLINDWEIN, Simone (2017): *Diktatoren als Türsteher Europas. Wie die EU ihre Grenzen nach Afrika verlagert*. Berlin: Ch. Links Verlag.

JAMALZADEH, Elyas (2022): *Freitag ist ein guter Tag zum Flüchten*. Wien: Zsolnay.

KALTER, Frankt (2000): Theorien der Migration. In: MÜLLER, Ulrich; NAUCK, Bernhard; DIECKMANN, Andreas (Hg.) (2000): *Handbuch der Demographie 1. Modelle und Methoden*. Berlin u.a., 438-475.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus (2008) [2000]: *Die vielköpfige Hydra. Die verborgene Geschichte des revolutionären Atlantiks*. Berlin, Hamburg: Assoziation A.

MAKROPOULOS, Michael (2007): *Meer. Aspekte einer Daseins- und Lebensführungsmetapher*. <https://www.michael-makropoulos.de/Meer.pdf> [08.11.2022]

MANN, Itamar; MOURÃO PERMOSER, Julia (2022): Floating sanctuaries: The ethics of search and rescue at sea. In: *Migration Studies* 10/3, 442-463.

MARIN, Lou (1998): *Ursprung der Revolte. Albert Camus und der Anarchismus*. Verlag Graswurzelrevolution.

MBEMBE, Achille (2011): Nekropolitik. In: PIEPER, Marianne; ATZERT, Thomas; KARAKAYALI, Serhat; TSIANOS, Vassilis. (Hrsg.): *Biopolitik – in der Debatte*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 63-96, https://doi.org/10.1007/978-3-531-92807-4_3. [20.04.23]

MBEMBE, Achille (2014): *Kritik der Schwarzen Vernunft*. Berlin: Suhrkamp 2014.

MBEMBE, Achille (2017a): Scrap the borders that divide Africans. <https://mg.co.za/article/2017-03-17-00-scrap-the-borders-that-divide-africans/> [20.04.23]

MBEMBE, Achille (2017b): Africa needs free movement. <https://mg.co.za/article/2017-03-24-00-africa-needs-free-movement/> [20.04.23]

MBEMBE, Achille (2019): *Körper als Grenzen. Das Recht auf Mobilität im planetaren Zeitalter*. Rede am 12. Mai 2019 im Düsseldorfer Schauspielhaus. https://www.dhaus.de/download/6698/achille_mbembe_vortrag_pdf.pdf [20.04.23]

NIETZSCHE, Friedrich (1967): *Werke. Kritische Gesamtausgabe*, hrsg. von Giorgio Colli und Mazzino Montinari. Berlin/New York: de Gruyter.

PARNREITER, Christof (2000): Theorien und Forschungsansätze zu Migration. In: ders.; HUSA, Karl; STACHER, Irene (Hg.) (2000): Internationale Migration. Die globale Herausforderung des 21. Jahrhunderts? Frankfurt am Main, 25-52.

POLYLOG: Migration. Winter 2013

RAWLS, John (1999) [1971]: A Theory of Justice. Harvard University Press.

REDIKER, Marcus (2007): The Slave Ship: A Human History. London: John Murray.

REDIKER, Marcus (2008): Die vielköpfige Hydra. Die verborgene Geschichte des revolutionären Atlantiks. Berlin: Assoziation A.

REDIKER, Marcus (2017): Gesetzlose des Atlantiks. Piraten und rebellische Seeleute in der frühen Neuzeit, Wien: Mandelbaum Verlag, Wien.

ROBINSON, Cedric (2000): Black Marxism: The Making of the Black Radical Tradition. Chapel Hill: University of North Carolina Press.

ROTHBERG, Michael (2021): Multidirektionale Erinnerung: Holocaustgedenken im Zeitalter der Dekolonisierung. Übersetzung Max Henninger. Berlin: Metropol.

SCHALANSKY, Judith (2011): Taschenatlas der Abgelegenen Inseln. Fünfzig Inseln, auf denen ich nie war und niemals sein werde. Frankfurt am Main: Fischer.

SCHLETTE, Heinz Robert (1995): „Der Sinn der Geschichte von morgen“. Albert Camus' Hoffnung. Frankfurt am Main: Josef Knecht.

SCHOLZ, Gunter (2016): Philosophie des Meeres. Hamburg: Mare.

SIEGMUND, Johannes (2022): Schiffbruch mit Drohne. Zur politischen Ästhetik der Migration. <https://johannessiegmund.wordpress.com/2022/01/17/schiffbruch-mit-drohne/> [19.04.23]

THE BLACK MEDITERRANEAN COLLECTIVE (2021): The Black Mediterranean. Bodies, Borders and Citizenship. Berlin: Springer/Palgrave Macmillan.

TODOROV, Tvetan (2008): Die Eroberung Amerikas: Das Problem des Anderen. Berlin: Suhrkamp.

VOLKER, Heinz (2021): Offene Grenzen für alle. Eine notwendige Utopie.

WIEDEMANN, Charlotte (2022): Den Schmerz der Anderen begreifen. Holocaust und Weltgedächtnis. Propyläen, Berlin.

WISSENSCHAFTLICHE DIENSTE DEUTSCHER BUNDESTAG (2018): Sachstand: Einrichtung von SAR-Zonen und Seenotrettungsleitstellen. <https://www.bundestag.de/resource/blob/565680/314bc300770c6f5a3fe3b19b869f17f3/wd-2-103-18-pdf-data.pdf> [28.04.23]

ZIEGLER, Jean (2015): Ändere die Welt! Warum wir die kannibalische Weltordnung stürzen müssen. München: Bertelsmann.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1

Mole in Cala Pisana, Lampedusa 2022.
Private Aufnahme Jakob Frühmann

Abb. 2

Banksy 2015. We are not all in the same boat, Calais.
<https://www.theorieblog.de/wp-content/uploads/2019/11/Banksy-Boot.jpg> [23.05.23]

Abb. 3

Das Floß der Médusa, Théodore Géricault, 1819. Öl auf Leinwand, Louvre.
[https://de.wikipedia.org/wiki/Das_Floß_der_Medusa#/media/Datei:JEAN_LOUIS_THÉODORE_GÉRICAUT_-_La_Balsa_de_la_Medusa_\(Museo_del_Louvre,_1818-19\).jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Das_Floß_der_Medusa#/media/Datei:JEAN_LOUIS_THÉODORE_GÉRICAUT_-_La_Balsa_de_la_Medusa_(Museo_del_Louvre,_1818-19).jpg) [10.11.22]

Abb. 4

Number of Border Walls Globally, 1945-2022
<https://www.migrationpolicy.org/article/rapid-proliferation-number-border-walls> [23.05.23]

Abb. 5

Veranschaulichung von Rawls' Schleier des Nichtwissens.
https://de.wikipedia.org/wiki/Schleier_des_Nichtwissens#/media/Datei:Original_Position.svg [09.01.2022]

Abb. 6

Graphische Rekonstruktion von Artefakten, die zur Demontage der Festung verwendet wurden.
Basaran, Aylin (2022): Museum Festung Europa. Unter Mitarbeit von Hans-Georg Eberl, Tafel 8: Der Zerfall der Festung Europa.

Abb. 7

'With the Italian occupation, Tripolitania finally opens up to civilisation' — Französische Illustration zur Feier der italienischen Invasion von Türkisch-Tripolitanien (Le Petit Journal, 15. Oktober 1911).
<https://twitter.com/propagandopolis/status/1492858826500063235/photo/1> [28.02.2023]

Abb. 8

Verschiedene Tracks von Frontex Drohnen zwischen Mai 2021 und Juni 2022.
<https://www.borderforensics.org/investigations/airborne-complicity/> [28.02.2023]

Abb. 9

Graphik, die die Beziehung zwischen Flugstunden einer Frontex Drohne und die Anzahl von (illegalen) Rückführung zeigt.
<https://www.borderforensics.org/investigations/airborne-complicity/> [28.02.2023]

Abb. 10

help us, we are in the water! yes, but you are in english waters, sir! Facebook Post von Borderline Europe e.V. am 15. November 2022
<https://www.facebook.com/borderlineeurope/posts/pfbid0xg4YVxZg9XgXnxfwmnDnsGakHfzG6VkS8VD9TM3Xw4mU1YSNL48pcKnfa2JZAF8l> [19.04.23]

Abb. 11

Malta urges Merchant ships to ignore distress at sea. Emailverkehr zwischen Sea-Eye und MRCC Malta.
<https://sea-eye.org/en/malta-urges-merchant-ships-to-ignore-distress-at-sea/> [19.04.23]

Abb. 12

US-Bürger in Seenot. NAVTEX Meldung von 18. April 2021. Screenshot vom Twitter Account Sergio Scandura.
<https://twitter.com/scandura/status/1383784183827353607> [28.02.2023]

Abb. 13

NAVTEX Meldung. Facebook Post von Friedhold Ulonska, 22.11.2021
<https://www.facebook.com/friedhold.ulonska/posts/pfbid02WtRpxSD6Xt14vU6HyvpJ45Gb2MpV8S1FKLQxLsW4kwKCFkneDCzfGkZEgHSZ8LQol> [24.05.23]

Abb. 14

Fluide Mauer.

Basaran, Aylin (2022): Museum Festung Europa. Unter Mitarbeit von Hans-Georg Eberl, Tafel 4: Der Wassergraben / Das Wassergrab

Abb. 15

Mediterranean without Borders. Sabine Réthoré, 2011.

<http://www.sabine-rethore.net/engl/artistic%20maps/mediterraneanwit.html> [28.02.2023]

Abstract Deutsch

Das Mittelmeer wurde in den letzten Jahren zum sowohl faktischen Ort eines gewaltvollen Migrationsregimes als auch zum Symbol einer Politik des Sterbenlassens.

Hans Blumenberg hat in seinen Überlegungen die Seefahrt und genauer den Schiffbruch als grundlegendes Bild des europäischen Denkens unterstrichen, es handle sich um ein „Paradigma einer Daseinsmetapher.“ Die beobachtende Person auf festem Land nimmt so das untergehende Schiff als Grenzverletzung wahr, und ergötzt sich mitunter daran, nicht selbst Teil der Katastrophe zu sein. In Anbetracht gegenwärtiger Grenzregime reflektiert die Arbeit, welche Bedeutung die Rede vom Schiffbruch für die Gegenwart hat und leuchtet vor dem Hintergrund der eigenen Involvierung die Zusammenhänge von Metapher und Wirklichkeit aus.

Die zwischen den europäischen und afrikanischen Küsten liegende Ambivalenz wird versucht zu verstehen mit grundlegenden Überlegungen zur nautischen Metaphorik, einem philosophischen Blick auf offene Grenzen und der Betrachtung des Aufbegehrens von Menschen auf See. Das Bild einer vielköpfigen Hydra beschreibt damit sowohl die andauernde Repression staatlicher Migrationspolitik als auch die Widerstandsfähigkeit und Autonomie migrierender Menschen.

Der Zusammenhang zwischen der kolonialen Geschichte der Sklav:innenschiffe und des gegenwärtigen rassialisierten Kapitalismus ist evident. Die Arbeit versucht daraus Schlüsse zu ziehen, indem das Beobachten von Schiffbrüchen, oft aus der Luft, in ihrer nekropolitischen Dimension verortet wird und hinterfragt so das europäische Selbstverständnis.

Abstract English

In recent years, the Mediterranean has become both a de facto site of a violent migration regime and a symbol of a policy of letting people die.

In his reflections, Hans Blumenberg has underlined seafaring, and more precisely shipwrecks, as a fundamental image of European thought, saying it is a „paradigm of a metaphor of existence.“ The person observing on solid land thus perceives the sinking ship as a border violation and sometimes delights in not being part of the catastrophe itself. In view of current border regimes, this work reflects on the significance of the talk of the shipwreck for the present and illuminates the connections between metaphor and reality against the background of one's own involvement.

This work seeks to understand the ambivalence lying between the European and African coasts by examining nautical metaphors, exploring the philosophical concept of open borders, and considering the rebellion of people at sea. The image of a many-headed hydra thus depicts both the ongoing repression of state migration policies and the resilience and autonomy of migrating people.

The connection between the colonial history of slave ships and contemporary racialized capitalism is evident. This work attempts to draw conclusions from this by locating the observation of shipwrecks, often from the air, in their necropolitical dimension and thus questions the European self-image.