

Federico Italiano, Helga Thalhofers* und Robert Stockhammer **Schiff und Schrift: Zum Verhältnis zwischen Literatur und Globalisierung – Einleitung**

DOI 10.1515/arcadia-2016-0021

Die Welt gibt es nicht je schon – außer vielleicht, man meint mit dem Wort das ganze Universum (was jedoch eher unüblich geworden ist). Versteht man hingegen unter ‚Welt‘ einen interkontinentalen oder gar erdumspannenden Raum, in dem sich Beziehungen zwischen menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren herausbilden und verdichten, so ist diese Welt von Medien abhängig, und zwar typischerweise von miteinander gekoppelten Transport- und Speichermedien. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, etwa seit der Legung der ersten atlantischen Telegrafenkabel, hat sich dafür die Kopplung von Draht und Daten entwickelt, die für den gegenwärtigen Prozess der Globalisierung offensichtlich die wichtigste Vorrichtung darstellt. Nur noch in wenigen letzten Fällen bestellt man sich heutzutage ein Buch aus Amerika, das den Leser einige Wochen später auf dem Seeweg erreicht.

Von der Antike bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts (und in Teilspekten noch darüber hinaus), also in älteren Prozessen der Globalisierung, war jedoch die wichtigste Kopplung von Transport- und Speichermedien diejenige von Schiff und Schrift. Der Ort, an dem diese Kopplung, soweit rekonstruierbar, erstmals systematisch vorgenommen wurde, liegt an der Nordküste Afrikas: Es ist das Alexandria des 3. vorchristlichen Jahrhunderts, wo die Bibliothek nicht weit vom Hafen entfernt war. Das Ziel dieser Bibliothek war kein geringeres als dies, „alle Bücher der Welt zu sammeln“ (Aristeas, Abschnitt 9), und die ‚Welt‘ in diesem Zitat meint zwar noch nicht die ganze Erde, aber immerhin deren ganzer seinerzeit als bewohnt bekannter Teil (die οἰκουμένη), der beachtliche Teile von drei Kontinenten umfasste. Um dieses Ziel zu erreichen, mussten alle in Alexandria

***Kontaktperson: Helga Thalhofers**, Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Allgemeine und Vergleichende Literaturwissenschaft, Schellingstr. 3, Rückgebäude Raum R U104A, 80799 München, Deutschland, E-Mail: helga.thalhofers@lrz.uni-muenchen.de

Federico Italiano, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Institut für Kulturwissenschaften und Theatergeschichte, Postgasse 7/4, A-1010 Wien, Österreich, E-Mail: federico.italiano@oeaw.ac.at

Robert Stockhammer, Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Allgemeine und Vergleichende Literaturwissenschaft, Schellingstr. 3, Rückgebäude Raum 415, 80799 München, Deutschland, E-Mail: stockhammer@lrz.uni-muenchen.de

anlegenden Schiffe all ihre mitgeführten Schriften abgeben (wobei die Schiffsinhaber nur mit hastig angefertigten Kopien entschädigt wurden), und diese Schriften – typischerweise Manuskripte von homerischen Epen oder attischen Tragödien – erhielten dann den ausdrücklichen Vermerk „aus den Schiffen“ (Galen 606).

Doch hat man in Alexandria nicht nur Schriften verschifft, sondern auch Schiffe verschriftlicht, etwa indem Apollonios von Rhodos die *Argo* bedichtete. Und damit sind noch längst nicht alle Varianten der Kopplung von Schiff und Schrift genannt. Entwickelt werden etwa Formen wie das Log- und (davon zu unterscheiden) Bordbuch, also Schriften, die zugleich mit dem Schiff transportiert werden und dessen Reise aufzeichnen. Seit dem Mittelalter entstehen Seekarten und Abhandlungen zur Navigation, bald auch Metatexte darüber, wie ein Logbuch zu führen sei. Andere Papiere werden geschrieben, um das Reisen von Passagieren zu regeln (vgl. Siegert). Die Verschiffung solcher und weiterer Schriften erhält mit dem Buchdruck, der in Europa 1458 (neu) erfunden wurde, eine neue Dimension; zudem können nun ab dem 15. Jahrhundert ganze Vorrichtungen zur Entstehung von Schriften, wie beispielsweise Druckerpressen, zwischen Europa und der Neuen Welt in Amerika und Indien mit Schiffen transportiert werden. Die durch den Druck ermöglichte Verbreitung von Reiseberichten und Karten trägt dazu bei, die Vorstellungen von der Neuen Welt in zunehmendem Maße zu erweitern und zu präzisieren.¹

Nicht immer sind – etwa im Bereich der sog. Reiseliteratur – die Übergänge zwischen dem, was wir heute üblicherweise ‚Literatur‘ nennen, und dem, was wir noch heute eher nicht so nennen, leicht zu bestimmen. Zudem treten dokumentarische Texte wie beispielsweise Routenbücher, die in der Frühen Neuzeit aufkommen, oftmals mit der überlieferten literarischen Darstellung der Schifffahrt in „Spannung“ (Dünne 232), und es schlagen sich in den zeitgleich entstehenden Epen entsprechende historiografische und dokumentarische Schreibweisen nieder. Auf diesen Aspekt konzentriert sich der Beitrag von Helga Thalhofner, „Epos und Periplus: Dichtung und Dokumentation in Camões’ *Lusiadas*“ im vorliegenden Themenschwerpunkt. In den *Lusiadas*, die 1572 erstmals gedruckt wurden, überlagern sich verschiedene Bedeutungsebenen von Schrift. Der Aufsatz stellt zunächst dar, inwiefern das Ineinandergreifen von Dichtung und Dokumentation unterschiedlich wertende Perspektivierungen von Schrift zur Folge hat, zumal in den *Lusiadas* eine Spannung zwischen der Dichtung und den neuen Wissensfeldern der experimentellen ‚New Science‘ und der nautischen Erfahrung ent-

¹ Vgl. zu diesem Komplex Wenzel u. a., *Gutenberg und die Neue Welt*, insbes. „Einleitung“, 7–11, hier 7.

steht. Hinsichtlich des Dichtungsverständnisses in den Lusiaden wird diese Spannung deutlich, wenn ein Bogen von der Frühen Neuzeit in die Antike geschlagen wird. Eine weitere Ebene von Schrift zeigt sich im Komplex der Verschiffung von Schriften – vor allem der Gründungsschrift der Lusiaden –, die, textextern und mediengeschichtlich betrachtet, durch den Buchdruck erleichtert wurde; umgekehrt manifestiert sich der Komplex der Verschriftlichung von Schiffen, nämlich von deren Routen auf Karten und im *Periplus*, in Camões' Epos in einer dokumentarischen Schreibweise.

Bereits in den antiken Epen finden sich Elemente, die spätere navigatorische Texte zu antizipieren scheinen. Diese untersucht der Aufsatz „Im Kielwasser des Verschlagenen: Odysseus' Diskurs zwischen Schreiben und Kartografie“ von Burkhardt Wolf. Was Homers *Odyssee* topografisch und narrativ auszeichnet, ist ihre eigentümliche Deterritorialisierung. Motivisch zeigt sich dies besonders in der dauernden Gefahr, auf der Hochsee nautisch und existenziell in die Irre zu gehen. Waren es aber in der antiken Seefahrt hauptsächlich Segelhandbücher, die hier abhelfen sollten, so weist auch Homers Epos Anzeichen proto-kartografischer Verortung auf. Und tatsächlich treffen hier präzise Steuerungsangabe und poetische Imagination, Topos und Tropus aufeinander. Auch die *Odyssee*-Nachdichtungen – das römische Epos, die mittelalterliche Romanze und der moderne Roman – schaffen sich jedesmal erst jene *Odyssee*, von der sie auszugehen haben, oder bildlich gesprochen: Im Kielwasser des ‚verschlagenen‘ Odysseus muss sich die Literatur allemal mit der ‚ortlosen‘ See, mit deren verbaler oder visueller Beschreibung und somit auch mit ihren eigenen poetischen Verfahren und deren Grenzen auseinandersetzen. Besonders in den hochgradig selbstbezüglichen *Odysseen* der Moderne entpuppen sich die Karten zuletzt als rettungslos verzerrt, versagt das Navigationsgerät seinen Dienst und führen die Erkundungsreisen methodisch in die Irre. Je komplexer die moderne Weltbeschreibung ausfällt, als desto fataler erweisen sich ihre Unzulänglichkeiten – so als ob Odysseus, einmal an die Grenze moderner Kartografie gelangt, wieder in jenen Zustand der Deterritorialisierung eingetreten wäre, von dem sein allererster Aufbruch seinen Anfang nahm.

Nichts hat die „terrestrische Globalisierung“ von der Frühen Neuzeit bis zum Ende des 19. Jahrhunderts so geprägt wie die Entwicklung der ozeanischen Schifffahrt. Die Navigation auf hoher See erlaubte transkontinentale (sehr oft asymmetrische) Handelsbeziehungen und generierte dabei völlig neue Formen der Erschließung, Kolonisierung und Organisation des Raumes (wie z. B. die traurig berühmte *Middle Passage*). Entscheidende Elemente waren hier einerseits die praxisorientierte Optimierung des kartografischen Wissens ab dem Ende des 15. Jahrhunderts und andererseits die stetige Perfektionierung der Seefahrtstechniken (darunter Messgeräte und Schiffsbau). Das Verhältnis von Wissen und

Schifffahrt war aber kein unidirektionaler Prozess. Die ozeanische Schifffahrt selber brachte neue Erkenntnisse in fast allen wissenschaftlichen Bereichen hervor und inspirierte unzählige Kunstwerke und philosophische Reflexionen. In Anbetracht dieser reziproken Beziehung möchten die folgenden Beiträge jene Schreibprozesse untersuchen und diskutieren, die an der Schnittstelle zwischen Schifffahrt und Wissensformation, zwischen Schiff und Schrift, entstanden sind. Die Literatur arbeitet an dieser mit, selbstverständlich schon seit den homerischen Epen und noch in manchen Romanen der unmittelbaren Gegenwart.

Wie man am Beispiel von Jules Verne sieht, kann ein in einem literarischen Text verschriftlichtes Schiff wiederum Schriften verschiffen, insofern das in Vernes Texten beschriebene Schiff Nautilus Bücher und Karten befördert. In „Meer – Medien – Maschinen: Jules Vernes abenteuerliche Reise- und Kommunikationsformen“ beschäftigt sich Roland Innerhofer mit dem Romancier, der vielleicht am meisten dazu beigetragen hat, die Prozesse der Globalisierung in der Literatur populär zu machen. „Mobilis in mobili“, das Motto von Nemo, Kapitän des Unterseebootes Nautilus, bezeichnet die Utopie, die Vernes Wasserfahrzeuge verkörpern – Bewegung in der Bewegung, eine ruhige Dynamik in einem geschützten, eiförmigen Fahrzeug, das mit allen Annehmlichkeiten ausgestattet ist. In ähnlicher Weise, wie sich Verne als Erfolgsschriftsteller auf seiner Privatjacht eine schwimmende Schreibstube einrichtete, stattete er seine imaginären Meeresfahrzeuge mit Arbeits- und Kartenzimmern, Bibliotheken sowie neuen elektronischen Speicher- und Kommunikationsmedien aus. Im gleichen Zuge hat die Autarkie dieser Fahrzeuge eine Verweigerung von Kommunikation und Isolation ihrer Besitzer und Passagiere zur Folge. Der Grund dafür ist auch ein poetologischer, da die Allgegenwart der Medien und ihr Ziel ungehinderter Kommunikation mit den Anforderungen des Abenteuerromans kollidiert. Dessen Dynamik resultiert aus Störungen und dem Scheitern von Kommunikation und gipfelt oftmals in Naturkatastrophen und Explosionen, die die Wasserfahrzeuge zerstören. Im Wechselspiel von Kontrolle und Störung zeigen Vernes Romane die Materialität der Medien auf und behaupten zugleich, auf unsanfte Art, die mediale Dominanz der Schrift, indem diese das letzte Wort behält. Da der Wettbewerb zwischen der Literatur, insbesondere des Abenteuerromans, und gegenwärtigen technischen Medien in Vernes Romanen in der Literaturwissenschaft noch nicht ausreichend Beachtung gefunden hat, eröffnet dieser Aufsatz neue Perspektiven nicht nur auf die Schlüsselrolle, die Medien in Vernes Werken spielen, sondern auch darauf, wie die Populärliteratur auf die wachsende Bedeutung neuer Medien in der Kommunikation und im öffentlichen Leben reagiert.

Auch entwickelt das Schreiben über Schiffe schon früh Dimensionen, die über konkrete Reisebeschreibungen hinausreichen: Bereits Alkaios schrieb die erste Ode, in der das Schiff als Allegorie des Staates diente; im *Moby-Dick* wird

dies auf eine transkulturelle Gemeinschaft übertragen. Das Schiff *Pequod* in Melvilles *Moby-Dick* ist ein Verhandlungsraum für verschiedene mögliche Perspektiven auf das Weltganze. Thomas Erthel unterscheidet in „The common continent of men? Die *Pequod* und ihre Crew als Verhandlungsraum von ‚Welt‘ in Melvilles *Moby-Dick; Or, The Whale*“ zwischen der extrinsischen Perspektive der Kartografie auf die Erde, die das Einschreiben der eigenen Position auf einer Karte ermöglicht, einerseits, und einer imaginären, als ‚apollinisch‘ beschreibbaren Außenperspektive andererseits, welche die Position aller beweglichen Punkte auf der Erde in Echtzeit bestimmen könnte. Dazu kontrastiert der Text zusätzlich den ebenen, vertikalen Blick vom Deck des Schiffs auf das Meer, der als alternative Weltsicht, die in der intrinsischen Perspektive verbleibt, gedeutet werden soll. Verschränkt werden diese Untersuchungen mit Analysen der Darstellung der Schiffsbesatzung, die sich einer Metaphorik bedient, welche die Unterscheidung zwischen Insel und Kontinent verunsichert, und so die Ein(s)heit der Crew als ‚Welt im Kleinen‘ in Frage stellt. Der Text inszeniert die Crew dabei als immer schon fragmentierten „continent of men“, dessen festländischer Charakter nur aus extrinsischer Perspektive bestätigt werden könnte, jedoch aus der ebenen, intrinsischen Sicht nicht sicher von Inseln unterschieden werden kann.

Die Schifffahrt kann somit auf eine politische und gesellschaftliche Ebene deuten, oder aber sie bietet den Schauplatz für allegorisierte und dramatisiert dargestellte psychische Vorgänge – im Fall von Coleridges Ballade des „Rime of the Ancient Mariner“, Rimbauds Langgedicht „Le Bateau Ivre“ sowie Melvilles Novelle *Billy Budd, Sailor*. Nicht zuletzt figuriert die Schifffahrt als Metapher für die Dichtung selbst; eine Metapher, die sich in Texten der Antike (Horaz), des Spätmittelalters (Dante) und der Renaissance (Spenser, Ariost, Camões) ausgeprägt findet und auf die Ernst Robert Curtius hingewiesen hat. So präsentiert beispielsweise der letzte Gesang von Ludovico Ariosts *Orlando furioso* das Abschließen dieser Dichtung als das Einlaufen des Dichters in den heimatlichen italienischen Hafen (Curtius 138–140).

Die Dichtung als Schifffahrt ist auch das Thema des Beitrags von Nora Zapf, „We were a ghastly crew‘: Gespenstische Schiffe und ruheloses Schreiben bei Samuel Taylor Coleridge und Arthur Rimbaud“. Auch wenn Coleridges fantastisch-romantisches Gedicht „The Rime of the Ancient Mariner“ (1798) und Rimbauds halluzinatorisch-symbolistisches Gedicht „Le Bateau Ivre“ (1871) ganz unterschiedliche Verfahren einsetzen, zeigen beide auf ihre Weise doch eine gespenstische Bewegung des Schiffes: eine Bewegung, die zunächst in die Weite der erfahrbaren Welt zu gehen scheint, aber sich schnell in der Enge des Selbst wiederfindet. Beide Meeresgedichte zeichnen eine Route, die eigentlich ziellos ist in ihrer hüpfenden und kreisförmigen Bewegung. Das Gespensterschiff als Skelett ohne Besatzung, das auf unterschiedlichen Ozeanen heimgesucht wird, fliegt in

der Ballade Coleridges über das Wasser und fällt im Langgedicht Rimbauds in ungeheure Tiefen. Können diese poetischen Reiseberichte als eine Art „heimgesuchte Globalisierung“ gelesen werden, bei der die Suche nach dem Anderen, Entfernten, Unbekannten stets das Kreisen um das Selbe – das Selbst, das Bekannte, den eigenen Schreibprozess – bedeutet?

Ins Zentrum dieser Aufsatzsammlung rücken demzufolge jene Textproduktionen, die das mediale Gefüge von Schiff und Schrift entweder direkt thematisieren oder implizieren. Gemeint sind dabei sowohl Navigationstraktate, Logbücher von Schiffsexpeditionen, Handels- und Passagierregister usw. als auch literarische Texte stricto sensu (von den maritimen Epen der Antike bis zu den Seeromanen des 19. Jahrhunderts), die Globalisierungsprozesse reflektiert und zum Teil mitgestaltet haben.

Bibliografie

- Aristeas. *Der König und die Bibel* [„Aristeas-Brief“]. Ca. 150 v. Chr. Abschnitt 9. Hg., Übers. Kai Brodersen. Stuttgart: Reclam, 2008.
- Curtius, Ernst Robert. *Europäische Literatur und Lateinisches Mittelalter*. 1948. 11. Aufl. Tübingen und Basel: Francke, 1993.
- Dünne, Jörg. *Die kartographische Imagination. Erinnern, Erzählen und Fingieren in der Frühen Neuzeit*. München: Fink, 2011.
- Galen. *Hippocratous Epidemion*. 2. Jh. *Claudii Galenii opera omnia*. Teil I. Hg. Karl Gottlob Kühn. Hildesheim: Georg Olms, 1965.
- Siegert, Bernhard. *Passagiere und Papiere. Schreibakte an der Schwelle zwischen Spanien und Amerika*. München: Fink, 2006.
- Wenzel, Horst, u. a., Hgg. *Gutenberg und die Neue Welt*. München: Fink, 1994.