

Allianzen
alte Bundesrepublik
altern
Antisemitismusdefinition
B1
barrierefrei
Beziehungsanbahnung
Bruderland
citizenship
Dauerleihgabe
eckiger Tisch
Eigenheim
einsam
Einzugsgebiet
Engagement
erben
gesundheitliche Versorgungsstrukturen
gleichwertige Lebensverhältnisse
Grundsicherung
Intersektional
Knappe
Ko-
Kohleausstieg
Labor
Manifest
mehrsprachig
Mindestlohn
Mitta-Studie
moralisieren
Nebenklage
obdachlos
Plattformökonomie
politische Bildung
Privileg
Racial Profiling
repräsentativ
Schulbuch
Seenotrettung
soziale Mischung
soziale Reproduktion
streiten
Suchbarkeit
Tierwohl
trans
Umfrage

»Seenotrettung« lässt sich als »querliegender Begriff« und »*minor keyword*« auffassen, vielleicht treffender sogar als Begriff »*in a minor key*«, um die naheliegende musikalische Metapher des Englischen – »in Moll« – aufzugreifen: ein Schlüssel, durch den bestimmte gesellschaftliche Verhältnisse der Gegenwart für eine melancholische Deutung geöffnet werden. Diese melancholische Qualität gewinnt die Seenotrettung erst in jüngerer Zeit, nämlich seit den 1990er Jahren, als sie ihren Status als Symbol gesellschaftlicher Handlungsmacht und moralischer Lösungskompetenz verliert. Im 19. Jahrhundert entstanden, war Seenotrettung zunächst ein optimistischer, in bestimmten Gesellschaften auch durchaus zentraler Begriff des Zusammenhalts, ein Beleg der heroischen und technischen Handlungsfähigkeit des Kollektivs. In den vergangenen Jahrzehnten wurde er jedoch zunehmend überschattet vom Empfinden der Vergeblichkeit angesichts scheinbar unüberwindlicher Blockaden, insbesondere in der Migrationspolitik. Seinen Bedeutungswandel zu erkunden, bedeutet insofern, eine Modulation von »*major*« nach »*minor*« nachzuvollziehen.

Besonders augenfällig wurde dieser Wandel in den Jahren nach 2008. Als maßgebliche Institutionen des Finanzkapitalismus zu kollabieren und in der Nachfolge eine lange Reihe von Staatswesen zahlungsunfähig zu werden drohten, war allerorten eine eskalierende Rhetorik der unbedingten »Pflicht« zu ihrer »Rettung« zu vernehmen. Zugleich zeigte sich in der andauernden Situation der Schiffbrüche von *boat people* – vor allem im Mittelmeerraum – bereits seit der Jahrtausendwende, dass westliche Regierungen zunehmend Versuche unternahmen, die Rettung Schiffbrüchiger als Menschenhandel zu kriminalisieren. Dabei handelt es sich, zumal wenn man sich die Geschichte des europäischen Sklavenhandels vor Augen hält, um einen Straftatbestand mit erheblichem historischen Resonanzraum. Zur gleichen Zeit strengten die Behörden jedoch überdies Strafverfahren gegen Schiffsbesatzungen an, welche die Rettung Schiffbrüchiger nachweislich verweigert hatten, was nach dem Seevölkerrecht unter Strafe steht. So zeigte sich auf verschiedenen Ebenen – in der moralischen wie in der ökonomischen Sprache, in der Praxis der Rechtsprechung wie der der Seefahrt – eine merkwürdige Verworrenheit und Widersprüchlichkeit.

Merkwürdig, weil die Umstände mit seltener Klarheit zutage liegen: Das Ertrinkenlassen, wenn Rettungsmittel zur Verfügung stehen, ist weder rechtlich noch moralisch akzeptabel. Die befremdliche Umstrittenheit der Seenotrettung leitet sich offensichtlich aus politischen Gründen her, die mit der jeweiligen Notstandssituation nur indirekt zu tun haben, insbesondere aus der Ablehnung von Einwanderung. Häufig ist in diesem Zusammenhang das ökonomisierende Argument vorgetragen worden – staatlicherseits ebenso wie vor Gericht –, die Bereitstellung von Rettungsdiensten setze Anreize für vermehrte Migration und erleichtere die Arbeit derjenigen, die die Boote ausrüsten und die unsichere Passage vermitteln oder, in manchen Fällen, sogar erzwingen. Doch bringt dieses Argument der Anreizsetzung eine fragwürdige Vorstellung der Motive von Flucht und Migration zum Ausdruck. Denn, wenn überhaupt, werden diese Motive höchstens in nicht messbarer Weise davon beeinflusst, dass (überwiegend staatliche) Rettungsdienste den irregulären maritimen Grenzübertritt sicherer machen (Rodríguez Sánchez/Wucherpennig et al. 2023). Überhaupt ist das Argument, Seenotrettung wirke sich als »Pull-Faktor« für die Migration aus, wenig überzeugend konstruiert. Beim Badetourismus behauptet schließlich auch niemand, dass sich Unglücke aus einem Leichtsinn herleiteten, der durch die Anwesenheit von Rettungspersonal erst provoziert werde, sodass man diese falsche Anreizsetzung zu beseitigen habe. Noch weniger überzeugend wäre wohl die glücklicherweise nicht allzu oft vorgebrachte Leugnung jeglicher Hilfsverpflichtung, da, wer sich in Gefahr begeben, in Kauf nehmen müsse, darin umzukommen. Dann wäre die Rettung Schiffbrüchiger von jeher nur unnötiger moralischer Luxus gewesen. Und dass sich politische Ansprüche auf eine Steuerung von Migration durch Maßnahmen zur See – oder deren Unterlassung – überhaupt verwirklichen lassen, ist nach wie vor höchst zweifelhaft.

Wert des Lebens. Zur Geschichte der Seenotrettung

Seenot im Zusammenhang mit Flucht und Migration ist keine akut gegenwärtige, sondern eine seit Längerem kontinuierliche Situation. Dies betrifft den Mittelmeerraum ebenso wie andere Seegebiete. Die Stabilität der Strukturen liegt selbst bei oberflächlicher Betrachtung auf der Hand. Am Anfang stand die Flucht der *boat people* aus

Vietnam in den 1970er Jahren, in deren Kontext sich ein Schema der Flucht zur See herausbildete, das auch heute noch Bestand hat, allerdings in den 1980er Jahren stark an Bedeutung verlor (Bösch 2018, S. 187–228). Bereits für die 1990er – es sei auch an den Exodus aus Albanien nach Italien im Jahr 1991 erinnert – entstand eine außerordentlich »restriktive« (ein spätestens seit jener Zeit in der politischen und journalistischen Sprache gebräuchlicher Euphemismus) Handhabung irregulärer maritimer Grenzübertritte in Australien (Neumann 2015; Higgins 2017; zum Vergleich mit Italien Glynn 2016). Das australische Verfahren des Abfangens von Booten auf hoher See läuft bis heute direkt auf eine Kriminalisierung von Bootsflüchtlingen hinaus, und zwar konträr zu sonst offiziell hochgehaltenen Formeln einer an universellen Menschenrechten orientierten Asylpolitik oder zum Recht auf Rettung aus Seenot, wie es das Internationale Seevölkerrecht festhält. Flüchtlinge werden teils seit Jahrzehnten in extraterritorialen Gefangenenlagern inhaftiert. Die Deportation von Strafgefangenen ist in der australischen Geschichte selbst ein in unheimlicher Manier wiederkehrendes Moment. Die frühe britische Kolonisierung des Kontinents erfolgte bekanntlich in erheblichem Maß durch deportierte Sträflinge. Vor diesem Hintergrund ist auffällig, dass es bei der gegenwärtigen Kriminalisierung und Deportation von Geflüchteten nicht zuletzt um die Verweigerung auch nur der Möglichkeit einer historischen Analogiebildung geht. Schon die Möglichkeit einer Solidarisierung der Nachkommen von Deportierten mit heutigen Deportierten wird auf diese Weise in der öffentlichen Diskussion tabuisiert. So wird ein tiefgreifender Unterschied zwischen sozialen Gruppen etabliert – hier die alten, legitimen, dort die neuen, illegitimen Immigrant*innen –, der sich wohl vor allem deswegen nicht ganz offen abbildet, weil die dafür vorhandenen sprachlichen Werkzeuge – Rassismus, Eugenik – selbst durch ihre Geschichte inkriminiert sind. Ähnliche Verwerfungen lassen sich immer wieder auch in der gegenwärtigen Grenzpolitik der als Einwanderungsland entstandenen Vereinigten Staaten beobachten, wo allerdings besonders die Landgrenze zu Mexiko im Vordergrund steht (nur hin und wieder auch die Seegrenze zu Kuba).

In Europa ist die Frage nach den historischen Analogien anders gelagert, steht aber dennoch in engem Zusammenhang mit der Situation der australischen und amerikanischen (und sonstigen) Siedlerkolonien. Denn dass Seenotrettung im 19. Jahrhundert in manchen europäischen Ländern zunächst als »*major keyword*« des gesellschaftlichen Zusammenhalts Geltung gewann, hatte auch damit zu tun, dass der Passagierverkehr zur See in dieser Zeit exponentiell zunahm und immer neue Katastrophen mit immer größeren Opferzahlen durch die rapide expandierende Zeitungsöffentlichkeit zu Medienereignissen mit großer Reichweite wurden. In der deutschen Geschichte des Seenotrettungswesens ist diese Verbindung besonders deutlich. In der 1860 einsetzenden Kampagne zur Einrichtung eines nationalen Systems von Seenotrettungsstationen nach britischem Vorbild, die mit Rettungsbooten, Freiwilligenmannschaften und verschiedenen anderen technischen Rettungsmitteln auszustatten waren, wurden solche Schiffsunglücke herausgehoben, deren Opfer man als besonders unnötig betrachtete. Eines dieser Unglücke war der Untergang des Auswanderertransports *Johanne* vor der Insel Spiekeroog im Jahr 1854. Bei diesem Unglück kamen 80 Passagiere ums Leben, während es etwa 130 gelang, aus eigener Kraft den Strand zu erreichen. Doch hatten die Insulaner jegliche Hilfeleistung unterlassen, andernfalls wären wohl wesentlich weniger Opfer zu beklagen gewesen. Die Art von Passagierverkehr, den die *Johanne* betrieb, war erst in jenen Jahren der Massenauswanderung nach Nordamerika üblich geworden. Dass die Kampagne zur Einrichtung eines nationalen Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger Jahre später gerade auf dieses Unglück zurückgriff, ist auch seiner potenziellen Bedeutung für die binnenländische Bevölkerung geschuldet. Hier waren nicht, wie bei gewöhnlichen Schiffsuntergängen, nur Seeleute betroffen (Ostersehlte 1990).

In der Geschichte der französischen Seenotrettungsbewegung, die gleichermaßen in den 1860er Jahren ihre nationale Gründung erlebte, spielte ebenfalls ein entfernt verwandtes Unglück eine Rolle: der Untergang des britischen, nach Sydney bestimmten Gefangenentransports *Amphitrite*. Vor Boulogne-sur-Mer kamen im Jahr 1833 133 Menschen ums Leben, vor allem – und dies bewegte die zeitgenössische Öffentlichkeit besonders – Frauen, denn es handelte sich um einen Transport weiblicher Strafgefangener (Trüper 2019). Auch dieses Unglück war erkennbar völlig unnötig. Die Schiffsführung hatte sich geweigert, Hilfe von der Küste her anzunehmen oder sich mit Bordmitteln selbst zu schaffen (man verzichtete auf eine Evakuierung mit den eigenen, auch nach der Strandung funktionsfähigen

Beibooten), wohl auch aus Angst, die Gefangenen könnten entkommen. Ähnlich wie im Fall der Johanne ging es hier ebenfalls um den Skandal, dass europäische Siedler*innen – in diesem Fall unfreiwillige (auch eine Art ›Menschenhandel‹, wenn auch keine Sklaverei im engeren Sinn) – nicht sicher ans Ziel gelangten, sondern bereits an europäischen Küsten durch unglückliche Umstände und unterlassene oder sogar unterbundene Hilfeleistung zu Tode kamen.

Die Entsprechung zur australischen Situation wäre insofern auf die Formel zu bringen: Seenotrettung wurde in Europa zur unbedingten moralischen Pflicht erhoben, als die europäische Auswanderung in andere Weltteile zu einem Massenphänomen wurde; und die moralische Pflicht wird einer politischen Problematisierung und Relativierung unterworfen, wenn sich die Bewegungsrichtung umkehrt und Europa selbst zum Ziel der Einwanderung zur See wird. Das Entsprechungsverhältnis dieser beiden historischen Vorgänge wird in der gegenwärtigen öffentlichen Diskussion nicht gesehen, vielleicht sogar verleugnet. Natürlich bestehen auch erhebliche Unterschiede, die diese Verkennung begünstigen. Jeder Vergleich über zeitliche Distanzen hinweg lässt sich leicht aushebeln, indem man auf solche Unterschiede verweist. Aber nimmt man eine solcherart historisch differenzierte Perspektive ein, kann diese zugleich die Einsicht verhindern, dass im Kontext der Seenotrettung immer auch die Machtverhältnisse zwischen Europa und anderen Weltgegenden verhandelt werden.

Auf abstrakter Ebene lässt sich dieses Problem historischer Analogiebildung vielleicht so formulieren: Die Äquivalenz, also die Gleichwertigkeit der Auswandernden aus Europa und der Einwandernden nach Europa bleibt solange gegeben, wie auf symbolischer Ebene ein minimales Prinzip der Gleichheit gewahrt bleibt, das besagt, jede beliebige Person könne an der Stelle jeder beliebigen anderen stehen. Diese Idee einer Stellvertretung aller für alle, die im Begriff einer durch ihre gleichen Rechte definierten Menschheit angelegt ist, ist ein Prinzip der Repräsentation, das enorme politische Bedeutung trägt. Zu den Grundsätzen der Seenotrettung gehörte stets, zumal im 19. Jahrhundert, als die Rettungsmittel oftmals unzureichend waren, dass für die Rettung von Leben andere Leben einer existentiellen Gefahr ausgesetzt wurden. Jedes Leben sollte – mindestens im Kontext des Schiffbruchs – genauso viel wert sein wie jedes andere. Wenn die Seenotrettung problematisch wird, steht dieses Prinzip der Gleichheit als Äquivalenz infrage.

Anders gesagt, es geht bei der Seenotrettung auch um Werte: um den Wert des Lebens, den Wert von Mitmenschen, von Rettungswilligen, von Seefahrzeugen und Ladungen. Und wo von Werten die Rede ist, stellt sich stets die Frage nach dem Tausch. Die Äquivalenz der Menschenleben ist im Grunde eine Tauschregel für solche Werte, denen kein allgemeiner Tauschwert, das heißt kein Geldwert, beigemessen werden kann. Denn das Geld ist die allgemeine Form der Tauschbarkeit von Werten. Leben und Lebensrettung gelten meist als unbezahlbar, als der Tauschbarkeit entzogen. Doch unter bestimmten Umständen, etwa jenen der Rettung, wird der Tausch des einen Lebens für ein anderes akzeptiert. Die Geschichte der menschlichen Ungleichheit, insbesondere die der Sklaverei und des damit verbundenen transatlantischen Menschenhandels, belegt allerdings, dass es sich bei dieser Art der dem Geldwert entzogenen Gleichheit des Werts von Menschenleben um eine gesellschaftliche Setzung, eine vertragliche Übereinkunft handelt, die nicht immer und überall Bestand hat. Wenn man Georg Simmels Ausführungen in der *Philosophie des Geldes* von 1900 folgt, wird bei jeder Festlegung von Tauschwerten auch eine stillschweigende soziale Abmachung darüber getroffen, dass bestimmte andere Werte inkommensurabel sein sollen. Zugleich ist das allgemeine System der Tauschwerte, das Geld, darauf abgestellt, auf die Dauer alle inkommensurablen Werte tauschbar zu machen. Dass bestimmte Werte von dieser permanenten Expansion der Geldwerte ausgenommen werden, ist Teil des Systems. Doch die Ausnahme ist nie stabil, sondern wandelt sich.

Als symbolische Verdichtung von gesellschaftlich wirksamen Verständnissen des Werts gewinnt die Geschichte der Seenotrettung einen allgemeineren Charakter: Sie steht für eine in der Gesellschaft verbreitete, keineswegs philosophisch vorgeprägte Theorie der Werte ein und definiert eine Regel der Wertgleichheit der Leben im Schiffbruch als Regel der Ausnahme vom geldlichen Tausch. Die heutige Problematisierung der Seenotrettung betrifft auch diese Regel und die Art und Weise, wie die Gesellschaften den Wert des Menschenlebens auffassen. Daher ist es auffällig, dass eine westliche Öffentlichkeit, die von der Lebensrettung, vom unbedingten Wert des Menschenlebens auf See immer weniger wissen will, zugleich den »Menschenhandel« anderer zur See anprangert.

Die sozialen Bewegungen zur Lebensrettung erzeugten nicht nur ein spezifisches Pathos der Gleichheit der Menschenleben, sondern auch Ungleichheiten eigener Art, soziale Unterscheidungen und Hierarchisierungen, die sich ebenfalls als Werkzeuge zur Herstellung von gesellschaftlichem Zusammenhalt auffassen lassen. In der historischen Wirklichkeit ist die Szene vom »Schiffbruch mit Zuschauer« stets komplexer als in Hans Blumenbergs gleichnamiger Studie von 1979. Blumenberg behandelt hier die insbesondere von Lukrez herrührende Vorstellung vom Glück des Philosophen bei der Betrachtung des entfernten Leidens anderer, das ihn in der Sicherheit seines eigenen Standpunkts auf dem festen Grund der Vernunft nicht zu berühren vermag. Historisch ereigneten sich küstennahe Schiffsunglücke tatsächlich sehr häufig vor Publikum; aber nicht vor einzelnen, sondern vor zahlreichen Menschen. Es handelte sich um eine soziale Situation, und die Seenotrettungsbewegung entstand nicht zuletzt dadurch, dass einige dieser Zeugen (durchgängig solche männlichen Geschlechts) als Zuschauer zweiter Ordnung auftraten, die die Passivität der Zuschauer erster Ordnung verurteilten (Trüper 2015). Auch der Wille, die moralisch-soziale Unterscheidung – nämlich zwischen den beiden Typen der Zuschauer, von denen nur der eine den Makel der Unterlassung wettzumachen hatte – wieder zu überwinden, war mitverantwortlich für den Umstand, dass die Küstenbevölkerungen, zumeist verarmt und marginalisiert, das im 19. Jahrhundert hochriskante Rettungswerk bereitwillig auf sich nahmen.

Seenotrettungsgesellschaften sind in Europa seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert lokal nachweisbar. Die ersten Unternehmungen mit nationaler Reichweite entstanden im März 1824 in Großbritannien und im November desselben Jahres in den Niederlanden (vgl. zur Geschichte von Seenotrettungsgesellschaften allgemein Evans 2003). Während die lokalen Initiativen dazu neigten, nach einiger Zeit ihre Tätigkeit einzustellen, weil entweder die Rekrutierung neuer Freiwilliger oder neuer Spender misslang, erreichten die nationalen Initiativen größere Stabilität, weil sie auf die Appellstrukturen des Patriotismus, zugleich überdies einer universalistischen moralischen Sprache, ferner auf die nationale Öffentlichkeit, die Beteiligung des Souveräns und ein wesentlich umfassenderes Spendermilieu zurückgreifen konnten. Dieses Milieu umfasste insbesondere auch ökonomische Akteure des maritimen Raums, Schiffbauer, Reedereien, Seeverversicherungen. Für jene Zeit des rapide zunehmenden Seeverkehrs liegt der Schluss nahe, dass dem Eigeninteresse dieser ökonomischen Akteure eine entscheidende Bedeutung für die Entstehung der Seenotrettungsgesellschaften zukam.

Aber die Reduktion auf bloß ökonomische Interessenlagen wäre voreilig. Als während der Napoleonischen Kriege die Seeversicherer von Lloyd's of London in der öffentlichen Kritik standen, weil sie auch französische Kriegsschiffe versichert hatten, reagierten sie durch vermehrte Förderung des lokal bereits mancherorts bestehenden Seenotrettungswesens. So ließ sich offenbar zeigen, dass man auch andere Werte anerkannte als nur monetäre. Dieses frühe Beispiel belegt, dass die Unterstützung des Seenotrettungswesens primär als moralisches Handeln aufgefasst wurde, nur sekundär als Handeln, das an ökonomischen Werten orientiert war. In der Art und Weise, wie moralische Sprache in dieser Zeit genutzt wurde, ist eine auch heute noch vertraute scharfe Kontrastierung ökonomischer – nämlich finanzieller, also im Tauschverkehr stehender – und moralischer, unverhandelbarer und nicht eintauschbarer Werte erkennbar. Offensichtlich ließen sich die moralischen Werte sogar benutzen, um die ökonomischen Wertsetzungen auszutarieren. Und anscheinend ließ sich die Bekräftigung moralischer Werte dadurch bewerkstelligen, dass man auf Geld verzichtete. Eigentlich handelt es sich um Opfergaben, die die Wohlhabenden darbringen, um die Geltung des inkommensurablen moralischen Werts zu bestätigen.

Auch die Rettungsleute erbringen ein Opfer, nämlich dasjenige der eigenen Mühe, der Lebensgefahr und im Extremfall des Lebensverlusts. Um dieses Opfer zu erleichtern, war es – wie die Gründer der Rettungsgesellschaften erkannt hatten – nötig, spezialisierte Rettungsboote zur Verfügung zu stellen. Nur auf diese Weise ging mit den gelegentlich einzukalkulierenden Verlusten von Rettungsleuten nicht zugleich auch jeweils deren familiäre Lebensgrundlage, das eigene Boot, verloren (die meisten Freiwilligen waren Fischer). Das eigene Leben erwies sich zumindest in ökonomischer Hinsicht als weniger wertvoll als das Leben des Familienkollektivs. Das Los der Hinterbliebenen zu erleichtern, zählte ebenfalls zu den Aufgabenstellungen der Rettungsgesellschaften. Doch blieb die Zuerkennung solcher Hilfen meist den Ad-hoc-Entscheidungen der die Vereine steuernden Komitees unterworfen, also eine – meist auch nur einmalig – gewährte Wohltätigkeitsleistung, kein regulärer Versorgungsanspruch.

Dass in der konkreten Situation des Rettungsgeschehens, ähnlich wie etwa in der militärischen Kampfsituation, irgendwann eine Grenze überschritten wurde, in der die Sorge um das eigene Leben hintanstellen musste, wenn man überhaupt handlungsfähig bleiben wollte, stand allem Anschein nach für die Rettungsleute außer Zweifel. Ebenso wenig scheinen sie den Sinn des möglichen Selbstopfers im Dienst der Rettung der Leben anderer – also das Prinzip der Äquivalenz in der Seenotrettung – angezweifelt zu haben, ein Kalkül, das etwa Immanuel Kant noch für problematisch hielt, da es eine Vernachlässigung der »Pflichten gegen sich selbst« bedeuten und also der praktischen Vernunft für widersinnig gelten musste (Kant 1788, S. 158). Es lässt sich aber beobachten, dass ein solcher Vorbehalt, den keineswegs nur Philosophieprofessoren zu artikulieren vermochten, im Verlauf des 19. Jahrhunderts aufgegeben wurde. Die Rationalität des moralischen Urteils konnte zumindest im Kontext der Seenot in den Wind geschlagen werden. Der moralische Diskurs der Seenotrettung bekannte sich manchmal sogar ganz offen zur Unvernunft seiner Gebote, wenn etwa im ersten Heft der jährlich erscheinenden Zeitschrift der französischen Rettungsgesellschaft von einer »folie de dévouement«, einem schieren »Wahnsinn der Aufopferung«, den das Rettungswerk erfordere, die Rede war (Anon. 1866, S. 2).

Von der Notsituation zum Notfall

Auf beiden Seiten, sowohl auf der der Rettungsfreiwilligen als auch auf der ihrer philanthropischen Finanziers, lässt sich beobachten, dass eine Unterscheidung in den Wertsetzungen anerkannt wird. Das Gebotene wird vom Eigennutz, das Moralische vom Ökonomischen unterschieden, beide Sphären aber zugleich eng miteinander verflochten. Zugleich ergeben sich durch das Vereinswesen Verbindungen über soziale Schichtgrenzen hinweg. Dieses Bündel von Verknüpfungen entsteht im Zusammenhang mit dem, was man den »Situationstyp des Schiffbruchs« nennen könnte. Erst durch Rettungsmittel und -routinen, durch Übung und Vereinsarbeit wird aus der Notsituation ein Notfall, auf den in standardisierter Weise reagiert wird. Diese

Bedingungen – stabilisierte Mischlagen kommensurabler (monetärer) und inkommensurabler (in diesem Fall moralischer) Werte, gebunden an eine spezifische Lage sozialer Unterschiede und Ungleichheiten – sind charakteristisch für das, was in der geschichts- und sozialwissenschaftlichen Diskussion oft als »moralische Ökonomie« bezeichnet wird (zum Begriff vgl. Thompson 1971).

Die Produktion moralisch signifikanter Situationstypen und damit verbundener moralischer Ökonomien ist ein Wesensmerkmal sogenannter humanitärer Bewegungen seit dem 18. Jahrhundert. Im Kern handelt es sich bei diesen Bewegungen um den Ausdruck einer tiefgreifenden Veränderung in der moralischen Kultur. Vor allem in Westeuropa bildeten sich soziale Bewegungen über spezifische moralische Anliegen, die über die herkömmliche, häufig religiös geprägte Wohltätigkeit im sozialen Nahbereich hinausgingen, um das »entfernte Leiden Fremder« (Boltanski 1999 [1993]) zu lindern.

Die bekannteste ältere Bewegung dieser Art, die zumindest eine katalytische, wenn nicht sogar eine grundlegende Funktion hatte, war die abolitionistische Bewegung zur Abschaffung des Sklavenhandels und – in einer zweiten Phase – der Sklaverei überhaupt (als Überblick Scanlan 2020). Die Ablehnung der Sklaverei entwickelte sich zwar vielerorts in Europa, nahm jedoch besonders in Großbritannien, später auch in Teilen Nordamerikas die Form einer umfassenderen sozialen Bewegung an. Zunächst im radikalprotestantischen Quäkertum entstanden, musste diese Bewegung, um weitere gesellschaftliche Kreise und insbesondere die im Parlament repräsentierte politische Klasse erreichen zu können, ihre ehemals strikt konfessionelle Identität aufgeben. Dieser Entwicklungsschritt war folgenreich. Im Abolitionismus blieb die zumindest rhetorische Berufung auf das Christentum zwar stets erhalten, doch andere frühe Humanitarismen wie etwa die Seenotrettungsbewegung gaben den religiösen Bezugsrahmen bereits im frühen 19. Jahrhundert völlig auf. Damit entstanden im Umkreis bestimmter humanitärer Einzelanliegen Sphären, in denen moralische Gebote und Verbote nicht mehr nominell der religiösen Autorität unterstellt waren.

Zugleich ist auffällig, dass die sozialen Bewegungen an ihrem jeweiligen Situationstyp auf Gedeih und Verderb festhielten. Dieses Festhalten erzeugte zugleich auch Blindstellen, in denen anderes entferntes Leiden keine Aufmerksamkeit erhielt. So kann man durchaus fragen, warum die Seenotrettung sich nie dafür interessiert hat, die nicht selten skandalöse Arbeits- und Versorgungssituation von Seeleuten zu verbessern. Bald nahmen sich andere Bewegungen und Organisationen solcher Aufgaben an. Die Blindstellen führten auf die Dauer zu einer bis heute anhaltenden Vervielfältigung der Humanitarismen, die weiterhin stets an ihre jeweiligen Einzelanliegen gebunden blieben (Krause 2014). Dennoch gehen diese benachbarten Bewegungen immer wieder neue Verbindungen miteinander ein. Die moralische Kultur des Humanitarismus ist eine wichtige Gestaltungsmacht des inner- und des zwischengesellschaftlichen Zusammenhalts in der Moderne. Sie erzeugt die Form der moralischen sozialen Bewegung, die gezielt gesellschaftliches Handeln gegen das staatlicher Institutionen ausspielt. Durch ihre Bindung an Einzelanliegen bedingt sie jedoch zugleich die Konstitution neuer Zonen der moralischen Indifferenz.

Diese inselförmige Anordnung, die ›Archipelstruktur‹ der Humanitarismen, bedingt auch eine hohe Toleranz für die Inkohärenz und sogar Widersprüchlichkeit moralischer Praxis. An der Gründung der britischen Seenotrettungsbewegung waren sowohl prominente Abolitionisten als auch einige ihrer prominenten Gegner beteiligt, der entscheidende Impuls ging von einer Gruppe von Kaufleuten aus, die im Handel mit den Zuckerplantagen in der Karibik engagiert waren. Moralische Anliegen wurden offenbar als unterschiedlich und unverbunden aufgefasst, und der moralischen Alltagspraxis war – anders als etwa der akademischen Philosophie – keineswegs die Aufgabe auferlegt, eine verallgemeinerungsfähige und widerspruchsfreie Position zu entwickeln. Die Einheit aus Situationstyp und Einzelanliegen genießt seitdem als gestaltende und motivierende Kraft der humanitären Moral Priorität vor dem systematischen, generalisierenden und prinzipiellen Impuls, der für die moralische Denktradition prägend war.

Im Licht dieser Überlegungen lässt sich für die gegenwärtige Bedeutung der Seenotrettung feststellen, dass der etablierte Situationstyp Seenot, an dessen Stabilisierung und Aufrechterhaltung die Seenotrettungsgesellschaften zweihundert Jahre lang gearbeitet haben, dabei ist, auseinanderzubrechen. Die herkömmlichen Situationen der Seenot bestehen weiterhin, auch wenn sie infolge der technischen Entwicklung seltener geworden sind und durch die ungeheure Zunahme der Freizeitseefahrt der Schwerpunkt der Rettung in

diesen Bereich gewandert ist. An die tiefgreifenden Veränderungen in der Praxis der Seefahrt haben sich die Rettungsgesellschaften ohne grundsätzliche Veränderung ihrer moralischen Sprache anpassen können. Aber im Kontext von Flucht und Migration entsteht neuerdings ein zweites Verständnis von Seenot, dem neue Bedeutungen beigelegt werden. Überhaupt zum ersten Mal in der Moderne gibt es politischen Streit um den Imperativ, die Schiffbrüchigen zu retten. Die ältere humanitäre Seenotrettung war in weitgehendem Einvernehmen zwischen Staat und Gesellschaft entstanden, und dieses Einvernehmen sollte sich auch in den Seenotrettungsgesellschaften widerspiegeln. Im Kontext der Migrationspolitik ist es damit vorbei. Plötzlich arbeitet etwa die britische Royal National Lifeboat Institution (RNLI) – übrigens in standhafter Wahrung ihrer Aufgabenstellung – gegen die lautstark erklärten, wenn auch allenfalls ansatzweise umgesetzten Absichten ihrer Regierung, jegliche irreguläre Einwanderung über den Ärmelkanal zu unterbinden. In anderen Kontexten hingegen behält die RNLI ihre Rolle als völlig unkontroverse, die Nation in allseitiger Zustimmung und Bewunderung vereinende Institution, die sie spätestens seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert gespielt hat.

Erst im 20. Jahrhundert fand eine Verrechtlichung der Seenotrettung statt; die Pflicht der Schiffsführer zur Rettung Schiffbrüchiger besteht seit dem Brüsseler Übereinkommen zu Bergung und Seenot 1910, die Verpflichtung der Küstenanrainerstaaten zum Unterhalt von Rettungsdiensten in ihrem Herrschaftsbereich seit der Genfer Seerechtskonvention 1958. Demnach liegt die Pflicht zur Bereitstellung von Rettungseinrichtungen beim Souverän. Wo allerdings heutzutage die staatlichen Institutionen diese Bürde abzuschütteln bemüht sind, sei es durch Schaffung und Nutzung juristischer Schlupflöcher (Gammeltoft-Hansen/Aalberts 2014), sei es durch einfachen Rechtsbruch in Form von Pushbacks, entstehen auch neue Freiräume für zivilgesellschaftliches Rettungshandeln. Und diese Freiräume werden genutzt. Es sind neue humanitäre Bewegungen entstanden – bekannt sind etwa Sea Watch, Sea Eye, SOS Méditerranée, in den 1970er Jahren schon Cap Anamur –, die sich der Rettung aus Seenot ausschließlich im Kontext von Flucht und Migration widmen. Auch hier werden Zonen der Beistandslosigkeit sichtbar. So können etwa diejenigen, die bei der Durchquerung der Sahara auf dem Weg zur nordafrikanischen Küste in Lebensgefahr geraten, nicht mit humanitärer Hilfe rechnen (Rinelli 2016). Das Auftreten solcher Bereiche ungelinderten entfernten Leidens gehört aber wie bereits ausgeführt zum vertrauten Muster humanitärer Bewegungen.

In der Seenotrettung lässt sich von Anfang an ein spezifischer, instrumenteller Umgang mit der Vergangenheit beobachten, die aus Sicht der humanitären Gründerfiguren aus einer monotonen Abfolge von Unglücken bestand, in denen man teils aus unerklärlichen Gründen, teils aber auch aus moralisch böswilligem wirtschaftlichen Eigeninteresse am Strandgut den Schiffbrüchigen keine Hilfe gewährt hatte. Diese monotone Abfolge wurde Mitte des 19. Jahrhunderts radikal durch ein neues moralisches Bewusstsein zertrennt, das sich in der Gründung der Seenotrettungsgesellschaften manifestierte. Dieses Bewusstsein wurde in der Folge durch eine sich moralisch gleichbleibende, technologisch jedoch beständig verbessernde Praxis auf Dauer gestellt. Das Zerschneiden des Situationstyps Seenot in der jüngsten Zeit zeigt sich aber gerade in der Abkehr des öffentlichen Diskurses von allem historischen Bewusstsein für die Seenotrettung, die etwa in den verweigerten Analogien zwischen historischen und gegenwärtigen Situationen sichtbar wird. Es dominiert nicht die spezifische Gestaltung des Wissens von der Vergangenheit, wie es den älteren Humanitarismen eignete, sondern das Vergessen der Unglücke bereits vom letzten Jahr. Was den etablierten Situationstyp der Seenot betrifft, besteht also eine Störung der üblichen humanitären Matrix. Weil aber diese Störung gerade nicht in der kulturellen Praxis der humanitären Moral selbst greifbar wird, liegt es nahe, sie von anderswo herzuleiten.

Naheliegend ist hier der Verweis auf die Seefahrt als entfremdete Praxis. Nicht allein ist das persönliche Risiko der Rettungsmannschaften durch die enorme Technisierung der Rettungsboote und das Aufkommen von Luftrettungssystemen seit der Mitte des 20. Jahrhunderts inzwischen statistisch gesehen äußerst gering. Auch die technische Entwicklung der kommerziellen Seefahrt hat erstens das berufliche Risiko, zweitens den Anteil der Seeleute in der globalen arbeitenden Bevölkerung dramatisch reduziert. Der reguläre maritime Passagiertransport beschränkt sich heute fast ausschließlich auf Fähren und Kreuzfahrtschiffe. Die technologische Entwicklung der Seefahrt enthielt das Versprechen der immer zunehmenden Sicherheit des Lebens auf See. Doch hat die Technologie, ohne dies je versprochen zu haben, zugleich die Arbeit auf See stark reduziert, während sie den Anteil der Freiwilligkeit in der zum Vergnügen unternommenen Seefahrt radikal vermehrt hat. Der Berufsstand der Seeleute hat heute wohl nirgends auch nur ansatzweise die soziale und symbolische Bindekraft, die er etwa im 19. und frühen 20. Jahrhundert entfaltetete, als man kleine Kinder in Matrosenanzüge zwängte. Diese Entwicklung hat der Seefahrt viel von ihrer symbolischen Verbindlichkeit für den gesellschaftlichen Zusammenhalt entzogen.

Schiffbrüchig vor dem Ablegen

Ab und an geschehen noch Unglücke, etwa der Untergang des Kreuzfahrtschiffs Costa Concordia an der Küste der toskanischen Insel Giglio 2012 mit 32 Todesopfern; oder der Untergang der Fähre Sewol in Südkorea mit mehr als 300 Toten, die meisten minderjährig, im Jahr 2014. In beiden Fällen waren den Verantwortlichen die Prozeduren und Routinen im Unglücksfall, mit dem keinerlei konkrete Erfahrung bestand, alles andere als deutlich. Die Kapitäne verließen die Havaristen frühzeitig und wurden nachher zum Gegenstand extremer öffentlicher Verachtung. Der britisch geprägte Normenapparat des mittleren 19. Jahrhunderts, dem die Sicherheitsprotokolle »Frauen und Kinder zuerst« und »Der Kapitän geht als letzter von Bord« entstammen, hatte in der Praxis seine Verbindlichkeit verloren und erschien den überforderten Akteuren 2012 und 2014 offenbar irrelevant. Zwar hat das Verlassen des Schiffs durch den Kapitän zahlreiche seerechtliche Konsequenzen, die das Eigentum an Wrack und Ladung betreffen, und war deswegen stets regelbewehrt. In beiden Fällen schienen die Seeleute jedoch eher der zuvor im Fall des offenkundigen drohenden Schiffsverlusts üblichen Losung »Rette sich, wer kann« zu folgen, die den Kapitän mit einschloss. Kurz, die Entfremdung von den eingeübten Handlungsmustern in Schiffbruch und Seenot lässt sich selbst in jenen Bereichen der heutigen Seefahrt feststellen, die noch am ehesten älteren Formen gleichen.

Bei den Fahrten und Rettungen von *boat people* fehlt in den allermeisten Fällen jegliche auf den Souverän rückführbare Befehlsgewalt über das Fahrzeug. Rechtlich gesehen ähnelt die Situation dieser Fahrzeuge derjenigen von Rettungsbooten in internationalen Gewässern havarierter Schiffe, die ehemals als extraterritorial galten, keine Flagge führten und keine Befehlsgewalt des Kapitäns kannten. Dieses Muster der deregulierten Seefahrt ist heute zur Ausgangslage von Fahrten geworden, in denen der Totalverlust des Schiffs einkalkuliert ist. Bootsflüchtlinge stehen schon mit Rettungsbooten in See.

In beiden Kontexten ist demnach auffällig, dass die normativen Ordnungen sowohl der Moral als auch des Rechts, welche die Seenot im 19. und 20. Jahrhundert reguliert hatten, in Teilen obsolet geworden sind. Es finden sich in der Seefahrt immer mehr Bereiche, in denen die vorhandenen Regularien ihre Geltung verlieren und auch niemand ernsthaft danach strebt, sie neuerlich zur Geltung zu bringen. Der mediale Schockeffekt von Unglücken wie denjenigen der *Costa Concordia* und der *Sewol* bestand unter anderem darin, dass sie ein Erlöschen von Normativität dort sichtbar machten, wo man es nicht erwartet hatte, nämlich im regulären Passagierverkehr. Der deutlichste Unterschied zu den zahlreichen, in nicht wenigen Fällen opferreicheren Seeunglücken von Migrant*innen in den letzten Jahrzehnten scheint zu sein, dass diese erwartet wurden. Offenbar besteht – und dies keineswegs nur in Europa oder im Westen, sondern in globaler Verbreitung – eine erhebliche gesellschaftliche Bereitschaft, die teilweise normative Deregulierung der Seefahrt in diesem Kontext widerspruchslos hinzunehmen. Zumindest besteht diese Bereitschaft, solange die von dieser deregulierten Praxis verursachten Störungen in der öffentlichen Wahrnehmung nicht überhandnehmen (vgl. auch Heller/Pezzani 2020).

Warum aber diese Deregulierung und nicht andere? Erneut gilt der inkommensurable Wert des Lebens nicht für alle gleichermaßen. In der gegenwärtig vor allem von *boat people* erlittenen Seenot zeigt sich ein Gebrauch des Menschenlebens, der geradezu wie eine Umkehrung der Verhältnisse in der Epoche des atlantischen Sklavenhandels wirkt: Nicht mehr der Zwangstransport nach Übersee und die juristische Inbesitznahme und Ausbeutung von Personen stehen im Zentrum dieses neuen ökonomischen Systems, sondern die Verhinderung des Transports, die Erzwingung von Untätigkeit durch Wegsperrung und die ökonomische Entwertung bei gleichzeitiger juristischer Entrechtung von Personen. Indem vor allem europäische Regierungen Zahlungen an Drittstaaten leisten, um Migration zu verhindern, schaffen sie ein System der Kapitalisierung der Fernhaltung von Menschen. Nicht mehr deren An-, sondern deren Abwesenheit wird entgolten. Der kriminalisierte Menschenhandel der

irregulären Einwanderung zur See ist dabei nur ein Teil dieses größeren Handels. Die vieltausendfach stattfindenden und teuer bezahlten Bootstransporte nach Europa sind Teil dieses Geschäfts der Fernhaltung: Nur wenn Migration stattfindet, bleibt auch der ökonomische und politische Druck bestehen, die Fernhaltung weiter zu finanzieren. Um Arbeitskraft und deren Vermittlung in Branchen und Regionen, in denen es an ihr mangelt, geht es vermutlich allenfalls noch an dritter Stelle. Die maritime Lebensrettung, gleich, ob sie tatsächlich stattfindet oder nicht, fügt sich in diesen Zusammenhang der allgegenwärtigen Monetarisierung von Menschenleben ein.

Zentrale Mission

Dieser Beitrag ist Teil des Projekts Archipelagic Imperatives: Shipwreck and Lifesaving in European Societies since 1800 (AISLES), für das Fördermittel des Europäischen Forschungsrats (ERC) im Rahmen des Programms der Europäischen Union für Forschung und Innovation, Horizon 2020, bereitgestellt wurden (Finanzhilfvereinbarung 863393).