

Wolfgang Struck interessiert sich als Professor für Neuere Deutsche Literaturwissenschaft an der Universität Erfurt unter anderem für den Zusammenhang von Literatur und Wissen. 2019 erschien das von ihm gemeinsam mit Kristina Kuhn verfasste Buch *Aus der Welt gefallen: Die Geographie der Verschollenen*.

Iris Schröder arbeitet als Professorin für Globalgeschichte an der Universität Erfurt zur Kultur- und Wissensgeschichte von Geographie und Kartographie. Sie ist die Sprecherin des Nachwuchskollegs »Wissensgeschichte der Neuzeit« und des Forschungsverbunds »Karten-Meere: Für eine Geschichte der Globalisierung vom Wasser aus«. 2011 erschien ihr Buch *Das Wissen von der ganzen Welt: Globale Geographien und räumliche Ordnungen Afrikas und Europas, 1790–1870*.

Felix Schürmann forscht über Geschichte in Afrika und auf den Meeren. Am Forschungszentrum Gotha der Universität Erfurt koordiniert er seit 2018 den Forschungsverbund »Karten-Meere: Für eine Geschichte der Globalisierung vom Wasser aus«. Von ihm erschien 2017 *Der graue Unterstrom: Walfänger und Küstengesellschaften an den tiefen Stränden Afrikas, 1770–1920*.

Elena Stirtz studierte Literaturwissenschaft an der Universität Erfurt. Seit 2019 beschäftigt sie sich als Doktorandin mit kartographisch erzeugten Weltbildern, Unzulänglichkeiten und Ganzheitsphantasmen und mit Großflächen wie dem Meer in Literatur, (Zeichentrick-)Film und Kartographie samt den Möglichkeiten, diesen mithilfe veränderter Sehgewohnheiten zu mehr Aufmerksamkeit zu verhelfen.

»Ueber das Meer reist man jetzt bequemer, als durch die kleinste Wüste, und ihm ist es zu verdanken, daß sich (...) zwischen allen Theilen der Erde eine Art internationaler Verwandtschaft herausgebildet hat.«

Jules Verne – *Die Kinder des Kapitän Grant*

Meere überwältigen allein schon durch ihre Größe. Sie produzieren eine Flut schier unerschöpflicher Datenmengen. Diese zu bändigen, ist Aufgabe von Karten. Sie ermöglichen es, mit einem Blick zu überschauen, was sich in der Fülle einzelner Beobachtungen aufzulösen droht, Routen zu planen und zu navigieren, schaffen darüber hinaus Fluchträume für Phantasien von einem anderen Leben, von Idylle, Exotik und Abenteuer. Wir laden dazu ein, Karten als Dokumente einer Welterzeugung zu lesen und stellen ihnen eine Reihe literarischer und nichtliterarischer Texte an die Seite, die ihrerseits das Experiment unternehmen, Karten zu lesen: indem sie ihre Erzählungen aus Karten hervorgehen lassen oder sie dort fortsetzen, wo die Karten enden; indem sie von den Sehnsüchten und Phantasien berichten, die sich den Karten eingeschrieben haben oder die aus dem Blick oder der Fingerreise auf Karten entstehen können; indem sie die Zuverlässigkeit von Karten feiern oder hochtrabende Phantasien an unberechenbaren Riffs und Eisbergen scheitern lassen.

Karten-Meere

Wolfgang Struck / Iris Schröder / Felix Schürmann / Elena Stirtz

Karten Meere

Eine Welterzeugung

Wolfgang Struck
Iris Schröder
Felix Schürmann
Elena Stirtz

Schon seit Odysseus dient die literarische Seereise nie allein dazu, unkartiertes Land zu finden. Immer hilft sie auch, sich selbst zu erfahren, zu sich zu finden. Auch auf einem kartierten Meer, in einer kartierten Welt lässt sich Bedeutendes suchen und finden, lassen sich Entdeckungen machen und lässt sich Lebenshunger stillen und Neugierde befriedigen. Und so bleibt es ein lohnendes Unterfangen, den Karten der Meere neue Bedeutungen abzurufen und neue Zeichenschichten hinzuzufügen.



CORSO

ISBN 978-3-7374-0763-2
www.verlagshaus-roemerweg.de
€ 20,00 (D) / € 20,60 (A)

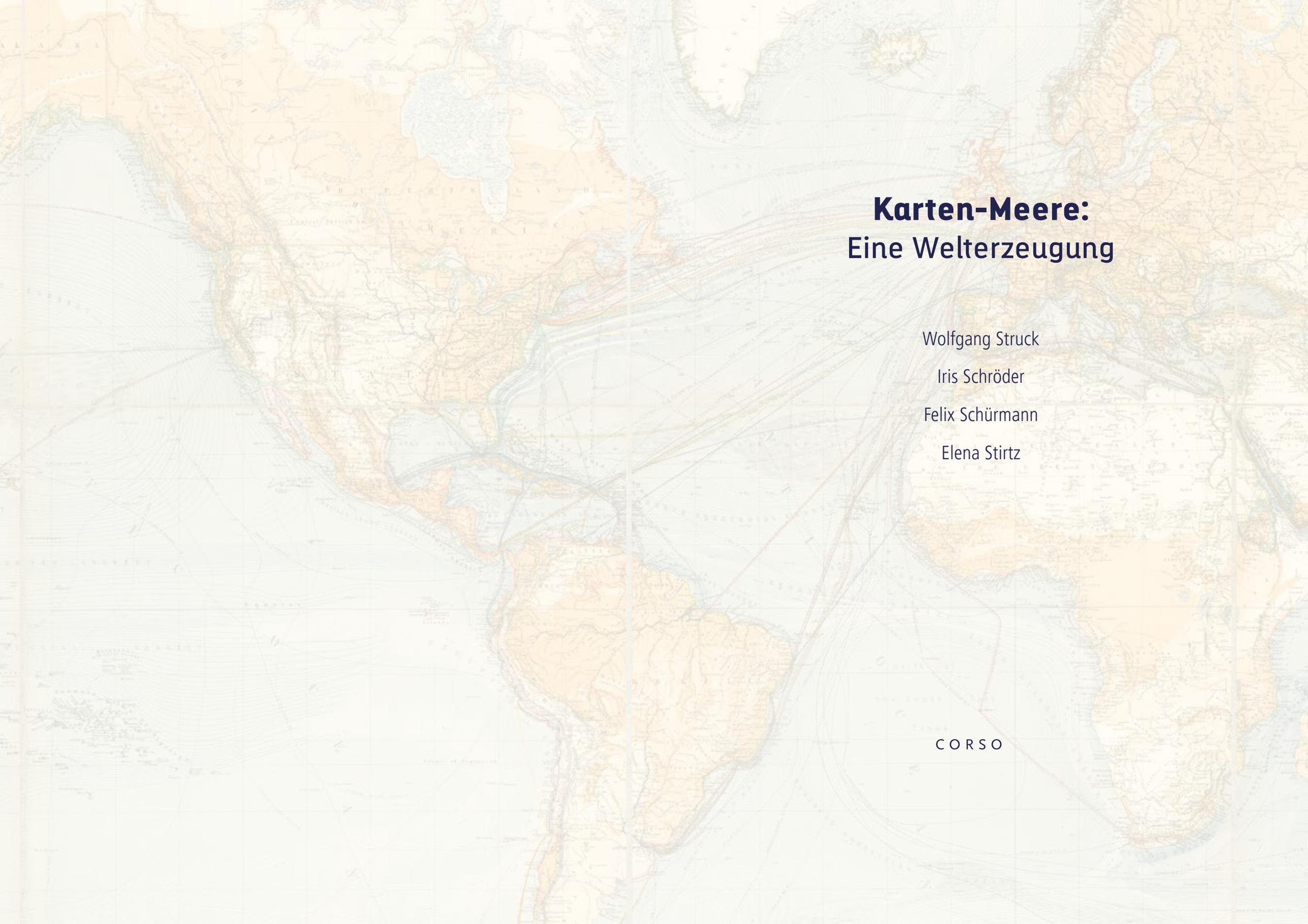


CORSO

Coverabbildung: Ausschnitt aus Oskar Hecker, Die Tonga-Tiefe und ihre Umgebung, Berlin 1908, 29 × 21 cm, Sammlung Perthes Gotha



CORSO



Karten-Meere: Eine Welterzeugung

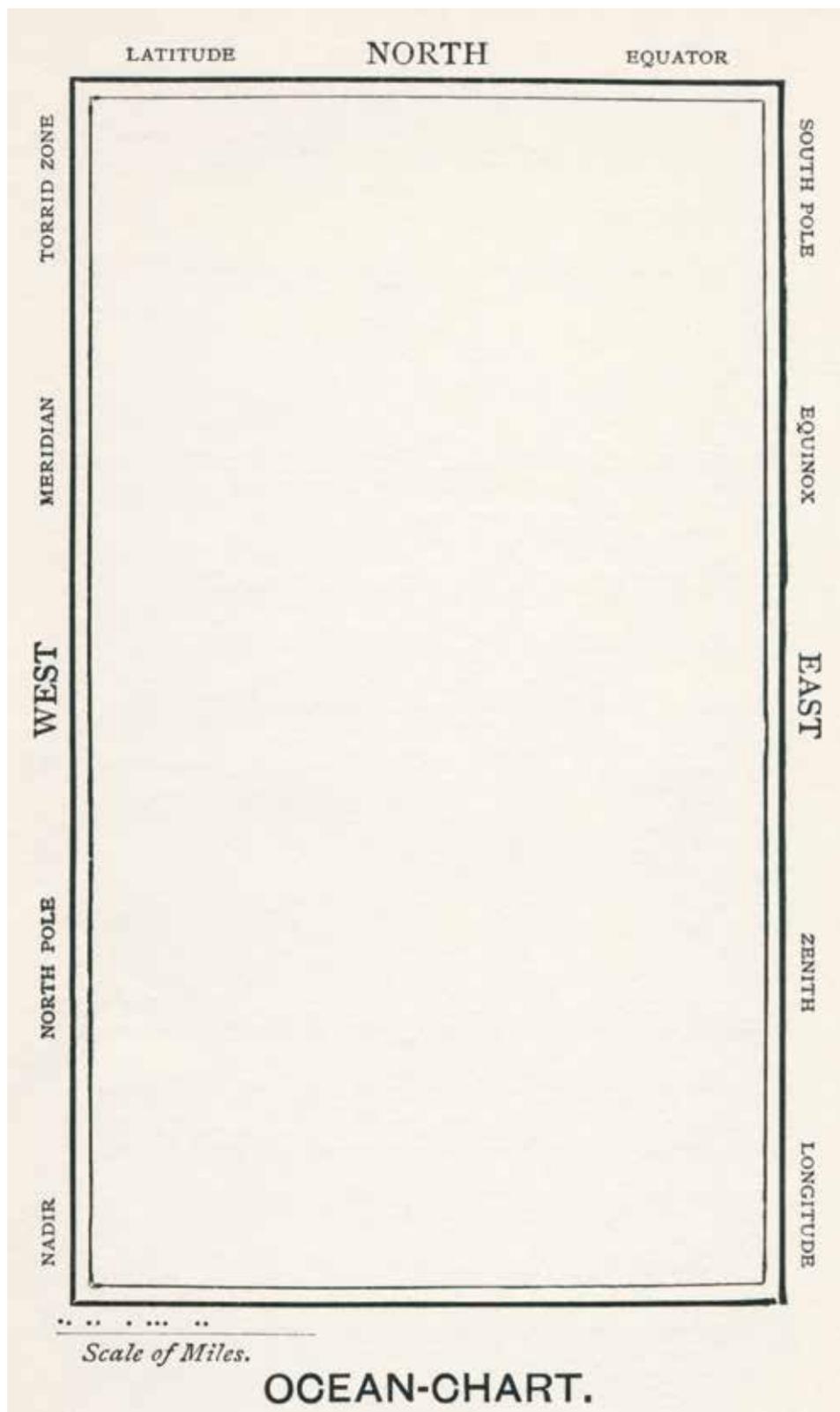
Wolfgang Struck

Iris Schröder

Felix Schürmann

Elena Stirtz

CORSO



Einleitung | Wolfgang Struck

007

Suchen und finden | Felix Schürmann
Die Wiederverzauberung der Meere in ihren Karten

023

Herman Melville | Joseph Conrad | Gustav Rasch |
Lothar-Günther Buchheim | Derek Walcott

Orientieren und ver(un)sichern | Elena Stirtz
Von Selbstfindung und falschen Fährten

057

Lewis Carroll | Robert Kraft | Alexander Häusser |
Jón Kalman Stefánsson | Christoph Ransmayr

Überblicken und ordnen | Iris Schröder
Von der Ordnung zur Unordnung zur Umordnung

087

Felicitas Hoppe | Joseph Conrad | Judith Schalansky |
Walter Stahlberg | Friedrich Heincke | Alexander von Humboldt |
Ernst von Hesse-Wartegg | Robert Louis Stevenson

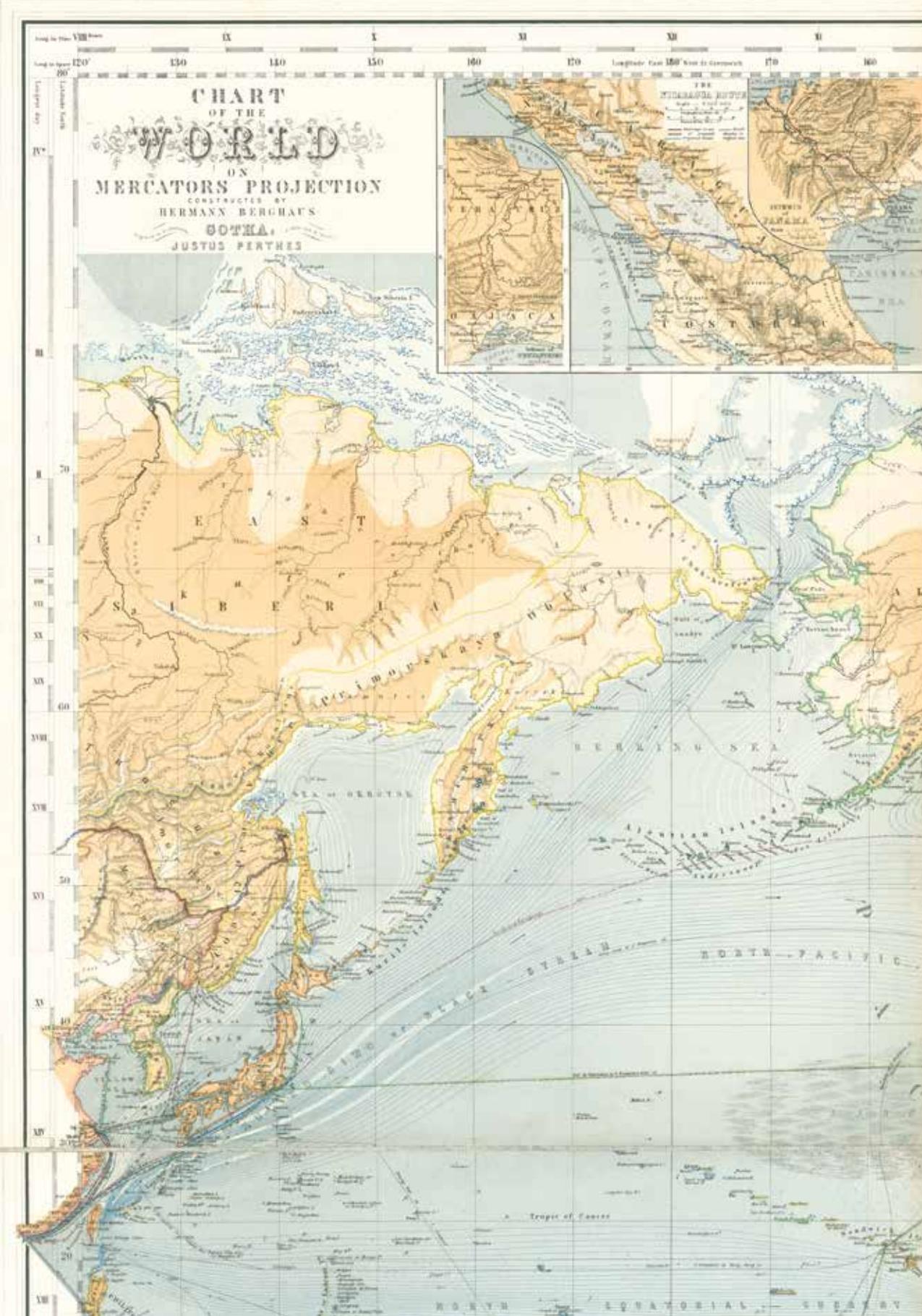
Imaginieren und phantasieren | Wolfgang Struck
Von der Schwierigkeit, eine Linie zu ziehen

125

Georg Neumayer | Jules Verne | August Petermann |
Erskine Childers | Walter Benjamin | Judith Schalansky

Anhang
Abbildungsverzeichnis
Textnachweise

157



EINLEITUNG

Wolfgang Struck

»He does smile his face into more lines than is in the new map with the augmentation of the Indies.«

(William Shakespeare, *Twelfth Night*, Act III, Scene 2)

Wer im Jahr 1868 mit fahrplanmäßig verkehrenden Eisenbahnen und Dampfschiffen einmal um die Erde reisen wollte, musste 104 Tage veranschlagen. Zwei Routen standen zur Wahl: Die eine führt von Europa nach Osten bis Australien, dann über den Pazifischen Ozean zur Landenge von Panama und weiter nach Europa, die andere über Hongkong, Japan und San Francisco, um dann ebenfalls in Panama zum Atlantischen Ozean überzusetzen. Nicht nur die Fahrtzeit ist in beiden Fällen die gleiche, auch im »Passagiergeld« unterscheiden sich die Alternativen kaum: 1.746 Thaler fallen für die eine, 1.787 Thaler für die andere Route in der ersten Klasse an (das ist etwa das Doppelte dessen, was ein Gymnasiallehrer im Jahr verdient, und das Zehnfache der jährlichen Lebenshaltungskosten eines fünfköpfigen Arbeiterhaushalts).

Diese Rechnung präsentiert August Petermann, Herausgeber der »Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt«, im Juni 1868 seinen Leserinnen und Lesern, um mit der Prognose zu schließen, dass schon bald, mit Vollendung der transkontinentalen Eisenbahn durch Nordamerika, »die möglichst rasche Fahrt um die Erde nur 80 Tage beanspruchen wird«.¹ Fünf Jahre später wird Jules Verne seinen Romanhelden Phileas Fogg auf genau dieser Route, in genau dieser Zeit »In achtzig Tagen um die Welt« reisen lassen.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts ist die Hochzeit von Reisen auf Weltkarten und durch Kursbücher – auch wenn aufgrund des »Passagiergeldes« solche Reisen für die allermeisten Menschen in Europa reine Fiktion bleiben mussten. Die Hauptrolle spielt dabei das Meer. In der Ära der Dampfschiffahrt lagen die Ozeane, um noch einmal Petermanns »Mitteilungen« zu Wort kommen zu lassen, »nicht mehr vor uns als Völker scheidendes Element, sondern als bunt belebte Weltbrücke gegenseitigen Verkehrs, als Träger der Civilisation von einer Zone

Auf acht Blättern präsentiert Hermann Berghaus' *Chart of the World on Mercators Projection* des Gothaer Perthes Verlags (hier die 6. Auflage von 1871) die Welt (S. 91–94).

¹ August Petermann: *Die künftige Hauptverkehrsline um die Erde*, in: *Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie*, Bd. 14 1868, S. 232.



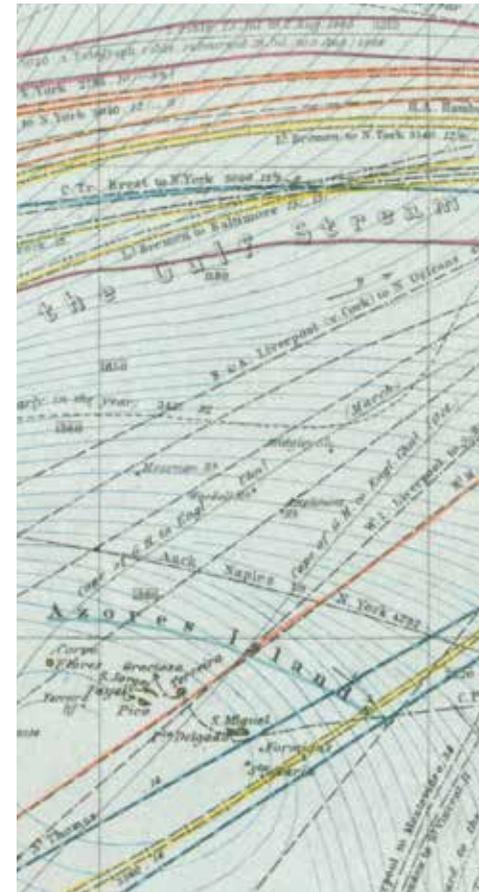
Während frühere Auflagen der *Chart of the World* Europa ins Zentrum gestellt hatten, rückt 1871 die Mittellinie nach Amerika. So wird der Pazifik nicht mehr auseinandergerissen, und Amerika scheint ihn mit dem Atlantik zu verbinden. Nebenkarten zeigen die Häfen von San Francisco und New York, die Hauptkarte die Eisenbahn, die sie seit zwei Jahren verband.

2 Emil von Sydow: *Der kartographische Standpunkt Europa's in den Jahren 1862 und 1863*, in: Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie, Bd. 9 1863, S. 458–482; hier S. 482.

in die andere; unser Blick verfolgt den Lauf der dampfenden Wasserstrassen zur Verschürzung in einzelnen von der Natur gestempelten Verkehrsmittelpunkten und überfliegt mit Bewunderung jene elektrischen Bahnen, auf denen der Gedanke von einem Ende der Erde zum anderen eilt².

Der Erdkundler Emil von Sydow beschreibt in diesen Worten eine Karte, die dem »Ocean« den ersten Rang einräumt: Hermann Berghaus' »Chart of the World on Mercators Projection«, ebenfalls ein Produkt des Gothaer Perthes Verlags (S. 92/93). Hier tritt vor Augen, wie Dampfschiffahrtslinien und Telegraphenkabel die Erde in ein Netz aus Personen-, Waren- und Kommunikationsströmen einspinnen. Oder, anders gesagt: Hier entsteht die Welt als Einheit, in die man sich hineinprojizieren kann, ohne die (binnenländische) Heimat verlassen zu müssen. Wer mit dem Eilzug in die nächste Provinzhauptstadt fährt und dabei in der Zeitung tagesaktuelle Nachrichten aus fernen Kontinenten liest, bewegt sich in einem Netz, das die Welt nicht nur umspannt, sondern das etwa ab der Mitte des 19. Jahrhunderts definiert, was überhaupt »Welt« ist.

Diese Welt ist ein Ort, an dem sich Wirklichkeit und Fiktion verschlingen. So zeigen Karten nicht nur, was da ist; sie zeigen es auf eine Weise, wie es nirgendwo anders gesehen werden kann. Nur auf einer Karte ist es möglich, die ganze Welt auf einen Blick zu übersehen (während der Blick auf einen Globus immer nur eine Hälfte erfasst, und davon den größten Teil deutlich stärker verzerrt als in einer Mercator-Projektion). Auch könnte kein noch so passionierter Reisender jemals alle Orte besuchen, kein Schiff alle Häfen ansteuern, die ein Atlas



Linienverkehr unter Dampf, Segelrouten in den verschiedenen Jahreszeiten, Telegraphenkabel, Meeresströmungen, Windrichtungen: Auf der *Chart of the World* vereinigen sich Technik und Natur zu Bündeln von Linien, die die Ozeane überwinden, die Kontinente umströmen, die Metropolen zusammenbinden und neue Relaispunkte entstehen lassen.

verzeichnet. Karten eröffnen Möglichkeitsräume, die immer mehr beinhalten, als das, was realisiert werden kann. Das gilt selbst für den praktischsten Typ von Karten, die Seekarten, die ja nicht nur dazu dienen, den eigenen Standort zu bestimmen, sondern auch einen zukünftigen Kurs zu planen oder ganz neue Routen zu konzipieren, also den Blick in eine Zukunft zu werfen, die immer auch anders werden könnte. Demgegenüber erscheinen Reiseerzählungen, selbst wenn sie noch so phantastisch sind, konkreter, da sie die Fülle der Möglichkeiten letztlich auf einen Weg reduzieren. Ob real oder fiktiv, stellt sich für die einzelne Reise die Frage der Realisierbarkeit sehr viel drastischer als beim Blick oder bei der Fingerreise über ein Kartenblatt. So streiten Karte und Erzählung darum, wo die Welt wirklicher, wo sie phantastischer erscheint.

Bereits der erste Weltumsegler, Fernão de Magalhães, war ein ebenso genialer Fingerreisender wie Navigator. Entdeckt hat er die Durchfahrt zwischen Feuerland und dem amerikanischen Kontinent, die heute seinen Namen trägt, in einem portugiesischen Archiv. Andere Seefahrer vor ihm hatten aus Strömungen an der südamerikanischen Ostküste auf eine Verbindung zu einem Meer im Westen geschlossen, und der Nürnberger Kartograph in portugiesischen Diensten Martin Behaim hatte das, was noch kein europäischer Seefahrer befahren hatte, einer Weltkarte eingezeichnet. Dort hat Magellan »seine« Straße entdeckt, und mit dieser in Portugal gemachten Entdeckung konnte er seine spanischen Geldgeber überzeugen, eine Reise um die Welt zu finanzieren, die vor allem das portugiesische Monopol auf dem Weg zu den Gewürzinseln Südostasiens brechen sollte. Was auf der Karte so einfach erschien, erwies sich in der Wirklichkeit jedoch als mörderisches Unternehmen. Von fünf Schiffen gelang nur einem die Reise um die Welt, von über 240 Seefahrern



Bis hierher und nicht weiter!
 Packeisgrenzen, Eisdrift,
 und eine Forschungsreise
 weitab der Routen des
 Weltverkehrs: »Peyer &
 Weyprecht, 1. Sept. 1871«.
 Christoph Ransmayr hat den
 österreichisch-ungarischen
 Polarfahrern ein Denkmal
 gesetzt: »So treiben sie
 von nun an dahin auf ihrer
 Scholle, einer Eisingel, die
 kleiner wird und wieder
 wächst und deren hölzernes
 Herz ihr Schiff ist« (S. 82).

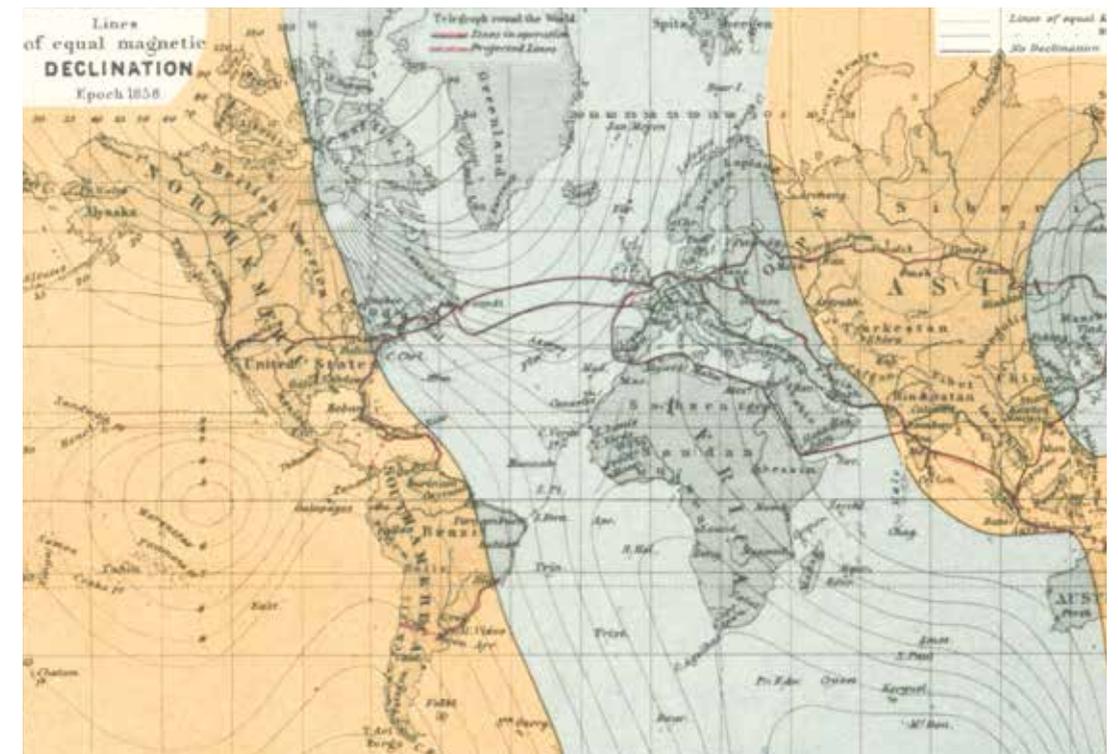
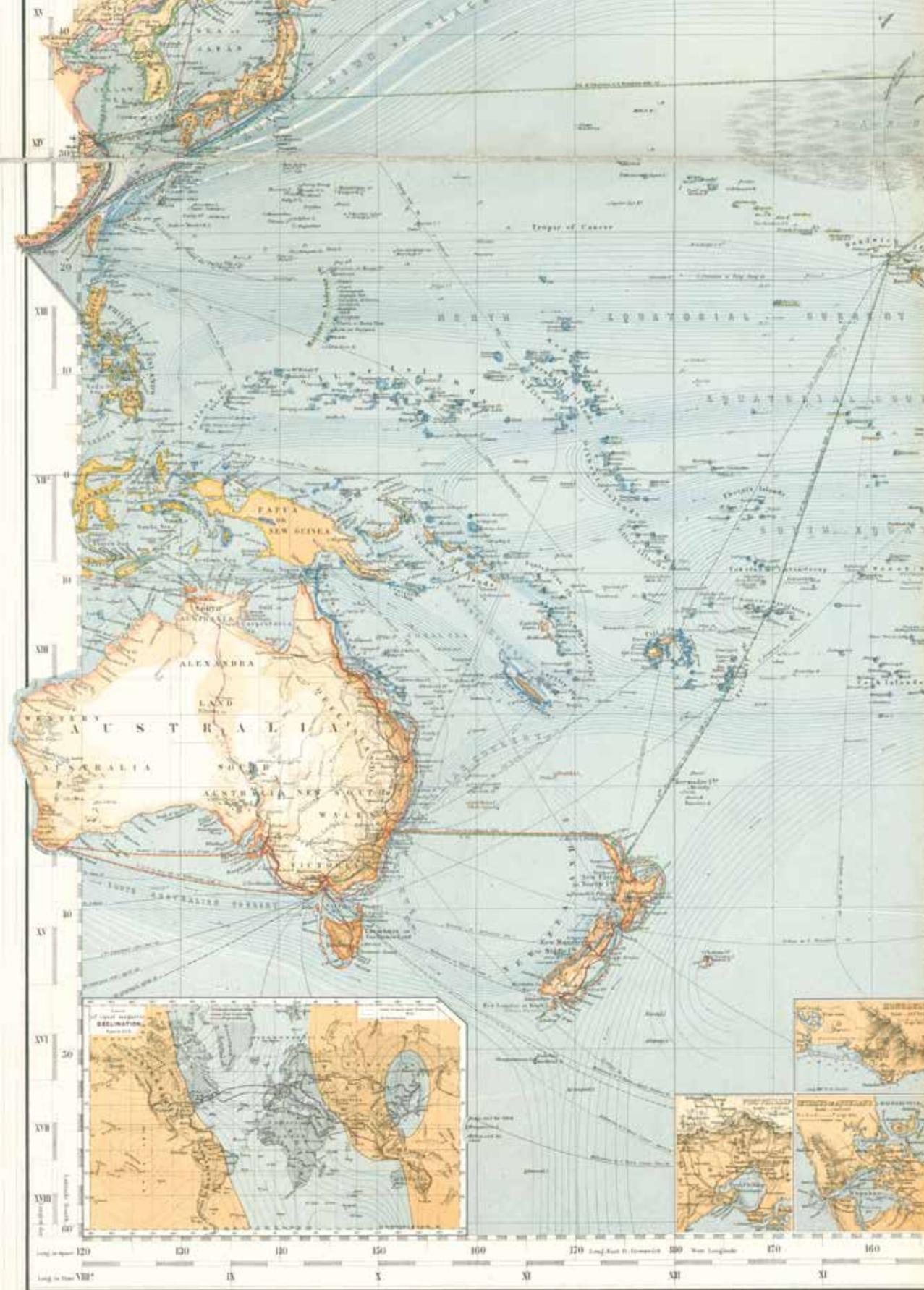


Zentralasien, die größte
 Landmasse der Erde,
 ist 1871 auch der
 verkehrstechnisch am
 wenigsten erschlossene
 Raum. »Zwanzig Meilen
 Wüste scheiden die
 Menschen mehr, als
 fünfhundert Meilen Ocean«
 schreibt Jules Verne (S. 143).

kehrten 35 zurück. Unter ihnen war der Chronist der Reise, Antonio Pigafetta, der in seinem Reisebericht schrieb, dass wohl niemand dieses Unternehmen je wiederholen würde.

Etwas über drei Jahrhunderte später schien das Unwiederholbare zur planbaren Routine geworden zu sein. Für die Menschen in Europa – nicht für alle natürlich, aber eben auch nicht nur für die, die sich das »Passagiergeld« leisten konnten – eröffnete sich ein Möglichkeitsraum, den sie mit Enthusiasmus explorierten. Karten, Atlanten und literarische Texte legen davon Zeugnis ab. In ihnen formulieren sich aber auch die Ängste, die bereits dieser frühe Schub der Globalisierung erzeugte. Ein weltweiter Handel erscheint auf Karten ebenso greifbar wie weltweite Migrationsströme, die Ausbreitung von Seuchen und Verbrechen, Weltreiche und Weltkriege – lange bevor all das zur Realität werden sollte. Und auch das Bewusstsein findet sich hier, dass auch ein noch so dichtes Netz Maschen hat, durch die einzelne Menschen wie ganze Landstriche hindurchrutschen und so gleichsam aus der Welt fallen können.

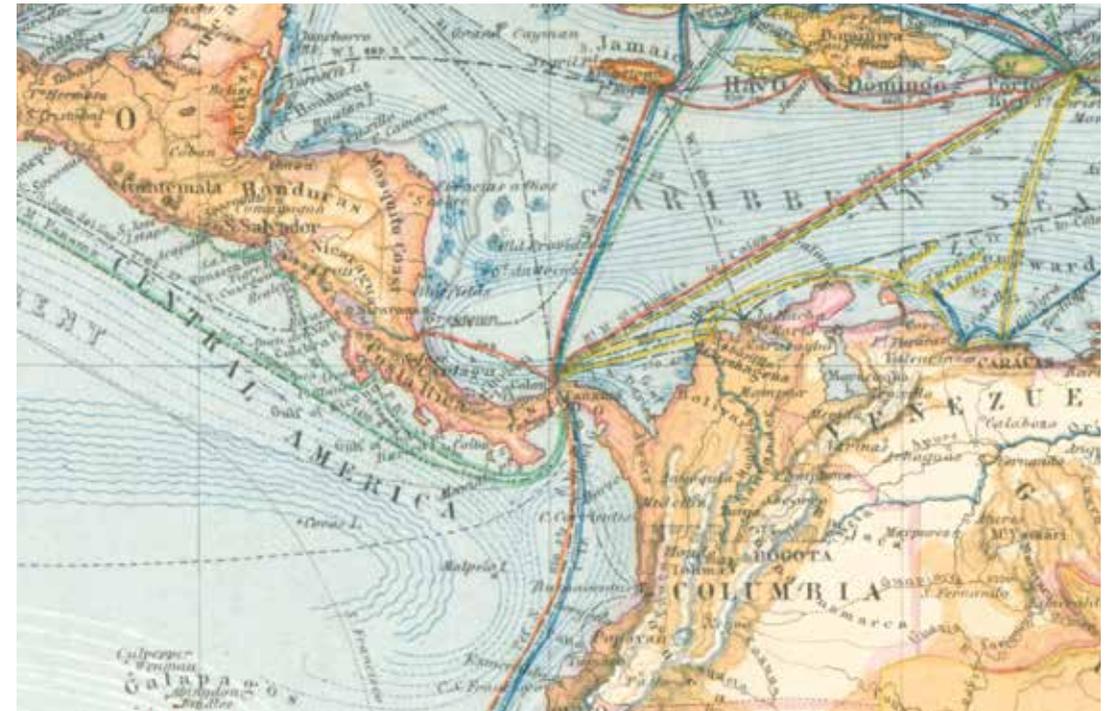
Anschaulich wird all das auf Karten aus dem 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, die in den Archiven des Justus Perthes Verlags in Gotha, einst einer der weltweit führenden Verlage für Karten, Atlanten und geographische Literatur, und des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven aufbewahrt werden. Die beiden Archive, die zwei der bedeutendsten Sammlungen von Seekarten in Europa beinhalten, spiegeln zugleich sehr unterschiedliche Gebrauchsweisen



»Vom Falschen zum Wahren mit dem wahren Vorzeichen, vom Wahren zum Falschen mit dem falschen Vorzeichen«: Die *Lines of equal magnetic declination* illustrieren die Regel, nach der man aus der Missweisung der Kompassnadel den Kurs berechnet.

dieser Karten. Während in Bremerhaven viele Seekarten zu finden sind, deren Spuren auf den Gebrauch auf Schiffen oder in Navigationsschulen schließen lassen, sammelte der Perthes Verlag Seekarten vor allem, um auf der Basis der dort zu findenden Informationen andere, eher für den Gebrauch an Land bestimmte Karten zu erstellen. So entstanden Weltkarten, die sich an den Wänden von Handelskontoren und Auswandereragenturen fanden (ein herausragendes Beispiel: Hermann Berghaus' »Chart of the World«) oder in Atlanten, die zur repräsentativen Ausstattung bürgerlicher Haushalte zählten. Auf all diesen Karten, die wir in Abgrenzung zu den der Navigation dienenden Seekarten Meereskarten nennen möchten, verwandeln sich ab der Mitte des 19. Jahrhunderts die Weltmeere von weitgehend leeren, gleichförmigen Flächen in vielfältig strukturierte und geformte Räume.

Wir möchten dazu einladen, diese Karten als Dokumente einer Welterzeugung zu lesen. Dazu stellen wir ihnen eine Reihe literarischer und nichtliterarischer Texte an die Seite, die ihrerseits auf vielfältige Weisen das Experiment unternehmen, Karten zu lesen: indem sie ihre Erzählungen aus Karten hervorgehen lassen oder sie dort fortsetzen, wo die Karten enden; indem sie von den Sehnsüchten und Phantasien



Noch ohne Kanal, aber dank einer Eisenbahn bereits ein Drehkreuz des Weltverkehrs: Der Isthmus von Panama lässt Atlantik und Pazifik zusammenfließen.

Westlich von Amerika sind die Routen noch spärlich. Aber der »Grosse Ocean (...)« drängt sich als Schauplatz grossartiger, gewaltiger Ereignisse mehr und mehr in den Vordergrund unserer Zeit«, so August Petermann (S. 144).

berichten, die sich den Karten eingeschrieben haben oder die aus dem Blick oder der Fingerreise auf Karten entstehen können; indem sie die Zuverlässigkeit von Karten feiern oder hochtrabende Phantasien an unberechenbaren Riffs und Eisbergen scheitern lassen. So kommentieren sich Karten und Texte gegenseitig. Gemeinsam erzählen sie davon, wie sich die Welt auf dem Meer und wie sich das Meer auf Karten und in Texten zu einer Einheit formt, die zugleich kleiner und größer, homogener und heterogener erscheint als je zuvor.

In dieser Erzählung treten See- und Meereskarten als Protagonisten auf, sie können dabei aber sehr unterschiedliche Rollen spielen. Wie groß deren Spektrum ist, wollen wir in vier Kapiteln dieses Buches abstecken, die einige der wichtigsten kartographischen Operationen entfalten: suchen und finden, orientieren und ver(un)sichern, überblicken und ordnen, imaginieren und phantasieren. Die Übergänge sind fließend; in der Regel erfüllen Karten mehrere, nicht selten einander widersprechende Funktionen gleichzeitig. Sie helfen, sich im maritimen Raum zurechtzufinden und sie machen es möglich, ein Schiff auch in unvertrauten Gewässern zu seinem Ziel zu steuern. Damit sind sie nicht nur unverzichtbare Instrumente der Navigation, sondern formen auch ein Bewusstsein von der Position des Selbst in Raum und Zeit.



Hier ist die Welt zu Ende. Aber auch wenn die South Shetland Inseln buchstäblich aus dem Rahmen fallen, waren sie Teil des Weltverkehrs. Ein Jahrhundert lang wurden hier Robben und Wale geschlachtet und verarbeitet: der südlichste Industriestandort der Welt.

Sie verzeichnen Gefahren und ermöglichen es Schiffseignern und Versicherungen, Risiken abzuschätzen. Sie erzählen aber auch von einem Wissen, das niemals vollständig ist, das sich immer im Fluss befindet. So bleibt, wie spektakuläre Katastrophen wie der Untergang der *Titanic* eindringlich zeigen, die Kalkulation von Risiken immer riskant. Karten setzen Räume zueinander in Beziehung. So ermöglichen sie strategische Planungen und schaffen zugleich Fluchträume für Phantasien von einem anderen Leben, von Idylle, Exotik und Abenteuer. Sie erzeugen Phantasien von Macht und Machbarkeit – sei es in Form von kleinen insularen Utopien oder weltumspannenden Kolonialreichen. Auch technische Großprojekte wie die realisierten und nichtrealisierten Kanalbauten oder die in den 1920er-Jahren von dem deutschen Architekten Hermann Soergel vorgeschlagene Trockenlegung des Mittelmeers entspringen meist dem Blick auf Karten.

Es ist eine europäische Erzählung, die wir hier entfalten. Würde man mikronesischen Stabkarten, Mythen der First Nations des amerikanisch-pazifischen Nordwestens oder Erzählungen indischer Laskaren folgen, würde man nicht nur zu anderen Geschichten gelangen, sondern zu anderen Welten – Welten, in denen das Meer weniger homogen erscheint, in denen es nicht überall von den gleichen physikalischen Gesetzen durchwaltet wird, dadurch aber keineswegs weniger gut navigierbar ist. Spuren dieses Wissens, dieser Meere finden sich auch in europäischen Archiven, aber sie mussten gleichsam ihren Aggregatzustand wechseln, um sich dem kartographischen Imperativ der westlichen Welt zu fügen. Diesen Transformationen zu folgen – das hieße, eine Geschichte der Globalisierung aus einer wirklich globalen Perspektive zu erzählen – würde weit mehr als *ein* Buch füllen. Aber auch das allein, was sich in zwei der bedeutendsten deutschen Kartensammlungen und in kleinen und großen



1869 eröffnet, lenkte der Suez-Kanal den Strom des Weltverkehrs ins Rote Meer. Dem Bau war eine heftige Kontroverse vorausgegangen: 30 Fuß, so hatten Kritiker behauptet, liege der Spiegel des Roten Meers über dem des Mittelmeers, in das sich beim Durchstich gewaltige Wassermassen des Indischen Ozeans ergießen würden. Und so konnte Wilhelm Raabe 1867 in seinem Roman *Abu Telfan oder die Heimkehr vom Mondgebirge* schreiben, dass sich den Erbauern die vorrangige Aufgabe stellte, »nicht nur den Kanal, sondern auch die öffentliche Meinung in das rechte Bett zu leiten«.

deutschen Bibliotheken findet, ist überraschend vielfältig und in sich widersprüchlich genug, um eine, wie wir hoffen, spannende Geschichte zu entfalten.

Dazu, dass wir diese Geschichte erzählen können, haben viele beigetragen. Unser besonderer Dank gilt den Kolleginnen und Kollegen in den Archiven in Gotha und in Bremerhaven sowie Jörg Dünne, Dominic Keyßner und Paul Skäbe.