

Ruth Schilling ist Professorin für die Kommunikation museumbezogener Wissensgeschichte an der Universität Bremen und wissenschaftliche Leiterin des Programmbereichs Schifffahrt und Gesellschaft am Deutschen Schifffahrtsmuseum | Leibniz-Institut für Maritime Geschichte in Bremerhaven. Sie forscht zur maritimen Geschichte des 16. bis 20. Jahrhunderts und zur Wissensgeschichte.

Wolfgang Struck wirkt als Professor für Neuere Deutsche Literaturwissenschaft an der Universität Erfurt, wo er vorwiegend zur deutschen Literatur des 17. bis 20. Jahrhunderts forscht. Dabei interessieren ihn das Verhältnis dokumentarischer zu fiktionalen Elementen, die Kartografie von Inseln im Ozean sowie die Darstellung von Seenot und Schiffbruch. 2019 erschien das von ihm gemeinsam mit Kristina Kuhn verfasste Buch *Aus der Welt gefallen: Die Geographie der Verschollenen*.

Frederic Theis forscht seit 2018 als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Schifffahrtsmuseum | Leibniz-Institut für Maritime Geschichte in Bremerhaven zu Seekartografie und Navigation der Frühen Neuzeit und des 19. Jahrhunderts. 2020 kuratierte er die Sonderausstellung *Karten Wissen Meer. Globalisierung vom Wasser aus*. In seiner Freizeit segelt er auf der Nordischen Jagt *Grönland*, dem Traditionsschiff des Deutschen Schifffahrtsmuseums.

Florian Tüchert beschäftigte sich bereits während des Studiums der Geschichte und der Interdisziplinären Europa-Studien an der Universität Augsburg mit Nordpolargeschichte und der österreichisch-ungarischen Seefahrt. Seit 2019 forscht er als Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Bremen zu Seekarten und deutschsprachigen Navigationsschulen.

»Der Ausflug nach diesem kleinen Korallen-eilande war ein überaus lohnender gewesen.

›Wir wollen diesem Punkte im Ozean einen Namen geben«, schlug Hans vor.«

Sophie Wörishöffer – *Das Naturforscherschiff*

Reisende sind Suchende, auf den Meeren und an den Küsten der Erde. Ihre Karten entfalten Visionen zukünftiger Abenteuer, auf Segel- und Dampfschiffen, sie wecken indes auch Erinnerungen an vergangene Reisen – tatsächliche wie imaginierte. Die Dinge des Meeres und seiner Küsten ordnen sie in Linien, Zeichen und Skizzen und machen dabei auch die Menschen auf den Schiffen sichtbar. Zeitgenossen wie Nachgeborene lesen in ihnen von wissbegieriger Erderkundung und dynamischer Kühnheit, von Sehnsüchten und Fantasien, Entbehrungen und Triumphen. Karten – Reisen macht eine eindringliche multiperspektivische Erzählung persönlicher und kollektiver Reiseerfahrungen auf, in karge Polargebiete und an üppige Urwaldküsten, von der Antike über das ›Zeitalter der Entdeckungen‹ bis in das frühe 20. Jahrhundert. Wir laden dazu ein, historische Meeres- und Küstenkarten als Zeugnisse passionierter Expeditionen zu lesen, als Ausweise touristischer Schiffspassagen und als Instrumentarien einer neuen Wissensordnung. Ergänzt um Auszüge poetischer und dokumentarischer Texte ist der Band zugleich eine literarische Reise über das kartografierte Meer und entwickelt ein lebendiges Weltbefahrungspanorama.



CORSO

ISBN 978-3-7374-0770-0
www.verlagshaus-roemerweg.de
€ 20,00 (D) / € 20,60 (A)



Karten-Reisen

Ruth Schilling / Wolfgang Struck / Frederic Theis / Florian Tüchert



Karten Reisen

Von Meereswissen und Welterfahrung

Ruth Schilling
Wolfgang Struck
Frederic Theis
Florian Tüchert

Mit unveröffentlichten
Aus dem Archiv
des Deutschen
Schifffahrtsmuseums
und der Sammlung
Perthes
See- und Meereskarten

Meereskarten bilden die physikalische Beschaffenheit des Ozeans ab, indem sie eine Fülle ozeanographischer Einzelheiten ordnen und anschaulich modellieren. Nicht selten fließen dabei objektivierbare Informationen mit subjektiven Beobachtungen zusammen. Forschungsreisende und Geografen, Kaufleute, Touristen und Schriftsteller nutzten Karten für die praktische Navigation, die Publikation von Meereswissen, zur Selbstverortung in einer multioptionalen Welt oder zur Illustration ihrer fiktiven Erzählungen.



CORSO



Karten-Reisen: Von Meereswissen und Welterfahrung

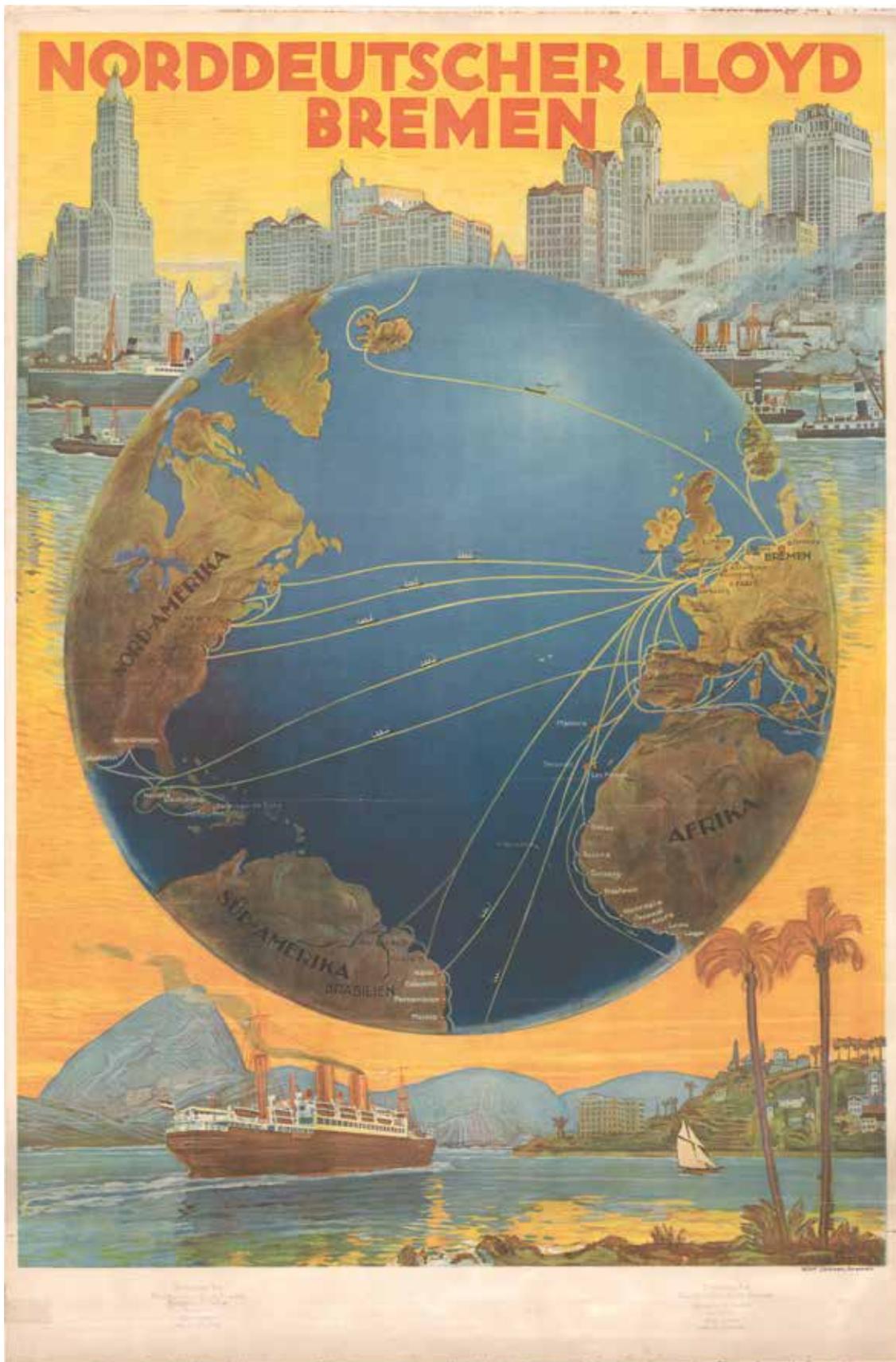
Ruth Schilling

Wolfgang Struck

Frederic Theis

Florian Tüchert

CORSO



Einleitung |

Frederic Theis, Ruth Schilling und Wolfgang Struck

007

Transit | Wolfgang Struck

Von Pässen, Passagen und Passagieren

015

Georg Forster | Arnold Höllriegel/Richard Bermann |
Publius Ovidius Naso | Daniel Defoe | Georg von Neumayer |
Otto Krümmel | August Petermann | Anna Seghers

Forschungsreisen unter Segeln | Frederic Theis

Von Küstenkarten und Schiffen im Eis

069

James Cook | Johann Reinhold Forster | Matthew Flinders | Jules Verne |
Sophie Wörishöffer | Charles Darwin | Bettina von Arnim

Abenteuer Arktis | Florian Tüchert

Von Heldentum und Untergang

111

Julius Payer | Jane Franklin | Michael Palin | Christoph Ransmayr

Karten-Denken | Ruth Schilling

Von der Dreidimensionalität unseres Wissens

133

Platon | Augustinus | Italo Calvino | Yvonne Adhiambo Owuor |
Jules Michelet | Rachel Carson | Durs Grünbein

Anhang

Abbildungsverzeichnis
Textnachweise

169



EINLEITUNG

Frederic Theis, Ruth Schilling und Wolfgang Struck

»Er [der Mensch] verhält sich [...] zum Thiere, wie der Schiffer, welcher mittelst Seekarte, Kompaß und Quadrant seine Fahrt und jedesmalige Stelle auf dem Meer genau weiß, zum unkundigen Schiffsvolk, das nur die Wellen und den Himmel sieht.«

Arthur Schopenhauer, *Die Welt als Wille und Vorstellung*, Leipzig 1819

Ein großes Wissen und gleichzeitig schwelgerisches Staunen über das Meer und seine Kreaturen offenbart sich in alten Karten, so in der »Carta Marina«, einer im Jahre 1539 veröffentlichten Karte Skandinaviens und des europäischen Nordmeeres. In diesem Werk des schwedischen Bischofs Olaus Magnus (1490–1557) treffen Realitäten und Fantasien, Wirkliches und Imaginiertes aufeinander. Der schriftliche Kommentar zur Karte verrät die mannigfaltige Herkunft der in ihr verdichteten Informationen. Neben Schriften waren dies vor allem Erzählungen von Fischern, Kauf- und Seeleuten, die das Meer zwischen Norwegen, Schottland und Island tatsächlich befahren hatten. Ihre Beobachtungen werden im Kartenbild zu einem Panorama kollektiver Seereiseerfahrungen. In dieses Panorama spielt aber auch das Nichtwissen und das Rätselhafte des belebten Meeres mit hinein. Zahlreiche fischähnliche Lebewesen durchbrechen die Meeresoberfläche, elefantenhaft-riesig wie die hier verkehrenden Schiffe, die sie verfolgen oder gar versenken. Pott- und Schwertwale (»Physeter« und »Orca«) begegnen dem Betrachter – »Meerwunder«, wie sie Olaus Magnus auch nennt. Begegnungen mit diesen Kreaturen, einem Auge oder Buckel, einer abtauchenden Schwanzflosse oder dem rätselhaften Blas, hatten durch Erzählungen von Seereisenden ihren Weg nach Europa und schließlich Eingang in die »Carta« gefunden. Für die zur See fahrenden Zeitgenossen mochten Wale, die gräulichen Riesen, die sich recht selten und meist nur partiell an der Oberfläche zeigten, die »unermessliche Tiefe des Wassers« per se verkörpern, eine nicht zu ergründende und umso bedrohlichere Gegenwelt unter dieser Oberfläche, die zudem – aus kartografischer Sicht – an den Peripherien der damals bekannten christlichen Welt lag.

Ausschnitt aus der »Carta Marina« (Gesamtansicht hier Seite 148 f.) des Olaus Magnus von 1539: Zwischen Island, Norwegen und den Orkney-Inseln tummeln sich zahlreiche riesige »Meerwunder«, Wale und Seeschlangen, die Handelsschiffe angreifen.

Eine Verkettung von Küstentopografien mit spezifisch auf das Meer bezogenen Informationen boten die im Mittelmeerraum entstehenden Portolane, Seewegweiser in Text- und Buchgestalt, welche der Idee einer individuellen Wegfindung und Reiseerfahrung der Schiffer eine generische, als verbindlich zu denkende Reisevorschrift entgegensetzten. So repräsentieren Portolankarten nicht mehr eine konkrete, sondern alle möglichen Reisen, die auf einer Route möglich sind. Geht man einen Schritt weiter und vereinigt verschiedene Portolankarten, dann gelangt man schließlich zur Repräsentation aller möglichen Routen auf einem Blatt Papier: der Seekarte. Nautisches Wissen und Instrumentarium, Kompass und Quadrant, vor allem dann die Seekarte verschaffen Orientierung und Übersicht auf dem Meer, ermöglichen schließlich, über die Wahrnehmung des Unmittelbaren – Wogen, Kimm und Himmel – hinaus, eine genaue Verortung von Schiff und Reisendem auf der ansonsten keine fixen Orientierungsmöglichkeiten bietenden Meeresoberfläche.

Wer heute unterwegs ist, wer plant und Optionen abwägt, nutzt dazu nur noch selten gedruckte Karten. Trotzdem sind die kartografischen Ordnungsprinzipien, die uns helfen, uns im globalvernetzten Raum der Gegenwart zu orientieren, zu denen des 18. bis frühen 20. Jahrhunderts nicht grundverschieden. In den hier versammelten Essays nähern sich die Autor:innen aus verschiedenen Perspektiven dem Kartenreisen, reflektieren einestils maritime Welterfahrungen, zeigen andernteils, wie die Kartierung des Denkens, des Wirklichen und des Vorstellbaren, gleichsam wie die zeichnerische Anordnung von Landflächen in einem Ozean erfolgt, deren »jedemalige Stelle« (virtuelle) Karten anschaulich machen.

Persönlich gefärbte Reise- und Kartografiegeschichte(n) entfaltet der Beitrag »Pässe, Passagen, Passagiere«, ein Essay über die Menschen, die nicht als Crewmitglieder, sondern als Gäste an Schiffsreisen partizipierten und ihre ganz eigenen Eindrücke vom Wechselspiel zwischen Meer, Schiff, Mensch und Karte festhielten. So lässt der römische Dichter Ovid Zeitgenossen und Nachwelt seine Beklemmung vor einer Schiffsreise in den vermeintlich fernsten Winkel des Imperiums nachempfinden, in ein Gebiet jenseits vertrauter Routen und Grenzen, während Robinson Crusoe von jener fiktiven, unglücklichen Atlantikfahrt erzählt, die ihn um die Mitte des 17. Jahrhunderts für Jahrzehnte auf eine Insel vor der südamerikanischen Küste verschlagen sollte. Wenn Passagiere nun an Bord selbst in die Karten schauen, um den Schiffs-

kurs zu bestimmen, dann erweist sich so manche vermeintlich neue Entdeckung als schon längst gefunden und auf Papier verzeichnet – wenn auch oft unter anderen Namen.

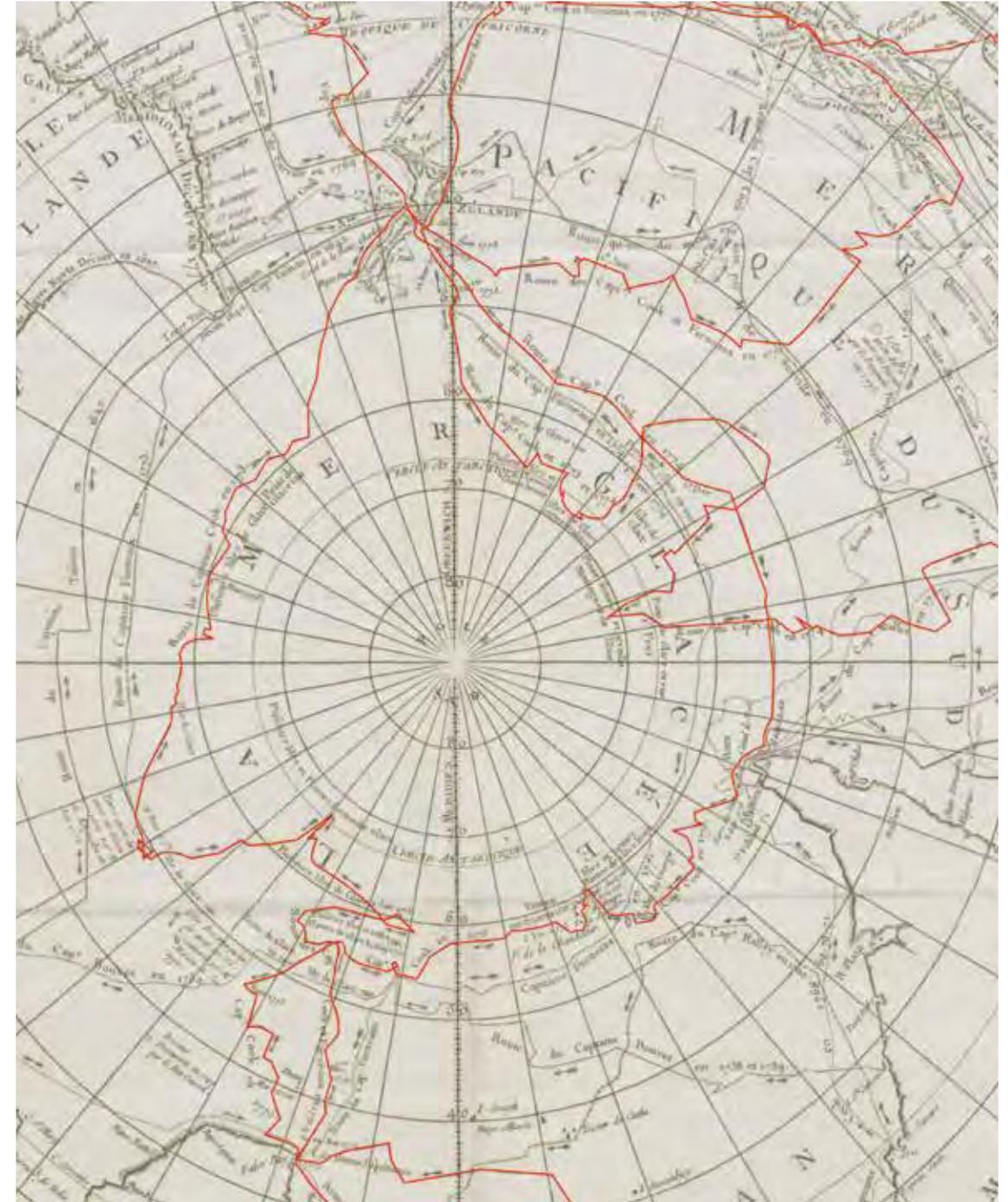
Seekarten unterlagen als profane Gebrauchsgegenstände inhaltlicher wie physischer Veränderung, sei es durch bewusste Eintragungen neuer Beobachtungen oder die Zufälle ihres praktischen Gebrauchs. Der Kartengebrauch an Bord war durch die stoffliche Fragilität der Blätter limitiert, die ihrer fortwährenden physischen Modifikation Grenzen setzte und um der Erhaltung Willen grundsätzlich nach sorgsamer Behandlung rief. Die äußeren Formveränderungen selbst – Risse, Knicke und Falten im Papier – sowie Änderungen am Kartenbild erzählen von im Tagesrhythmus oft unspektakulären Nutzungsgeschichten, die in erster Linie von den praktischen Bedürfnissen des Navigierens bestimmt waren. Freilich wurden damit viele Karten durch individuelle Manipulationen, händische Eintragungen, Löschungen oder anderweitige Korrekturen, durch die Kompilation von altem mit aktuellem Meereswissen auch zu wirkmächtigen Zeugnissen historischer »Forschungsreisen unter Segeln« und individueller Seereiseerfahrungen. Im selben Maße nämlich, wie Karten ozeanisches Reisen initiierten und lenkten, prägten Reiseverläufe wiederum sowohl die mitreisenden Kartenskizzen selbst als auch die später gedruckten Berichtskarten, wissenschaftlichen Blätter und populären Illustrationen, die auf objektive Beobachtungen und subjektive Wahrnehmungen zurückblickten. Dabei fanden »Meerwunder« wie in der »Carta Marina« und erdachte Küstenlinien zunehmend seltener den Weg in die gedruckten Karten, wo sie der Abstraktion von beobachteten und gemessenen Daten weichen mussten. Karten standen aber nicht nur am Anfang oder Ende vieler Reisen, Forschungsreisen zumal, die sie oftmals vor den maßgeblichen Autoritäten begründet und damit erst ermöglicht hatten. Sie begleiteten vielmehr diese Reisen als Orientierungsmedien wie auch zur Dokumentation vormaliger Wissensstände, auf denen es aufzubauen galt.

»Surveyer«, Seevermesser und Forschungsreisende wie James Cook (1728–1779), Matthew Flinders (1774–1814) und Robert Fitz-Roy (1805–1865), die uns heute – wie einst Charles Darwin – an Bord ihrer Schiffe mitnehmen, in tropische Gewässer und an die antarktischen Packeisgrenzen, waren im ausgehenden 18. und frühen 19. Jahrhundert Akteure in einem Wechselspiel aus persönlicher und politischer Konkurrenz sowie der Bereitschaft, Kartenwissen mit anderen zu teilen. Dabei konnte die geopolitische Lage ebenso entscheidend sein wie die spezifischen Umstände einer Seebegegnung sowie die Haltung der beteiligten Kapitäne. Aus ihren Kartenskizzen entfalten sich

Erzählungen von kollektiven Beobachtungsleistungen, die zugleich das Prestige einzelner förderten. So visualisiert die um 1780 publizierte »Carte de l'Hémisphère Austral« nicht allein Cooks Antarktismrundung: Als französische Kopie nach dem in London erschienenen englischen Original zeugt sie zugleich exemplarisch von der Rezeption der Cook'schen Reise und Erkenntnisse auch auf dem Kontinent.

Wie die Antarktis blieb auch das Nordpolargebiet bis in das 19. Jahrhundert ein in weiten Teilen unerforschter Raum – und kartografisches Weiß. Wie weit nördlich erstreckt sich Grönland? Ist der Nordpol von Eis umschlossen oder liegt er in einem offenen Becken? Könnten Schiffe das Nordpolarmeer passieren, um vom Atlantik in den Pazifik zu gelangen und umgekehrt? Das Essay »Von Heldentum und Untergang« gilt der zeitgenössischen Rezeption forschender Arktisreisen, die in Zeitungen und Illustrierten ereignisnah nacherzählt, in wissenschaftlichen Aufsätzen und anschaulichen Karten erstmals präziser verzeichnet wurden. August Petermann (1822–1878), Kartograf in Gotha, gelang 1859 mit der Karte zum »Schauplatz des Untergangs von Franklin's Expedition« gut zehn Jahre nach der Katastrophe eine kompakte Übersicht des geografischen Kenntnisstandes und der wenigen Spuren, die von John Franklins gescheiterter Entdeckungsreise zeugten. Die von den Zeitgenossen gefeierte Österreichisch-Ungarische Nordpolarexpedition unter Julius Payer (1841–1915) verarbeitete Petermann noch im Jahr ihrer Rückkehr 1874 in der »Zweiten provisorischen Karte von Franz Joseph Land« und stellte so der populären Verarbeitung dieser Eisreise ein wissenschaftliches Äquivalent an die Seite.

Wir leben auf einem »blauen Planeten«: Die Art und Weise, wie wir mit dem Ozean umgehen, bestimmt unsere Gegenwart und damit auch unsere Zukunft. Und dabei offenbart der Blick in Karten als »Helden« von Schiffsreisen ein Wechselspiel von Wissen und Nicht-Wissen im Hinblick auf die maritimen Fäden, an denen unser Globus hängt. Meere und Ozeane sind bis heute nur ausschnittthaft erforscht. Zug um Zug werden sie gründlicher erkundet wie durch die zwölfmonatige MOSAiC-Expedition in den Jahren 2019/2020, die ein Bildband zur »größten Forschungsreise aller Zeiten« etikettierte. Historisch betrachtet war die Erforschung und Kartierung der Meere in langen Jahrhunderten Betätigungsfeld unterschiedlicher Personengruppen – auf See wie an Land: Umsichtige Navigatoren, geschickte Kupferstecher, vorausschauende Marinebeamte und geschäftstüchtige Verleger waren in die Datenerhebungen und Kartenproduktion involviert,



Die »Carte de l'Hémisphère Austral« (Gesamtansicht hier Seite 74 f.) von 1780 zeigt unter den Reiserouten namhafter Seefahrer auch die Kurslinie James Cooks (rot), der zwischen 1772 und 1775 auf der *Resolution* mehrfach den südlichen Polarkreis überquert hatte.



indes auch selbst auf Seekarten angewiesen gewesen. Dieser zunehmende Anteil nachprüfbarer kartierter Informationen tat dem utopischen, traumversprechenden und begeisternden Aspekt von Schiffsreisen keinen Abbruch. Die Bewegung auf dem Meer ist in jeder Form einmal von der Reise und Bewegung im Kopf abhängig und zum anderen davon, die eigene Wahrnehmung durch globale Bezüge einzurahmen und zu ergänzen, die erst und nur auf Karten auf einen Blick sichtbar werden.

Wie wollen wir Karten heute lesen? »Karten-Reisen« erzählt Erlebnis-, Wissens- und Mentalitätsgeschichten vom Meer, aus wechselnden Perspektiven, und ist vor allem anderen eine Expedition in die Vergangenheit – freilich mit Relevanz auch für die Gegenwart des 21. Jahrhunderts. Globalisierungsphänomene wie die interkontinentalen Transportbewegungen von Menschen und Gütern, die – nicht zuletzt begünstigt durch die zunehmende Genauigkeit der Meereskarten – vor Jahrhunderten aufkeimten, öffneten den Zeitgenossen neue Handlungsräume und Konsumoptionen. Zugleich schaffte und schafft diese Weltvernetzung neue Abhängigkeiten, die wir auch heute kaum ganz zu überblicken vermögen. Gleiches gilt für digitale Datenströme. Rohstoffe, Fertigprodukte und Dienstleistungen erreichen uns von ihren mitunter fernen Produktionsstätten auf Handels- und Datenrouten,

Forschungseisbrecher
Polarstern in der
zentralen Arktis

die nicht nur in Krisensituationen anfällig sind. So haben die Blockade des Suezkanals durch ein havariertes Containerschiff im März 2021 und die dadurch ausgelösten Transportausfälle und Produktionsstaus die Fragilität eines Weltverkehrssystems offenbart, von dessen planmäßigem Betrieb individuelle Existenzen ebenso abhängen wie gesamtwirtschaftliche Erfolge.

Die Vielzahl der Möglichkeiten und Risiken in der heutigen globalvernetzten und digitalisierten Welt verlangt nach relativ simplen Ordnungsprinzipien. Der historischen wie auch gegenwärtigen Praxis, Wissen und persönliche Anschauungen strukturiert, wie in einer Karte zu ordnen, in virtuellen Räumen, die die Sprache schafft, spürt das Essay »Karten-Denken« nach, das einen Bogen von Platon bis in die ostafrikanische Küstenwelt des 21. Jahrhunderts schlägt. Für Meeresreisende strukturierten Karten den maritimen Transitraum, sie schufen Fixpunkte und setzten Ausgangs- wie Zielorte zueinander in Beziehung.

Dieser Band lädt zum Imaginieren, Reisen und Entdecken ein. Seine Entstehung verdankt er zwei sehr unterschiedlichen Kartensammlungen, der Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums / Leibniz-Instituts für Maritime Geschichte und der Sammlung Perthes Gotha. Im Rahmen des durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projektes »Karten Meere: Für eine Geschichte der Globalisierung vom Wasser aus«, dem neben den vorgenannten Instituten auch die Universität Erfurt sowie das Forschungskolleg Transkulturelle Studien Gotha angehören, durften die Autor:innen dieses Bandes Welterfahrungen in Seekarten nachspüren. Dafür waren sie auf vielfältige Unterstützung aus diesen Institutionen angewiesen, für die sie allen beteiligten Kolleg:innen sehr herzlich danken. Ohne diese »Crew« wären diese Karten-Reisen nicht möglich, zu denen wir die geneigte Leserschaft nun entführen wollen.



Transit

VON PÄSSEN, PASSAGEN UND PASSAGIEREN

Wolfgang Struck

»Man soll (denke ich) so etwas nicht tun: mit einem Pass, einem Fahrschein und einem Garderobenkoffer in einen Traum einsteigen, in eine alte Sehnsucht, in dieses Schiff, das nie ganz wirklich sein kann, nicht für mich, seinen Autor.«¹

Hier geht es um diejenigen, die auch auf den Schiffen mitfahren. Diejenigen, die nicht die Wanten hochenterten oder tief unten im Schiffsbauch Kohlen in die Feuerung der Dampfkessel schaufelten, die nicht auf Achterdeck oder Brücke mit dem Sextanten hantierten oder mit Stechzirkel und Lineal auf der Seekarte. Seekarten verstanden sie nicht zu lesen, geschweige denn zu zeichnen, und doch waren auch ihre Reisen Kartenreisen. Begonnen hatten sie nicht selten als Fingerreise auf der Weltkarte eines Atlas, mit dem sehnsuchtsvollen Blick auf das Plakat einer Auswandereragentur oder eines Reisebüros, mit der atemlosen Lektüre einer abenteuerlichen Reisebeschreibung oder eines Briefes von jemandem, der es geschafft, die in einer neuen Welt ein neues Leben begonnen hatte. Die Weltkarten ihrer Sehnsüchte und ihrer Ängste, die sie, die Auswanderer, die Weltenbummlerinnen, die Touristen, kurz: die *Passagiere*, in ihrer Imagination, in ihren Träumen gezeichnet hatten, die sich ihnen aufgedrängt und eingepägt hatten, begleiteten sie auf ihren Reisen. Nicht immer waren diese Traumkarten mit den Seekarten der Navigatoren in Einklang zu bringen, denn selten lag das Land der Sehnsucht dort, wohin das Schiff fuhr.



1 Höllriegel, Arnold: *Das Urwaldschiff zum zweitenmal* (1932), in: Richard A. Berman alias Arnold Höllriegel. Österreicher-Demokrat-Weltbürger. Eine Ausstellung des Deutschen Exil-Archivs 1933–1945, Begleitbuch von Hans-Harald Müller und Britta Eckert. München u. a. 1995, S. 260.

Handelsschiffe auf der Replik eines Sarkophages aus der römischen Kaiserzeit, Museo della Civiltà Romana; Original in Kopenhagen, Ny Carlsberg Glyptothek, Front 178 × 52 cm

2 *Des P. Ovidius Naso Klagegesänge*, übersetzt von Nikolaus Gottfried Eichhoff, Frankfurt am Main 1803, S. 11, 16, 23.

Der Erde äußerstes Land: Der Weg eines Dichters in die Verbannung. Tomi liegt südlich der Donaumündung. Karte »Pontus Euxinus« (Schwarzes Meer) zu Ovids *Tristia*, Coburg 1712

»Der Weg ist weit: ich werde der Erde äußerstes Land bewohnen, ein Land entfernt von meinem Lande [...]. Nicht begierig Reichtümer ohne Ende zu erwerben, durchschiffe ich das breite Meer, um Waaren einzutauschen. Ich eile nicht, wie ehemals, lehrbegierig nach Athen, nicht nach Asiens Städten, nicht nach unbesuchten Ländern; nicht um an Alexanders berühmter Stadt zu landen und deine Freuden, lustiger Nil, zu sehen. [...] Scythien ist es, wohin ich geschickt werde – Rom ist es, das ich verlassen soll: beydes rechtfertigt das Zögern.«²

Ein Zögern kam jedoch nicht in Betracht: Auf Befehl des Kaisers Augustus musste der Dichter Publius Ovidius Naso im Herbst des Jahres 8 n. Chr. Rom und Italien verlassen. Ovids Trauerlieder, die *Tristia*, beginnen mit einer stürmischen Fahrt, die den Verbannten, so stellt er es dar, an »der Erde äußerstes Land« bringen soll. Über den Ort seiner Verbannung, Tomi, das heutige Constanța an der Küste des Schwarzen Meers, weiß der römische Dichter wenig. Er liegt außerhalb seines intellektuellen Koordinatennetzes, das durch Griechenland, die kleinasiatische Küste und das ägyptische Alexandria abgesteckt ist. Auch keine auf den Märkten Roms begehrten Waren locken mit dem Namen Tomi.



Gerade weil Ovid eine Vorstellung davon hat, wohin man reisen kann und warum, wird ihm das, was jenseits der vertrauten Routen liegt, zum Schrecknis. Ihm, »der ich Meere durchschiffte, die von den bekannten Gestirnen entfernt sind« (32), bleibt nur das Trauerlied, um von dem abrupten, unerwarteten Umschwung zu berichten – dem, was man im Englischen auch *sea change* nennen kann –, der ihn in eine fremde Welt geworfen hat.

Die Seereise wird zum Gleichnis der Orientierungslosigkeit. Wie der Steuermann im Sturm die Kontrolle über das Schiff verliert, so verliert der Dichter die Kontrolle über sein Leben – und, wichtiger, über seine Sprache, über seine Dichtung. »Gedichte fordern Ruhe und Einsamkeit für den Dichter: mich wirft das Meer, mich die Winde, mich der wilde Sturm umher«, schreibt Ovid gleich am Beginn der *Tristia*, noch bevor er den Sturm schildert, und weiter: »Von Gedichten muß alle Furcht entfernt seyn: ich Unglücklicher glaube jetzt und jetzt das Schwert an meiner Kehle« (5 f.). Was für den Dichter gilt, gilt auch für den Steuermann. Ob sich das Schiff tatsächlich nicht mehr steuern lässt, kann man nicht wissen, wenn der Steuermann im »Wirbel der Winde« nicht mehr zu erkennen vermag, in welche Richtung er das Ruder überhaupt wenden soll. Aber: Die Woge hat den *Hauch* nicht erstickt, den *Mund* nicht verschlossen. Ovid schreibt, dichtet – eben die *Tristia*, eines seiner bedeutendsten Werke. Ob deren erstes Buch, aus dem die hier zitierten Passagen stammen, tatsächlich, wie Philologen vermuten, noch während der Reise, auf dem Schiff entstanden ist, bleibt Spekulation. Es ist aber letztlich auch egal. Denn es ist die Dichtung selbst, die die »Ruhe« schafft, die »Gedichte fordern«. In dem Moment, in dem Ovid über seine Lage schreibt, ist er zugleich anderswo, an einem anderen Ort – und sei es »der Erde äußerstes Land«.



»In dieser Bedrängnis bemächtigte sich der Steuermann des Beibootes, und mit Hilfe der übrigen Männer gelang es, es zu Wasser zu lassen. Alle hineinspringend, ließen wir das Schiff und überantworteten uns, elf an der Zahl, der Gnade Gottes und der wilden See.«³

Es ist eine Fehlentscheidung, die die Besatzung des Schiffes trifft, ohne den Befehl des Kapitäns abzuwarten. Nur einer der elf Männer, die in Panik ihr Schiff verlassen, das in einem Orkan auf eine Sandbank gelaufen ist, wird das Abenteuer überleben. Zu schwach ist das kleine Boot,

3 Defoe, Daniel: *The Life and Strange Surprising Adventures of Robinson Crusoe, of York, Mariner*, ed. Michael Shinagel (New York and London: Norton, 1994 [1719], S. 33; dt. nach *Leben und Abenteuer des Robinson Crusoe*. Aus dem Englischen übertragen von Kart Altmüller (Hildburghausen: Verlag des Bibliographischen Instituts, 1869; »In this Distress the Mate of our Vessel lays hold of the Boat, and with the help of the rest of the Men, they got her slung over the Ship's-side, and getting all into her, let go, and committed our selves being Eleven in Number, to God's Mercy, and the wild Sea.«



William Turner, *The Slave Ship*, 1840, Gemälde, Öl auf Leinwand, 91 × 123 cm, Museum of Fine Arts, Boston

das kentert, kaum dass es sich vom Schiff gelöst hat. Das Schiff selbst dagegen übersteht Sturm und Strandung ohne große Beschädigung. Aber das stellt sich erst am nächsten Tag heraus, und nur für den einzigen Überlebenden, den eine Welle auf eine nahe Insel geworfen hat. Robinson Crusoe, Held des 1719, etwas mehr als 1700 Jahre nach Ovids stürmischer Seefahrt erschienenen Romans von Daniel Defoe, reist als Passagier auf einem Schiff, das er gechartert hat, um in Afrika Sklaven für seine brasilianische Farm einzuhandeln oder einzufangen, »als ein heftiger Orkan uns gänzlich desorientierte. Er erhob sich von Südost, drehte sich dann nach Nordwest und blieb hierauf in Nordost stehen. Von dort blies er in so furchtbarer Weise zwölf Tage hindurch, daß wir weiter Nichts thun konnten, als uns von der Wuth der Windsbraut fortreiben lassen« (48). Zwar sind es nicht mehr die launischen Windgötter Eurus, Zephyr, Boreas und Notus, die das Schiff *desorientieren*, aber die »Windsbraut« des 18. Jahrhunderts ist, wenn auch an der Kompassrose ausgerichtet, doch in ihrer »Wuth« kaum leichter zu berechnen. Als der Sturm den Reisenden eine kurze Ruhepause gönnt, gelingt es dem Kapitän, »so gut es gehen wollte, zu observiren«. Doch das Wissen um den Standpunkt bringt keine Klarheit, wohin das Schiff in dem wiederauffrischenden Sturm gelenkt werden soll. Uneinig ziehen sich Robinson und der Kapitän in die Kabine zurück: »Wir studirten hierauf die Seekarte«.

Und nun erst können sie gemeinsam eine wohlbegründete Entscheidung treffen über den künftigen Kurs. Dass die »Windsbraut« ihnen trotzdem keine Chance gewährt, kann ihnen die Karte allerdings nicht verraten. Wenig später treibt sie das Schiff auf eine Sandbank, und nun gelingt es nicht mehr, die Distanz aufzubauen, die eine wohlabgewogene Entscheidung ermöglicht hätte. Unter der Besatzung bricht Panik aus, man lässt voreilig das Boot zu Wasser, und alle bis auf Robinson verlieren ihr Leben. Mit anderen Worten: Um in einer Krisensituation zu einer wohlausgewogenen Entscheidung zu kommen, ist Ruhe nötig, Übersicht, die Kenntnis der eigenen Position – und vor allem: eine gute Karte. Sie schafft nicht nur Übersicht, sie schafft vor allem Distanz zu den bedrohlichen Elementen. Daher ist der Kartenraum eines Schiffes auch von der Brücke getrennt.



»Ich rede nicht von einem Reiseplan, wie ihn der Minister auf der Charte entwirft. Was ist leichter, als dort die unerhörtesten Laufbahnen vorzuzeichnen, wo die goldne Reißfeder an keiner Klippe scheitern kann, und der papierne Ocean keine Wellen schlägt!«⁴

Scheitern kann man auch an zu großer Distanz, auf dem papiernen Ozean, der keine Wellen schlägt und keine Klippen kennt. Zu diesem Schluss kommt ein anderer prominenter Passagier des 18. Jahrhunderts. Georg Forster hatte als Assistent seines Vaters, des Naturkundlers Johann Reinhold Forster, an James Cooks zweiter Weltumseglung 1772 bis 1775 teilgenommen. Die Naturforscher gehörten, wie auch der Astronom und der Maler, nicht zum seemännischen Personal der Expedition, also nicht zur eigentlichen Besatzung. Wenn sie auch nicht Passagiere im modernen Sinn waren, blieben sie doch Außenseiter auf dem Schiff. So ist es nicht ganz ohne Wehmut, wenn Forster sich mehr als ein Jahrzehnt nach seiner Rückkehr von der Reise um die Welt noch einmal auf Cooks Schiff, und nun in die Rolle eines jungen »Seecadetten« versetzt.

»So genoß er auch den Unterrichte dieses großen Lehrer im Aufnehmen und in der Verfertigung der Seecharten. Im Boot und am Ufer, mit dem Compaß, dem Sextanten, dem Senkbley, einer Meßkette und andern Hülfsmitteln bey der Hand, maß er Winkel, Tiefen und Entfernungen; in der Kajüte bey mehrerer Muße entwarf er nach diesen Angaben den Plan der neuen Küste« (204).

⁴ Forster, Georg: *Cook, der Entdecker* [1787], in: Georg Forster's Kleine Schriften, 1. Teil, Berlin: Vossische Buchhandlung, 1803, S. 92.

H.M.S Resolution in einer Fahrinne im Eis



Auch hier ist die Karte der »Muße« der »Kajüte« zugeordnet; die kartografierte Welt selbst wird gleichsam ausgeblendet. Aber die Karte bleibt doch gebunden an jene mühsame Arbeit, in der die Daten, die ihre Grundlage bilden, dem Territorium abgerungen worden sind. Und sie bleibt gebunden an die Erfahrung dieses Territoriums selbst.

Cook, der Entdecker ist eine Art Nachruf, geschrieben 1787, genau ein Jahrzehnt nachdem Forsters großer Bericht über die *Reise um die Welt* erschienen war. 1777 hatte Forster sich noch von der kartografischen Arbeit abgegrenzt, er wollte dem nautischen Bericht eine »philosophische Geschichte der Reise« an die Seite – oder eher gegenüber – stellen. Gerade weil er sich nicht um die Arbeit der »Seefahrer« kümmern müsse, so argumentiert Forster 1777, könnte der »Landmann« – man könnte auch sagen: der Passagier – die Welt ganz anders, intensiver wahrnehmen.

»Dem Seefahrer, der von Kindesbeinen an mit dem rauhen Elemente bekannt geworden, muß manches alltäglich und unbemerkenswerth dünken, was dem Landmann, der auf dem vesten Lande lebt, neu und unterhaltend scheinen wird. [...] Unsre Beschreibungen sind noch in einem andern Umstande sehr wesentlich von einander verschieden; weil ich über alles, was die innere Haushalten des Schiffs und der Matrosen betrifft, kurz weggegangen bin. Auch habe ich mich, mit gutem Bedacht, aller Erzählung der Schiff-Manöuvres enthalten, und nicht zu bestimmen gewagt, wie oft wir bey stürmischem Wetter die Seegel einreften oder gar einbüßten, wie viel Wendungen wir machten, um eine Landspitze zu umfahren, und wie oft das Schiff unserm Palinurus zum Trotz ungehorsam ward, oder nicht folgen wollte. Die Winkel, Lage und Entfernung der Vorgebirge, Bergspitzen, Hügel, Höhen, Bayen,