

Zum Thema

Am Anfang war der Schiffbruch. Als auch die dritte Nacht kein Nachlassen des Sturms in Aussicht stellte, begann alle «Herzhaftigkeit» zu «zerfließen». Matt und vor Seekrankheit taumelnd, stellte man die Arbeit an Bord ein und beschloss, geduldig auf das Ende zu warten. Der Erzähler berichtet, wie ein «Gott sei uns gnädig!» ausgerufen wurde. Bald darauf habe er das Bewusstsein verloren, aber doch noch spüren können, wie das Schiff an einem harten Felsen «zerscheiterte». Erst am folgenden Tag sei er wieder aufgewacht: auf einer Sandbank liegend, «an der Sonne», die ihm neue Kraft gab, und unter klarem Himmel. Neben ihm seine künftige Frau.

Der Schiffbruch, von dem hier erzählt wird, ist mehr als das Ende einer Seefahrt. Viel mehr. Denn er steht am Anfang einer neuen politisch-sozialen Ordnung, deren Geschichte die wohl meistgelesene deutsche utopische Robinsonade des 18. Jahrhunderts entfaltet: Johann Gottfried Schnabels *Wunderliche Fata einiger See=Fahrer*, die zwischen 1731 und 1743 in vier Teilen erschienen. Der Erzähler des Schiffbruchs ist Albert Julius, der künftige «Altvater» der entstehenden Inselgemeinschaft. Albert Julius heiratet die einzige überlebende Frau und gründet eine Familie mit ihr, in die immer neue Schiffbrüchige aufgenommen werden. Er kultiviert die Insel, macht sie reich, unterstützt seine alten Freunde und Verwandten jenseits des Meeres und erfreut sich noch 1728 mit hundert Jahren guter Gesundheit.

Es waren Geschichten wie diese, die uns darauf aufmerksam werden ließen, dass der Schiffbruch als kontingente Beschleunigung maritimen Transfers in besonderer Weise dazu einlädt, über das anthropologische Verhältnis von «Welt» und «Insel» nachzudenken. Und damit über ein Verhältnis, das mit der Entdeckung der Zerbrechlichkeit des Menschen in der Frühaufklärung neu ausgehandelt werden musste: poetologisch, geschichtsphilosophisch und nicht zuletzt auch affekttheoretisch. Es waren Geschichten wie diese, die in der europäischen frü-

hen Neuzeit regelrecht notorisch wurden – und deren Überzeugungskraft davon abhing, inwieweit es ihren Verfassern gelang, den Übergang von der europäischen Erfahrungswirklichkeit zum utopischen Gemeinwesen in der Versinnlichung der Idee des moralischen Fortschritts anthropologisch glaubhaft erscheinen zu lassen.

Gleichzeitig aber führten uns die frühneuzeitlichen Schiffbruch-Geschichten in all ihren Varianten auch die Produktivität – oder doch Kraft – maritimen Scheiterns vor Augen: ob als Gotteserfahrung und Selbstthematization; ob in den Fundamentalmetaphern von Staats- und Kirchenschiff; ob als rechtlichen, ja, versicherungsrechtlichen Diskurs – oder als soziales Drama des kleinen Weltuntergangs in diagnostischer Absicht; ob als Ethos nautischer Grenzüberschreitung zwischen Technik und Poetik; als moralische Ökonomie aktiven Risikohandelns; oder als Ästhetik und Pathos des Elementaren.

Allerdings: Wer frühneuzeitliche Havarie-Geschichten liest, lernt rasch auch, dass all das in besonderer Weise der kolonialen Expansion Europas geschuldet ist, bis hin zur «Middle Passage» und ihren Folgen. Es gibt ein «Zerscheitern» der Planken, das nur den Verlust kennt. Ob mit oder ohne Zuschauer. Bis heute.

Das vorliegende Heft verdankt sich der Beschäftigung der Herausgeber mit frühneuzeitlichen Texten und Bildern maritimen Scheiterns – und weist doch mit gutem Grund in manchem Beitrag weit über die Frühe Neuzeit hinaus. Denn die *longue durée* führt vor Augen: Wann immer wir in See stechen, treten wir in potenziell riskante Neuverhandlungen über elementare Grenzen ein, in denen Möglichkeitshorizonte zu Zukunftshorizonten werden. Im Guten wie im Bösen.

Peter Burschel
Hole Rößler