Die Welt im Meer
Globalität in der europäischen Kartographie der Meere des 19. Jahrhunderts

Iris Schröder, Felix Schürmann, Frederic Theis und Petra Weigel

Abstract
Using the example of four maps, this essay discusses how the cartography of the oceans enabled perceptions of the earth as a whole and as a continuous realm of possibilities during the nineteenth century. Nautical charts, produced for practical navigation and committed to the precision ethics of physical geography, facilitated the participation of ports such as Bremen in overseas trade. Ocean maps, aiming at providing an overview and filling sea areas with scientific, political, or travel-related information, visualized thinking in global contexts and positioned marine and terrestrial spaces in new relations. Finally, maps of island colonies show the problems that accompanied the overseas communication of knowledge and how cartographers, by overwriting uncertainties, also inscribed ignorance into maps. All in all, from the perspective of the cartography of the oceans, a specific globality emerges that can be regarded as a distinctive cartographic reality.

Keywords
Cartography, Globality, Knowledge, Nautical Charts, Ocean Maps

Im 19. Jahrhundert wandelte sich der Blick auf die Meere. Dabei veränderten sich sowohl die Wahrnehmungen als auch die vielfältigen Praktiken der Nutzung – und das an vielen Orten der Welt.[1] Seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert verwandelte sich die vormals gefürchtete Küste in einen Sehnsuchtsort.[2] Das im Sinne der Romantik als erhaben empfundene Naturschauspiel des Meeres oszillierte zwischen Bewunderung und Respekt vor der nach wie vor unbezwingbar erscheinenden Naturgewalt.[3] Zugleich versprachen technische Innovationen wie Dampfschiffe, Leuchtbojen und Telegraphie sowie das entstehende neue Wissen über die Meere eine größere Beherrschbarkeit ihrer Gefahren.[4]

1 Vgl. zuletzt Jens Ruppenthal/Ruth Schilling/Martin Weiss (Hg.), Von Flaschenpost bis Fischreklame. Die Wahrnehmung des Meeres im 19. und 20. Jahrhundert, Köln 2019.

2 Die These einer in der Frühen Neuzeit verbreiteten Furcht vor dem Meer formulierte Alain Corbin, Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage, 1750–1840, Paris 1988.

3 Philip E. Steinberg, The Social Construction of the Ocean, Cambridge 2001.

4 Yrjö Kaukiainen, Overseas Migration and the Development of Ocean Navigation. A Europe-Outward Perspective, in: Donna R. Gabaccia/Dirk Hoerder (Hg.), Connecting Seas and Connected Ocean Rims.

Ein zentrales Element dieses neuen Wissens, das zunächst der maritimen Risikobewältigung dienen sollte, bildete die Kartierung von Küsten. Die in diesem Zusammenhang entstandenen Karten folgten den Maßgaben einer physischen Geographie, die sich der Ethik der Präzision verpflichtete. So ließ die britische Admiralität in einem vom späten 18. bis Mitte des 19. Jahrhunderts systematisch betriebenen Expeditionsprogramm weite Küstenbereiche der Ozeane vermessen.[5] Die so entstandenen Seekarten, obschon zuerst als Hilfsmittel für die Navigation gedacht, ermöglichten eine veränderte Sicht auf Meere, Küsten und Inseln. Überdies brachten weitere Karten eines neuen Typs die Meere als eigenständige physisch-geographische Einheiten hervor. Die Wissensbereiche, die solche Karten zusammenführten, erstreckten sich von Wetterphänomenen bis hin zu Dampfschifffahrtsrouten. Vermehrt im Zeichen kolonialer Globalität setzten sie die Ozeane und Kontinente in neue Relationen.[6] Alles in allem trug diese Kartographie der Meere dazu bei, terrestrische und marine Teile der Erde emphatisch als potenziell dem menschlichen Zugriff verfügbares Ganzes zu sehen.[7]

Im Unterschied zu den viel beforschten Seekarten der Frühen Neuzeit[8] ermöglichte es die hier diskutierte Kartographie der Meere, die Erde im 19. Jahrhundert als ein transozeanisch vernetztes, globales Kontinuum zu entwerfen.[9] Solche Karten avancierten damit zu Medien jener Globalität, die für das 19. Jahrhundert bezeichnend werden sollte. Dies taten sie freilich auf unterschiedliche Art und Weise, in Rückgriff auf unterschiedliche Themen, im Verbund mit weiteren Medien sowie in verschiedenen kartographischen Sprachen und Formen.[10] Angesichts dieser Varianz ist zu fragen, in welcher Weise Karten die Erde unter Einbezug der Meere visualisierten. Wie modellierten sie die Vielfalt der Meere? Wie lösten sie die selbst auferlegten Ansprüche

---

Indian, Atlantic, and Pacific Oceans and China Seas Migrations from the 1830s to the 1930s, Leiden 2011, S. 371–88.

5 Julia Angster, Erdbeeren und Piraten. Die Royal Navy und die Ordnung der Welt, 1770–1880, Göttingen 2012, S. 115–144.

6 Zum Begriff der kolonialen Globalität siehe Sebastian Conrad, Globalisierung und Nation im deutschen Kaiserreich, München 2006, S. 41–44.

7 Vgl. zur Kulturtechnik des Verkleinerns und Abbildens Iris Schröder/Sabine Höhler, 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. 2005, S. 31–33.

8 Zur Kartierung der Meere in der Frühen Neuzeit siehe für jüngere Studien Joaquim Alves Gaspar/Henrique Leitão, Early Modern Nautical Charts and Maps. Working Through Different Cartographic Paradigms, in: Journal of Early Modern History 23 (2019) 1, S. 1–28; Bernhard Klein, Mapping the Waters. Sea Charts, Navigation, and Camões's *Os Lusíadas*, in: Renaissance Studies 25 (2011) 2, S. 228–247, sowie einschlägig für den spanischen Fall Alison Sandman, Spanish Nautical Cartography, in: David Woodward (Hg.), The History of Cartography, Vol. 3: Cartography in the European Renaissance, Chicago 2007, S. 1095–1142.

9 Vgl. Steffen Siegel/Petra Weigel (Hg.), Die Werkstatt des Kartographen. Materialien und Praktiken visueller Welterzeugung, Paderborn 2011; Iris Schröder, Eine Weltkarte aus der Provinz. Die Gothaer »Chart of the World« und die Karriere eines globalen Bestsellers, in: Historische Anthropologie 25 (2017), S. 353–376.

10 Dazu zuletzt Matthew Edney, Cartography. The Ideal and its History, Chicago 2019; zum Zusammenspiel von Karten und Literatur Wolfgang Struck/Iris Schröder/Felix Schürmann/Elena Stirtz (Hg.), Karten-Meere. Eine Welterzeugung, Wiesbaden 2020.

auf Präzision, Übersichtlichkeit und Wissenschaftlichkeit ein? Was waren die Effekte einer solchen Kartographie? Und inwieweit verbanden sich mit dieser Kartographie womöglich implizite, wenn nicht gar explizite Aufforderungen, sich die Erde als Möglichkeitsraum zu eigen zu machen?

Die von uns als solche benannte Kartographie der Meere umfasst sowohl Seekarten – also Karten für die Navigation – als auch weitere auf den Meeresraum orientierte Karten, die etwa in Atlanten, in Zeitschriften oder als Einzelstücke publiziert oder an den Wänden von Amtsstuben und Kontoren einen oder mehrere Ozeane, mitunter auch die Welt als Ganzes zeigten. Eine in einem solch weiten Sinne verstandene Kartographie der Meere hat Karten aus vielen Weltregionen einzubeziehen: von hydrographischen Karten aus Japan, Inselkarten aus Russland bis hin zu Stabkarten aus Polynesien und Mikronesien sowie nicht zuletzt Karten hybrider Herkunft, die ihr Entstehen transkulturellen Begegnungen verdankten.[11] Wir beziehen uns im Folgenden auf Karten, die – obschon sie selbstredend Wissen unterschiedlicher weltregionaler Herkunft verarbeiteten – in Europa produziert wurden.[12] Bereits sie bergen einen erheblichen epistemischen Gewinn und können als aussagekräftige Quellen für eine noch zu schreibende Geschichte der Globalisierung »vom Wasser aus« dienen, die eine andere Dynamik verspricht als die vom Festland aus entwickelten Narrative.

Die vier ausgewählten Karten repräsentieren die Kartographie der Meere also nicht in ihrer ganzen Vielfalt. Sie geben einen exemplarischen Einblick in die Varianz und Aussagekraft der Überlieferung – und das zumindest mit Blick auf den von Europa ausgehenden Kartenmarkt, der unter den Bedingungen kolonialer Globalität florierte. So zeigen die nachfolgenden Betrachtungen *en miniature*, wie die Kartographie der Meere eine neue Sicht auf die globale Welt des 19. und 20. Jahrhunderts zu entwickeln erlaubte: Von Karten der Wesermündung und frühen Karten des »Grossen Oceans« über Migrationskarten bis hin zu Inselkarten reicht das von uns gleichwohl nur knapp skizzierte Spektrum an Visualisierungen, welche die Meere nicht länger als liminale Räume zu fassen suchten. Die ausgewählten Karten deuten zugleich das Potenzial der zwei von uns herangezogenen Sammlungen an, die bislang weder für die Meeres- noch für die globalgeschichtliche Forschung fruchtbar gemacht worden sind: die Sammlung Perthes (Gotha) und die Kartensammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums (Bremerhaven). Im Forschungsverbund *Karten-Meere* greifen wir dieses Desiderat auf. Entsprechend trägt das Nachfolgende Werkstattcharakter und möchte dazu einladen, an unserer laufenden Forschung teilzuhaben.[13]

---

11 Vgl. Ben Finney, Nautical Cartography and Traditional Navigation in Oceania, in: David Woodward/G. Malcolm Lewis, The History of Cartography, Bd. 2.3, Chicago 1998, S. 443–492; Joseph E. Schwartzberg, Southeast Asian Nautical Maps, in: J. B. Harley/David Woodward (Hg.), The History of Cartography, Bd. 2, Chicago 1994, S. 828–838.

12 Vgl. dazu auch die Überlegungen bei Ulrike Strasser/Frank Biess/Hartmut Berghoff, Introduction. German Histories and Pacific Histories, in: dies. (Hg.), Explorations and Entanglements. Germans in Pacific Worlds form the Early Modern Period to World War I, New York 2019, S. 1–32, sowie zu einer hybriden Karte: Ulrike Strasser, A Bohemian Mapmaker in Manila. Travels, Transfers, and Traces between the Pacific Ocean and German Lands, in: ebd., S. 55–78.

13 Im interdisziplinären Forschungsverbund *Karten-Meere. Für eine Geschichte der Globalisierung vom Wasser aus* beziehen wir geschichts-, medien- und literaturwissenschaftliche Ansätze eng aufeinander; der hier präsentierte Einblick bildet nur einen Teil des Zugriffs ab; für weitere Überlegungen s. a. den von uns betriebenen Blog: https://kartenmeere.hypotheses.org/

Von der Weite an die Weser. Von der Weser in die Welt

Seit der Gründung der Stadt Bremen hatten ihre Kaufleute und Händler den merkantilen Blick zur See hin ausgerichtet. Dies war auch die Ausgangslage im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert, als es der alten Hansestadt an der Weser gelang, unter den veränderten globalen Bedingungen teilweise neue Handelsbeziehungen in den Fernen Osten, nach Westindien und Nordamerika zu etablieren.[14] Damit avancierten die Weser und ihr Mündungstrichter an der Nordsee gleichermaßen zur Pulsader und zum Nadelöhr des bremischen Waren- und Personentransports nach fernen Kontinenten.

Es ist dieses Seegebiet, die Wesermündung, welches die *Carte der Weser und Jade* entfaltet, eine gedruckte See- und Navigationskarte von 1791. Ihr Zeichner, Johan Mensing, Seemann und Barsemeister, hatte einst in Bremens Diensten über die Tonnen und Baken der Weser gewacht. Neben Sextant, Logge und Lot gehörten händische Kartenskizzen, als Gedächtnisstütze und Dokumentation angefertigt, zum unverzichtbaren Werkzeug jedes Tonnenlegers. Jedoch waren der Druck und die Publikation dieser spezifischen Seekarten in jener Zeit ungewöhnlich.

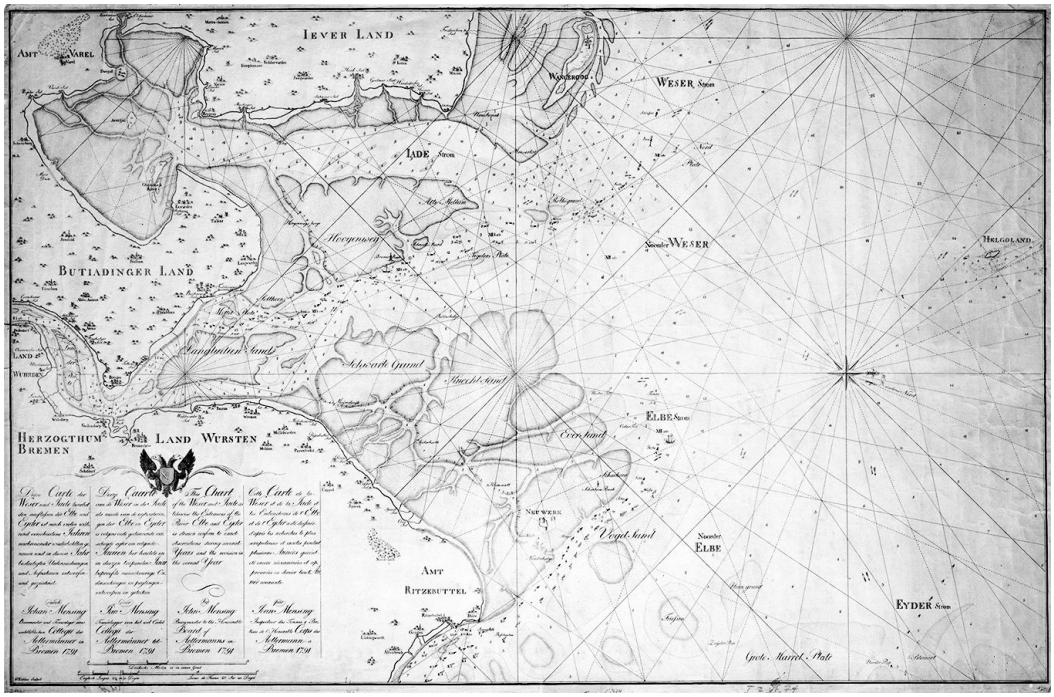

Abb. 1: Johan Mensing, Carte der Weser und Jade, Bremen 1791, H. 64 cm × B. 99 cm. Quelle: Deutsches Schifffahrtsmuseum I 2 VI 74.

In nüchterner Diktion gehalten und visuell sparsam ausgestattet, lieferte die *Carte der Weser und Jade* eine Fülle abstrahierter Informationen, die sie für zeitgenössische Schiffer an Bord nützlich machte. Das gewestete Blatt modelliert die Mündungen der Weser und Jade, ferner die Elbe und Eider am unteren Blattrand. Der visuelle Fokus

14 Franz Josef Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bremen 1974, S. 11 f.; Arend Wilhelm Lang, Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bonn 1965, Anm. 10.

liegt jedoch erkennbar auf der Außenweser, die hydrographischen Zeichensysteme sind offenkundig auf eine Charakterisierung des schiffbaren Meeres hin ausgelegt. Dessen Wassertiefen und Strömungen werden ebenso ausgewiesen wie geeignete Ankerplätze in und neben dem Fahrwasser. Mit der magnetischen Missweisung[15] – 20° 20' für das Jahr 1791 – manifestiert sich im Raumbild auch eine zeitliche Dimension. Für Schiffer war die Fahrrinne mit schwarzen Tonnen ausgewiesen, mit Seezeichen, die sich als winzige, leitende Symbole, gleichsam wie auf einer Perlenschnur aufgereiht, im Kartenblatt wiederfinden.

Unklar sind die Höhe der gedruckten Auflage sowie die Anzahl der tatsächlichen Nutzer. Eine Bemerkung des Geodäten Franz Xaver von Zachs, die *Carte* sei seinerzeit (1798) schwer erhältlich gewesen,[16] legt eine geringe Auflagenhöhe nahe. Zachs Bemerkung könnte aber auch darauf hinweisen, dass sie enorm erfolgreich und daher schnell vergriffen war. So deuten zwei 1817 und 1827 erschienene Segelanweisungen[17], die sich explizit auf das Blatt beziehen, auf seine fortwährende praktische Verwendung und bezeugen – indirekt – die Sorgfalt und Qualität der ihm zugrundeliegenden Datenerhebung.

Vermutlich richtete sich die Karte in erster Linie an Bremer Schiffsoffiziere. Ebenso könnten aber auch die auf Bremens Handelsschiffen teils international besetzten Schiffmannschaften und Offiziersriegen[18] mit angesprochen worden sein, denn dazu gibt die Karte Hinweise. So wird der deutsche Kartentitel in Niederländisch, Englisch und Französisch wiederholt. Außerdem sind verschiedenste Maßstäbe und -einheiten auf das Kartenblatt montiert. Diese ebenso multilinguale wie -funktionale Ausstattung verrät einen durchaus weit gefassten Adressatenkreis, ein Käuferspektrum, das mindestens europäisch, wenn nicht sogar – im Hinblick auch auf Nordamerika – interkontinental zu denken ist.

Mensings Karte manifestierte somit lokales ozeanographisches Spezialwissen in einem Modellbild, das sich in ein sich allmählich ausbildendes globales Wissensnetz sowie in ein schon seinerzeit umfassendes Seekartenwerk einfügte. Als Wissensding oder auch Wissensspeicher wurde sie einheimischen wie fremden Seeleuten zum Kauf angeboten. In den Händen dieser Adressaten war die Karte zunächst ein Gebrauchsgegenstand. Sie mochte darüber hinaus aber auch als wirtschaftspolitisches Statement gelesen worden sein, in dem sich der Anspruch der Bremer Kaufleute auf Teilhabe am interkontinentalen Handelsverkehr manifestierte. Im praktischen wie im übertragenen Sinne verband die *Carte* das Lokale, Bremische, mit der Nordsee und über diese mit fernen Ozeanen und fremden Küsten, zu denen hin die Schiffe von der Weser strebten.

---

15 Die magnetische Missweisung ist die Abweichung der durch den Kompass angezeigten magnetischen Nordrichtung von der für Karten genutzten geographischen Nordrichtung. Angegeben in Winkelminuten ergibt sie sich aus der laufenden Verschiebung des Erdmagnetfelds, deretwegen die geographischen und die magnetischen Pole nicht ortsidentisch sind.

16 Franz Xaver von Zach/Adam Christian Gaspari/Friedrich Justin Bertuch, Allgemeine Geographische Ephemeriden, Weimar 1798, S. 495.

17 Siehe Von Löwenörn, Samlung von Nachrichten für Seefahrer, S. 40, sowie Wendt, Beschreibung des Fahrwassers im Weser-Flusse, passim.

18 Pitsch, Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten, S. 12.

Daten zu Linien zu Karten

Während Mensing zu jenen Kartographen gehörte, die für Zwecke der praktischen Navigation die Meere in großmaßstäbige Ausschnitte zerteilten, strebten andere nach ganzheitlicher Übersicht. Exemplarisch ist dafür Heinrich Berghaus' *Karte vom Grossen Ocean* von 1837, die auf einem Blatt die Strömungen, Temperaturen und Handelsstraßen des Pazifiks vor Augen führte. Ihre Ränder bilden die durch grüne Farbbänder scharf herausgehobenen Küstenlinien Australiens, Asiens und der beiden Amerikas sowie der chinesischen, japanischen und ozeanischen Archipele. Die sich dazwischen aufspannende weiß gehaltene Meeresfläche wirkt infolge der Planiglob-Darstellung sanft gewölbt. Ein komplexes Gewirr von Signaturen, Linien, Pfeilen, Zahlen, Namen und Beschriftungen füllt sie aus. Der Titel, die Note am linken oberen Kartenrand, die Zeichenerklärung und der mehrseitige Kommentar belegen die immense Kompilations- und Konstruktionsleistung, die hinter der Karte steht. Berghaus, der zwar Flüsse vermessen, nie aber auch nur eine Stunde auf hoher See verbracht hatte, wertete für seine Karte umfassendes Material aus: das Wissen der frühneuzeitlichen Seefahrt von Magellan bis Cook, die Daten der seit 1800 in dichter Folge in den Pazifik abgehenden britischen, deutschen, französischen und russischen Forschungs- und Handelsfahrten sowie Beobachtungen des sich etablierenden Walfangs im Pazifik.[19] Stolz schrieb Berghaus 1844, dass ihm keines der »Journale entschlüpft ist, die seit Mitte des vorigen Jahrhunderts bis auf unsere Tage, also von Cook und Bougainville bis auf Duperry, Beechey und Lütke veröffentlicht worden sind«.[20]

1837 schuf Berghaus damit nicht nur eine aktuelle, sondern zugleich auch eine außerordentlich innovative Karte des pazifischen Raums. Denn ihm ging es weder um topographische Verhältnisse – die dargestellten Festländer zeigen leere Räume – noch um die Dokumentation der Entdeckungsfahrten, die sich seit Cook in dünnen Linien in die Karten einfrästen. Vielmehr konzentrierte er durch experimentelle kartographische Visualisierungsformen eine Fülle meteorologischer, klimatischer und hydrographischer Daten zu einer bisher nicht dagewesenen Zusammenschau der Strömungsverhältnisse des Pazifiks. Die druckgraphischen Möglichkeiten des Kupferstichs ließen diese als starre lineare Strömungen erscheinen. Diesem Erscheinungsbild, das sicheres Wissen abzubilden versprach, trat Berghaus jedoch selbst entgegen, indem er die aus Mittel-, Durchschnitts- und Extremwerten gewonnenen Linien in seinem Kommentar als imaginär bezeichnete und sie als »Achsen einer Zone« relativierte.[21]

Inspiriert war die Karte von Alexander von Humboldt, der selbst zu Meeresströmungen gearbeitet und erstmals die von ihm als »Perustrom« bezeichnete, später nach ihm benannte Strömung antarktischen Meereswassers in den Pazifik genauer untersucht und beschrieben hatte.[22] Sie erschien als eine der ersten von insgesamt 90 Tafeln,

19 Vgl. die Kartenlegende und die Erläuterungen von Heinrich Berghaus, in: ders., Physikalischer Atlas, Bd. 1, Gotha 1845, S. 7–10.

20 Zit. nach Gerhard Engelmann, Heinrich Berghaus. Der Kartograph von Potsdam, Halle/Saale 1977, S. 83.

21 Berghaus, Physikalischer Atlas 1, S. 9.

22 Alexander von Humboldt, [Über Meeresströme] 1837, in: ders., Sämtliche Schriften. Berner Ausgabe, Bd. V: 1830–1839, hg. von Burkhard Metz und Thomas Nehrlich, München 2019, S. 342–372; vgl. auch www.deutschestextarchiv.de/book/show/humboldt_meer_1833 (letzter Zugriff 26.6.2020); Gerhard Kortum, Über A. v. Humboldts Atlantikquerung vor 200 Jahren, in: DGM-Mitteilungen (1999) 1, S. 3–9.

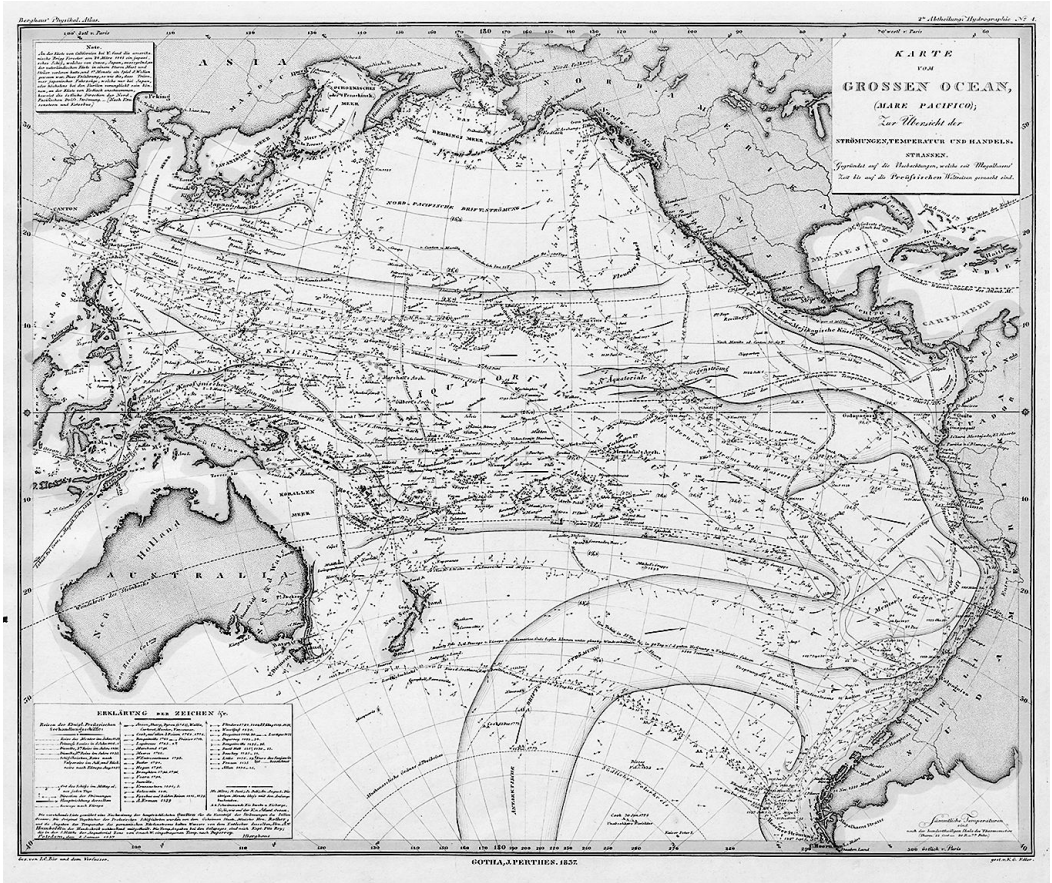

Abb. 2: Heinrich Berghaus, Karte vom Grossen Ocean (Mare Pacifico). Zur Übersicht der Strömungen, Temperaturen und Handelsstrassen. Gegründet auf die Beobachtungen, welche seit Magalhaens' Zeit bis auf die Preussischen Weltreisen gemacht sind. Gezeichnet von Johann C. Bär und Heinrich Berghaus. Quelle: Heinrich Berghaus, Physikalischer Atlas, 2. Abteilung: Hydrologie und Hydrographie, Nr. 4, Gotha: Justus Perthes 1837, Nullmeridian: Paris, Kupferstich, 38 × 31 cm, ca. 1:6.200.000; Sammlung Perthes Gotha der Universität Erfurt.

die zusammen den bei Justus Perthes in Gotha verlegten *Physikalischen Atlas* bilden, mit dem Berghaus Humboldts »Kosmos« in die Sprache der geographisch-physischen Kartographie übersetzte.[23] Berghaus schuf damit den ersten thematischen Atlas in der Geschichte der Kartographie.

Neben einer Karte des Atlantiks, die schon 1836 entstand, gehörte die Pazifikkarte zu den frühesten Blättern des Projekts. 1840 folgte mit einer Karte des »Indischen Meeres« die dritte der »Weltmeerkarten« in Berghaus' Atlas. Innovativ war diese Kartenfolge, weil sie – in Nachfolge der erstmaligen Kartierung des Golfstroms durch Benjamin Franklin im Jahre 1769 – Meere und deren Strömungsverhältnisse konsequent zum Gegenstand des Kartenbildes machte. Denn die Titel der Karten benannten nicht Festländer, sondern Meere. So segmentierte Berghaus den atlantischen, pazifisch-ozeanischen und indischen Meeresraum als geographische Entitäten. Zugleich deutete er deren Strömungsverhältnisse in seinen Kommentaren als globale Phänomene. Er bezog sie ursächlich auf permanente meteorologische Erscheinungen wie Passate oder Monsune. Den kalten pazifischen Humboldtstrom als Motor der pazi-

23 Heinrich Berghaus, Physikalischer Atlas. Reprint nach der im Verlag Justus Perthes Gotha 1845 und 1848 erschienenen 1. Auflage. Mit einer Einleitung von Petra Weigel, Darmstadt 2018.

fischen Strömungsverhältnisse beschrieb er hingegen in Analogie und Parallelität zum warmen atlantischen Golfstrom.

Berghaus' »Weltmeerkarten« formulieren und visualisieren ein globales Denken, das explizit die Meere in den Mittelpunkt rückte. Sie gaben der Ozeanographie, die sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als eigenständige wissenschaftliche Disziplin zu formieren begann, erste kartographische Visualisierungen vor – und das mit erheblichem epistemischem Gewinn. Als einer ihrer ersten Protagonisten formulierte Berghaus' Schüler August Petermann 1857 das Programm einer umfassenden Erforschung des Pazifiks und damit zugleich eine Forschungsagenda zu den Meeren im Allgemeinen.[24] Die Bühne von Petermanns Prolegomenon der Ozeanographie bildete – druckgraphisch modernisiert und in ihrer Informationsdichte und Aussagerichtung erheblich geweitet – Berghaus' *Karte vom Grossen Ocean*.

Betrachten, bereisen und Besitz ergreifen

Wie hingen von den Meeren ausgehende Entwürfe eines globalen Denkens, wie Berghaus sie visualisierte, mit Erfahrungen auf den Meeren zusammen? Dass aus sozialgeschichtlicher Sicht vor allem die Fernmigration über die Ozeane das 19. Jahrhundert als globales Zeitalter ausweist, ist bekannt. Gerade an diesem Thema lassen sich Einsichten in die Beziehung zwischen vorgestellten und erfahrenen Welten gewinnen. Karten führten die sich rasant verändernde Welt nicht nur vor Augen, sondern bildeten neben Innovationen wie dem Dampfschiff oder der Schiffsschraube auch eine Voraussetzung dafür, dass die überseeische Migration zu einem erdumspannenden Massenphänomen avancierte. Als frühe Themenkarte zur Auswanderung aus Europa – die im 19. Jahrhundert den größten Teil des globalen Migrationsgeschehens ausmachte[25] – zeigt die *Emigration Map of the World*, wie Kartographen dieses Phänomen registrierten und verarbeiteten. Daran interessiert insbesondere, welche Sichtweisen sie auf die Relationen zwischen marinen und terrestrischen Räumen entwarfen.

Indem die Karte den Segelschiffsverkehr ausspart, verspricht sie Orientierung in die durch die Dampftechnologie veränderten Raumbeziehungen. Wie die Karte von Berghaus ist sie auf den Pazifik zentriert und scheint den Blick damit auch in die Zukunft zu richten: Anders als im Atlantischen und Indischen Ozean überwiegen hier die noch in Planung befindlichen Routen. Deren bevorstehende Verwirklichung würde den Pazifik in einen planmäßig passierbaren Transitraum und damit die Welt in ein räumliches Kontinuum transformieren, so das visuelle Versprechen. Die doppelte Abbildung des zwischen etwa 30 Grad West und 40 Grad Ost befindlichen Teils der Welt akzentuiert diese Aussage – und schwächt zugleich die kartographisch evozierte Randständigkeit Europas ab.

---

24 August Petermann, Der große Ocean, eine physikalisch-geographische Skizze, in: Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt, [3] (1857), S. 27–48, https://zs.thulb.uni-jena.de/receive/jportal_jparticle_00506853 (letzter Zugriff 26.6.2020).

25 Greg McKeown, A World Made Many. Integration and Segregation in Global Migration, 1840–1940, in: Donna R. Gabaccia/Dirk Hoerder (Hg.), Connecting Seas and Connected Ocean Rims. Indian, Atlantic, and Pacific Oceans and China Seas Migrations from the 1830s to the 1930s, Leiden 2011, S. 42–64, hier S. 44 f.

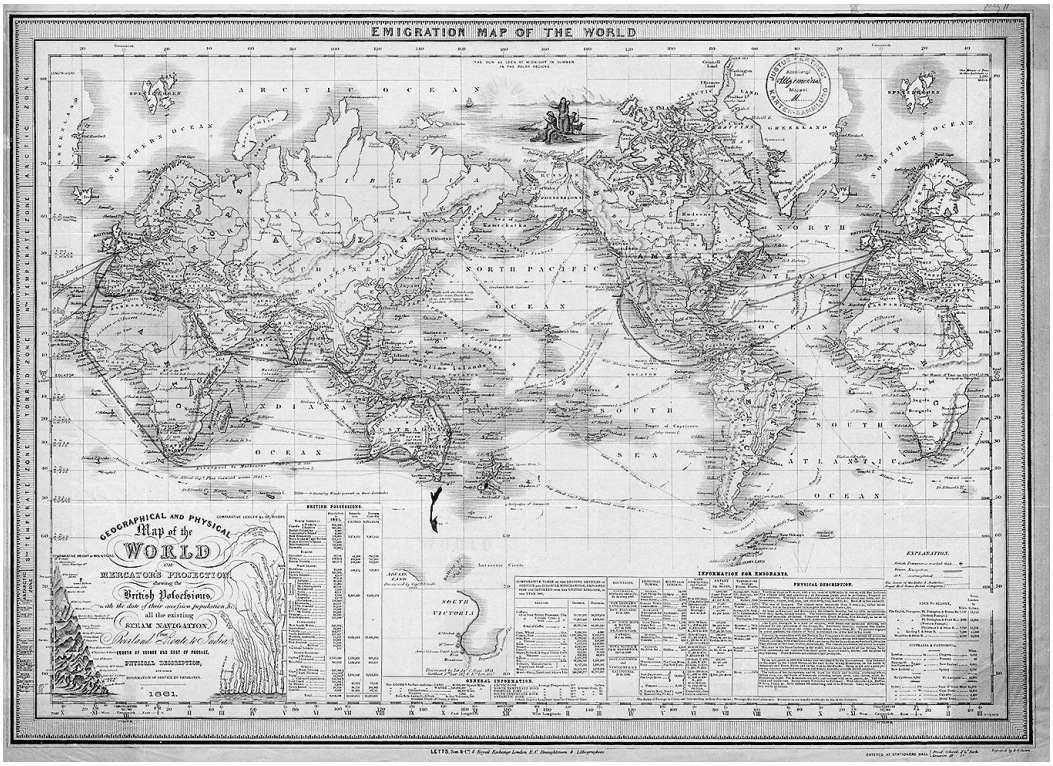

Abb. 3: Henry Smith Evans, Emigration Map of the World. Geographical and Physical Map of the World on Mercator's Projection. Shewing the British Possessions, with the Date of their Accession, Population, &c. all the Existing Steam Navigation, the Overland Route to India, Length of Voyage and Cost of Passage, Physical Description, and other Information of Service to Emigrants, London 1861, H. 49 cm × B. 67 cm, ca. 1:90.000.000. Quelle: Sammlung Perthes Gotha der Universität Erfurt 547$11159376X.

Mittels Angaben zu Routenlängen und Fahrtdauer verhilft die Karte zu konkreten Vorstellungen über mögliche künftige Reisen. Als primäre Auswanderungsziele weist sie die britischen Kolonialgebiete aus, die sie entsprechend der britisch-imperialen Konvention in Rosa hervorhebt. Für alle britischen Großkolonien – und auch für einige andere Gebiete – benennt die Karte Bereiche der Landwirtschaft als Chancen für das Fortkommen von Siedlerinnen und Siedlern. Insofern präsentiert sie das Auswandern als lohnendes Unterfangen, den Kolonialismus als dafür vorteilhafte Voraussetzung und den britisch-imperialen Raum als strukturgebende Einheit.[26] Für die Herausbildung dieser Einheit kommt der konnektiven Qualität der Meere, bezeugt durch die sie durchziehenden Routenlinien, eine entscheidende Funktion zu.

Aufmerksamkeit verdient auch die Randausstattung mit Tabellen, Graphiken, Statistiken und Beschreibungen. Deren größten Teil nimmt die Tabelle »Information for Emigrants« ein. Aufgeschlüsselt nach britischen Großkolonien (ohne Indien) sowie Kalifornien führt sie eine Vielfalt von Informationen zusammen, so zu bedeutenden Städten, Entfernung und Reisedauer von London, Kosten der Überfahrt, Mortalitätsraten, Flächen und Landpreisen sowie Temperaturen.

26 Megan A. Norcia, Gaming Empire in Children's British Board Games, 1836–1860, London 2019, S. 99–118.

Das, soweit bekannt, älteste archivalisch überlieferte Exemplar der Karte ist auf das Jahr 1849 datiert;[27] die Erstauflage erschien vermutlich schon zwei Jahre zuvor.[28] Der größere Anteil der Änderungen zwischen der Auflage von 1849 und der hier abgebildeten von 1861 betraf die Informationen im unteren Randbereich, von denen viele aktualisiert worden waren. Auch fehlen in der Auflage von 1861 die vormals enthaltenen Angaben zu Indien – vermutlich, weil es nicht als Siedlungskolonie diente.

Der Urheber der Karte, Henry Smith Evans, betätigte sich als Auswanderungsagent in London. Die Popularisierung des Auswanderns lag in seinem Geschäftsinteresse. So entwarf Evans auch anlässlich der ersten, 1851 in London ausgerichteten Weltausstellung das *Crystal Palace Game*, ein als imaginäre Weltreise gestaltetes Würfelbrettspiel. Als Basis für das Spielbrett nutzte er seine Karte, wobei er die »Information for Emigrants« durch exotistisch-dekorative Bildszenen ersetzte, wie sie in vielen zeitgenössischen Karten des britischen Imperiums die Entfaltung kolonialer Macht emblematisierten und legitimierten.[29]

Die Anglistin Megan A. Norcia deutet das Crystal Palace Game als Aufruf, durch Auswanderung selbst zum Teil des britisch-imperialen Projekts zu werden.[30] Auf die *Emigration Map of the World* lässt sich diese Einschätzung übertragen. Zugleich bezeugt die Karte eine ökonomische Strategie. Schließlich formierte sich mit der Jahr für Jahr wachsenden Zahl von Emigrantinnen und Emigranten ein Markt nicht nur für Schifffahrtsunternehmen,[31] sondern auch für Ratgeberliteratur. Augenscheinlich suchte Evans dort mit einem Kartenprodukt zu reüssieren. 1851 veröffentlichte er überdies eine eigene Auswanderungsbroschüre, vertrieben zusammen mit einer Karte – mutmaßlich jener *Emigration Map of the World*.[32]

Als Auswanderungsratgeber in Kartenform stellte die *Emigration Map of the World* eine Ausnahmeerscheinung dar. Indem sie, salopp formuliert, eine schöne bunte Auswandererwelt präsentierte, bewarb sie nicht nur das Geschäft ihres Urhebers, sondern auch das imperiale Projekt als solches. Die Zusammenstellung von Kartenbild und Randausstattung folgt einer manipulativen Verkaufsstrategie. Zugleich wirkten diese und ihr nachfolgende Themenkarten zur Migration an der Ausbildung der Vorstellung von der Welt als eines zusammenhängenden Möglichkeitsraums mit. Die Gewalt, mit der die Kolonialmächte dessen Verfügbarkeit häufig erzwangen und Auswanderern zu Land verhalfen, verschwieg die *Emigration Map of the World* selbstredend.[33]

---

27 Henry Smith Evans, The Crystal Palace Game, London [1855]. British Library, Maps 28.bb.7., https://www.bl.uk/collection-items/the-crystal-palace-game (letzter Zugriff 26.6.2020).

28 Norcia, Gaming Empire, S. 99–118.

29 Ebd.; zur emblematischen Bedeutung dekorativer Elemente in Karten des britischen Imperiums siehe exemplarisch Pippa Biltcliffe, Walter Crane and the Imperial Federation Map Showing the Extent of the British Empire (1886), in: Imago Mundi 57 (2005) 1, S. 63–69.

30 Norcia, Gaming Empire, S. 99–118.

31 Torsten Feys, The Battle for the Migrants. The Introduction of Steamshipping on the North Atlantic and its Impact on the European Exodus, St. John's 2013.

32 Henry Smith Evans, A Guide to the Emigration Colonies, London 1851.

33 Zur Bewertung von Auslassungen in Karten siehe John B. Harley, Silences and Secrecies. The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe, in: Imago Mundi 40 (1988), S. 57–67.

Zwischen Wissenschaft und missglückter Landnahme

Im 19. Jahrhundert erhielten Inseln im wachsenden kolonialen Getriebe der Großmächte zunehmend Aufmerksamkeit: als Stützpunkte für Marine und Handel, als Kohledepots für die Dampfschifffahrt, als Knotenpunkte des Weltverkehrs. In Polynesien geriet so auch die Inselwelt Samoas zum Gegenstand kolonialer Konkurrenzen – ohne dass die Insulaner selbst freilich darauf hingewirkt hätten. Ihre vorherigen Begegnungen mit Kaufleuten, Missionaren, Forschungsreisenden, Flüchtigen, Strafgefangenen und Weltenbummlern hatten das soziale Gefüge der Inseln anfangs wohl nur am Rande beeinträchtigt. Erst als die veritable Landnahme immer mehr zunahm, die Einrichtung von Plantagen erfolgte, der Handel mit Kopra (dem getrockneten Fruchtfleisch von Kokosnüssen) zu einem Exportschlager avancierte und die ersten, teils selbst ernannten Gouverneure, Konsuln, Sammler, Händler und Verwalter die Inseln nach ihrem Gusto umzugestalten trachteten, machte sich der Druck von außen bemerkbar.[34] Die neuen Kolonialherren irritierte das dezentrale politische System, und so versuchten sie beständig, die Inseln in ihrem Sinne regierbarer zu machen; dies traf auf die politischen Ordnungsversuche der Samoaner, die eine Zentralregierung ihrerseits als bestmögliche Abwehr kolonialer Ansprüche von außen ansahen.[35] Die dazugehörigen Konflikte, aber auch die Vertragswerke, die die politische Gemengelage wiederholt umordneten, werden im Folgenden nicht genannt. 1899 legte der sogenannte Samoa-Vertrag (auch: *Tripartite Convention*) die politischen Hoheitsrechte neuerlich fest: Die britischen Kolonialherren zogen sich aus Samoa zurück und die Inselgruppe wurde zwischen den Vereinigten Staaten und dem Deutschen Reich als koloniales »Schutzgebiet« aufgeteilt.[36]

Zu diesem Anlass legte der Gothaer Kartograph Paul Langhans eine *Spezial-Karte der Samoa-Inseln* vor, eine kleine Lithographie, die auf 85 mal 65 Zentimetern insgesamt 14 Karten vereinte.[37] Sie alle zeigten das Meer als blaue, die einzelnen Versatzstücke verbindende Fläche, vor dem sich das jeweilige Festland wie vor einem weitgehend stillgestellten Hintergrund abhob. Die beiden Hauptkarten waren den beiden Hauptinseln Upolu und Savaii gewidmet. Die anderen Teilstücke verschiedenen Maßstabs erschienen demgegenüber als Nebenkarten und betrafen beispielsweise die »Deutsche Hauptstadt Apia und die Vailele-Pflanzung«, die Marinestation Saluafata sowie eine Übersicht, die die gesamte Inselgruppe maßstäblich stark verkleinert unter dem vielversprechenden Titel »Die deutschen Schutzgebiete in der Südsee und die Veränderung der Besitzverhältnisse nach dem neuen deutsch-englischen Abkommen« zeigte. Die Karte war für den Preis von einer Mark[38] zu kaufen, in ein braunes

34 Malama Meleisea, The Making of Modern Samoa. Traditional Authority and Colonial Administration in the Modern History of Western Samoa, Suva 1987, S. 21–46.

35 Ebd., S. 42.

36 Holger Droessler, Colonialism by Deferral. Samoa Under the Tridominium, 1889–1899, in: Søren Rud/Søren Ivarsson (Hg.), Rethinking the Colonial State, Bingley 2017, S. 203–224; zu der vorhergegangenen Berichterstattung über die Vertragsverhandlungen in der deutschen und britischen Presse vgl. Christian Methfessel, Kontroverse Gewalt. Die imperiale Expansion in der englischen und deutschen Presse vor dem Ersten Weltkrieg, Wien 2019, S. 98–109.

37 Die Karte mit allen Zusatzmaterialien ist einsehbar in der Digitalen Historischen Bibliothek Erfurt/Gotha: https://archive.thulb.uni-jena.de/ufb/receive/ufb_cbu_00015542 (letzter Zugriff 26.6.2020).

38 Siehe Angabe im Hauptkatalog von Justus Perthes Gotha, Gotha 1915, S. 101.

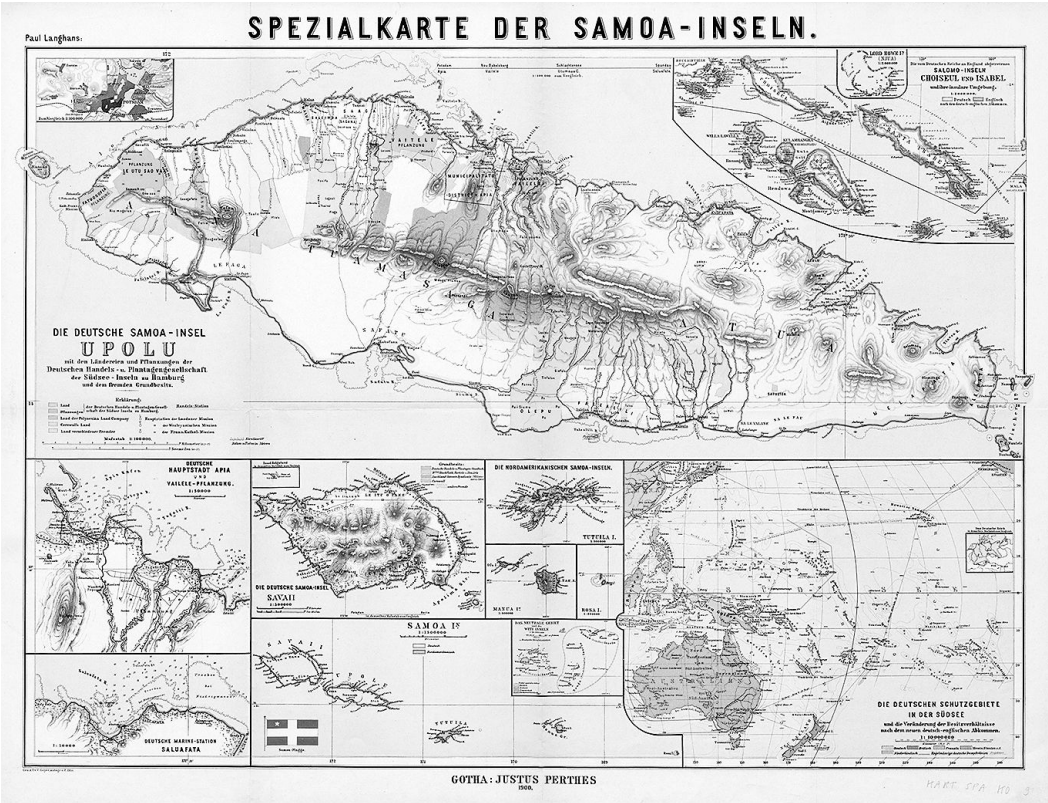

Abb. 4: Paul Langhans/Valentin Geyer/Paul Ihle, Spezialkarte der Samoa-Inseln nebst Übersicht der Besitzverhältnisse in der Südsee nach dem neuen deutsch-englischen Abkommen. Mit statistischen Begleitworten bearbeitet mit Benutzung bisher noch unveröffentlichter Quellen, Gotha 1900, H. 65 cm B. 85 cm. Quelle: Sammlung Perthes Gotha der Universität Erfurt 547$113514239.

Umschlagheft eingelegt, das seinerseits weitere Informationen bereithielt. Die dort aufgeführten Statistiken zu Importen und Exporten, zu den jeweiligen deutschen, britischen und sonstigen Kolonisten, zu Missionsstationen und den prozentualen Anteilen der christlichen Bevölkerung sollten die Informationen der Karte ergänzen. Alles in allem verschrieb sich die Karte in ihrer Detail- und Datenfülle dem Projekt einer sich explizit an wissenschaftlichen Geltungsansprüchen ausrichtenden Kartographie.[39]

Doch obwohl Langhans die komplexe politisch-räumliche Gemengelage vor Ort kartographisch übersichtlich zusammenzuführen suchte, dürfte die Vielfalt der Informationen die zeitgenössische Leserschaft womöglich überfordert haben. Dessen ungeachtet bot die Karte eine Einladung, sich genauer mit den räumlichen Verhältnissen der fern gelegenen, nunmehr als deutsches Schutzgebiet geltenden Inseln zu befassen. Denn, kein Zweifel, die Karte warb für das koloniale Projekt. Und Langhans war unstrittig ein Meister seines Faches. Wie kaum ein anderer verstand er es, im Kartenbild eine ungewöhnlich hohe Dichte an Informationen zu aggregieren. Farblich kontrastierend hob die Karte Upolus die allgemeine Topographie hervor – die Berge, die Flüsse, die Hoch- und Tiefebenen. Zugleich betonte sie die bestehenden Plantagen und Landbesitzverhältnisse, die jeweils farblich der Hamburger *Handels- und Plantagengesellschaft* und der *Polynesian Land Company* zugeordnet wurden, wenn sie nicht als »Cornwalls Land« oder unspezifischer als im »Besitz verschiedener Fremder« hervortraten. Samoa, das verdeutlichte die

39 Vgl. Max Eckert, Die Kartenwissenschaft, Forschungen und Grundlagen zu einer Kartographie als Wissenschaft, 2 Bde., Berlin/Leipzig 1921–1925.

Karte unmittelbar, war demnach keine *Terra nullius*. So zeigte die Karte klar die Präsenz der Insulaner selbst, die sich den Kopra-Handel ihrerseits zu eigen gemacht hatten – ein Befund, der den ehrgeizigen Zielen mancher Kolonialenthusiasten gewiss widersprach.[40]

Unklar ist, ob und gegebenenfalls wie die Insulaner die Karte ihrerseits rezipierten.[41] Und ebenso ungewiss ist, ob sich vor Ort Gelegenheiten ergaben, die Karte gemeinsam zu betrachten. Bezeichnend ist stattdessen, und das könnte die Lektüre letztlich für alle erschwert haben, dass die Karte das tat, was die europäischen Kartographien der Zeit auszeichnete: Sie extrapolierte und fügte die bisweilen auch nur notdürftig gesammelten Daten zu einem geschlossenen Kartenbild zusammen, und das unabhängig von Raumpraktiken des *Wayfinding* etwa, die das lokale Raumwissen ausgezeichnet haben dürften. Entsprechend klagte der Weltenbummler Ernst von Hesse-Wartegg, wie sehr ihn die *Spezialkarte der Samoa-Inseln* in die Irre geführt habe:

> »Verschiedene Flußläufe, Gebirgszüge, Ortschaften fehlen, und sogar Mulivai ist darauf nicht angegeben, obschon es der Wohnsitz des samoanischen Oberrichters, des einflußreichsten Häuptlings Suatele, sowie katholische Missionsstation ist […]. Dafür ist auf der erwähnten Karte an der Westspitze der Insel in großen Lettern eine solche Station angegeben, die aber niemals existiert hat.«[42]

Kartographisches Wissen, so sorgfältig es auch erhoben sein mochte, war, wie das Beispiel nahelegt, somit bisweilen kaum an lokales Wissen gebunden, zumal die Informationen hierzu in Europa oftmals nur spärlich vorlagen. Den kolonialen Ambitionen tat dies keinen Abbruch, im Gegenteil: mit dem Versuch, sich über die Meere hinweg auch die ferngelegenen polynesischen Inseln anzueignen, erwies sich die Kartographie der Meere auch hier als wichtiges Verbindungsglied, das nicht nur das Meer mit dem Land auf dem Kartenblatt zusammenbrachte, sondern auch den Möglichkeitsraum für die Landnahme vor Augen führte. Hatte Heinrich Berghaus, der erwähnten Ethik der Präzision folgend, das von ihm selbst entworfene Kartenbild noch kritisch kommentiert und zu hinterfragen versucht, so dominierte im Falle von Langhans die Extrapolation, die Unsicherheiten und das Nicht-Wissen zu kaschieren suchte. Zugleich aber dürfte Langhans' Karte, weil sie die Präsenz der Insulaner und auch ihre Aktivitäten im Kopra-Handel eben nicht verschwieg, ein durchaus prononciertes, vielleicht sogar eigenwilliges Statement im Konflikt um die koloniale Landnahme Samoas dargestellt haben.

Ausblick

Unser Versuch, eine Geschichte der globalen Welt des 19. Jahrhunderts »vom Wasser aus« und ausgehend von Karten zu umreißen, wirft eine Fülle weiterer Fragen auf. Schließlich verlassen wir damit das Festland etablierter Historiographien und damit jene terra-

---

40 Zur Frage der Landrechte und der Landnutzung auch Meleisea, Modern Samoa, S. 36 f., der den Streit um Land als »land grab« apostrophiert und die Arbeit der eingesetzten *Land Commission* kritisch diskutiert (S. 42–45).

41 Zu den Konflikten zwischen Gouverneur Solf und den samoanischen *Chiefs*, die auch Landrechte und Landnutzung betrafen, vgl. Meleisea, Modern Samoa, S. 64–88.

42 Ernst von Hesse-Wartegg, Samoa, Bismarck-Archipel und Neuguinea, Leipzig 1902, S. 261.

zentrischen Perspektiven, die sich in den vielen Geschichten von Globalisierungen und Globalität in den vergangenen Jahren herausgebildet haben.[43] Doch was bedeutet es, auf marine Räume zu fokussieren, und das mithilfe der von uns hier nur ausschnittartig vorgestellten Kartographie der Meere? Was für Meere waren gemeint, was genau wurde gezeigt? Welche Meeresbestandteile kamen zum Vorschein, wenn es etwa um die Küsten mitsamt den dazugehörigen Mündungen und den Gezeiten ging? Und was kam alles in den Blick, wenn, wie in den seit den 1830er Jahren entworfenen »Weltmeerkarten« geschehen, Meere wie der Atlantik, der Indische Ozean oder der Pazifik mitsamt der dazugehörigen Inselwelt in den Mittelpunkt kartographischer Aufmerksamkeit rückten?

Die Kartographie der Meere besticht zweifelsohne in ihrer Vielfalt: Sie vereint Karten von Küstengewässern mit Inselkarten, die sowohl kartographisch vereinzelte Inseln als auch Archipele zeigen können. Sie umfasst den gesamten Bereich der thematischen Kartographie, die die unterschiedlichsten Daten im Kartenblatt aufzuzeichnen sucht. Auch beinhaltet sie neuartige Weltkarten, die dazu animierten, den Blick von den Kontinenten weg auf die Meere zu richten – etwa in Hinsicht auf den sich ausweitenden Weltverkehr, der nach kartographischer Anschauung geradezu verlangte. Alles in allem versammelte die Kartographie der Meere verschiedenste Wissensgebiete, die sie mit jeweils variierender Agenda auf Kartenblättern zusammenfügte. Sie avancierte damit zu einem hervorragenden epistemischen Objekt der sich allmählich ausbildenden Ozeanographie. Zugleich erwies sie sich auch auf anderen Gebieten als nützlich, nicht nur in der Navigation. Entsprechend konnte eine »Emigration Map« beispielsweise für Auswanderungswillige erste Orientierung bieten, während die sich immer weiter ausdifferenzierende Wirtschafts- und Kolonialkartographie den europäischen Kolonialmächten eine Fülle visueller Argumente im Streit um imperiale Projekte bereitstellte.

Darüber hinaus verweist die Vielfalt der Kartographie der Meere darauf, in welchem Umfang sie stets mit sehr unterschiedlichen anderen Medien und Praktiken zusammenspielte. Diese reichten von Segelanweisungen in Form von Handbüchern über Fahrpläne, Kartenmemoires bis hin zu Reiseberichten und anderen Expertisen. Die dazugehörigen Übersetzungen, die Bruchstellen, ja, die Lücken zwischen Karten, Texten, Statistiken, Graphen und Diagrammen, die die Kartographen ihrerseits als Rohmaterial für ihre Arbeit nutzten, verdienen es, genauer untersucht zu werden. Denn die Sprachen der Karten verfügten ebenso wie die Arbeitsweisen der Kartographen über eine eigene Logik, die zum einen von Linien, Punkten und Symbolen handelte, zum anderen aber auch auf die Kunst der Projektion, der Maßstabswahl und der Generalisierung verwies, die für die zeitgenössischen Betrachtenden im wahrsten Sinne des Wortes zu lesen und zu dechiffrieren waren.

Die Fähigkeit, Karten zu lesen, ist heute keine Selbstverständlichkeit mehr, und das wirft weitere Fragen auf. Insofern ist es ein Privileg, aufgrund der in der Sammlung Perthes überlieferten Materialien die Genese einzelner Karten genauer nachzeichnen zu können – ein Vorhaben, das mit Blick auf die Kartographie der Meere unsererseits

43 In der pluralistischen Konzeptualisierung von Globalisierung folgen wir Angelika Epple, Globalisierung/en,Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte, 11.06.2012, http://docupedia.de/zg/epple_globalisierung_v1_de_2012 (letzter Zugriff 26.6.2020); zu Terrazentrismus und einer Kritik daran siehe Marcus Rediker, Gesetzlose des Atlantiks. Piraten und rebellische Seeleute in der frühen Neuzeit, Wien 2017, S. 14 f.

freilich noch aussteht. Demgegenüber schärft der Umgang mit der Kartensammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums, in der viele Objekte gewissermaßen vom Schiff ins Archiv gelangten, den Blick für den Gebrauch von Karten auf See.

Karten, so ein weiteres Zwischenfazit, versammeln stets eine Fülle an komplexen Details. Im Zusammenfügen dieser halfen sie, die Welt als Einheit zu begreifen, sie als handhabbar und verfügbar erscheinen zu lassen. Karten des 19. Jahrhunderts, und hier insbesondere die die Meere akzentuierenden Weltkarten, machten die Welt anschaulich, und das taten sie nicht zuletzt, indem sie die Meere eben nicht mehr als liminale, sondern als konnektive Räume präsentierten.

Dennoch, so ließe sich pointiert formulieren, schuf die Kartographie der Meere ihre eigene Welt, vielleicht sogar eine Globalität eigenen Typs, wenn sie den atlantischen, pazifisch-ozeanischen und indischen Meeresraum als geographische Entitäten profilierte und zugleich die gleichsam als weltumspannend gezeichneten Strömungsverhältnisse thematisierte oder wenn sie die vielfältigen Bahnen von Menschen, Dingen oder beispielsweise auch Tieren zeigte. Die so geschaffene globale Kartenwelt war eine homogenisierte Welt, in der Fingerreisen über das Kartenblatt Vergnügen bereiten und Phantasien beflügeln konnten. Dennoch erwiesen sich genau diese Karten, sobald Reisende das Festland hinter sich ließen, oft als falsch, mehr noch: Die Karten versprachen zwar Orientierung, mochten aber auch in die Irre führen. Geographische Orientierung war ebenso wie politische Orientierung schließlich trotz aller Ordnungsversuche im Kartenbild nicht ohne weiteres gegeben. Insofern versprachen Teile der Kartographie der Meere bisweilen mehr, als sie zu halten vermochten – und offenbaren, dass sich in ihnen sowohl Wissen als auch Nicht-Wissen manifestierte.

Iris Schröder *forscht als Professorin für Globalgeschichte an der Universität Erfurt zur Wissenschafts- und Wissensgeschichte vom späten 18. bis zum 20. Jahrhundert in globaler Perspektive. Sie ist die Initiatorin und Sprecherin des Forschungsverbunds »Karten – Meere: Für eine Geschichte der Globalisierung vom Wasser aus«. 2011 erschien ihre Monographie »Das Wissen von der ganzen Welt: Globale Geographien und räumliche Ordnungen Afrikas und Europas«.*
E-Mail: iris.schroeder@uni-erfurt.de

Felix Schürmann *forscht über Geschichte in Afrika und auf den Meeren. An der Universität Erfurt koordiniert er seit 2018 den Forschungsverbund »Karten-Meere: Für eine Geschichte der Globalisierung vom Wasser aus«. Von ihm erschien 2017 die Monographie »Der graue Unterstrom: Walfänger und Küstengesellschaften an den tiefen Stränden Afrikas, 1770–1920«.*
E-Mail: felix.schuermann@uni-erfurt.de

Frederic Theis *ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Schifffahrtsmuseum/Leibniz-Institut für Maritime Geschichte. 2020 erschien seine Monographie »Naves plenis velis euntes. Die römischen Schiffsdarstellungen in Italien und Nordafrika«.*
E-Mail: theis@dsm.museum

Petra Weigel *ist Historikerin und Wissenschaftliche Referentin der Forschungsbibliothek Gotha für die Sammlung Perthes. 2011 erschien der von ihr mit Steffen Siegel herausgegebene Band »Die Werkstatt des Kartographen. Materialien und Praktiken visueller Welterzeugung«.*
E-Mail: petra.weigel@uni-erfurt.de