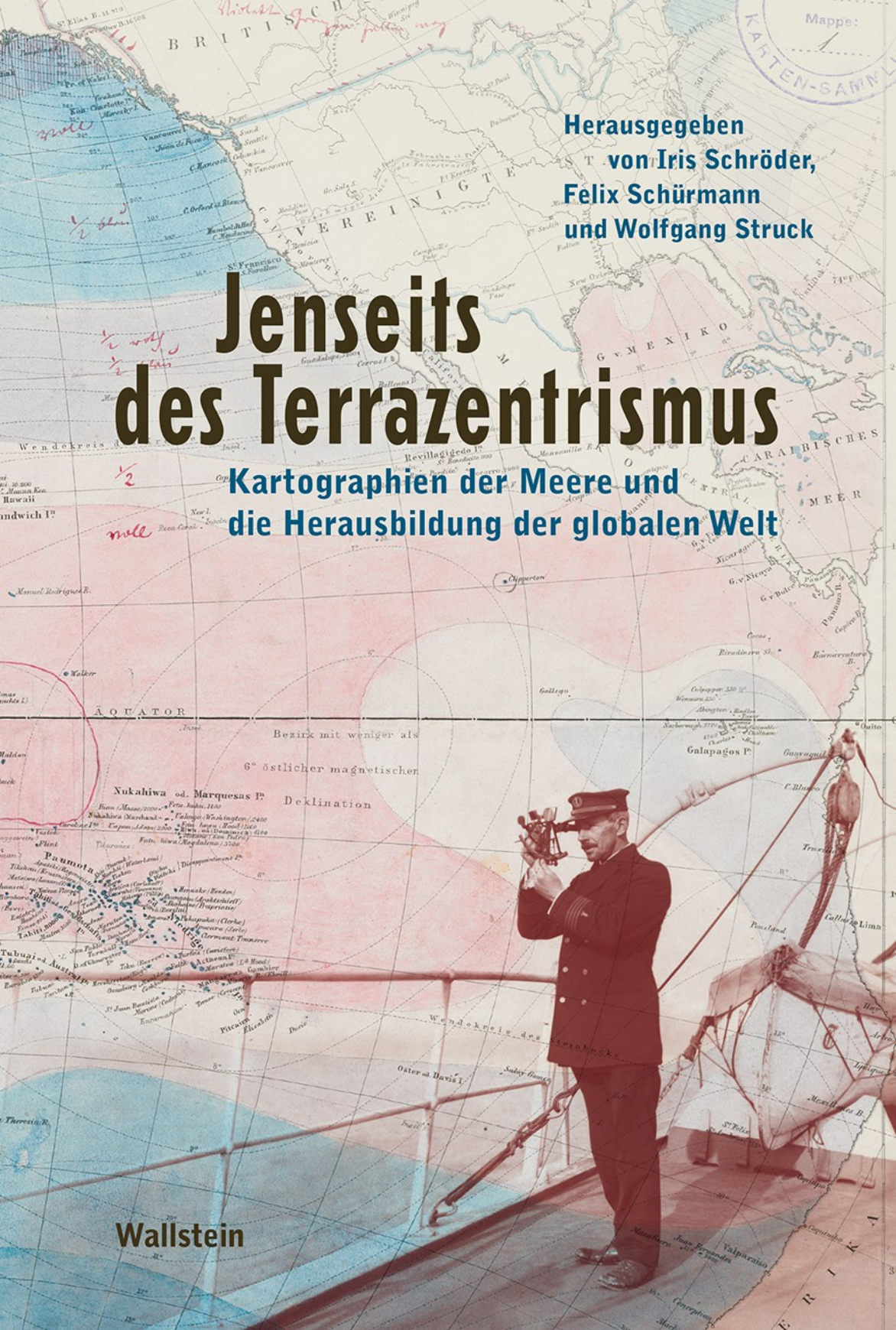


Herausgegeben
von Iris Schröder,
Felix Schürmann
und Wolfgang Struck

Jenseits des Terrazentrismus

Kartographien der Meere und
die Herausbildung der globalen Welt

Wallstein



Jenseits des Terrazentrismus

Jenseits des Terrazentrismus

Kartographien der Meere
und die Herausbildung
der globalen Welt

Herausgegeben von Iris Schröder,
Felix Schürmann
und Wolfgang Struck

WALLSTEIN VERLAG

Das diesem Buch zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UO1814A gefördert.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Wallstein Verlag, Göttingen 2022

www.wallstein-verlag.de

Vom Verlag gesetzt aus der Stempel Garamond und der Thesis

Umschlaggestaltung: Susanne Gerhards, Düsseldorf, © SG-Image unter Verwendung von August Petermann, »Der Grosse Ocean.« Karte, Handzeichnung, 40 × 32 cm, 1:49.000.000. Gotha, 1857, Forschungsbibliothek Gotha der Universität Erfurt, SPK 547\$112300022 und OLVI007_OU896_F, © Old Visuals / Alamy Stock Foto.

Lithografien: SchwabScantechnik, Göttingen

ISBN (Print) 978-3-8353-5141-7

ISBN (E-Book, pdf) 978-3-8353-4820-2

Inhalt

<i>Iris Schröder, Felix Schürmann & Wolfgang Struck</i> Einleitung. Jenseits des Terrazentrismus – Globalität aus Salzwasser . . .	7
<i>Julia Heunemann</i> Strömungsreisen. Erfahrungen mariner Zeitlichkeiten in der Kartographie des Nordatlantiks	35
<i>Felix Lüttge</i> Datenmeere. Ozeanographie im Archiv	57
<i>Frederic Theis</i> Von nautischen Netzwerknern und reziproken Datenströmen. Kooperative Praktiken in der Seekartographie des 19. Jahrhunderts	87
<i>Ruth Schilling</i> Orientieren, navigieren, rückversichern: Praktiken maritimen Kartenwissens auf einem Handelssegler im ausgehenden 19. Jahrhundert	119
<i>Iris Schröder</i> Petermanns Inseln: Karten, Wissenschaft und die Politik des Pazifik in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts	135
<i>Sybilla Nikolow</i> »Die Bouvets liegen vor uns!« Die Kartierung einer besonders abgelegenen und unbewohnbaren Insel im Südatlantik durch die Deutsche Tiefsee-Expedition 1898/99	173
<i>Wolfgang Struck & Elena Stirtz</i> Die gelehrten Poeten des Meeres, oder: Wie die See in den Atlas kam . . .	203
<i>Elena Stirtz</i> Menschverdrängendes Meer. Von Rahmensprengungen und spekulativen Linien	235
<i>Felix Schürmann</i> Vom Kopf der Schlange zur Einheit der Welt: Kartierungen verschwimmender Übergänge an der Kongo-Mündung, 1859–1887	267
Autorinnen und Autoren	303
Index	307

Einleitung

Jenseits des Terrazentrismus – Globalität aus Salzwasser

Iris Schröder, Felix Schürmann & Wolfgang Struck

Unablässig rauscht es. Ein schwacher Wind treibt den Geruch der See durch die naturbelassene Bucht, die Luft schmeckt ein wenig nach Salz. Im Wasser zieht ein Schwimmer seine Bahnen, am Ufer hält eine Spaziergängerin inne, um ihren Blick zum unverstellten Horizont schweifen zu lassen. Der Moment scheint zeitlos – doch konnten Menschen das Meer immer so wahrnehmen wie der Schwimmer und die Spaziergängerin an diesem Ort, in diesem Augenblick?

Die deutende Wahrnehmung, die mit der sinnlichen Wahrnehmung stets einhergeht, unterliegt kulturellen und damit räumlich wie zeitlich spezifischen Bedingungen.¹ Im Denken der Spaziergängerin ist das Wasser längst mit Bedeutungen versehen und auf Begriffe gebracht worden, und diese unterscheiden sich womöglich von denen des Schwimmers. Wie man dieses Wasser erfährt und erlebt, betrachtet und bewertet, deutet und darstellt – all dies unterscheidet sich in Abhängigkeit von Zeit, Raum, gesellschaftlicher Position und individuellen Erfahrungen. Das Meer eines madagassischen Fischers im 18. Jahrhundert war ein anderes als das eines schottischen Marinebiologen im 19. Jahrhundert, als das eines japanischen U-Boot-Soldaten im Zweiten Weltkrieg, als das einer hawaiischen Surferin im beginnenden 21. Jahrhundert.

Schon die Transferoperation, in der Bucht aus dem fiktiven Eingangsszenario ein Meer beziehungsweise einen Teil davon auszumachen, setzt etwas voraus. »Um zu sehen, muß man wissen, was wesentlich und was unwesentlich ist«, konstatierte Ludwik Fleck 1947 in einem berühmt gewordenen Aufsatz über die Zusammenhänge zwischen Schauen, Sehen und Wissen. »Sonst schauen wir, aber wir sehen nicht, vergebens starren wir auf die allzu zahlreichen Einzelheiten, wir erfassen die betrachtete Gestalt nicht als bestimmte Ganzheit.«² Doch welches Wissen verhilft dazu, beim Blick in die Bucht die Ganzheit »Meer« zu erfassen?

1 Siehe exemplarisch für den Wandel der Wahrnehmung von Geräuschen des Nordpolarmeeres im 19. Jahrhundert Kraus, Alexander, Der Klang des Nordpolarmeers, in: ders./Winkler, Martina (Hg.), Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert, Göttingen 2014, S. 127-148.

2 Fleck, Ludwik, Schauen, Sehen, Wissen [1947], in: Werner, Sylvia/Zittel, Claus, Ludwik Fleck. Denkstile und Tatsachen. Gesammelte Schriften und Zeugnisse, Berlin 2011, S. 390-418, hier S. 391.

Mitte des 19. Jahrhunderts war es das Wissen um die Verdichtung des Schiffsverkehrs und die Verlegung unterseeischer Telegraphenkabel, das die Wahrnehmung der die Kontinente umgebenden Wassermassen zu bestimmen begann. Auf der amerikanischen Seite des Atlantiks sprach Herman Melville in seinem 1851 erschienenen *Moby-Dick* von Schiffen als »extension bridges«.³ Im deutschsprachigen Raum erkannte etwa der Berliner Geograph Carl Ritter in den Meeren Räume, »welche die Völker verbinden, ihre Schicksale verknüpfen«.⁴ Der preußische Offizier Emil von Sydow bezeichnete sie als »bunt belebte Weltbrücke gegenseitigen Verkehrs«.⁵ Emphatischer noch äußerte sich 1855 August Petermann anlässlich der Entscheidung zum Bau eines Kanals durch die Landenge von Suez: »für den grossen Welt-Verkehr sind die Meere und Meerengen unsere Brücken«, kommentierte der Gothaer Kartograph, »sie bringen die Kontinente näher zusammen und stellen die rasche Inter-Kommunikation fernwohnender Völker her.«⁶ Auf den Meeren, so schien es, fügte sich die Welt zu einem globalen Kontinuum zusammen.

Weil sich aber weder ein Meer noch die Welt, ja nicht einmal der Suezkanal mit bloßem Auge überblicken lässt, setzt das Erfassen ihrer Ganzheit eine Medialisierung voraus. Dafür erwiesen sich Karten als Instrumente *par excellence*, so die für dieses Buch leitende These, führen sie doch mittels der Kulturtechniken des Verkleinerns und Abbildens räumliche Ganzheit so anschaulich vor Augen wie kein anderes Medium – und waren selbst in großformatigen Ausführungen noch immer handlicher als andere Medialisierungen des Globalen.⁷ Auf vielen, vielleicht den meisten Karten erschienen die Meere – immerhin rund 71 Prozent der Erdoberfläche – im frühen 19. Jahrhundert weitgehend leer, während sie zuvor oft mit phantastischen Kreaturen gefüllt gewesen waren.⁸ Doch diese leeren Flächen sollten verschwinden, als Kartographen wie Petermann begannen,

3 Melville, Herman, *Moby-Dick. or, The Whale*, Vol. 1, London/Bombay/Sydney 1922, S. 78.

4 Ritter, Carl, Über das historische Element in der geographischen Wissenschaft, in: *Abhandlungen der Königlich Akademie der Wissenschaften zu Berlin* (1835), S. 41-67, hier S. 55.

5 Sydow, Emil von, Der kartographische Standpunkt Europa's in den Jahren 1862 und 1863, in: *Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie* 9 (1863), S. 458-482, hier S. 482.

6 Petermann, August, Die projektirte Kanalisierung des Isthmus von Sues, in: *Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie* 1 (1855), S. 364-375, hier S. 364.

7 Schröder, Iris/Höhler, Sabine, Welt-Räume: Annäherungen an eine Geschichte der Globalität im 20. Jahrhundert, in: dies. (Hg.), *Welt-Räume. Geschichte, Geographie und Globalisierung seit 1900*, Frankfurt a.M./New York 2005, S. 9-50, hier S. 31-33.

8 Zu den vielfältigen Meeresauffassungen in der Frühen Neuzeit vgl. jüngst Burschel, Peter/Juterczenka, Sünne (Hg.), *Das Meer. Maritime Welten in der Frühen Neuzeit*, Köln 2021, sowie zu der kartographischen Praxis um 1800, die Meere auf dem Blatt zu leeren, Rozwadowski, Helen M., *Vast Expanses. A History of the Oceans*, London 2018, S. 98f.

die Meere auf ihren Karten um mehr und mehr Elemente anzureichern, die ihre Evidenz den Verfahren der aufkommenden, technikaffinen Naturwissenschaften verdankten. Zu diesen Elementen zählten Schifffahrtslinien und Strömungen, Wale und Winde, Temperaturen und Telegraphenkabel – um nur einige zu nennen. Indem sie die konnektive Dimension der Meere so prominent thematisierte wie nie zuvor, trug die Kartographie des 19. und 20. Jahrhunderts einen eminenten Anteil daran, die Welt als globales Ganzes zu entwerfen.

Doch nicht nur als Transiträume gerieten die Meere in den Blick. Als Melville seine Protagonisten auf die Suche nach dem »wahren« Meer schickte, hatte er auch ein physikalisch-biologisches Milieu im Sinn, um das sich seinerzeit die Ozeanographie als wissenschaftliche Disziplin zu formieren begann. Im Sinne der frühen Ozeanographen meinte »Konnektivität« daher nicht allein Verbindungen, die aus den Bewegungen von Menschen, Dingen oder Informationen hervorgingen, sondern auch die Salzwasserströme, die Meereslebewesen, Schwebstoffe oder etwa Eisschollen durch die Welt beförderten.

Globalität aus Salzwasser

In der Betrachtung von Karten formte sich die Welt zur Einheit. Doch was Karten als Medien »visueller Welterzeugung«⁹ adressierbar, greifbar und nachvollziehbar machten, korrespondierte gleichwohl mit Erfahrungen auf einer anderen Ebene: Auch in Zusammenhang mit der schweißtreibenden Arbeit von Seeleuten¹⁰ und Dockarbeitern¹¹ in Häfen oder an den Stränden mehr oder minder entlegener Inseln fügten sich vormals kaum miteinander verbundene Räume zu einem neuartigen Ganzen zusammen. Bis sich im 20. Jahrhundert die Luftfahrt als Massenverkehrsmittel etablieren sollte, resultierten historische Verknüpfungen und Verflechtungen zwischen einander fernen Weltregionen ganz überwiegend aus transozeanischen Bewegungen. Über den Transport von Menschen, Tieren und Dingen hinaus beinhalteten diese Bewegungen die Zirkulation von

- 9 Siegel, Steffen/Weigel, Petra (Hg.), *Die Werkstatt des Kartographen. Materialien und Praktiken visueller Welterzeugung*, Paderborn 2011.
- 10 Siehe für eine jüngere Studie Balachandran, Gopalan, *Globalizing Labour? Indian Seafarers and World Shipping, c. 1870-1945*, New Delhi 2012, sowie zur Bedeutung der Arbeit von Seeleuten für die Herausbildung der kapitalistischen Weltwirtschaft insb. die klassischen Arbeiten von Rediker, Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge 1993; ders., *The Common Seaman in the Histories of Capitalism and the Working Class*, in: *International Journal of Maritime History* 1 (1989), S. 337-357.
- 11 Zur Positioniertheit von Dockarbeitern zwischen global vernetzten Häfen und lokal orientierten Lebenswelten siehe die Fallstudie von Ralph Callebert über die *Onyathi* von Durban: Callebert, Ralph, *On Durban's Docks. Zulu Workers, Rural Households, Global Labor*, Rochester 2017.

Wissen und Informationen, den Transfer religiöser und weltanschaulicher Ideen sowie nicht zuletzt die Entfaltung imperialer und ökonomischer Macht. All dies nahm seinen Anfang mit der iberischen Seeexpansion des späten 15. Jahrhunderts, und einiges spricht dafür, die 1494 in Tordesillas vereinbarte Demarkationslinie zwischen den atlantischen Herrschaftsbereichen Spaniens und Portugals als Epochenwende aufzufassen.¹²

Lange allerdings blieb der transozeanische Schiffsverkehr in seinem Umfang eher randständig. Erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts verdichteten und beschleunigten sich die vielfältigen Bewegungen über die Meere in einer Dynamik, die aufmerksame Beobachterinnen und Beobachter zu Begriffsschöpfungen wie dem von Petermann so genannten »grossen Welt-Verkehr« veranlassten.¹³ Der zeitgenössische Eindruck wachsender, zunehmend weltumspannender Reichweiten speiste sich zu einem Gutteil aus dem extensiven Ausbau der Eisenbahn, der zunächst Nordamerika und Europa, dann aber auch viele Kolonien in Asien, Afrika und Lateinamerika mit netzartig angelegten Schienenverbindungen überziehen sollte. Doch wer nicht bloß in der Welt, sondern tatsächlich *um die Welt* reisen wollte, bedurfte weiterhin des Verkehrsmittels Schiff.

Angesichts der hier nur knapp evozierten Bedeutung der erfahrenen wie der medialisierten Meere für die Herausbildung und den Wandel der globalen Welt liegt die Annahme nahe, dass Globalisierungsforschung und die an sie anschließenden Arbeiten zur Globalgeschichte in weiten Teilen maritime Forschung sein und umgekehrt Forschungen zu maritimen Themen immer neue Facetten von Globalität zum Vorschein bringen müssten. Entsprechend haben Historikerinnen und Historiker der maritimen Geschichte mit dem Aufschwung der Globalisierungsforschung seit den 1990er Jahren die Hoffnung verbunden, dass »maritime history as global history«¹⁴ oder als »gateway to global history«¹⁵ zu einem Schwerpunktfeld der Geisteswissenschaften avancieren würde. Globalität, so hat es 2004 der Historiker Felipe Fernández-Armesto emphatisch postuliert, ist aus Salzwasser erwachsen.¹⁶

12 Schneider, Ute, Tordesillas 1494 – Der Beginn einer globalen Weltsicht, in: Saeculum 54.1 (2003), S. 39–62.

13 Zur Genealogie des Begriffs vgl. Struck, Wolfgang, Weltverkehr, in: Erthel, Thomas/Stockhammer, Robert (Hg.), Welt-Komposita. Ein Lexikon, Paderborn 2020, S. 249–252. Zeitliche Bestimmungen dieses Globalisierungsschubs variieren je nach Themenfokus, weil wirtschafts-, sozial- oder etwa imperialgeschichtliche Entwicklungen nicht (immer) gleichzeitig verliefen, von alternativen postkolonial inspirierten Periodisierungsvorschlägen einmal ganz zu schweigen.

14 Fusaro, Maria, Maritime History as Global History? The Methodological Challenges and a Future Research Agenda, in: dies./Polónia, Amélia (Hg.), Maritime History as Global History, Liverpool 2010, S. 267–282.

15 Polónia, Amélia, Maritime History: A Gateway to Global History?, in: Fusaro, Maria/dies. (Hg.), Maritime History as Global History, Liverpool 2010, S. 1–20.

16 Fernández-Armesto, Felipe, Maritime History and World History, in: Finamore, Daniel (Hg.), Maritime History as World History, Gainesville u.a. 2004, S. 7–34, hier S. 9, 30.

Doch obschon in der Folge zahlreiche programmatische Aufsätze,¹⁷ quellengesättigte Fallstudien¹⁸ und populäre Überblicksdarstellungen¹⁹ signifikante Verschränkungen zwischen den Meeren und verschiedenen Globalisierungen aufgezeigt haben – mitsamt ihren Stockungen, Stauungen und Brüchen –, ist es dazu, so scheint es, noch nicht so recht gekommen. »The fields of global history and maritime history have paralleled each other for decades without as much contact between them as one might expect«, bilanzierte der Globalhistoriker Patrick Manning in einer Zusammenschau beider Forschungsbereiche noch im Jahr 2013.²⁰ Erst in den letzten Jahren scheinen mehr und mehr global- wie auch welt-regional ausgerichtete historische Forschungen die Meere als integralen Bestandteil ihres Gegenstandsbereichs aufzufassen²¹ – eine Tendenz, die sich etwa auch in einem gesteigerten Interesse an Häfen und Hafenstädten als »Ankerpunkten« globaler Verflechtungen manifestiert.²²

Wenngleich also die Meeresforschung in den Geisteswissenschaften nicht länger im Ruf zu stehen scheint, nur für einen kleinen Kreis von Spezialistinnen und Spezialisten von Belang zu sein, so gliedert sich die Geschichtsforschung doch

- 17 Abulafia, David, *Mediterranean History as Global History*, in: *History & Theory* 50 (2011), S. 220-228; Fernández-Armesto, *Maritime History and World History*; Manning, Patrick, *Global History and Maritime History*, in: *International Journal of Maritime History* 1 (2013), S. 1-22.
- 18 Amenda, Lars/Fuhrmann, Malte, *Hafenstädte. Mobilität, Migration, Globalisierung*, Leipzig 2007; Balachandran, *Globalizing Labour?*; Beamish, Johanna, *Im Transit auf dem Ozean. Schiffszeitungen als Dokumente globaler Verbindungen im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. 2018; Huber, Valeska, *Channelling Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869-1914*, Cambridge u.a. 2013; Schürmann, Felix, *Der graue Unterstrom. Walfänger und Küstengesellschaften an den tiefen Stränden Afrikas, 1770-1920*, Frankfurt a.M. 2017; Wenzlhuemer, Roland, *Connecting the Nineteenth-Century World. The Telegraph and Globalization*, Cambridge u.a. 2012.
- 19 Buschmann, Rainer F., *Oceans in World History*, Boston 2007; Lambert, Andrew D., *Seapower States. Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World*, New Haven 2019; Mann, Charles C., *1493. Uncovering the New World Columbus Created*, New York 2011; North, Michael, *Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere*, München 2016; Paine, Lincoln, *The Sea and Civilization. A Maritime History of the World*, New York 2013; Richter, Dieter, *Das Meer. Geschichte der ältesten Landschaft*, Berlin 2014.
- 20 Manning, *Global History and Maritime History*, S. 2.
- 21 Armitage, David/Bashford, Alison/Sivasundaram, Sujit (Hg.), *Oceanic Histories*, Cambridge u.a. 2018; Burschel/Juterzenka, *Das Meer, sowie wegbereitend für die Welt des Indischen Ozeans: Deutsch, Jan-Georg/Reinwald, Brigitte, Space on the Move. Transformations of the Indian Ocean Seascape in the Nineteenth and Twentieth Century*, Berlin 2002.
- 22 Abulafia, David, *Das unendliche Meer. Die große Weltgeschichte der Ozeane*, Frankfurt a.M. 2021; Brugger, Eva/Schürch, Isabelle/Tremmel-Werner, Birgit, *Der Hafen. Praxeologische Perspektiven auf Zirkulation, Transfer und Transformation*, in: *Historische Anthropologie* 26.1 (2018), S. 29-42; Heerten, Lasse, *Ankerpunkte der Verflechtung. Hafenstädte in der neueren Globalgeschichtsschreibung*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 43.1 (2017), S. 146-175.

weiterhin in terrestrisch definierte Felder wie »Europäische Geschichte« oder »Afrikanische Geschichte«. Und selbst dort, wo etwa »Atlantische Geschichte« betrieben wird, bleibt das namengebende Gewässer oft befremdlich abwesend.²³ Stärker noch als die Geschichtswissenschaft richten sich die Literaturwissenschaften an terrestrisch und national definierten Räumen aus – auch dort, wo sie komparativ arbeiten. Bislang vermochten Konzepte wie das der »Weltliteratur« die Bindung der Forschung an Nationalliteraturen nicht zu lösen; von den Meeren ausgehende Entwürfe kultureller Räume wie Paul Gilroys *Black Atlantic* sind Ausnahmen geblieben.²⁴

Terrazentrismus und »Territorial Traps«

Warum stehen die Meere nicht längst disziplinübergreifend im Zentrum der Forschung zu den Globalisierungen? Und warum führen sie bislang auch in global-historisch ausgerichteten Arbeiten oft eher ein Schattendasein?²⁵ Ein Hindernis besteht wohl in der Auffächerung der historisch orientierten Meeresforschung in hoch spezialisiert erscheinende Felder wie Seerecht, Schiffbau, Fischerei oder Kriegsmarinen bei gleichzeitiger Vernachlässigung einer tiefgehenden methodisch-theoretischen Reflexion. All dies scheint für thematisch breiter ausgreifende und stärker auf konzeptuelle Fragen ausgerichtete globalhistorische Analysen wenig Anschlussmöglichkeiten zu bieten.²⁶ Auch mag diese Auffächerung dafür verantwortlich sein, dass es bisher relativ wenig transdisziplinären Austausch gegeben hat, sodass etwa medien- und literaturwissenschaftliche Forschungen zu maritimen Themen²⁷ kaum mit historiographischen resonie-

23 Weitgehend absent ist das Gewässer, um nur einige Beispiele herauszugreifen, in Bailyn, Bernard, *The Idea of Atlantic History*, in: *Itinerario* 20.1 (1996), S. 19-44; Fröschl, Thomas, *Atlantische Geschichte – ein Forschungskonzept*, in: *Wiener Zeitschrift zur Geschichte der Neuzeit* 3.2 (2003), S. 3-9, oder Pietschmann, Horst, *Atlantische Geschichte – zwischen europäischer Geschichte und Global History*, in: *Wiener Zeitschrift zur Geschichte der Neuzeit* 3.2 (2003), S. 67-81.

24 Gilroy, Paul, *The Black Atlantic. Modernity and Double Consciousness*. London/New York 1993; vgl. auch den daran anschließenden Vorschlag Irina Gradinaris, das Meer »als eine Metaper für eine neue Ökologie und Epistemologie transkultureller Erinnerungen, Identitätsprozesse und Gemeinschaftsbildung« zu betrachten: Gradinari, Irina, *Memory Meets Sea*. Einleitung, in: *Zeitschrift für interkulturelle Germanistik*, 11.2 (2020), S. 11-31; S. 17.

25 Eine Ausnahme bilden die Arbeiten von Sujit Sivasundaram, siehe zuletzt Sivasundaram, Sujit, *Waves Across the South. A New History of Revolution and Empire*, Chicago 2020.

26 Fusaro, *Maritime History as Global History?*, S. 267; Manning, *Global History and Maritime History*, S. 12.

27 Zuletzt u.a. Brittnacher, Hans Richard/Küpper, Achim (Hg.), *Seenöte, Schiffbrüche, feindliche Wasserwelten*, Göttingen 2018; Wolf, Burkhardt, *Fortuna di mare. Literatur und Seefahrt*, Zürich/Berlin 2013, sowie verschiedene Arbeiten von Bernhard Sie-

ren. Und während über Globalgeschichte an Universitäten geforscht wird, gilt maritime Geschichte in vielen Ländern eher als ein Thema für Museen (so in Deutschland) oder für Marineakademien (so in den Vereinigten Staaten). In diesem Zusammenhang nimmt der Schifffahrts- und Fischereihistoriker Ingo Heidbrink an, dass viele Globalisierungsforscherinnen und -forscher schlicht zu wenig von Schiffstechnologien, Navigation oder etwa Meeresökologie verstehen, um sich zu den maritimen Facetten ihrer Themen äußern zu können oder zu wollen.²⁸ Dies wiederum ließe sich auch darauf zurückführen, dass der Brückenschlag zwischen meeresökologischen und gesellschaftlichen Perspektiven, wie er von Rachel Carson bereits in den 1940er und 1950er Jahren unternommen worden ist²⁹, bislang relativ wenig Anschlüsse gefunden hat.

Eine andere, bislang wenig beachtete Erklärung regt der Sozialhistoriker Marcus Rediker an. Er sieht weite Teile der Forschung durch einen »Terrazentrismus« befangen: durch die Annahme, dass sich der wesentliche, der eigentliche Teil von Geschichte und Gegenwart auf dem kontinentalen Festland ereigne und die Meere demgegenüber bloß Peripherien bildeten. Rediker versteht Terrazentrismus als »einen Instinkt, einen mentalen Reflex, der vielleicht dadurch umso mächtiger und durchdringender wird, dass er unbedacht bleibt«³⁰ – ein Reflex, der sich womöglich auch aus der Elementarerfahrung speist, dass das Meer eine für Menschen unbegehbare und unbewohnbare Umwelt voller Gefahren ist.

Als Vorannahme kommt Terrazentrismus gewöhnlich nicht zur Sprache, sondern erzeugt auf vorbewusster Ebene Paradigmen und Konventionen, die Auffassungen von Umwelt und Geschichte ausformen. Womöglich handelt es sich, so Rediker, »um eine Frage der *mentalité* [...], um eine Tiefenstruktur des westlichen Denkens«.³¹ Eine Bestärkung erfährt der Terrazentrismus seit der Neuzeit durch das auch kulturell wirkmächtige Territorialitätsprinzip von Nationalstaatlichkeit. Der Humangeograph Philip E. Steinberg erkennt darin eine »territorial trap«, die »extra-state spaces such as the ocean« zu gewissermaßen sekundären Räume marginalisiere – »beyond the essential state-territories in which ›society«

gert (Siegert, Bernhard, Arche, Wasser-Palast oder City Afloat. Die politische Topik des Schiffs zwischen Recht und Ökonomie, in: Därmann, Iris/Echterhölter, Anna (Hg.), Konfigurationen. Gebrauchsweisen des Raums, Zürich 2013, S. 117-137, S. 242f.; ders., The Chorein of the Pirate. On the Origin of the Dutch Seascape, in: Grey Room 57.4 (2014), S. 6-23; ders., Nemos Nomos, in: »Passepartout« (Jörg Dünne et al.) (Hg.), Weltnetzwerke – Weltspiele. Jules Vernes In 80 Tagen um die Welt, Konstanz 2013, S. 149-153; ders., Passagiere und Papiere. Schreibeakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika, München/Zürich 2006).

28 Heidbrink, Ingo, Closing the ›Blue Hole‹. Maritime History as a Core Element of Historical Research, in: International Journal of Maritime History 2 (2017), S. 325-332, hier S. 329.

29 Carson, Rachel, The Sea Around Us, Oxford/New York 1951; dies., Under the Sea Wind. A Naturalist's Picture of Ocean Life, New York 1941.

30 Rediker, Marcus, Gesetzlose des Atlantiks. Piraten und rebellische Seeleute in der frühen Neuzeit, Wien 2017, S. 14.

31 Ebd.

occurs.«³² Als in diesem Sinne sekundäre Räume erscheinen die Meere als *Terra nullius* beziehungsweise »Niemandsländer«,³³ deren Attraktionspotenzial als Möglichkeitsräume sich gerade daraus speist, dass sie vermeintlich niemandem gehören. Das in diesem Zusammenhang stehende Konzept eines herrenlosen *Mare Liberum*, geprägt im 17. Jahrhundert durch den niederländischen Juristen Hugo Grotius, bildete indes eine wichtige Voraussetzung für die Ordnung der Welt nach den Maßgaben europäischer Imperialmächte.³⁴ Während die nur schwach regulierte Freiheit auf den Meeren in der Vergangenheit auch den atlantischen Sklavenhandel begünstigte, treten in der Gegenwart unter den Bedingungen globaler Erwärmung neue Verwerfungen ans Licht. Dazu gehören nicht zuletzt Fragen nach der Verantwortlichkeit für die vielen Millionen Tonnen von Schadstoffen und Klimagasen, die die internationale Schifffahrt Jahr für Jahr in den Meeren und der Atmosphäre hinterlässt.³⁵

»Territorial traps« offenbaren auch viele Karten. So bildete sich im 19. Jahrhundert die Konvention heraus, die Ausdehnung der europäischen Kolonialimperien durch das Einfärben terrestrischer Flächen zu visualisieren. Der dadurch erzeugte Eindruck trägt nicht nur deshalb, weil viele solcher Karten geradezu eigenmächtig bestimmte Gebiete als koloniale Territorien auswiesen, die aber keine solchen Territorien waren. Er trägt auch, weil solche Einfärbungen die Kolonialimperien ausschließlich auf das Land verlagerten. Tatsächlich gestaltete sich die Entfaltung imperialer Macht im 19. und frühen 20. Jahrhundert in erheblichem Maße als maritimes Unterfangen, waren es doch vor allem dampfgetriebene Kanonenboote, die den Kolonialreichen zu ihrer Ausdehnung und dem Freihandelsimperialismus zur Hegemonie verhalfen.³⁶ Über solche technikgeschichtlichen Aspekte hinaus betonen neuere Arbeiten zur Geschichte der Imperien, dass sich nicht nur die Ursprünge der kapitalistischen Weltwirtschaft, sondern auch dagegen gerichtete Widerstände über die Meere formierten – denn auch rebellische, egalitaristische Ideen verbreiteten sich auf Schiffen und in Häfen.³⁷

32 Steinberg, Philip E., *The Social Construction of the Ocean*, Cambridge et al. 2001, S. 31.

33 Kimmich, Dorothee, *Leeres Land. Niemandsländer in der Literatur*, Göttingen 2021.

34 Mawani, Renisa, *Across Oceans of Law. The Komagata Maru and Jurisdiction in the Time of Empire*, Durham 2018.

35 Mawani, Renisa, *Oceans as Method. Law, Violence, and Climate Catastrophe*, in: *The Funambulist – Politics of Space and Bodies* 39 (2022), S. 16–19.

36 Vgl. dazu die klassische Studie von Gallagher, John/Robinson, Ronald, *The Imperialism of Free Trade*, in: *The Economic History Review* 6 (1953), S. 1–15.

37 Vgl. zum Atlantik bes. Linebaugh Peter/Rediker, Marcus, *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston 2000; zum Indischen Ozean Sivasundaram, *Waves Across the South*, sowie zum Karibischen Meer die wegweisende Arbeit von Scott, Julius S., *The Common Wind. Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution*, London/New York 2020, sowie zuletzt Swan, Quito, *Pasifika Black. Oceania, Anti-Colonialism, and the African World*, New York 2022.

Einen Mangel an Aufmerksamkeit für das Maritime konstatiert auch die Literaturwissenschaftlerin Margaret Cohen, derzufolge die europäische Romantik das praktische Wissen aus den ästhetischen Imaginationen eines Meeres verdrängte, das nun allein noch die Erfahrung des Erhabenen geboten habe. Die von Cohen so bezeichnete Tendenz einer »Sublimierung der See«³⁸ greift auch Rediker in seiner Bestimmung von Terrazentrismus auf. Meere wie auch Schiffe und Seeleute wurden demnach immer seltener wirklichkeitsnah aufgefasst und dargestellt, sondern sollten allegorisch für etwas Anderes, vom Land her Gedachtes stehen.³⁹ Die Meere als etwas, in dem man nass werden kann, gerieten aus dem Blick – eine Tendenz, zu der die von Cohen beschriebene »Sea Adventure Fiction« des 19. Jahrhunderts eine Gegenströmung bildete.

Eine ähnliche Tendenz konstatiert der Photograph Allan Sekula für das 20. und beginnende 21. Jahrhundert. Nach seiner Beobachtung haben viele Theoretikerinnen und Theoretiker des Globalen in ihrer Faszination mit digitalen »Informationsflüssen«,⁴⁰ mit Internet, Cyberspace und Mobiltelefonie aus den Augen verloren, dass es weiterhin schmutzige, stinkende Schiffsdiesel sind, die den jüngeren Globalisierungsschüben den Takt vorgeben. Kurioserweise haben große Zeitungen in westlichen Hafenstädten wie New York ausgerechnet während der Container-Revolution der 1960er und 1970er Jahre aufgehört, Schiffsfahrpläne, Seewetterberichte und Neuigkeiten aus der maritimen Logistikwirtschaft zu drucken. Dies hängt womöglich nicht nur mit einer kaum mehr zu bewältigen Informationsfülle zusammen, sondern auch mit dem gleichzeitigen Aufkommen der Luftfahrt als Massenverkehrsmittel: »Air travel assures that bourgeois cosmopolitanism no longer requires any contact with the sea«, so Sekula weiter⁴¹ – mit Ausnahme von Strandurlauben innerhalb der globalen *Travel Bubble*, in der die Tourismuswirtschaft ihre Kundschaft allerdings nur mit eigens arrangierten Ausschnitten der Meere in Berührung bringt.⁴² Zwar sind die Meere so wenig verschwunden wie die von ihnen ausgehende Faszination. Kulturell aber schöpft die Gegenwart in ihrer Auseinandersetzung mit den Meeren vorwiegend aus abgehangenen Ideen, Ästhetiken und Sehnsüchten früherer Epochen, die mit der heute erlebten Wirklichkeit eines Maschineningenieurs auf

38 Cohen, Margaret, *The Novel and the Sea*, Princeton et al. 2010, S. 11 (im Original: »Sublimation of the Sea«).

39 Cohen, *The Novel and the Sea*, S. 14, 57.

40 Zum Fluss als einer der Hauptmetaphern des jüngeren Globalisierungsdiskurses siehe Hepp, Andreas/Krotz, Friedrich/Moores, Shaun/Winter, Carsten, *Konnektivität, Netzwerk und Fluss*, in: dies. (Hg.), *Konnektivität, Netzwerk und Fluss. Konzepte gegenwärtiger Medien-, Kommunikations- und Kulturtheorie*, Wiesbaden 2006, S. 7-20.

41 Sekula, Allan, *Fish Story*, 2. Aufl., Düsseldorf 2002, S. 51.

42 Zur Bedeutung von Meer und Strand für die Sehnsuchts- und Begehrensproduktion der Tourismuswirtschaft siehe Zinganel, Michael, *Sonne, Sand und Originalschauplatz. Über die Nuancen der touristischen Sehnsuchtsproduktion am Beispiel der Halbinsel Sinai*, in: *Der Freitag* (11.7.2008), <https://www.freitag.de/autoren/der-freitag/sonne-sand-und-originalschauplatz> [2.12.2021].

einem Öltanker oder einer Stewardess auf einem Kreuzfahrtschiff kaum etwas zu tun haben. So besehen kommt in der Masse der maritime Themen aufgreifenden Filme, Bilder und Texte unserer Zeit paradoxerweise eine »Meeresvergessenheit«⁴³ zum Vorschein, die von Nichtwissen und Nichtverstehen zeugt.

Sekulas Wendung von »forgetting the sea« bedeutet jedoch nicht, dass die Meere aus dem kulturellen Gedächtnis verschwunden wären, sondern vielmehr, dass seit dem 19. Jahrhundert eine Pluralisierung der am Meer interessierten Gruppen und ihrer Praktiken jene Auffassungen der Meere relativierte, die sich zuvorderst aus den Erfahrungen von Seeleuten speiste. Schließlich kamen mehr und mehr Menschen auf unterschiedliche Weise mit den Meeren in Berührung und reagierten darauf mit neuen Betrachtungsweisen und ästhetischen Konzepten.⁴⁴ Diese Vervielfältigung trug womöglich dazu bei, dass sich auch das Interesse an einer Kartographie der Meere immer wieder erneuerte.

Meeresbewusstsein vs. Meeresvergessenheit

Ein Zeuge eines solchen kartenaffinen Interesses am Meer ist Adelbert von Chamisso. Mit der Titelfigur seines 1814 erschienenen Romans *Peter Schlemihls wundersame Geschichte* hat er das Modell eines neuzeitlichen – terrazentrischen – Naturforschers entworfen. In der Folge eines leichtfertigen Pakts mit dem Teufel aus der menschlichen Gemeinschaft ausgeschlossen, dank Siebenmeilenstiefeln aber zu einer unerhörten Beweglichkeit befähigt, findet Schlemihl einen neuen Lebenszweck im Studium der Natur. Wie es sonst nur Kartenreisende vermögen, durchwandert und überschaut er, Beobachtungen und Objekte sammelnd und vergleichend, die Welt. Am Ufer des Pazifik jedoch, dort, wo auch auf den gängigen europäischen Karten die Welt zu Ende ist, stößt er an eine Grenze, die mit Siebenmeilenstiefeln nicht zu überwinden ist: »Ich setzte mich endlich auf die äußerste Spitze von Lamboc nieder, und das Gesicht gegen Süden und Osten gewendet, weint ich wie am festverschlossenen Gitter meines Kerkers.«⁴⁵

Ein Jahr später brach der Autor Chamisso auf, um das »Gitter« aufzustoßen, das seiner Romanfigur verschlossen bleibt: Als Naturkundler und Kartograph nahm er von 1815 bis 1818 an der russischen *Rurik*-Expedition teil, einer der ausgedehntesten Entdeckungsfahrten im Pazifik. Sein nahezu zwei Jahrzehnte später erschienener Reisebericht, *Reise um die Welt* (1836), ist eines der eindringlichsten Zeugnisse nicht nur einer Forschungsreise, sondern überhaupt

43 Sekula, *Fish Story*, S. 48 (im Original: »Forgetting the Sea«).

44 Zum Wandel von Küstenlandschaften infolge dieser Pluralisierung siehe am Beispiel Neuenglands Stilgoe, John R., *Alongshore*, New Haven/London 1994.

45 Chamisso, Adelbert von, *Peter Schlemihls wundersame Geschichte*, in: Adelbert von Chamisso, *Sämtliche Werke*, hg. von Jost Perfahl, Bd. 1, München 1975, S. 60.

einer langen Seefahrt im frühen 19. Jahrhundert. Die wissenschaftliche Erkundung der Welt stellt sich darin anders dar, als es Chamisso in seiner Schlemihl-Figur entworfen hatte: Wo dieser sich souverän eher *über* als *in* der Welt bewegt, die er mit interesselosem, objektivem Blick durchdringt, sind Chamissos botanische und zunehmend auch ethnologische Studien untrennbar mit dem Alltag auf einem Schiff verbunden, das sich als höchst komplexer sozialer Raum erweist – und nicht zuletzt als transnationaler: die kleine russische Brigg, geführt von einem baltischen Kapitän, beherbergte auf engstem Raum Seeleute, Gelehrte und Künstler aus mehr als zehn verschiedenen Ländern.⁴⁶

In den literarischen Kanon aber hat es, als Meisterstück romantischer Phantastik, allein *Peter Schlemihl* geschafft und damit dessen an Caspar David Friedrichs *Der Mönch am Meer* (zwischen 1808 und 1810) erinnernder melancholischer Blick vom Ufer auf den grenzenlosen Ozean. Die *Reise um die Welt* dagegen, und mit ihr die literarisch reflektierte Vermessung und Kartierung des vermeintlich Grenzenlosen, ist lange Zeit allenfalls als Kuriosität wahrgenommen worden. Wie auch die weit bekannteren Reiseberichte von James Cook und Georg Forster ist sie kaum zum Gegenstand literaturwissenschaftlicher Lektüren geworden.⁴⁷ Die von Cohen konstatierte »Meeresvergessenheit« ist also eher ein Produkt literaturgeschichtlicher Kanonbildung, als dass sie dem entspricht, was geschrieben und gelesen oder auch gemalt und angesehen worden ist.⁴⁸

Von »wertvoller« Literatur wurde und wird erwartet, einen Erfahrungsraum zu konstituieren und – sei es affirmativ, sei es kritisch – zu reflektieren. Dieser Erfahrungsraum schien im Laufe des 19. Jahrhunderts zunehmend mit dem Territorium und der Sprache von Nationen übereinzustimmen. »Ausflüge« in andere Welten, auch die der Ozeane, gerieten leicht in den Ruf eines »abenteuernden Eskapismus«, der Flucht vor der Realität der Moderne, und wurden und werden somit den Trivial-Genres populärer Unterhaltung zugerechnet.

Noch im Jahr 2000 kann der Komparatist Franco Moretti eine daraus resultierende doppelte Verengung konstatieren, auf einen restriktiven Kanon, der zusätzlich gemäß nationalphilologischer Kompetenzen fragmentiert ist.⁴⁹ Moretti

46 Chamisso, Adelbert von, *Reise um die Welt mit der Romanzoffischen Entdeckungs-Expedition in den Jahren 1815-18 auf der Brigg Rurik, Kapitän Otto v. Kotzebue. Erster Theil. Tagebuch* (= Adelbert von Chamisso's Werke, 1. Band), Leipzig 1836.

47 Das gilt noch nicht im zeitgenössischen Kontext; so hat etwa Christoph Martin Wieland Forsters *Reise um die Welt* in der Literaturzeitschrift *Der Teutsche Merkur* ausführlich als literarischen Text gewürdigt. Für eine überzeugende geschichtswissenschaftliche Lektüre Chamissos vgl. gleichwohl Liebersohn, Harry, *Discovering Indigenous Nobility: Tocqueville, Chamisso, and Romantic Travel Writing*, in: *American Historical Review* 99 (1994), S. 746-766.

48 Auch dem von Cohen als Beispiel romantisch-allegorisierender Verdrängung des »wirklichen« Meeres herausgestellten *Mönch am Meer* lässt sich eine ganze Reihe von Schiffsdarstellungen Friedrichs an die Seite stellen, in denen jeder Knoten einem Lehrbuch für angehende Seeleute als Illustration dienen könnte.

49 Moretti, Franco, *Conjectures on World Literature*, in: *New Left Review* 1 (2000), S. 54-68.

erinnert an eine Alternative, die bereits im 19. Jahrhundert von so unterschiedlichen Autoren wie Goethe einerseits, Marx und Engels andererseits unter dem Begriff »Weltliteratur« formuliert worden war. Im *Manifest der Kommunistischen Partei* (1848) steht er am Ende einer Reihe von Globalisierungsphänomenen, die August Petermann einige Jahre später als den »grossen Welt-Verkehr« zusammenfassen wird: »Die nationale Einseitigkeit und Beschränktheit wird mehr und mehr unmöglich, und aus den vielen nationalen und lokalen Literaturen bildet sich eine Weltliteratur.«⁵⁰ Dass für Marx und Engels hier die Literatur und nicht die Ökonomie gleichsam den Abschluss bildet, dürfte daran liegen, dass sie aufgrund ihrer (national-)sprachlichen Bindung besonders globalisierungsresistent erscheinen könnte.

Moretti weist allerdings auch darauf hin, dass ein derart erweitertes Literaturverständnis nicht nur aufgrund fehlender Sprachkompetenzen, sondern schon durch die schiere Masse andere Techniken des Lesens erfordert. An die Stelle des *close reading* sollte ein *distant reading* treten, an die Stelle von Schreibtischlampe und Lesebrille die Instrumente des Digital Humanities. Dabei erscheint es nur konsequent, dass Moretti in seinen folgenden Arbeiten mit skalierenden kartographischen Verfahren experimentiert.⁵¹ Was sie sichtbar machen sollen, sind »units that are much smaller or much larger than the text: devices, themes, tropes – or genres and systems.«⁵² Auf regionale und globale Karten projiziert werden dabei vor allem Interferenzen, Bewegungen, Wanderungen: Strömungen im globalen Literatursystem.

Morettis Vorschlag ist vereinzelt aufgegriffen und zu einer »Literaturkartographie« weiterentwickelt worden, die aber leider kaum reflektiert hat, was sich auf Karten überhaupt darstellen lässt (und was nicht), und was diese Darstellung mit dem Dargestellten tut.⁵³ Diese erstaunliche Naivität gegenüber dem als vermeintlich objektivem Instrument erkorenen Medium macht die Literaturkartographie kaum anschlussfähig für eine Forschung, die beobachten möchte, wie Globalität in und aus den Wechselwirkungen verschiedener Medien entsteht.

Wie sehr die Kartographie selbst in Prozesse der Globalisierung involviert ist, die sie dann abbilden soll, zeigt bereits der melancholische Blick von Chamissos Schlemihl an der Grenze der ihm zugänglichen Welt. Denn diese Melancholie ist dem Blick auf Weltkarten geschuldet, und zwar relativ aktuellen, die erstmals einen Eindruck davon vermittelten, wie viel größer die Fläche der Ozeane im Vergleich zur Landfläche der Erdkugel ist, wie fragmentarisch also ein ter-

50 Marx, Karl/Engels, Friedrich, *Manifest der Kommunistischen Partei*. Veröffentlicht im Februar 1848, London 1848, S. 6.

51 Vgl. etwa Moretti, Franco, *Atlas of the European Novel, 1800-1900*, London/New York 1998.

52 Moretti, *Conjectures*, S. 57.

53 Piatti, Barbara, *Die Geographie der Literatur. Schauplätze, Handlungsräume, Raumphantasien*, Göttingen 2008.

razentrisches Wissen bleiben muss. Erst der Blick auf die Karte macht das Festland zum Kerker. Zugleich aber schafft dieser Blick die Voraussetzung dafür, es genauer wissen zu wollen. Chamisso hat auf seiner Reise um die Welt erfahren und in seiner *Reise um die Welt* vermittelt, was es heißt, das Weltmeer zu kartieren, und ebenso erfahren, welche Praktiken zwischen dem Eindruck und dem Bewusstsein des Ganzen und der Fülle mühselig gesammelter, disparater und immer unvollständiger Daten überhaupt nur zu vermitteln vermögen.⁵⁴

Im vorliegenden Band geht es auch um diese Praktiken sowie um den Innovationsschub, den Chamisso geradezu paradigmatisch mit seiner Wendung vom sehnsüchtigen Blick in die maritime Exploration vollzieht. Die kartographischen Innovationen, die die Beiträge dieses Bandes in ihren unterschiedlichen Ausrichtungen in den Blick nehmen, vollziehen sich dabei stets in Wechselwirkung mit anderen Medien – so wie jede Verschiebung innerhalb eines Mediensystems stets eine Restrukturierung dieses Systems zur Folge hat.

»Weltliteratur« ist, wie die Kartographie, ein Medium des Globalen. Zu einem solchen Medium kann etwa ein Bücherregal werden, in dem neben den Studien zur Sprache der Bewohnerinnen und Bewohner pazifischer Inseln im Reisebericht eines Deutsch schreibenden Franzosen über die Entdeckungsreise eines russischen Schiffes (zufällig, im Regal eines der Herausgeber dieses Bandes) stehen könnten: eine chinesische Weisheitslehre aus der Zeit der *Zhōucháo*-Dynastie, übersetzt »unter Anleitung meines verehrten Lehrers Lau Nai Süan« von einem deutschen Missionar in einer wilhelminischen Kolonie (das *Daodejing* aus dem 1. Jahrtausend v. Chr., in der 1910 in Qingdao entstandenen Übersetzung von Richard Wilhelm), ein portugiesisches Epos aus dem 16. Jahrhundert (Luís Vaz de Camões *Lusiaden*, 1572), das Rewriting eines Romans eines Englisch schreibenden Polen durch einen kenianischen Autor (Ngũgĩ wa Thiong'o's *The River Between*, 1965) und eine märchenhafte Reflexion über die Geschichte ostafrikanisch-chinesischer Beziehungen durch eine kenianische Schriftstellerin (Yvonne Owuors *The Dragonfly Sea*, 2019).

Vielleicht könnten, so der argentinische Dichter Sergio Raimondi, »eklektische Regale« weiterhelfen beim »Schreiben einer Ode an den Pazifischen Ozean«, aber das wären Regale, in denen »Gedichtbände und Bücher über Geschichte, Philosophie, Linguistik oder Ökonomie« nicht voneinander getrennt stünden, und in denen auch »die Weltkarte von Mercator« und »natürlich de[r] Globus, der in einer Ecke steht« einen Platz finden würden, ebenso wie Fotos,

54 Auch Goethe konnte 1827 bei der Lektüre eines ins Französische übersetzten chinesischen Romans nur deshalb auf die Idee einer Weltliteratur kommen, weil es sowohl etablierte Kommunikationswege gab als auch eine Vorstellung der Welt als Zusammenhang, die Goethe wiederum selbst in seinen naturkundlichen Studien mit befördert hatte, die aber vor allem im Blick auf Weltkarten Evidenz erlangte, vgl. Birus, Hendrik, Goethes Idee der Weltliteratur. Eine historische Vergegenwärtigung, in: Schmeling, Manfred (Hg.), Weltliteratur heute. Konzepte und Perspektiven, Würzburg 1995, S. 5–28.

Fotokopien, Briefe, die zwischen den Buchseiten stecken, und Aufgesammeltes von den verschiedenen Küsten.⁵⁵ All das aber ändert letztlich nichts daran, dass Raimondi nur über die »Probleme« sprechen kann – die Ode selbst bleibt ungeschrieben. Wie ließe sich in »homerischen Hexametern« über »ein Schiff der Post New Panamax-Klasse« auf der Fahrt von Shenzhen nach Long Beach berichten – oder gar: »singen«? Müsste die spezielle Eisenlegierung beschrieben werden, die den Rumpf des fast 400 Meter langen Schiffs stabilisiert, den Arbeiter und Arbeiterinnen auf einer koreanischen Werft zusammengeschweißt haben? Müsste aufgeschlüsselt werden, was in den 12.000 Containern ist, die auf diesem Rumpf gestapelt sind, wer daran gearbeitet, wer verdient hat? Müsste gesagt werden, welche Wälder für den Anbau der Soja-Bohnen gerodet worden sind, die nun bestimmt sind, Rinder zur Schlachtreife zu mästen? Oder reicht der Schrei eines Albatros', der über all das hinwegfliegt? Und hätte diese Ode nicht auch die ihr seit dem 19. Jahrhundert zukommende Funktion, eine »verlorene Erinnerung wiederzuerlangen«?⁵⁶

Weltliteratur entsteht nicht im zufälligen Zusammentreffen von Büchern in einem Regal. Immer wieder kehrt Raimondi zu einer Karte zurück, von der seine Überlegungen ausgehen: Nicht die in seinem imaginierten Regal zu findende Weltkarte Mercators, sondern die zu Beginn des 17. Jahrhunderts in China gefertigte *Kunyu Wanguo Quantu*, die, basierend auf dem Wissen europäischer Kartographie, den Pazifik ins Zentrum rückt; eine Operation, die Gothaer Kartographen dreieinhalb Jahrhunderte später wiederholten und damit nicht nur Europa aus dem Zentrum der Welt vertrieben, sondern einen entscheidenden Schritt weg vom Terrazentrismus gingen.⁵⁷ Die Kartographie der Meere ist eine Provokation für das Wissen der Welt. Sie zwingt, wie hier einige literarische Beispiele zeigen sollten, andere Wissensformen dazu, in ungewohnten Zusammenhängen zu denken. Aber sie entsteht in keinem neutralen Raum des Wissens.⁵⁸

55 Raimondi, Sergio, Problemas de escribir una oda al océano Pacífico – Probleme beim Schreiben einer Ode an den Pazifischen Ozean, Berliner Rede zur Poesie, Bd. 4, übers. v. Timo Berger, Göttingen 2019, S. 12–13.

56 Raimondi, Probleme, S. 17–21.

57 Vgl. Petermann, Der Grosse Ocean; Berghaus, Hermann, Chart of the World on Mercators Projection, 6. Aufl., Gotha 1871, sowie die nachfolgenden bis zur 16. Auflage 1924.

58 In den letzten Jahren ist dieser Raum zunehmend auch von Kulturwissenschaftler*innen »vermessen« worden; vgl. zum Beispiel Richter, Das Meer; Scholtz, Gunter, Philosophie des Meeres, Hamburg 2016; Wolf, Fortuna di mare.

Kartographien der Meere

Indem dieses Buch die Kartographien der Meere an die materiellen und sozialen Konstellationen zurückbindet, die sie hervorbrachten, grenzt es sich sowohl von einer ausschließlich technikgeschichtlich enggeführten Kartographiegeschichte ab, die auf eine zunehmend präzise Datenerfassung abhebt, als auch von Zugängen, die Karten auf ihre Funktion als Medien erfolgreicher Raumbeherrschung oder Ideologieproduktion reduzieren. Im Anschluss an jüngere Forschungen aus der Wissens- und Wissenschaftsgeschichte sowie den Literatur- und Medienwissenschaften betrachten wir das Kartieren im Zusammenhang des Erzeugens von Wissen. Dabei folgen wir einem Verständnis von Globalisierungen und Globalität, das Disparität und Vielfalt akzentuiert, anstatt einen übergreifenden linearen Prozess anzunehmen.⁵⁹

Die von uns so bezeichneten »Kartographien der Meere« umfassen eine beträchtliche Vielfalt von Karten und kartenverwandten Darstellungen, die zu unterschiedlichen Zwecken, mit unterschiedlichen Sujets, für unterschiedliche Nutzungen sowie in unterschiedlichen Maßstäben und Komplexitäten maritime Räume modellieren. Indem die Rede von den »Kartographien der Meere« die Orientierung auf das Meer als verbindendes Merkmal setzt, lädt sie zum Nachdenken über Gemeinsamkeiten zwischen Karten ein, die in gängigen Klassifikationen voneinander abgegrenzt und bislang kaum als zusammengehöriger Korpus betrachtet werden: Seekarten für die Navigation an Bord, Routenübersichten von Schifffahrtsunternehmen, Projektionen von Tsunamis in naturwissenschaftlichen Zeitschriften, illustrative Karten aus maritimen Abenteuerromanen, bathymetrische Karten aus Atlanten, Visualisierungen von Seeschlachten aus Tageszeitungen, Hafenkarten aus Seebüchern, Vogelschaupläne von Seeschifffahrtskanälen – und viele andere mehr.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Herausbildung und Ausdifferenzierung dieser breit gefächerten Kartographien der Meere bestand in jener neuartigen Welt- und Naturbetrachtung des 19. Jahrhunderts, die in vormalig als isoliert voneinander wahrgenommenen Phänomenen übergreifende Gesetzmäßigkeiten und mithin einen systemischen Zusammenhang zu erkennen suchte – einen »Kosmos«, wie Alexander von Humboldt ihn nannte.⁶⁰ Hinsichtlich der Meere interessierten dafür nicht mehr allein topographische Aspekte wie der

59 Siehe für dahingehende Konzeptionen von Globalisierungen etwa Epple, Angelika, Globalisierung/en, Version 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte (11.6.2012), http://docupedia.de/zg/epple_globalisierung_v1_de_2012 [2.12.2021]; Gerstenberger Deborah/Glasmann, Joel (Hg.), Techniken der Globalisierung. Globalgeschichte meets Akteur-Netzwerk-Theorie, Bielefeld 2016; Schröder/Höhler, Welt-Räume.

60 Humboldt, Alexander von, Kosmos. Entwurf einer physischen Weltbeschreibung [1845-1862], hgg. von Ette, Ottmar/Lubrich, Oliver, Berlin 2014.

Verlauf von Küsten oder die Lage von Inseln, sondern verstärkt auch hydrologische, klimatische und meteorologische Gesichtspunkte. Unter dem Einfluss Humboldts präsentierte Heinrich Berghaus in seinem 1837 in Gotha verlegten *Physikalischen Atlas*, dem ersten thematischen Atlas in der Geschichte der Kartographie, innovative Karten des Atlantischen und Pazifischen Ozeans, die deren Strömungen als zusammenhängendes System visualisierten.⁶¹ Als ein Knotenpunkt, an dem Wissen aus der frühen Meeresforschung gesammelt und verarbeitet wurde,⁶² bildet der Perthes Verlag deshalb einen besonderen Bezugsort dieses Buchs. Viele der Aufsätze referieren auf Meereskarten aus der Verlagsproduktion oder die außergewöhnliche Sammlung von Seekarten, die in Gotha entstand. Von besonderem Interesse ist darüber hinaus die bislang wenig genutzte Kartensammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven.⁶³

Um zu erfassen, wie die Karten aus diesen und anderen Sammlungen in ihrer Modellierung von Meeresräumen ein »Bewusstsein von der Welt als eines Ganzen«⁶⁴ mit hervorbrachten, ausformten und reflektierten, interessieren wir uns auch für häufige Gebrauchssituationen und mit ihnen verbundene Praktiken. So informierten die Seekarten hydrographischer Ämter auf dem Navigationsstisch eines Schiffs über partikulare Seegebiete, enthielten jedoch zunehmend auch Verweise auf globale Zusammenhänge: auf weltumspannende Kartenserien und Operationen der Datenerhebung, auf die internationale Standardisierung von See- und Kartenzeichen, auf Verflechtungen zwischen Häfen und »Welt-handel« oder etwa auf die transozeanischen Räume von Kolonialimperien. Im Lehnstuhl einer bürgerlichen Wohnstube wiederum führten Karten in Büchern, Zeitschriften und Atlanten die globalen Reichweiten von realen wie fiktiven See-reisenden vor Augen und luden dazu ein, sich in der Phantasie selbst auf ferne Meere zu versetzen. Auf den Schreibtischen früher Meeresforscher verhalf die Verdatung und Kartierung von Strömungen, Windverhältnissen oder etwa Walvorkommen dazu, in vormalis isoliert voneinander betrachteten Phänomenen globale Zusammenhänge zu erkennen. An der Wand eines Geschäftszimmers – etwa in einem Handelskontor – versprachen Übersichtskarten der internationalen Linienschifffahrt ein ganzheitliches Erfassen von Reichweiten, Knoten-

61 Schröder, Iris/Schürmann, Felix/Theis, Fredric/Weigel Petra, Die Welt im Meer. Globalisierung und Globalität in der europäischen Kartographie der Meere des 19. Jahrhunderts, in: WerkstattGeschichte 83 (2021), S. 69-83, hier S. 74-76.

62 Weigel, Petra, Eine Insel der Meeresforschung in Gotha, in: Karten-Meere Blog (11.8.2020), <https://kartenmeere.hypotheses.org/985> [24.2.2022]. Für einen konzisen Überblick zur Geschichte des Perthes Verlags und der von ihm überlieferten Sammlung siehe dies., Die Sammlung Perthes Gotha, Patrimonia 254, Berlin 2011.

63 Schilling, Ruth, Von maritimen Museen und dem Freilegen ihrer Sammlungsgeschichte, in: Karten-Meere Blog (12.4.2021), <https://kartenmeere.hypotheses.org/1501> [17.2.2022].

64 Robertson, Roland, Globalization. Social Theory and Global Culture, London 1992, S. 8 (Zitat übersetzt von uns).

punkten und Hauptumschlagplätzen des maritimen »Weltverkehrs«. Weitere Gebrauchsorte der Kartographien der Meere ließen sich ergänzen, etwa die Schaufenster von Reisebüros und Auswanderungsagenturen oder die Amtsstuben von Hafenbehörden.⁶⁵

Daran anknüpfend geht es uns in diesem Buch um exemplarische Einsichten in die Potenziale der hier interessierenden Kartographien, globale Hinsichten zu entwerfen. Diese Potenziale schöpften, so meinen wir, aus einer dem Medium Karte eigenen Produktion von Überschuss: Kein Schiff vermag alle Routen zu fahren, die sich auf der Seekarte eintragen lassen. Kein Tourist kann an allen Stränden liegen, die die Karte im Reisekatalog zeigt. Keine Yachtseglerin wird alle Häfen aufsuchen, die der Revierführer kartiert. Die Eigenschaft, stets weit mehr aufzuzeigen, als ein Mensch individuell erreichen kann, unterscheidet Karten signifikant von Erzählungen, Gemälden und anderen Medien. Mithin präsentieren Karten das Meer nicht nur »auf eine Weise, wie es nirgendwo anders gesehen werden kann«, sondern eröffnen dabei auch »Möglichkeitsräume, die immer mehr beinhalten, als das, was realisiert werden kann«.⁶⁶

Gerade Seekarten des 19. und 20. Jahrhunderts sind bislang kaum auf diese Potenzialität hin untersucht worden. Angesichts ihrer Ausrichtung auf die Erfordernisse der Navigation gelten sie weithin als Präzisionsinstrumente der Übermittlung anwendungsrelevanter Informationen, die sie grundlegend von anderen Karten unterscheiden. Auch deshalb heißen Seekarten im Englischen nicht »maps«, sondern »charts«. Diese Bezeichnung deutet eine Nähe zu technischen Zeichnungen beziehungsweise Plänen an, die unter anderem im vergleichsweise hohen Normierungsgrad von Seekarten begründet liegt. Auch verleihen die fortlaufenden Berichtigungen durch hydrographische Behörden Seekarten einen seriellen Charakter. Und während topographische Karten ganz überwiegend Objekte zur Darstellung bringen, die vor Ort mit bloßem Auge sichtbar sind, enthalten Seekarten auch viele darüber hinausweisende Angaben: zu Strömungen, Gezeiten, Wassertiefen, Unterwasserhindernissen, Schifffahrtswegen, Fischereigeieten, Funksignalen, Radarsektoren oder etwa zur magnetischen Deklination. Historisch orientierte Forschungen beschäftigen sich mit Seekarten meist nur dann, wenn sie gerade etwas über die Geschichte der Kartographie oder der Navigation in Erfahrung bringen wollen. Einen Überschuss bergen Seekarten dennoch, da sie »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

65 Eine an solchen Gebrauchssituationen orientierte Struktur haben wir für die digitale Ausstellung »Karten Wissen Meer« gewählt: »Karten Wissen Meer. Globalisierung vom Wasser aus«. Digitale Ausstellung der Forschungsbibliothek Gotha, Gotha/Jena 2021, <https://ausstellungen.thulb.uni-jena.de/die-ausstellungen/> [23.2.2022].

66 Struck, Wolfgang, Einleitung, in: ders./Schröder, Iris/Schürmann, Felix/Stirtz, Elena, Karten-Meere. Eine Welterzeugung, Wiesbaden 2020, S. 10f.

anders werden könnte.«⁶⁷ Nicht zufällig ließen Schriftsteller wie Joseph Conrad Erzählungen von abenteuerlichen Weltreisen aus Seekarten hervorgehen.⁶⁸

Aus globalgeschichtlicher Sicht verdienen Seekarten aus mindestens drei weiteren Gründen Beachtung: Indem sie es, erstens, einer Mannschaft ermöglichten, ein Schiff auch durch unvertraute Gewässer zu steuern, bereiteten sie den Weg für die Herstellung neuer transozeanischer Verknüpfungen. Zweitens konnten sie Schiffseignern und deren Versicherungen als Entscheidungsgrundlage dienen, um die Risiken einer geplanten Fahrt zu beurteilen – und damit diese Fahrt unter Umständen erst möglich machen. Drittens schließlich konnten Seekarten innerhalb einer Schiffsmannschaft, die auf einer langen Fahrt den Charakter einer Eigenwelt anzunehmen vermochte, auch der sozialen und kulturellen Distinktion dienen, denn nicht jeder an Bord durfte auf sie zugreifen.

Über Seekarten hinaus beinhalten die Kartographien der Meere Weltkarten, die den Handels-, Passagier- und Postverkehr auf den Meeren thematisierten und zugleich transozeanische Telegraphenkabel verzeichneten. Auch sie luden zum Phantasieren ein: über Geschäftsgelegenheiten, Auswanderungsoptionen oder etwa den Bau großer Kanäle. Mitunter verliehen exotistisch-dekorative Bildszenen dem maritimen Möglichkeitsraum den Ruch von Abenteuer.⁶⁹ Auf vielen Karten des maritimen »Weltverkehrs« unterstrichen Embleme imperialer Macht, dass sich die auf ihnen visualisierten Möglichkeiten dem Kolonialismus verdankten. Wer entlang der verzeichneten Linien eine eigene Fernreise unternahm, bewegte sich innerhalb eines kolonial strukturierten Raums und konnte sich selbst als Beiträger zu imperialer Größe auffassen.⁷⁰

Viele Karten des maritimen »Weltverkehrs« verengten ihren Gegenstand auf diese Weise auf die von Europa, Nordamerika und größeren Kolonialhäfen ausgehende Linienschifffahrt – und reflektierten damit eine an kolonialen Ambitionen orientierte Weltsicht. Den auf Dhaus gestützten Handel im westlichen Indischen Ozean übergangen sie ebenso wie den Schiffsverkehr im Golf von Bengalen oder beispielsweise die Fahrten polynesischer Auslegerkanus.⁷¹ Die von den Weltkarten behauptete Ganzheitlichkeit erweist sich als eine ausschneidende, die einer eurozentrisch-provinziellen Auffassung von »Welt« folgt.

67 Struck, Einleitung, S. 11.

68 Verbindungen zwischen Literatur und Karten in der Herausbildung der globalen Welt diskutieren wir ebd., passim.

69 Zur emblematischen Bedeutung dekorativer Elemente in Karten des britischen Imperiums siehe Biltcliffe, Pippa, Walter Crane and the Imperial Federation Map Showing the Extent of the British Empire, in: *Imago Mundi* 57.1 (2005), S. 63–69.

70 Für eine dahingehende Deutung der »Emigration Map of the World« (1861) von Henry Smith Evans siehe Schröder/Schürmann/Theis/Weigel, *Die Welt im Meer*, S. 76–78.

71 Schröder, Iris, Eine Weltkarte aus der Provinz. Die Gothaer Chart of the World und die Karriere eines globalen Bestsellers, in: *Historische Anthropologie* 25.3 (2017), S. 353–376, hier S. 373. Zur Bewertung von Auslassungen in Karten siehe Harley, John B., *Silences and Secrecies. The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe*, in: *Imago Mundi* 40 (1988), S. 57–67.

Schließlich beschwigen solche Karten gewöhnlich auch die Gewalt, mit der die Kolonialmächte den infrage stehenden Möglichkeitsraum verfügbar machten. Ein weiteres Feld kartographischer Auslassungen bildeten die Institutionen und normativen Vorgaben, die regulierten, wer über das Meer reisen konnte und wer nicht. Eine transkontinentale Schiffsreise, in der frühneuzeitlichen Seefahrt stets ein halsbrecherisches Wagnis, entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einer plan- und wiederholbaren Unternehmung – beschränkt allerdings auf diejenigen, die es sich leisten konnten, deren Beruf es verlangte oder die beispielsweise als Hilfsarbeiter, blinde Passagiere oder als Auswandernde auf ein Schiff gelangten.⁷²

Für andere blieb die Möglichkeit, sich anhand von Karten, aber auch von geographischen Zeitschriften, internationalen Fahrplanverzeichnissen wie dem »Bradshaw's Guide« oder abenteuerlichen Reiseerzählungen wie beispielsweise von Jules Verne, Joseph Conrad oder Karl May mental in eine Welt globaler Möglichkeiten und kühner Seereisen hinein zu katapultieren.⁷³ Karten brachten die Welt im Meer nicht allein, sondern im Zusammenspiel mit anderen Medien zum Vorschein. So verkauften Auswanderungsagenten Karten, die Schiffsverbindungen zu möglichen Zielen einer Emigration aufzeigten, zusammen mit Ratgeberbroschüren. Um solchen Verflechtungen der Kartographie der Meere nachzuspüren, verbinden wir in diesem Buch geschichts-, literatur- und medienwissenschaftliche Zugänge.

Maritime Herausforderungen des Anthropozäns

Für eine Überwindung von Terrazentrismus, Meeresvergessenheit und der »territorial trap« liefert die Gegenwart gewichtige Gründe. So betrifft einer der gravierenden Territorialkonflikte dieser Zeit ein *Mare* – wobei China durch die Aufschüttung künstlicher Inseln im Südchinesischen Meer eine neuartige Form von Landnahme ausgerechnet im Wasser etabliert und dem Diskurs um die Grenzen der Meere damit eine neue Wendung verliehen hat. Wesentliche Gegenstände des Konflikts finden sich unterhalb der Wasseroberfläche: Unter dem Druck der Verknappung natürlicher Ressourcen nimmt die Konkurrenz um marine Erdölquellen, Erzvorkommen und Fischbestände zu. Die anhaltenden Auseinandersetzungen um ihre Ausbeutung haben seit den 1980er Jahren eine zunehmend komplexe Architektur regulatorischer Steuerungsinstrumente hergebracht, die in der internationalen Politik beständig an Bedeutung gewinnt.

72 Zu Afrikanern, die im 19. Jahrhundert durch das Anheuern auf amerikanischen Walfängern eigene Reisevorhaben verwirklichten, siehe Schürmann, Felix, Die Reisenden, die Flihenden und die Kommenden. Amerikanische Walfänger als Objekte afrikanischer Aneignung, in: WerkstattGeschichte 77 (2018), S. 7-27.

73 Struck, Einleitung, S. 11-13.

Zusätzliches Gewicht erhält diese »Ocean Governance« durch die anhaltend hohe Migration über das Mittelmeer und andere Meere sowie über die mit ihr verbundenen Bootsunglücke. Seit dem »langen Sommer der Migration«⁷⁴ 2015 sind diese in ganz Europa Gegenstand scharfer Kontroversen und haben zur (Re-)Formierung eines militarisierten Grenzregimes geführt, wie es zuvor schon Australien gegen Bootsflüchtlinge in Stellung gebracht hat.

Eine sechstägige Blockade des Suezkanals durch das auf Grund gelaufene Containerschiff *Ever Given* hat der Weltöffentlichkeit im März 2021 eindrücklich vor Augen geführt, was humangeographische Forschungen schon seit einigen Jahren konstatieren,⁷⁵ dass maritime Güterketten längst eine kritische Infrastruktur der Weltwirtschaft bilden – etwa 90 Prozent des Welthandels wird über die Meere abgewickelt⁷⁶ –, in der bereits punktuelle Störungen einschneidende Versorgungskrisen und Schäden in Milliardenhöhe zu verursachen drohen. Solche Störungen häufen sich: Seit der Jahrtausendwende hat die Piraterie vor den Küsten Somalias, Indonesiens, Malaysias und dem Jemen den globalen Schiffsverkehr gravierend beeinträchtigt. Im Roten Meer tragen Israel und der Iran seit 2019 einen Schattenkrieg mit Minen- und Raketenangriffen auf Öltanker und Containerschiffe mit erheblichem Eskalationspotenzial aus. Zuletzt führten stark schwankende Rohstoffpreise, die sozioökonomischen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union zu Verzögerungen beim Abtransport von Waren und mithin zu vormals ungekannten Rückstaus von Containerschiffen vor Häfen wie Los Angeles, Felixstowe oder Yantian.

Vor allem aber sind es ökologische Bedrohungen im Zeichen des Anthropozäns, die eine Hinwendung zu den Meeren verlangen, sei es in Form einer geschichtswissenschaftlichen »Marine Environmental History«⁷⁷ oder der stärker literatur- und kulturwissenschaftlich ausgerichteten »Blue Cultural Studies« beziehungsweise »Blue Humanities«.⁷⁸ Als nicht unmittelbar wahrnehmbare »langsame Gewalt«⁷⁹ lässt die menschengemachte globale Erwärmung die po-

74 Hess, Sabine et al., Der lange Sommer der Migration. Krise, Rekonstitution und ungewisse Zukunft des europäischen Grenzregimes, in: dies./Kasperek, Bernd et al. (Hg.), Der lange Sommer der Migration – Grenzregime III, Berlin/Hamburg 2016, S. 6-24.

75 Siehe etwa Stenmanns, Julian/Boeckler, Marc, Supply Chain Capitalism and the Technologies of Global Territory, in: Middell, Matthias (Hg.), The Routledge Handbook of Transregional Studies, London 2018, S. 259-266.

76 Holbach, Rudolf/Reeken, Dietmar von, Das Meer als Geschichtsraum, oder: Warum eine historische Erweiterung der Meeresforschung unabdingbar ist, in: dies. (Hg.), »Das ungeheure Wellen-Reich«. Bedeutungen, Wahrnehmungen und Projektionen des Meeres in der Geschichte, Oldenburg 2014, S. 7-22, hier S. 7.

77 Gillis, John/Torma, Franziska (Hg.), Fluid Frontiers. New Currents in Marine Environmental History, Winwick 2015.

78 Mentz, Steven, Toward a Blue Cultural Studies. The Sea, Maritime Culture, and Early Modern English Literature, in: Literature Compass 6.5 (2009), S. 997-1013.

79 Nixon, Rob, Slow Violence and the Environmentalism of the Poor, Cambridge 2013.

laren Eiskappen schmelzen und den Meeresspiegel ansteigen; Überschwemmungen häufen sich und im westlichen Pazifik sind bereits erste Atoll-Inseln verschwunden.⁸⁰ Mit der Erwärmung der Meere sinkt ihr Sauerstoffgehalt; vor allem in tropischen und subtropischen Meeren steigt so die Zahl sauerstoffarmer und sauerstofffreier Zonen, in denen die meisten Meerestiere nicht überleben können. Auch gelangt ein erheblicher Teil des durch die Verbrennung fossiler Energieträger entstehenden Kohlendioxids in die Meere, wo es das Wasser versauern lässt und vor allem diejenigen Lebewesen gefährdet, die Kalkschalen und -skelette bilden. Weiterhin bedrohen auf und in den Meeren viele Millionen Tonnen Plastikmüll Wale und Delfine, Fische und Muscheln, Seevögel und Schildkröten.⁸¹ Eine noch akutere Bedrohung stellt die fortgesetzte Überfischung dar. Diese könnte den Fortbestand zahlreicher Arten gefährden und marine Ökosysteme bald aus ihrem Gleichgewicht kippen lassen. Im September 2021 haben Hydrobiologen erstmals ein ganzes Meer für ökologisch tot erklärt – das an die Türkei angrenzende Marmarameer, in das anliegende Städte über Jahrhunderte ihre Abwässer abgelassen haben.⁸² Dieses Schicksal droht aktuell auch dem Mar Menor, dem »kleinen Meer« Spaniens und zugleich Europas größter Salzwasserlagune, das infolge der Einschwemmung von Düngemitteln aus der umliegenden Landwirtschaft in ein ökologisches Katastrophengebiet gekippt ist.⁸³

Vieles spricht also dafür, die Meere in den Mittelpunkt einer weit ausgreifenden transdisziplinären Forschung zu stellen – und das nicht zuletzt in Anbetracht der eminenten Bedeutung von Wind- und Strömungskraftwerken für den Übergang zu einer nachhaltigen Energieversorgung.⁸⁴ Die Vereinten Nationen begehen angesichts der genannten Krisen und Herausforderungen seit 2009 jeweils am 8. Juni einen jährlichen »Welttag der Ozeane« und haben 2017 erstmals in ihrer Geschichte eine Konferenz zum Schutz der Meere ausgerichtet. In Deutschland hat der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) 2013 ein eindringliches Gutachten zum bedrohten

80 Beim Verschwinden von Atoll-Inseln wirkt die globale Erwärmung komplex mit anderen Faktoren zusammen, siehe Albert, Simon et al., Interactions between Sea-level Rise and Wave Exposure on Reef Island Dynamics in the Solomon Islands, in: *Environmental Research Letters* 11.5 (2016), <https://doi.org/10.1088/1748-9326/11/5/054011>.

81 Zum in jüngerer Zeit verstärkt diskutierten Phänomen der »Plastisphäre«, der Besiedlung von Mikroplastik durch marine (Kleinst-)Lebewesen siehe Bergmann, Sven, Schleimige Assoziationen im Meer – die Plastisphäre, in: Gesing, Friederike et al. (Hg.), *NaturenKulturen. Denkräume und Werkzeuge für neue politische Ökologien*, Bielefeld 2019, S. 353-384.

82 Siehe z.B. o.V., Levent Artüz: Marmara'da bir sonraki felaket müsilaşi arattırarak, in: *Gazete duvar* (11.9.2021), <https://www.gazeteduvar.com.tr/levent-artuz-marmarada-bir-sonraki-felaket-musilaji-arattiracak-galeri-1534604> [2. 11.2021].

83 Siehe z. B. Janker, Karin, Todeszone Mar Menor: Umweltkatastrophe in Spanien, in: *Süddeutsche Zeitung* (3.9.2021), <https://www.sueddeutsche.de/wissen/umweltkatastrophe-fischsterben-mar-menor-salzwasserlagune-seepferdchen-1.5399148> [24. 11.2021].

84 Holbach/Reeken, *Das Meer als Geschichtsraum*, S. 7.

»Menschheitserbe Meer« vorgelegt;⁸⁵ 2016 hat das Bundesministerium für Bildung und Forschung die Meere und Ozeane zum Thema eines »Wissenschaftsjahres« ausgerufen.⁸⁶

Mit den sich häufenden Anlässen dieser Art verbinden sich Hoffnungen auf eine breitere Verankerung von *Marine Awareness*, die aus Sicht vieler Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in Politik und Wissenschaft allerdings eher natur- als geisteswissenschaftliche Kompetenzen zu verlangen scheint. Auch in Deutschland heißt Meeresforschung ganz überwiegend »Grundlagenforschung aus naturwissenschaftlicher Perspektive«, so konstatiert es das WBGU-Gutachten. »Die sozialwissenschaftliche Forschung und die Umweltökonomie sind schwach vertreten. Interdisziplinäre Forschung findet in erster Linie zwischen naturwissenschaftlichen Disziplinen statt.«⁸⁷

Doch das Übergewicht naturwissenschaftlicher Perspektiven in gesellschaftlichen Debatten über die Meere birgt das Risiko, gegenwärtige Problemwahrnehmungen zu verabsolutieren und maritime Herausforderungen vorrangig nach den Maßstäben einer – oft technokratisch simplifizierten – Problemlösungs- und Machbarkeitsagenda zu beurteilen. Ob aber ein Wandel menschlicher Einstellungen und Verhaltensmuster gegenüber den Meeren gelingen wird, hängt entscheidend von kulturellen Faktoren ab, die sich ohne Kenntnis ihres historischen Ge(macht)wordenseins nicht verstehen lassen: von Auffassungen und Wahrnehmungen, von Deutungen und Diskursen, von Projektionen und Emotionen.⁸⁸ Wer auf einen anderen Umgang mit den Meeren hinwirken möchte, sollte um die Genealogien des gegenwärtigen Umgangs mit ihnen wissen. Schon in der recht anthropo- (und damit indirekt auch terra-)zentrisch anmutenden Rede vom »Menschheitserbe Meer« klingt die von Rediker vermutete »Tiefenstruktur westlichen Denkens« an: Wie können solche globalen Subjekte und Objekte wie »die Menschheit« und »das Meer« überhaupt gedacht werden? Wie – und mit welchen Konsequenzen – können sie durch einen dem Sach- und Eigentumsrecht entstammenden Rechtsvorgang wie das Vererben zusammengebunden werden? Und schließlich: wer außer der Menschheit selbst, oder eher welch ein spezifischer Teil von ihr, hat sie als Erbe eingesetzt?⁸⁹

85 Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, Welt im Wandel. Menschheitserbe Meer, Berlin 2013, <https://www.wbgu.de/de/publikationen/publikation/welt-im-wandel-menschheitserbe-meer> [29.10.2021].

86 Die mit dem Wissenschaftsjahr verbundenen Förderprojekte, Nachrichten, Aktivitäten und Veranstaltungen sind dokumentiert auf <https://www.wissenschaftsjahr.de/2016-17/index.html> [28.10.2021].

87 WBGU, Welt im Wandel. Menschheitserbe Meer, S. 320.

88 Holbach/Reeken, Das Meer als Geschichtsraum, S. 9.

89 Die Rede von Natur als »Menschheitserbe« ist seit den 1920er Jahren im Zusammenhang der Dekolonisation profiliert worden, unter anderem um Zugriffe westlicher Akteure auf Gebiete im globalen Süden auch nach dem Ende der Kolonialherrschaft zu plausibilisieren. Zunächst auf terrestrische Gebiete beispielsweise in Afrika bezogen ist der Ausdruck ab den 1950er Jahren auf die Meere erweitert worden, vgl. dazu Wöbse, Anna-Katha-

So besehen bedarf auch Redikers Ansatz, Terrazentrismus durch eine Betrachtung des Meeres »als reellen, materiellen Ort«⁹⁰ überwinden zu wollen, einer Korrektur: Die erfahrenen Meere und die aus Texten, Bildern und Wissen hervorgehenden Meere, wenn denn eine solche Unterscheidung überhaupt Sinn macht, gilt es als zusammengehöriges Analysefeld aufzufassen. Für einen in diesem Sinne integrativen Zugriff bilden die Kartographien der Meere, so meinen wir, einen aufschlussreichen Materialbestand. Denn in den Operationsketten, die an ihrer Betrachtung zum Vorschein kommen und die Akteure wie Verlage, Seeleute, Behörden oder etwa Wissenschaftler einbegriffen, verbinden sich Praktiken, Kulturtechniken und Medien auf den Meeren wie das Navigieren, Messen und Beobachten mit solchen, die eher an Land zu finden sind, wie etwa das Zeichnen, Sammeln und Abbilden. Die Untersuchung solcher Operationsketten erlaubt es, Globalisierung und Globalisierungen vom Wasser aus als etwas zu erschließen, das sich »von unten« aus konkreten Handlungen konstituierte.⁹¹

Jenseits des Terrazentrismus

Karten veranschaulichen, zeigen, demonstrieren, sie stellen dar, sie verdeutlichen und sie entwickeln ihrerseits eine Sprache, die das Dargestellte und Gezeigte evident, wenn nicht nahezu uneingeschränkt gültig, ja, unhintergebar erscheinen lässt.⁹² Damit bilden Karten nicht unbedingt das ab, was ist. Vielmehr erzeugen sie Objekte ganz neuer Art, seien es Wal- und Fischereigründe, Handelsnetze, militärische Operationsräume, exotische Fluchtorte oder epistemische Felder. Die in diesem Buch zusammengetragenen Aufsätze bringen viele dieser Objekte zum Vorschein und zeigen in der Zusammenschau eine ab der Wende zum 19. Jahrhundert zunehmende Ausdifferenzierung breitgefächerter Kartographien der Meere. Systematisierenden Übersichten, wie sie der bereits erwähnte Heinrich Berghaus in seinem *Physikalischen Atlas* entwarf, gingen im späten 18. Jahrhundert Karten zu partikularen Meeresströmungen voraus. Am

rina, Framing the Heritage of Mankind. National Parks on the International Agenda, in: Gissibl, Bernhard/Höhler, Sabine/Kupper, Patrick (Hg.), *Civilizing Nature. National Parks in Transnational Perspective*, New York 2012, S. 140-156, sowie jüngst Sackel, Johanna, *Wem gehört das Meer? Globale Ressourcen und die dritte UN-Seerechtskonferenz (1968-1994)*, Berlin/Boston 2022, S. 70-76.

⁹⁰ Rediker, *Gesetzlose des Atlantiks*, S. 15.

⁹¹ Vgl. zu dahingehenden Ansätzen auch Glasmann/Gerstenberger, *Techniken der Globalisierung*.

⁹² Vgl. die Überlegungen zu wissenschaftlichen Bildern bei Gugerli, David/Orland, Barbara (Hg.), *Ganz normale Bilder. Historische Beiträge zur visuellen Herstellung von Selbstverständlichkeit*, Zürich 2002, sowie Heßler, Martina, *Bilder zwischen Kunst und Wissenschaft. Neue Herausforderungen für die Forschung*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 31 (2005), S. 266-292.