

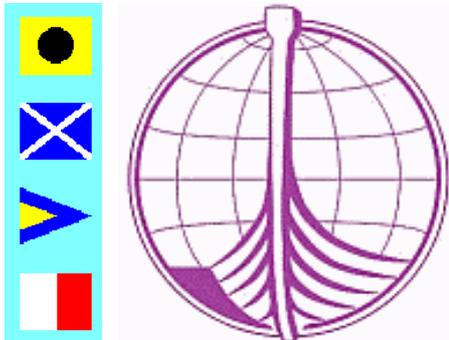
DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 17 Hamburg 2008

<http://freenet-homepage.de/danziger-seeschiff/index.html>

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das nebenstehende Bild zeigt den Angriff der deutschen Korvette NYMPHE auf französische Panzerfregatten im Putziger Wiek am 22. August 1870. Die Korvette NYMPHE wurde 1863 auf der Königlichen Werft in Danzig gebaut. Das Bild ist im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg, dem IMMH zu sehen.



53° 32' 36,04'' N / 010° 00' 00,00'' E

Lokales und Provinzielles

Endlich haben wir nun auch den Krieg in nächster Nähe erhalten. Am Sonntag Vormittag 10 Uhr wurde aus Nixhöft telegraphirt, daß französische Kriegsschiffe, auf unseren Hafen zusteuern, in Sicht seien. Etwa um 1½ Uhr wurden sie auch von Neufahrwasser aus gesehen. Sie passirten um jene Zeit Hela und steuerten auf Neufahrwasser zu. Es waren 3 größere Schiffe, Panzer von 12 bis 28 Geschützen, und 1 Aviso. Die Militärbehörde ließ sofort Generalmarsch zu den Strandbatterien schlagen; die Schiffe kamen, und zwar gegen 4 Uhr, aber nur bis auf eine gute Meile nahe. Um diese Zeit konnten sie von Zoppot aus mit Fernröhren sehr gut beobachtet werden, wobei das eine der Schiffe deutlich als Thurmsschiff erkannt wurde; auch glaubt man einen kleinen Segler dicht in ihrer Nähe zu erkennen. Etwa um 5 Uhr zog sich die Flottilie weiter zurück, blieb eine Weile gegenüber Orhöft und verschwand bei anbrechender Dunkelheit in dem Putziger Wiek. Von Zoppot aus will man durch Fernröhre gesehen haben, wie bei Orhöft Bote zwischen den Schiffen und dem Lande kreuzten, doch ist Bestimmtes darüber noch nicht bekannt geworden. Abends wurde in Zoppot und Neufahrwasser nochmals angesagt, die er-



Die Schlacht im Putziger Wiek 1870/71, Glatdeckskorvette NYMPHE

leuchteten Zimmer nach der Seeseite zu mit Läden oder Vorhängen zu verdunkeln. Die in Neufahrwasser unter Dampf liegende Corvette „Nympe“ (Commandant Corvetten-Capitain Weichmann) machte sich Abends 11 Uhr klar zum Gefecht und dampfte dann aus dem Hafen, um den Herren Franzosen einen fecken Nachtbesuch abzustatten. Die Amada lag in dem Putziger Wiek ruhig vor Anker, als sich die „Nympe“ ihr näherte. Capitain Weichmann ließ sein Schiff bis auf 2000 Schritt heranlaufen und sandte dann zwei volle Ladungen aus den Geschützen beider Breitseiten hinüber. Dieser warme Nachtgruß hatte die Wirkung, daß die Franzosen blitzschnell die Anker lichteten und der „Nympe“, welche nunmehr umkehrte, beizukommen suchten. Eines der Schiffe, wahrscheinlich das schnellste, versuchte der „Nympe“ die Rückkehr in den Hafen zu versperren, was ihm aber nicht gelang. Fünf ihr nachgesandte Schüsse hatten gar keine Wirkung. Dieselbe kam, von den Feinden hart verfolgt, glücklich bis in den Bereich der Strandbatterien, wo die Feinde umkehrten. Gegen 4 Uhr Morgens war die „Nympe“ wieder im Hafen. Kurze Zeit darauf kam noch ein französisches Kriegsschiff mit Schooner-Zafelage um Hela herum, auch wurden Sonntag Abend 6 Kriegsschiffe bei Nixhöft gesehen. - Die erwartete Blokade-Anzeige haben die Franzosen hier nicht gebracht, sondern ohne Weiteres die Blokade eröffnet. Trotzdem kam aber gestern Morgen ein holländisches Schiff noch wohlbehalten in den Hafen. - Bei Schluß der Redaktion erhalten wir aus Neufahrwasser noch folgenden Bericht: Heute (Montag) Morgen waren 6 französische Kriegsschiffe in Sicht, 2 steuerten südostwärts, wahrscheinlich nach Pillau, 4 Kriegsschiffe, nämlich die gestrigen, kamen Vormittags auf den Hafen zu und näherten sich bis auf 1 Meile demselben, änderten dann ihren Cours, steuerten ostwärts und um 2 Uhr Nachmittags um Hela herum nach Westen zu, wo sie verschwanden. Die Garnison von Neufahrwasser und Weichselmünde, durch Generalmarsch allarmirt, stand auch heute wieder bei den Batterien, da die Feinde sich aber in respektvoller Ferne hielten, kam keine Kanone in Thätigkeit.

Quelle: *Neue Wogen der Zeit*, Danzig, 23. Aug. 1870; Zeitungsarchiv Berlin Westhafen

Die Corvette „Nympe“ ist hierseibst außer Dienst gestellt und die Mannschaft auf die Corvette „Augusta“ übergegangen.

Quelle: *Neue Wogen der Zeit*, Danzig, 10. Nov. 1870; Zeitungsarchiv Berlin Westhafen
Bitte lesen Sie im Seeschiff Nr.15, Seite 5, unter ALTES & NEUES AUS DANZIG nach. hb

INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM
ERÖFFNUNGSREDE DES BUNDESPRÄSIDENTEN



Sammler wollen die Welt in Ordnung bringen. Sammeln ist eine Passion, die zur Selbstvergessenheit verleitet. Einige verlieren so den Kontakt zur Umwelt. Schön ist es, wenn sie aber wie Professor Peter Tamm andere an ihrem Wissen und Glück teilnehmen lassen, sagte Bundespräsident Horst Köhler: Dieses Glück haben wir und Hamburg nun der Eröffnung Ihres Museums im Kaispeicher B zu verdanken. Die Schifffahrtsgeschichte ist ein Spiegelbild der Menschheitsgeschichte. Sie verbindet und trennte über Jahrhunderte die Menschen. Sie ist in der Kunst und Kultur nicht wegzudenken, wie das Museum zeigen wird. Dabei darf aber auch das düstere Kapitel der Seefahrtsgeschichte mit ihren Kriegen, der Zerstörung und Eroberung bei ihrer Darstellung nicht ausgeklammert werden. Hamburg ist jetzt um eine veritable Sehenswürdigkeit reicher.

Es gibt Besitzer, die haben und behalten. Ein Stifter gibt und erhält, wie es Professor Peter Tamm tut und mit diesem Stiftergedanken etwas für Traditionen und menschliche Beziehungen tut. Von dieser Art von Leuchttürmen brauchen wir noch mehr in Deutschland. Ich wünsche dem Museum und seinen Machern viele interessierte Besucher und Entdeckungen und dass sie aus dieser Völkerverständigung lernen. Schon der Blick in die Nachbarschaft der HafenCity genügt, um zu zeigen, dass Schifffahrt nicht museal ist, sondern Zukunft und Bewegung bedeutet. Aber nutzen wir die Lehren aus der Vergangenheit, um etwas Gutes daraus zu machen.

Am Anfang war das Meer. Weite und Wellen bis zum Horizont. Was befindet sich am anderen Ufer? Wie kann man es erreichen? Mit Booten und Schiffen machten sich die Menschen auf, um die See und ferne Länder zu erkunden. Neuen Horizonten entgegen führt auch die Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum Hamburg. Die neun Ausstellungs-Decks im Kaispeicher B erzählen von Entdeckern und Eroberern, von Kapitänen und einfachen Seeleuten – eine Expedition durch 3.000 Jahre Menschheitsgeschichte.



Kaispeicher B am Magdeburger Hafen (Hamburg)

VOM SPEICHER ZUM MUSEUM

Der Kaispeicher B am Magdeburger und Brooktorhafen, Sitz des Internationalen Maritimen Museums in Hamburg, wurde 1878/79 von der Silospeicher KG J.W. Boutin nach Plänen von Bernhard Georg Jacob Hanssen und Wilhelm Emil Meerwein gebaut. Das zehnstöckige Backsteingebäude, ein repräsentativer Zweckbau, ist etwa zehn Jahre älter als die Häuser der Speicherstadt und der älteste Speicher Hamburgs. Die Fassade mit ihren Giebeln, Gesimsen und Spitzbögen zeigt den für die Speicherstadt typischen neogotischen Stil der *Hannoverschen Schule*.

Schuten und Schiffe liefen einst von der Elbe kommend durch den Magdeburger Hafen den Kaispeicher B an und wurden über Luken mit Winden entladen. Vom Brooktorhafen aus wurden die Waren auf kleineren Booten weitertransportiert. Ein Eisenbahnanschluss lag an der Südseite bis in das Erdgeschoss des Gebäudes.

1890 erwarb die Stadt Hamburg das Gebäude und ist heute noch die Eigentümerin. Bis 2003 wurde es durch die stadteigene Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) für die Lagerung von Waren vermietet. Letzter Nutzer war die *Gebr. Heinemann KG.*, deren Verwaltungsgebäude direkt an den Speicher grenzt.

Am 14. Juni 2005 legten Hamburgs Erster Bürgermeister *Ole von Beust* und Museumsgründer *Peter Tamm* einen zweiten Grundstein im noch unrenovierten Speicher, und wenige Tage später begann der Umbau für den die Stadt Hamburg 30 Millionen Euro aufbrachte.

Der Plan für die Renovierung und eine behutsame Umgestaltung stammt von der

Hamburger Architektin *Mirjana Markovic*. Sie sah vier *Lufräume* vor, die jeweils drei Stockwerke des Speichers verbinden. Eine Fußgängerbrücke im Norden und die öffentliche Passage durch das Gebäude mit Laden, Café und Restaurant machen das Museum zu einem Bindeglied zwischen der Speicherstadt und der *neuen HafenCity*.

Das denkmalgeschützte Gebäude erforderte viel Fingerspitzengefühl. Mehr als 150 Bauleute stemmten 50.000 Steine von Hand heraus, begutachteten und überarbeiteten sie und setzten sie wieder ein. Auch bei der Einrichtung der für ein modernes Museum notwendigen Treppenhäuser und Aufzüge verzichteten die Arbeiter weitgehend auf schweres Gerät.

Ein zweites Richtfest feierte die *Peter Tamm sen.* Stiftung am 12. Mai 2006, und am 21. Dezember 2006 wurde der fertige Bau abgenommen: Das Internationale Maritime Museum Hamburg konnte endlich einziehen.

Am 25.6.2008 eröffneten Bundespräsident *Horst Köhler*, Hamburgs Erster Bürgermeister *Ole von Beust* und Prof. *Peter Tamm* das Internationale Maritimen Museum Hamburg.



Tamm, Köhler, v. Beust beim Signalsetzen



ERÖFFNUNGSREDE DES ERSTEN BÜRGERMEISTERS



Ole von Beust (mitte)

Vor rund 70 Jahren, als er krank im Bett lag, bekam Peter Tamm von seiner Mutter sein erstes Mini-Schiffsmodell geschenkt. Es kostete damals 50 Pfennig. Heute sehen wir, was aus 50 Pfennig so alles werden kann, sagte Ole von Beust: Lieber Professor Peter Tamm, dies ist nicht irgendein Hobby, sondern Ihr Lebenswerk, Ihre Seele. Dass Sie dafür und so auch für uns alle Ihre Seele geöffnet haben, dafür danke ich Ihnen heute ganz herzlich.

In diesem Museum stehen Menschen im Mittelpunkt. Wir erleben hier ein objektives Bild ihrer guten und schlechten Seiten. Es ist eine historische Begegnungsstätte.

Professor Peter Tamm, ich habe Sie in den vergangenen Jahren immer wieder getroffen. Ich kenne Sie nicht sehr gut, aber gut und habe festgestellt: Sie sind schon eine verdammt harte Nuss. Vor allem sich selbst gegenüber, weil sie auch immer wieder Zweifel über das, was Sie tun, geäußert haben. Sie haben sich und anderen das Leben nicht gerade einfach gemacht. Aber jemand, der hart gegen sich selbst ist, hat auch einen klaren, weiten Blick und Horizonte, das ist die Art, wie maritimes Leben in Hamburg gelebt und gedacht wird.

Die Seefahrt hat uns Wohlstand und Wachstum gebracht, aber auch Angst, Bedrohung und Unglück. Dieses Museum zeigt auch die Mystik, den Erfolg und die Gefahren der Seefahrt, deshalb ist die Ausstellung keine Schönfärberei. Die Entstehung dieses Instituts erforderte Mut und war eine große Chance für Hamburg. So ein internationales Museum hat uns dringend gefehlt, und wir können stolz darauf sein und uns freuen, es jetzt in Hamburg zu haben. Es wird aus ganz Deutschland, ja der Welt, Menschen anlocken, denn Seefahrt ist Faszination und Begeisterung. Ich möchte heute ganz besonders Peter Tamm und seiner Mutter danken, den vielen Helfern, Mitarbeitern und Stiftern dieses tollen Projektes. Ich wünsche dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg viel Erfolg und dass nur ein kleines Fünkchen Ihrer Begeisterung auf jeden einzelnen Besucher übergeht.



ERÖFFNUNGSREDE VON PROF. PETER TAMM



Heute ist ein wahrhaft großer Tag für uns alle und zugleich ein besonderer Tag für mich, erwiderte Prof. Peter Tamm: Meine Sammlung zur Schifffahrtsgeschichte bekommt eine Heimat im Hafen der Hansestadt. Schifffahrtsgeschichte ist Menschheitsgeschichte. Wasser spielt bei dieser Geschichte eine zentrale Rolle, denn 80 Prozent der Erdoberfläche ist mit Wasser bedeckt. Seit Tausenden von Jahren wollen die Menschen wissen, was hinter dem Horizont steckt. Meine Antwort: Dahinter steckt ein neuer Horizont, und dann noch einer und noch einer...

Mein Antrieb zu diesem Museum war die Neugier und meine mehr als 70-jährige Sammeltätigkeit. Hier soll Geschichte in Geschichten erzählt werden, in Dokumenten, Bildern und vielen historischen Objekten lebendig und erfahrbar, greifbar und damit auch begreifbarer werden.

Ich danke meiner Frau, dass sie - in diesem Jahr schon ein halbes Jahrhundert - mit mir gemeinsam meine Leidenschaft lebt.

Kritikern und der Konkurrenz sage ich: Nobody is perfect! Mich selbst sehe ich als Glied einer Ankerkette. Die Generationen greifen - wie die Glieder dieser Kette - ineinander, jede Generation profitiert von den Erfahrungen der letzten und gibt wiederum ihre an die nächste weiter.



DAZU FRAU URSULA TAMM:

Ich freue mich riesig für meinen Mann und über diesen besonderen Tag, auf den er und unsere ganze Familie so lange hingearbeitet und gelebt haben. Schön, dass es jetzt endlich losgeht, sagte Ursula Tamm am Rande des Eröffnungsempfangs auf dem Vorplatz des Internationalen Maritimen Museums. Und dann verriet sie, dass sie für ihren Mann noch eine Überraschung zur Erholung nach dem Stress der vergangenen Wochen parat halte. Was, bleibt mein Geheimnis, aber ich werde ihn natürlich nicht aus Hamburg oder seinem Museum weglotsen, dies ist sein Lebenswerk, das er kaum verlassen wird.



ALLGEMEINE INFORMATIONEN

- 16.000 Quadratmeter Fläche, davon
- 12.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche
- 9 Ausstellungs-Decks im Gebäude
- 1 Deck Veranstaltungen und Sonderausstellungen
- 2 Kinder-Bereiche:
 - „Schwimmende Klassenzimmer“ auf Deck 1
 - „Forschungsstation“ auf Deck 7
- 2 gastronomische Bereiche, ohne Eintrittskarte zugänglich:
 - Café: „Kaispeicher B“
 - Restaurant: „AUSTERNBAR“.

DIE SAMMLUNG PETER TAMM

- 1.000 Großmodelle von Schiffen,
- 36.000 Miniaturmodelle, M 1:1.250,
- 5.000 Gemälde, Grafiken, Aquarelle,
- 50.000 Konstruktionspläne,
- 120.000 Bücher,
- 2.000 Filme,
- 500.000 Fotos
- 15.000 Schiffs-Speisekarten,
- 36 Knochenschiffe,

größtes Modellschiff:

WAPPEN VON HAMBURG III.

M 1:16, 4,3m lang.

größtes Exponat:

Zwei-Mann-U-Boot,

Typ Seehund 2m lang,

kleinstes Exponat:

Modell einer Segeljolle,

M 1:1.250, ca. 5mm lang.

Öffnungszeiten:

Dienstag, Mittwoch, Freitag, Sonnabend

und Sonntag: von 10 bis 18 Uhr

Donnerstag: von 10 bis 20 Uhr

Eintrittspreise:

Erwachsene 10 Euro

die Tageskarte berechtigt zum Kauf einer ermäßigten Eintrittskarte am Folgetag.

Kleinfamilien:

1 Erw. mit Kindern ab 12 Jahren 12 Euro

Familien:

2 Erw. mit Kindern ab 6 Jahren 22 Euro

Adresse: Koreastraße 1, 20457 Hamburg



DECK 1**DIE ENTDECKUNG DER WELT**

Navigation und Kommunikation

Erste Zeugnisse dafür, dass Menschen sich mit Fahrzeugen auf dem Wasser bewegt haben, sind nahezu 70.000 Jahre alt. Irgendwann trieben Neugier und Gier Menschen dazu, ihre Angst vor den Ungewalten des Meeres zu überwinden: Mit ihren Schiffen brachen sie ins Unbekannte auf. Die Kartographie wurde der Schlüssel zum Welthandel und zur Seemacht. Navigatorische Hilfsmittel und die Wissenschaft zur Standortbestimmung auf See erweiterten seinen Horizont.

Die See empfängt die Museums-Besucher auf Deck 1, als Film, als Gemälde und als Dichtung. Hier beginnt die Zeitreise durch 3.000 Jahre Seefahrtsgeschichte.

Büsten von *Leif Eriksson*, *Bartolomeu Diaz*, *Vasco da Gama*, *Zhèng Hé*, *Christoph Columbus*, *Fernão de Magalhães* und *James Cook* erinnern an die Fahrten dieser sieben bedeutenden Seefahrer und Entdecker. Historische Globen und Seekarten zeigen, wie sich das Weltbild bis heute entwickelte. Die Fahrten der Entdecker wurden nicht nur durch Fortschritte in der Geographie möglich, sondern auch durch die Weiterentwicklung der Navigation. Handgemalte Kronenkompass und golden glänzende Sextanten entführen in eine Epoche, in der die Bestimmung des Kurses eine ruhige Hand und ein scharfes Auge erforderten. Eine *Funkbude*, Morsetasten und Signalbücher zeigen, wie Seeleute noch bis ins 20. Jahrhundert untereinander und mit dem Land in Verbindung standen. Die moderne Technik vom Radar und Echolot bis zum GPS, Global Positioning System, wird vorgestellt.

Die Geschichte der Entdeckungen ist ein Zeugnis der ewigen Neugier des Menschen, Grenzen zu überwinden. Auf der Suche nach Handelsrouten, fernab von den beschwerlichen und gefährlichen Landwegen, drangen Seefahrer auf unbekanntes Ozeanen zu fremden Kontinenten vor. Anfangs hatten sie weder Messinstrumente, noch besaßen sie genaue Seekarten. Eine Vielzahl an Modellen, Bildern und Werkzeugen lässt die Welt der ersten Seefahrer aus Ägypten, China, Griechenland, Rom und Nordeuropa aufstehen und macht sie begreifbar.

In der Reihe großer Entdecker stehen die Phönizier, *Alexander der Große*, *Erik der Rote*, *Christoph Kolumbus* und *Fernão de Magalhães* genauso wie *James Cook*, *Hernan Cortez*, *Vasco da Gama* und viele viele andere. Eine junge These stellt die Chinesen dazu, die eventuell Af-



Auf Deck 1 werden die Besucher durch die großen Seefahrer und Entdecker begrüßt.

rika, Amerika und Australien betreten, bevor ein Europäer seinen Fuß auf andere Kontinente setzte.

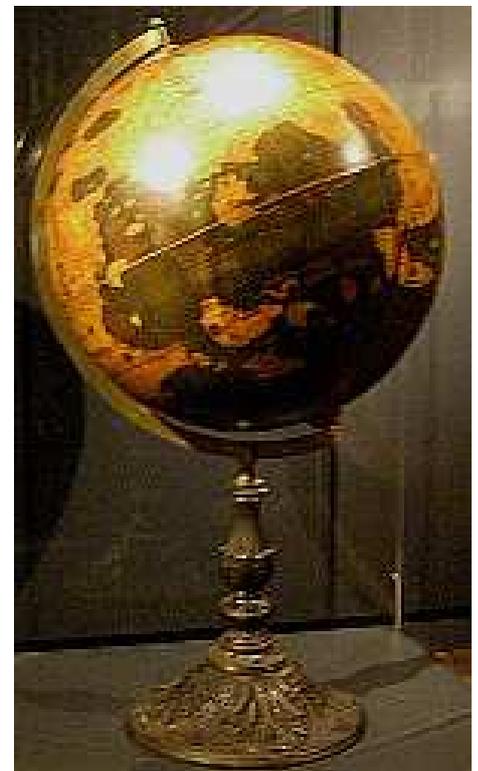
Das Museum öffnet dem Besucher die Chance und die Instrumente, um dabei zu sein. Er wird Passagier auf kleinen Schiffen großer Nationen und darf bisher unbekannte Ufer betreten. Dabei wird er mit der Welt brutaler, kulturenvernichtender und Menschenleben verachtender Eroberer konfrontiert. Auf 500 Jahre alten Originalseekarten können die ersten Reisen an ferne Ufer, der Zugang zu Reichtum, neuen Erkenntnissen und Macht, aber auch zum Anfang vom Untergang ganzer Kulturen verfolgt werden. Die Verbindung wirtschaftlicher Interessen mit dem Wunsch, Neuigkeiten in die Heimat mitzubringen, oft im Auftrag eines Herrschers oder einer Religion, prägte historische Persönlichkeiten. In deren Leben und Lebensleistungen kann Einsicht genommen werden. Wegbeschreibungen, Karten, Mitgebrachtes, mit geschichtlichen Zusammenhängen in der Heimat geben tiefe Einblicke in die Person des *Alexander von Humboldt* und des *Christoph Kolumbus*.

VOM LOG ZUM SEXTANTEN

Meine Sammlung ist international, sagt Tamm. Ohne Schiffe hätten die Kontinente nie zueinander gefunden. Schiffe und Kontinente wiegen schwer, das Schlüsselwort ist hier jedoch das Finden.

Die Führung eines Schiffes ist seit jeher die Herausforderung an den Seefahrer. Bereits im 6. Jtd. v.Chr. wurden im Nahen und Fernen Osten Verfahren zur Standortbestimmung entwickelt. Hinweise auf Lotungen, Koppel- und Astronavigation gibt es ab dem 1 Jh. v.Chr. Zuerst basierte Navigation auf Beobachtungen von Tiefe, Strömung, Landmarken, Sternkonstellationen, dem Vogelflug und Geschmack des Wassers, ob es salzig oder mit der Süße einer Flussmündung gewürzt ist. Im 16. Jh. setzte sich der Kompass in Europa durch. Das Prinzip der Magnetonadel war

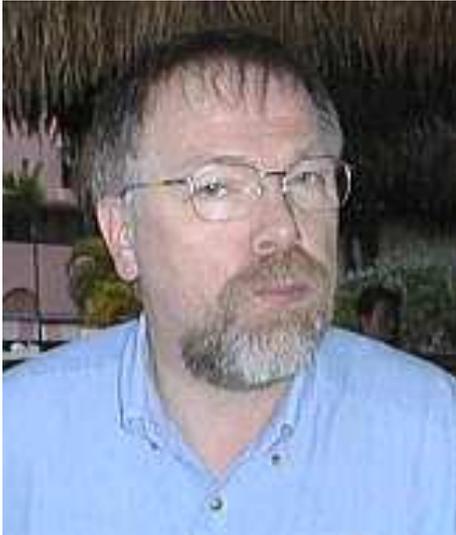
schon seit der griechischen Antike bekannt. Ein schönes Stück in der Sammlung ist ein Kronenkompass. Er hing von der Decke der Kapitänskajüte. Wann immer der Schiffsführer aus dem Schlaf aufschrak, konnte er sich mit einem Blick vergewissern, ob das Schiff Kurs hielt.



Globus des Martin Behaim (1459-1507)

Im 18. Jh. wurden der Sextant und das Chronometer erfunden. Mit dem Sextant maß man die Höhe der Sterne über dem Horizont, und die diente zur Ermittlung der geographischen Breite und der jeweiligen Ortszeit. Eine kardanisch aufgehängte Uhr, die auch nach Wochen auf See noch sekundengenau die Heimatzeit anzeigte, gab die Referenzzeit. Aus der Differenz zwischen der Referenzzeit, für die ab 1884 vereinheitlicht die Zeit des Nullmeridians in Greenwich gilt, und der Ortszeit kann die geographische Länge bestimmt werden. Ein wochenlanges Absegen von Längengraden zum Auffinden einer Insel entfiel damit.

LEIF ERIKSSON (970-~1020)
Die Entdeckung Amerikas



Selbstbildnis: Ihr Redakteur am Leif Eriksson Tag

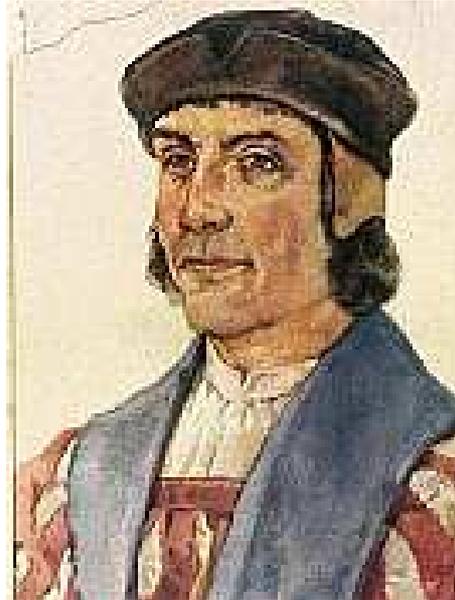
Wenige Jahre, nachdem *Erik der Rote* Grönland entdeckt hatte, verirrt sich um das Jahr 986 ein Händler auf der Fahrt von Island nach Grönland und sah im Südwesten ein unbekanntes Land. Der Name dieses Mannes ist unbekannt.

Leif Eriksson wurde um 970 als Sohn *Erik des Roten* wahrscheinlich auf Island geboren. Mit seinem Vater, der wegen Mordes verbannt worden war, segelte er nach Westen und erkundete Grönland. In Erzählungen hörte auch *Leif Eriksson* von dem unbekanntem Land im Westen. Das veranlasste ihn im Jahr 1001, danach zu suchen. *Leif* segelte mit 35 Mann westwärts und war erfolgreich. Er fand die Inseln im Norden Amerikas und betrat vermutlich als erster Europäer den amerikanischen Boden. Die Grönland-Saga nennt zwar *Bjarni Herjólfsson* als Entdecker, doch *Leif Erikssons* Ankunft wurde von *Adam von Bremen* in seiner Handschrift, der *Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum* 1076 dokumentiert und ist damit schriftlich belegt.

Leif Ericssons erkundete die Küste Nordamerikas, das Helluland – Baffin-Insel, das Markland – wahrscheinlich Labrador und später das Vinland, dessen Lage umstritten ist, aber heute mit Neufundland gleichgesetzt wird. *Leifs* Bruder *Thorwald* machte eigene Expeditionen nach Westen, geriet dabei mit Nordamerikas Ureinwohnern, welche die Nordmänner *Skraelinger* nannten, in Konflikt und starb an einer Pfeilverletzung.

150 Grönlandwikingen, darunter 16 Frauen, besiedelten das Land im Westen. Ihre Kolonie konnte sich aber nicht dauerhaft behaupten. Die Besiedlungsversuche der Wikingen scheiterten, und *Life Ericssons* Entdeckungen gerieten für Jahrhunderte in Vergessenheit.

BARTOLOMEU DIAZ (~1450-1500)
Der Weg um Afrika

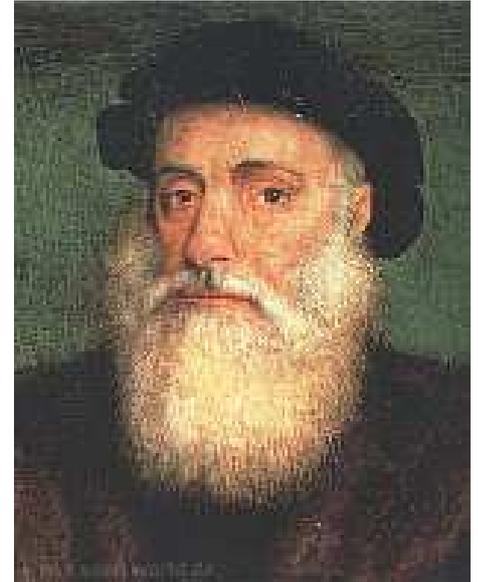


Bildquelle: Encarta, Art Library, London/New York

Bartolomeu Diaz erhielt 1486 von König *Johann II.* von Portugal den geheim zu haltenden Auftrag, die Südspitze Afrikas zu finden, sie zu umsegeln und nach Indien vorzustoßen. Den Seeweg von Europa nach Asien suchten die Portugiesen seit den Zeiten Heinrichs des Seefahrers Anfang des 15. Jahrhunderts entlang der Westküste Afrikas.

Im Sommer 1487 stach *Diaz* mit 3 Schiffen in See und segelte entlang der afrikanischen Westküste zum südlichsten, damals bekannten Ort, der Walfischbucht im heutigen Namibia. Er passierte den Golfo de São Tomé (Spencer Bai), erreichte die Angra Pequena (Lüderitzbucht), und am Cabo da Volta (*Diaz-Spitze*) errichtete er einen steinernen Wappenpfeiler, um die Inbesitznahme für Portugal anzuzeigen. Beide Karavellen wurden durch starke Nordwinde über ein Kap, das er *Capo tormentoso - Kap der Stürme* nannte, hinausgetrieben, und das auf Befehl König *Johann II* in *Kap der Guten Hoffnung* umbenannt wurde. Als *Diaz* tagelang auf Ostkurs keine Landberührung hatte und die Temperatur stark fiel, ging er nach Norden und fand eine bewohnte Bucht, die er *Angra dos Vaqueiros* nannte, weil dort Rinder weideten. Wahrscheinlich war es die Mosselbay. Weiter östlich fand er die Algoa Bay, wo er am Kap Padrone am 12. März 1488 einen Wappenpfeiler errichtete. Als er die Mündung eines Flusses fand, den er Rio Infante (Groot Vis) nannte, zeigte die Küste bereits deutlich in nordöstliche Richtung. Hier wurde ihm bewusst, dass er den seit 70 Jahren gesuchten Weg um Afrika herum gefunden hatte. Seine an Skorbut erkrankte Mannschaft zwang ihn zur Umkehr.

VASCO DA GAMA (~1469-1524)
Der Weg nach Indien



Vasco da Gama verließ am 8. Juli 1497 den Hafen Restelo in Lissabon mit seinem Flaggsschiff, der *NAU SÃO GABRIEL* (120t), der *NAU SÃO RAFAEL* und der *NAU BÉRRIO* (100t) sowie einem Transportschiff. An der Reise nahmen 150 bis 170 Mann Besatzung teil. Er segelte mit weit nach Westen ausholendem Kurs durch den Atlantik südwärts um bessere Windverhältnisse zu nutzen. Am 4. November erreichte er die Sankt-Helena-Bucht an der Westküste Südafrikas und umfuhr anschließend das Kap der Guten Hoffnung in einem großen Bogen. Am 25. November landete er in der Mosselbay und erreichte am 7. April 1498 Mombasa. Die arabischen Kaufleute von Mombasa wollten seine Weiterfahrt unbedingt verhindern. Darum segelte er weiter zu der ostafrikanischen Stadt Malindi, einer Handelskonkurrentin von Mombasa. Deren Sultan stellte ihm sogar einen Navigator für die Überfahrt nach Indien zur Verfügung. Am 20. Mai 1498 landete *Vasco da Gama* nahe Kalicut an der Malabarküste. Zum ersten Mal hatte ein europäisches Schiff Indien auf dem Seeweg um Südafrika herum erreicht.

Vasco da Gama schloss einen Handelsvertrag mit dem Samorim, dem Herrscher von Kalicut, und trat am 8. Oktober voll beladen mit kostbaren Gewürzen, welche die Kosten seines Unternehmens deckten, die Heimreise an. Das erste Schiff seiner Flotte erreichte vor ihm am 10. Juli 1499 Lissabon. *Vasco da Gama* selbst, der wegen seines tödlich erkrankten Bruders auf den Azoren zurückgeblieben war, traf am 9. September in Lissabon ein, wo ihm, dem Entdecker des Seeweges nach Indien und zu den Gewürzinseln ein triumphaler Empfang bereitet wurde.

ZHÈNG HÉ (1382-1433/1435)

Die Flotte der Schatzschiffe



Zhèng Hé wurde als *Ma He* zur Zeit der Ming-Dynastie in Kunyang in der südchinesischen Provinz Yunnan als Sohn einer muslimischen Familie geboren. Seine Vorfahren stammten aus Buchara und galten als Nachfahren Mohammeds. Großvater und Vater hatten als gläubige Muslime die Hadsch, die Pilgerfahrt nach Mekka gemacht. Im Jahre Hongwu 15 (1382) geriet er als elfjähriger in Gefangenschaft der Ming-Truppen, als diese die Provinz Yunnan befriedeten. Mit 13 Jahren wurde er kastriert, ein brutaler Akt, mit dem die Söhne besieger Feinde bestraft wurden. Sein Schicksal wandelte sich, als er an den Hof des Prinzen *Zhu Di* geschickt wurde, dem erfolgreichen Befehlshaber der Feldzüge gegen die Mongolen. *Ma He* wurde in der Kriegskunst und Diplomatie unterwiesen. Prinz *Zhu Di* gab *Ma He* den neuen Namen Zhèng Hé (Cheng Ho), nachdem das Pferd des Eunuchen in einer Schlacht bei Zhenglunba getötet wurde. Zhèng Hé war eine imposante Erscheinung, über zwei Meter groß und sehr beliebt, und er hatte eine tiefe oder aber sehr durchdringende Stimme.

Prinz *Zhu Di* wurde im Jahre 1402 Kaiser und ernannte Zhèng Hé 1403 zum Admiral. Er befahl eine Flotte von Schatzschiffen zu bauen und die Gewässer rund um China zu erkunden.

Die Flotten Zhèng Hés bestanden aus Schiffen verschiedener Bauweise, darunter riesige Dschunken, die Schatzschiffe, die nach chinesischen Chroniken bis zu 120m lang und 50m breit waren. Doch die moderne Forschung legt nahe, dass dies übertrieben ist und die größten etwa 59 bis 84m lang waren. Sie waren die Flaggschiffe der Flotte und wurden in Nanjing am Jangtse in Trockendocks in Schotten-

bauweise gefertigt, um sie hochseetüchtig zu machen.

Unter den Versorgungs- und Kriegsschiffen waren solche, die nur Pferde, oder nur Frischwasser für die Besatzungen trugen, Agrarschiffe, auf denen Mungbohnenkeime angebaut wurden. Unwissentlich wurde dadurch die Gefahr, dass die Mannschaften an Skorbut erkrankten, drastisch verringert. Tausende Tonnen chinesischer Handelsgüter waren an Bord. Navigiert wurde mit dem Magnetkompass, der im 11. Jahrhundert in China erfunden war, und nach den Sternen. Die Abbrandgeschwindigkeit von Räucherstäbchen diente als Uhr. Ein Tag war in 10 Wachen zu je 2,4 Stunden eingeteilt. Die erste Schatzflotte aus 62 Schiffen lief im Herbst 1405 mit 27.800 Mann Besatzung nach Kalicut in Indien aus, um Pfeffer gegen Seide und Porzellan zu tauschen. Indien war schon im 7. Jahrhundert von *Hsuan Tsang* auf dem Landweg erforscht worden. Die Flotte lief Vietnam, Java und Malakka an und fuhr über den Indischen Ozean nach Sri Lanka und an die Südostküste Indiens. Im Winter 1406/1407 blieb die Flotte dort. Man betrieb Handel und Diplomatie. Auf dem Rückweg wurden Piraten bekämpft, die den Handel mit Indien störten. Ihr Anführer gefangen genommen und öffentlich geköpft. 1407 kehrte die Flotte nach Nanjing zurück.



Übergabe des Schatzschiffmodells an das IMM, Ye Chong Geng; Xiamen, P. Tamm

Zhèng Hé wurde auf drei von sieben Reisen in die westlichen Ozeane von dem Übersetzer *Ma Huan* begleitet. Seine Berichte sind teilweise überliefert. Die zweite Reise der Schatzflotte ging ohne Zhèng Hé wieder nach Indien, um die Macht des Königs von Kalicut zu sichern.

Die dritte Reise Zhèng Hés mit 48 Schiffen und ca. 30.000 Mann Besatzung folgte einer ähnlichen Route wie die erste Reise. Dabei wurden Zwischenlager für Güter eingerichtet. Doch Sri Lankas König trat den Chinesen feindlich entgegen. Zhèng Hés Truppen aber besiegten seine Streitkräfte, nahmen ihn gefangen und ver-

brachten ihn nach Nanjing.

Um den Jahreswechsel 1413/1414 lief die Flotte mit 63 Schiffen und 28.560 Mann zur vierten Reise in die Straße von Hormuz am persischen Golf aus. Teile der Flotte segelten entlang der Ostküste von Afrika bis nach Mosambik weiter und kehrten mit arabischen und afrikanischen Diplomaten sowie zahlreichen Schätzen im Sommer 1415 nach Nanjing zurück.

1417 wurden mit der fünften Reise die Diplomaten aus Nanjing in ihre Heimatländer zurück gebracht. Die Schatzflotte nahm ihren Weg durch den Persischen Golf zur Ostküste Afrikas und kehrte 1419 zurück.

Im Frühjahr 1421 ging die Reise über Südostasien, Indien und durch den Persischen Golf wieder nach Afrika. Zhèng Hé kehrte Ende 1421 nach China zurück, der Rest der Flotte folgte 1422.

Als Kaiser *Yongle* 1424 starb, beendete Kaiser *Hongxi*, *Yongles* Sohn, die Reisen der Schatzflotte und schickte die Schiffbauer und Seeleute nach Hause. Zhèng Hé wurde Militärkommandant der Hauptstadt Nanjing.

1425 bestieg der Enkelsohn des *Yongle*-Kaisers, der *Xuande*-Kaiser, der die Interessen seines Großvaters teilte, den Thron und reaktivierte die Schatzflotte. Er befahl 1430 erneut eine Reise. Zhèng Hé wurde wieder Admiral. Das Ziel der Reise war die Wiederherstellung der Beziehungen mit den Königreichen von Malakka und Thailand. 1431 lief die Flotte mit 100 Schiffen und 27.500 Mann aus.

Die Berichte über Zhèng Hés Tod sind ungenau. Einerseits soll er 1433 auf der Heimreise gestorben sein, andererseits 1435 in Nanjing. Zhèng Hés Grab liegt bei Nanjing. Der große Sarkophag aus hellem Stein in den Ochsenkopf-Bergen, der offiziell als Grab und Gedenkstätte gilt, ist aber nachweislich leer. In Nanjing sind drei Trockendocks freigelegt worden, auf denen die Schatzschiffe wahrscheinlich gebaut worden sind.



Zhèng Hés Grabmal wurde 1985 zum 580. Jahrestag der ersten Reise der Schatzflotte restauriert.

Siehe Seite 28: Admiral Zhèngs Rückkehr

CHRISTOPH COLUMBUS (1451-1507)

Die Wiederentdeckung Amerikas



Christoph Kolumbus (Cristoforo Colombo, Christóbal Colón, Christopher Columbus) wurde 1451 als Sohn eines Webers in Genua geboren. Mit 14 Jahren soll er schon zur See gefahren sein. 1479 lebte *Christoph Kolumbus* in Lissabon. Dort heiratete er *Felipa Perestrelo e Moniz*, die ihm den Sohn Diego gebar. Das Studium nautischer Literatur und der Karten von *Paolo Toscanelli* überzeugte ihn, dass die Erde eine Kugel und keine Scheibe ist. Zum Beweis wollte er einen Weg westwärts über das Meer an die Küsten Asiens suchen. Die Portugiesen favorisierten den um Afrika herumführenden Seeweg nach Indien. Der König *João II.* zeigte darum kein Interesse an der Idee. 1485 zog *Kolumbus* nach Spanien. Aber Königin Isabella I. von Kastilien wies sein kostspieliges Vorhaben mehrmals zurück, bis sie und König Ferdinand II. ihn am 17. April 1492 mit einer Entdeckungsreise beauftragten und ihn zum Großadmiral und zum Vizekönig der Neuen Welt ernannten.

Christoph Kolumbus stach am 3. August 1492 mit der Karacke SANTA MARIA und den Karavellen NIÑA und PINTA von Palos de la Frontera aus in See. *Rodrigo da Triana*, ein Matrose der PINTA, sichtete am 12. Oktober Land. Eine Insel, die von den Einheimischen Guanahani genannt wurde und der *Christoph Kolumbus* den Namen San Salvador gab. *Christoph Kolumbus* berichtete (Chronik der Menschheit, Dortmund 1984, Seite 373): *Dort erblickten wir allsogleich nackte Eingeborene. Ich begab mich, begleitet von Martin Alonso Pinzón und dessen Bruder Vicente Yáñez, dem Kapitän der NIÑA, an Bord eines mit Waffen versehenen Bootes an Land. Dort entfaltete ich die königliche Flagge. ... Ich rief die bei-*

den Kapitäne und auch all die anderen, die an Land gegangen waren, ferner Rodrigo d'Escobedo, den Notar der Armada, und Rodrigo Sánchez von Segovia, zu mir und sagte ihnen, durch ihre persönliche Gegenwart als Augenzeugen davon Kenntnis zu nehmen, dass ich im Namen des Königs und der Königin [...] von der genannten Insel Besitz ergreife.

Am 6. Dezember landete *Christoph Kolumbus* auf einer zweiten Insel, die er Hispaniola nannte. Dort gründete er eine Kolonie. Im März 1493 kehrte er mit der Überzeugung, Indien erreicht zu haben, nach Spanien zurück. Doch *Paolo Toscanelli* und er hatten die Entfernung zwischen Europa und Indien auf dem westlichen Seeweg deutlich unterschätzt. Er ahnte nicht, dass er einen Kontinent (wieder)entdeckt hatte.

Erneut segelte *Christoph Kolumbus* am 25. September 1493 nach Westen, diesmal mit 17 Schiffen und 1.500 Männern. Als die Indianer auf Hispaniola gegen die Eroberer rebellierten, griff *Kolumbus* gewaltsam durch. Im Oktober 1495 traf eine königliche Untersuchungskommission in der Siedlung La Isabella auf Hispaniola ein. *Kolumbus* segelte daraufhin nach Spanien zurück, um sich vor Isabella und Ferdinand zu rechtfertigen.

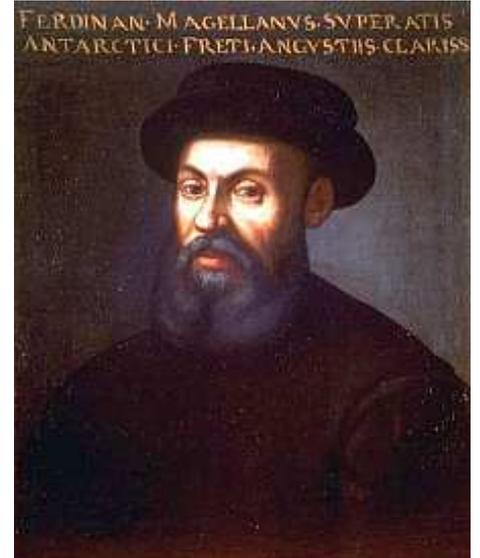
Als *Christoph Kolumbus* zum dritten Mal in der Neuen Welt war, berichteten Rückkehrer in Spanien von neuen Aufständen in der Kolonie. Isabella und Ferdinand ernannten *Francisco de Bobadilla* zum Nachfolger von *Kolumbus*. *Bobadilla* traf am 23. August 1500 auf Hispaniola ein, ließ *Christoph Kolumbus* in Ketten legen und nach Spanien bringen. Die katholischen Könige begnadigten ihn, setzten ihn aber nicht wieder als Vizekönig ein. Bis ans Lebensende glaubte *Christoph Kolumbus*, in Indien gewesen zu sein.

Bei seinen vier Forschungsreisen entdeckte er die Bahamas, Kuba und Haiti, die Kleinen Antillen, Puerto Rico und Jamaika, die Mündung des Orinoco, Trinidad und die Ostküsten von Honduras, Nicaragua und Costa Rica.

Da *Christoph Kolumbus* nicht die in Indien vermuteten Schätze nach Spanien brachte, fiel er in Ungnade. Am 20. Mai 1506 starb der Entdecker Amerikas arm und vergessen in einem elenden Quartier in Valladolid. Erst der Florentiner *Amerigo Vespucci*, der zwischen 1497 und 1504 mehrmals vor der süd- und mittelamerikanischen Küste kreuzte, erkannte, dass er einen bis dahin unbekanntem Kontinent vor sich hatte, der schließlich nach ihm benannt wurde: Auf Karten Martin Waldseemüllers tauchte 1507 erstmals die Bezeichnung America auf.

FERNÃO DE MAGALHÃES (1480-1521)

Beweist, die Erde ist rund!



Fernão de Magalhães ist dabei, als abenteuerlustige Europäer aus wirtschaftlichen und ideologischen Gründen die Welt zu erobern beginnen. Im Schulterschluss mit den Päpsten verfolgen die Mächtigen des Abendlandes zwei Ziele, die Ausbreitung des christlichen Glaubens und den unbeschränkten Handel mit asiatischen Spezereien.

Als *Columbus*, *Vespucci* und *Cortez* neue Seewege suchen und entdecken, sammelte *Fernão de Magalhães*, geboren um 1480, Sohn einer adeligen Familie, seine Navigationskenntnisse im Dienst der portugiesischen Krone. Mit *Vasco da Gama* war er 1505 zum ersten Mal in Indien. 1506 beteiligte er sich in Mocambique am Aufbau eines Forts. 1509, wieder in Indien, kämpfte er in der Schlacht von Diu. 1511 kam er mit der Flotte von *Diogo Lopes de Sequeira* auf die Malayische Halbinsel. 1512 fuhr er mit zur Banda Insel, einer Inselgruppe im Archipel der südlichen Molukken. Wieder zurück in Lissabon nahm er am Feldzug gegen die marokkanische Festung Azamor teil. Dabei zog er sich eine schwere Verletzung zu, die ihn lebenslang hinken ließ. Die Bitte um eine höhere Entlohnung lehnte König Manuel ab. Weitere Unstimmigkeiten um die Schlacht bei Azamor führten zur Reduzierung seiner Unterstützung durch den portugiesischen Hof. Das verärgerte *de Magalhães* sehr und veranlasste ihn, seine Dienste andernorts zur Verfügung zu stellen. Er bietet Spanien seine Dienste an. *de Magalhães* ist von der Idee besessen, dass das von *Kolumbus* entdeckte Amerika im Süden umrundet werden kann. Auch glaubt er fest daran, dass diese Westpassage ein kürzerer Weg zu den Gewürzinseln ist als der Weg um Südafrika nach Indien. *de Magalhães* ist über-

zeugt zu wissen, wo der maritime Durchlass zwischen dem atlantischen und pazifischen Ozean liegt. Anhand ungenauen Kartenmaterials vermutet er ihn in der Nähe des 40. Breitengrades beim Rio de la Plata in Brasilien. Es gelingt ihm, einflussreiche Freunde für seine Pläne zu gewinnen. Am 10. August 1519 lief er dann mit 5 Schiffen, der TRINIDAD/120t, der SAN ANTONIO/130t, der CONCEPTION/90t, der VICTORIA/90t und der SANTIAGO/60t, und 234 Mann Besatzungen vom spanischen Sevilla aus ins Ungewisse ab. Sie erreichen den Rio de la Plata am 10. Januar 1520 und suchen tagelang vergeblich die Flussmündung ab. Schließlich gesteht *de Magalhães* sich seinen Irrtum ein, setzt aber die Reise unbeirrt in Richtung Süden fort. Die Bedingungen für die Mannschaft werden immer schwieriger, zunehmende Kälte, knapp werdende Lebensmittel und Zweifel am Gelingen der Expedition führen zur Meuterei. Doch *de Magalhães* behält die Oberhand und findet im Oktober 1520 die nach ihm benannte Meeresstrasse zwischen Südamerika und Feuerland. Die Durchfahrt ist 530km lang.

Am 28. November 1520 erreichen die drei verbliebenen Schiffe den Pazifik. Zum ersten Mal setzen Europäer an, den Pazifik zu überqueren. *de Magalhães* entdeckt die Philippinen, wo er bei dem Versuch, die Insel Mactan gewaltsam für Spanien und das Christentum in Besitz zu nehmen, am 27. April 1521 von Einheimischen getötet wird.

Das letzte verbliebene Schiff, die VICTORIA, kehrt am 06. September 1522 nach einer Odyssee von 3 Jahren nach Sevilla zurück.

Fernão de Magalhães Ziel war nie die Weltumsegelung, ihm ging es nur darum, den westlichen Seeweg zu den Gewürzinseln und nach Indien zu finden. Dieses Ziel erreichte *de Magalhães*.

Erst *Juan Sebastián Elcano*, Kapitän der VICTORIA, erkannte die wirkliche Bedeutung der Weltumrundung. Ihm und seinen siebzehn Seeleuten gebührt die Ehre, als erste die Welt auf einer durchgehenden Reise umrundet und damit den Beweis erbracht zu haben, dass die Erde rund ist.

Wir aufmerksame Seefahrer haben bereits in der Nr.9 unseres DANZIGER SEESCHIFFS in dem darin auf Seite 6 vorgestellten Buch, *Wie Mister Gott die Welt erschuf*, erfahren, dass die Erde rund ist. Die dort eingeführte namensgebende Abkürzung RD {är de} steht in der Inventarliste der Himmelskörper für *rundes Ding* und ist vom Engel *Hosiana* sorgfältigst festgehalten worden.

JAMES COOK (1728-1779).
Entdecker aus Leidenschaft



James Cook durchkreuzt auf seinen großen Reisen alle Ozeane, entdeckt Länder und kartografiert deren Küsten. Er war kein brutaler Eroberer, sondern begegnete Eingeborenen meist friedlich und verständnisvoll. Bis 1779 ein Unglück geschieht:

In Kanus paddeln Eingeborene heran, die ganz friedlich sind. Ganz anders, als ein paar Tage zuvor, da bekämpften sich Briten und Hawaiianer erbittert. Die Eingeborenen halten ihnen Friedensgeschenke entgegen: Obst, Schweine, Yamswurzeln und Menschenknochen. Handknochen, die noch von Haut umgeben sind. Der erste Kommandant der RESOLUTION, Cooks letztem Forschungsschiff, geht auf die Kanufahrer zu. An den Handknochen zwischen Daumen und Zeigefinger entdeckt er eine Narbe. Er nickt. Die Hawaiianer haben ihm die Gebeine des Mannes gebracht, den er vermisst, die Gebeine des seinerzeit größten und berühmtesten Seefahrers *James Cook*. Der Kommandant nimmt die Knochen an Bord des Schiffes und lässt den Anker ziehen. Cooks letzte Reise beginnt. Am Abend werden die Überreste nach Seemannsart im Meer versenkt. Es ist der 20. Februar 1779. Cook, dass er von Eingeborenen erschlagen würde. Stets war er rücksichtsvoll mit ihnen umgegangen, um von ihnen zu lernen. Seine Friedfertigkeit war bekannt.

Der 1728 geborenen Landarbeitersohn heuerte mit 17 Jahren auf einem Kohlenschiff an. Kaum gebildet, aber sehr wissbegierig bringt er sich selbst Mathematik und Navigation bei, studiert alte Seekarten und prägt sich Sternbilder ein. Er träumt von verborgenen Völkern und Ländern auf dem Südkontinent, wohin sich bis dahin niemand vorgewagt hatte. Das will er ändern. Immer wieder stellt er

sich Geldgebern vor und bewirbt sich um Expeditionen.

1768 wird sein Traum wahr: *James Cook*, 40 Jahre alt, erhält das Kommando über die ENDEAVOUR und 90 Mann Besatzung. Er umsegelt Kap Hoorn, fährt in den Pazifik hinein, der so riesig ist, dass alle Landmassen dieses Globus in seinen Tiefen versenkt werden könnten.

James Cook beherrschte die Monddistanzmethode, mit der er zuverlässig Längengrade bestimmen konnte. Die Genauigkeit seiner Karten hatte bis in das 20. Jahrhundert Bestand. Er erbrachte den Beweis, dass der sagenumwobene Kontinent, von dem die Menschen im 18. Jahrhundert träumen, nicht existiert. Von Tahiti aus durchkreuzt er den Stillen Ozean zwischen Südamerika und Neuseeland bis zur Ostküste Australiens. 1771 kehrt er nach England zurück.

Auf seiner zweiten Weltumsegelung begleiteten *James Cook* zwei Danziger Gelehrte, *Johannes Reinhold Forster* und sein Sohn *Johann Georg Adam*, geboren am 27. Januar 1754 in Nassenhuben bei Danzig. Letzterer schrieb das Buch über die Reise. Die Gefahr, an Skorbut zu erkranken, wurde auf *Zhèng Hés* Reisen doch mehr zufällig durch den Verzehr von Mungobohnenkeime abgeschwächt. Cook erzwang es mit Sauerkrautgaben an seine Mannschaft. Sauerkraut kannte Cook von seiner deutschstämmigen Großmutter*.

Im Februar 1776, 48-jährig, bewarb sich Cook für eine Expedition zur Nordwestpassage und wurde ausgewählt. Er entscheidet sich für klobige Kohlentransporter, dick, langsam, karg ausgestattet. Aber sie bieten ihm große Vorteile, sie verfügen über riesige Stauräume, in denen er Unmengen an Vorräten unterbringen kann: lebendes Vieh, salziges Fleisch, Sauerkraut, Alkohol. Jede Menge. Vierzehn Liter Bier pro Mann und bei schlechtem Wetter zusätzlich noch einen halben Liter Rum, das sind die Tagesrationen. Cook weiß, was seine Männer motiviert. Dazu schleppen die Matrosen Ersatzmaterial in Massen in den Schiffsrumpf, wissenschaftliche Instrumente, Beiboote.

Zwei Schiffe segeln am 20. Juli 1776 los. Doch immer wieder herrscht Flaute. Er will zur Nordwestpassage, der legendären Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik, egal wie. Schnee und Eis zwingen ihn zur Umkehr. Grimmig fährt er die Küste Nordamerikas entlang. Im nächsten Sommer will er es noch einmal versuchen, schreibt er in einem Brief an die Heimat. Als dieser dort ankommt, ist Cook längst tot.

* s. auch DANZIGER SEESCHIFF Nr.4 S. 3.

AHMAD IBN MAJID (1432 ~ 1500)

Ein arabischer Poet und Seefahrer

Bei seiner Ankunft in Ostafrika benötigte *Vasco da Gama* jemanden, der die Seefahrergedichte des *Ahmad Ibn Majid* im Kopf hatte und aufsagen konnte. Der Araber *Majid* gilt als der Vater der arabischen Navigation und wurde von den arabischen Seeleuten wie ein Heiliger verehrt. Er wurde in dem Jahr geboren, in dem der chinesische Admiral *Zhèng Hé* auf seinen Reisen zwischen 1404 und 1433 in *Ahmads* Geburtsstadt Julfar anlegte. Julfar heißt heute Ras Al Khaimah und das liegt in den Vereinten Arabischen Emiraten. *Ahmads* Wissen hatte jeder Seefahrer auf dem Indischen Ozean im Kopf, weil *Ahmad Ibn Majid* die Genialität besaß, sein Wissen in Poesie und Reimen zu formen und zu lehren. Ein solcher Seemann half *Vasco da Gama* bei der letzten Wegstrecke nach Kalicut. Ob er Muslim oder Inder war, da streiten die Gelehrten. Jedenfalls war es nicht *Ahmad Ibn Majid*. *Vasco da Gama* sah wohl nun zum ersten Mal, wie ein Kamal zur Positionsbestimmung angewendet wurde.

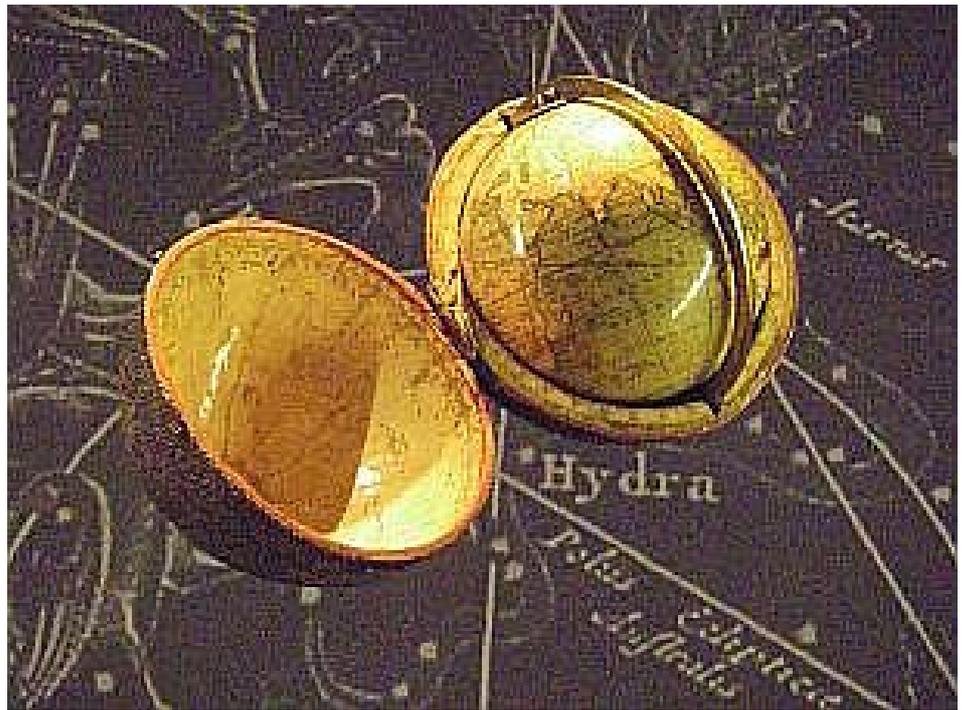


Höhenmessung mit einem Kamal

Der Kamal ist ein kleines Brett, 1x2 Zoll, mit einem Loch in der Mitte, durch das eine Schnur geführt ist. In dieser Schnur sind Knoten, die die Positionen der Häfen und Landmarken entlang der Route markieren. Der Steuermann hält das Schnurende mit den Zähnen und verschiebt in Augenhöhe den Kamal, bis die Unterkante auf dem Horizont liegt und die Oberkante den Polarstern berührt. Der Abstand eines Knotens zu dem Kamal gibt dann die Breitenlage des Ortes zum Schiff an. Liegt der Knoten vor dem Kamal, dann befindet sich das Schiff unterhalb des gekennzeichneten Ortes und umgekehrt.



Kamal

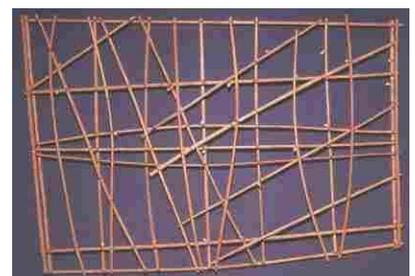
DER PINNKOMPASS

Ein bemerkenswertes nautisches Instrument ist die *Pinnpeilscheibe*. Sie diente bis in das 19. Jh. einen einmal gefundenen Kurs festzuhalten, um ihn erneut befahren zu können. Aus der 4-, 8- oder 16-teiligen wurde eine 32-teilige Strichrose. Wahrscheinlich ist sie eine germanische Schöpfung, denn die oben eingekerbte Wasser-schwertlilie ist Sinnbild des Nordens. Zur Mittagszeit steckte man einen kleinen Stab in die Mitte, dessen Schatten genau zur Lilie fallen musste. So eingenordet wurde die Stevenrichtung über die Rose gepeilt und mit einem Pin markiert. Waren nach festen Zeiten acht Lochkreise belegt, wurden die Werte auf Kerbhölzer übertragen. Gleichzeitig wurde die mit dem Handlog bestimmte Geschwindigkeit in dem viereckigen Feld, der angehängten *Logtafel*, mit einem Pinn gesteckt. Solche Gedächtnisstützen halfen den Wikingern, ihre Amerikafahrten auf demselben Kurs zu wiederholen, wie das bei den *Vinland-fahrten* des *Leif Ericsson* der Fall war.



Das Rondell mit Teilstrichen am Bug des Schiffes ist wahrscheinlich eine *Pinnpeilscheibe*. 1200-900 v. Chr., Schweden. Aus: *Felsbilder, Botschaften der Vorzeit*, Dietrich Evers Leipzig-Jena-Berlin 1991

Quelle: <http://www.urgeschichte.de>

DIE POLYNESIER

Die *Polynesier* waren große Seefahrer. Sie steuerten am Tag nach der Sonne und bei Nacht nach den Sternen. Sie wussten, dass die Erde rund ist, und hatten Namen für so komplizierte Begriffe wie Äquator, Ekliptik und nördlicher bzw. südlicher Wendekreis. Sie machten Detailkarten aus Flechtwerk. Perlmutter-schalen stellten die Inseln dar und Knoten bestimmte Strömungsrichtungen. Es ist überliefert, dass *Tahitis* Häuptlinge *Hawaii* besuchten, das über 2000sm nördlich und einige Grade westlich liegt.

Thor Heyerdahl 1948

DECK 2**MIT DEM WIND UM DIE WELT**

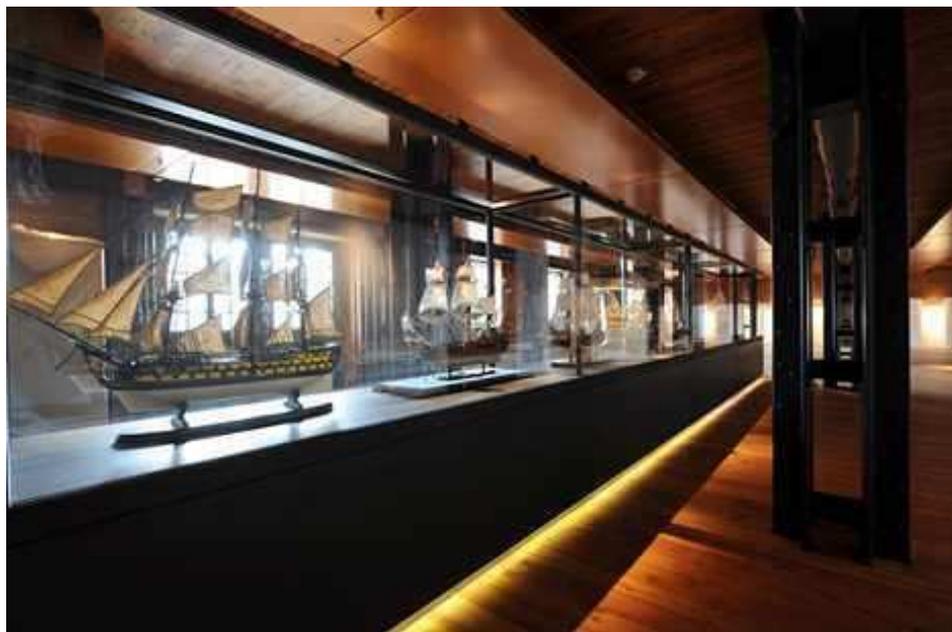
Schiffe unter Segel

Der Mensch hisste Segel, bevor er ein Pferd sattelte, sagt der norwegische Anthropologe und Seefahrer Thor Heyerdahl. Die Nutzung des Windes als Antriebsmittel gehört zu den bedeutendsten Leistungen der Menschheit. Wann immer sich Menschen auf das Meer wagten, suchten sie neue Handelspartner oder versuchten Einfluss zu gewinnen. Deck 2 präsentiert Geschichte der Seefahrt unter Segeln über 3.000 Jahre. Sonderthemen behandeln den Wind, wie er entsteht und welche Kraft zwölf Beaufortstärken entfalten, zu welcher Jahreszeit und wie schnell ein Schiff sein Ziel damit erreichte, die Geschichte der Segel und des Tauwerks, die der Piraten aus der Vergangenheit und der Gegenwart sowie die Bruderschaft der Cap Horniers. Die fünf wichtigsten Segeltypen werden in Originalgröße gezeigt. Aus einer Werkstatt duftet es nach Wurzeltbeer. Wurzeltbeer ist ein wohlriechender, heller, brauner Holzteeer der durch trockene Destillation aus Nadelholz gewonnen wird. Er ist als Fäulnisschutz zur Behandlung und Konservierung von Holz und Naturfasertauwerk in der Segelschiffahrt geeignet. Gemischt mit Leinöl erhält man Labsal, das zur Konservierung des stehenden Gutes auf segelnden Seeschiffen diente.



WAPPEN VON HAMBURG III Bild: IMMH

Die WAPPEN VON HAMBURG III schwebt vor der Reproduktion des Gemäldes *Schwere See im Atlantik* von Johannes Holst im Luftraum, der Deck 2, 3 und 4 verbindet. Mit ca. 4m Länge ist das Modell des Konvoischiffes aus dem 18. Jahrhundert das größte im IMMH.



Modellschiffe in Vitrinen im IMMH

Ausgewählte Schiffs-Modelle zeigen die verschiedenen Entwicklungsstränge: Von phönizischen Galeeren und römischen Trieren über die Drachenboote der Wikinger, die Koggen der Hansezeit und die Karavellen der Entdecker bis hin zu den letzten kommerziellen Segelschiffen, den Windjammern.

Über 3.000 Jahre hat sich der Mensch die Kraft des Windes zu Eigen gemacht. Ihn zu nutzen war die erste Revolution in der Schifffahrt. Die Menschen wurden vom Rudern erlöst, und ihr Aktionsradius reichte fortan so weit wie der ewige Wind. In diesen Jahrtausenden wandelten sich die Schiffstypen und die Segeltechniken, nur der Wind blieb derselbe.

Modelle, Risse, Zeichnungen und Gemälden zeigen dem Interessierten, wie sich eine regionale Vielfalt von Schiffstypen unter Segel entwickelt hat. Hier kann er den weiten Weg von der ägyptischen Barke bis zum Großsegelertreffen unserer Zeit

die windigen Nordmeere überwunden wurden, Koggen, die bauchigen Frachtsegler der Hanse, und Kraweele buhlen um seine Hochachtung. Gemeinsam bildeten sie das schiffahrtsgeschichtliche Fundament für den internationalen Handel und die großen Entdeckungen.

Klinker und Kraweel sind zwei Arten, um die Planken zur Außenhaut eines Holzschiffes zusammenzufügen. Wikingerschiffe und Koggen, die in den nördlichen Ländern entwickelt wurden, sind geklinkert, ihre Planken überlappen dachziegelartig, und die Ränder sind mit Nägeln aufeinander befestigt. Die Kraweelbauweise ist im Mittelmeerraum entstanden, bei ihr werden die Planken ohne Überlappung nebeneinander auf die Spanten genagelt, die Nahtstellen werden kalfatert (abgedichtet). Mit einer grätenartigen (sperrholzartige) Aufbringung weiterer Lagen von Planken, mit Dübeln u. Zapfen miteinander verbunden, wird die Außenhaut dicker und steifer. Die Kraweel ermöglicht größere Rümpfe und höhere Geschwindigkeiten durch eine glatte Haut. Doch Naturgewalten und menschliche Selbstüberschätzung in und mit dem Menschenwerk Segelschiff führten auch zu Fehlentwicklungen und Katastrophen.

So haben Segler auch die Zeit geprägt, z.B. die Zeit der Kap Hornier, der Männer, die noch ohne Motorhilfe die schwierige Passage bei Cap Horn genommen haben. Sie werden im Museum ausführlich und lebendig dargestellt. Im Bereich der Kap Horniers erinnert sich Kapitän Hans Peter Jürgens in einem Film daran, wie abenteuerlich es auf den Fahrten um Kap Hoorn zuging.

s.a. BÜCHER-FILME-BÜCHER auf Seite 27.



Wikingerschiff Bild: Museum OSLO

mitgehen. Wikingerschiffe, mit denen

PIRATENKÖNIGIN DER CHINESISCHEN SEE



Cheng I Sao (1775-1844) ist mit Frau des Cheng I übersetzt. Sie war eine militärische Anführerin des frühen 19. Jahrhunderts, die sich durchaus mit Frauen wie Jeanne d'Arc oder Boacidea messen kann. Sie war eine der gefürchtetsten Piratinnen der asiatischen Meere und Anführerin eines Piratenbundes, der auf seinem Höhepunkt mehr als 50.000 Männer und Frauen zu einem gemeinsamen Interesse vereinte: Der Piraterie und Auflehnung gegen den chinesischen Staat.

Cheng I Sao wurde um 1775 in der südchinesischen Provinz Guangdong (Kanton) geboren, über ihre Kindheit und Jugend ist nur sehr wenig bekannt. Cheng I Sao, war ein Freudenmädchen mit einer gewissen Berühmtheit, als sie 1801 den Piratenführer Cheng I, der schon eine beachtliche Anzahl an Kaperfahrten und Rauberüberungen vorweisen konnte, heiratete.

Cheng und ihr Mann schufen einen Bund von Freibeutern, der einer Armee glich. Unter ihrem Kommando standen Hunderte hochseetüchtige, wendige Dschunken und unzählige Boote mit mehr als 50.000 Mann Besatzung. Die Küstengewässer Südchinas waren ihr Hauptjagdgebiet. Sie überfielen kleinere Städte und die Küstenstreifen am Zulauf des Perlflusses. Sie erpressten Fischer und Bauern gleichermaßen, raubten aber ausschließlich für ihre Bedürfnisse. Sie machten Jagd auf jedes Schiff, das in diesen Gewässern kreuzte. Selbst die Gebiete um Batavia und Malaysia waren von ihren Aktionen betroffen. Die erbeuteten Schiffe wurden ihrer Flotte einverleibt, mit den Preisen an den Küsten gehandelt. Männer und Frauen, die auf den Schiffen Dienst taten, lebten mit ihren Familien auf den Dschunken,

welche im Wasser treibend, sich zu schwimmenden Städten zusammenfanden. Die enorme Anzahl von kampftüchtigen Schiffen und die große Anzahl der Piraten an einem Ort waren der Grund, warum das chinesische Kaiserreich nicht mit der Plage fertig wurde. Ein Angriff auf diese schwimmenden Städte war Selbstmord.

Zwischen 1805 und 1807 hatte Cheng I und seine Frau einen jungen Mann, namens Chang Po adoptiert. Chang Po war ein Bauernsohn, der bei einem der Eroberungszüge gefangen genommen worden war. Er war unter den Freibeutern überaus beliebt, so dass der Anführer Cheng I sich höchstpersönlich um das leibliche Wohl kümmerte und ihn zu seinem Nachfolger aufbaute. Nach dem Tod Cheng Is 1807 in einem Sturm teilte Chang Po schon bald das Lager mit Cheng I Sao.

Ab 1807 übernahm Cheng I Sao den Oberbefehl über den Piratenbund, ihr neuer Liebhaber und baldiger Mann die täglichen Operationen. Gemeinsam legen sie einen Verhaltenskodex für den schon bestehenden Bund der südchinesischen Piraten fest und nannten ihn *Bund der roten Flagge*. Der Kodex sah drakonische Strafen für jedes Fehlverhalten vor. Die meisten Vergehen wurden mit dem Tode bestraft. Die berühmteste Regel betraf die Inanspruchnahme weiblicher Gefangener. Hässliche wurden kommentarlos an der Küste abgesetzt, attraktive hingegen in der Mannschaft zur Heirat versteigert.

Durch den enormen Zuwachs an Piraten um 1809 sah sich die chinesische Regierung nicht mehr als Herr der Lage, sie hatte die Gewalt im Südchinesischen Meer verloren. Da beauftragte sie General Li Ch'ang-keng mit der Auffindung der Piraten und deren Anführer. Li sollte mit einer riesigen Regierungsflotte die Piraten dingfest machen, ihre Anführer gefangen nehmen und nach Beijing bringen, um ihnen den Prozess zu machen. Doch das Unternehmen scheiterte in der Schlacht von Kwangtung. Der General wurde getötet und die Freibeuter trugen einen triumphalen Sieg davontragen.

Noch im selben Jahr belagerten mehr als 10.000 Piraten die Stadt Kanton, deren Einwohner sich auf die Seite der Regierung gestellt hatten und sich weigerten, Lösegelder zu zahlen. Im Jahre 1809 wurden darum zahlreiche Küstenregionen Südchinas stärker heimgesucht, denn Cheng I Sao wollte ein Exempel statuieren. Niemand sollte sich ihrer Herrschaft widersetzen. Zahlreiche Dörfer und kleinere Städte wurden von ihren Piratenarmeen überrannt und dem Erdboden gleichgemacht. Das Dörfchen Shashan

leidete in diesen Monaten besonders unter der Rache Cheng I Saos. Mehr als 1.000 Bewohner wurden geköpft, Geschlecht und Alter spielten keine Rolle. Die Köpfe wurden als Warnung an Bäumen entlang der Küste aufgehängt.

Auf dem Höhepunkt ihrer Macht besaß Cheng I Sao mehr als 200 riesige Dschunken, mehr als 2.000 Mann nahmen pro Operation teil. Jedes Schiff, und es sind mehr als 700 gewesen, war mit mindestens 15 bis 20 Geschützen ausgestattet und verfügte über eine Mannschaft von 200 Mann. Die Flotte der Piraten war größer als einige militärische Flotten europäischer Mächte zu dieser Zeit.

Weil die chinesische Regierung nicht Herr der Lage wurde, bat sie die Portugiesen und Engländer um militärische Hilfe. Diese witterten ihre Chance, in China mehr Einfluss zu bekommen, wenn es ihnen gelänge, die Piraten im Südchinesischen Meer zu besiegen. Cheng I Sao wehrte Angriff um Angriff sowohl von der chinesischen Marine als auch von den herbeigerufenen britischen und portugiesischen Kopfgeldjägern ab. Schließlich bot die chinesische Regierung allen Freibeutern, die sich freiwillig ergeben, Amnestie an. Cheng I Sao ergriff diese Gelegenheit und begab sich 1810 nach Kanton. Dort wurde am 18. April desselben Jahres ein Friedensvertrag unterzeichnet, demzufolge die Piraten, die Waffen und Schiffe abgaben, keiner weiteren Bestrafung ausgesetzt wurden. Am 20. April ergaben sich 17.318 Piraten, und 226 Dschunken gingen in Staatseigentum über. Weniger als 400 Piraten wurden bestraft und mal gerade 126 wurden exekutiert. Die restlichen Freibeuter durften ihre Prisen behalten, ihnen wurde auch die Übernahme ins Militär angeboten. Sie konnten ein unbehelligtes Leben führen. Cheng Po wurde in den Rang eines Leutnants des chinesischen Militärs aufgenommen und durfte eine Flotte von 20 hochseetüchtigen Dschunken unterhalten, natürlich auf Staatskosten. Cheng I Sao und ihr Mann zogen sich nach Fukein zurück, wo sie ein paar Jahre später einen Sohn gebar. Chang Po starb 1822 im Alter von 36 Jahren. Nach seinem Tod ging Cheng I Sao nach Kanton zurück und eröffnete ein Bordell und Glücksspielhaus. Sie starb 1844 friedlich im Alter von 69 Jahren.

Drei Jahre lang hatte Cheng I Sao eines der größten logistischen Unternehmen geleitet, die größte, jemals existierende Vereinigung von Piraten und Freibeutern.

Quellen: <http://www.geschichtsforum.de/>
<http://www.cnn.com/>

Deck 3

GESCHICHTE DES SCHIFFBAUS

Vom Handwerk zur Wissenschaft

Schiffe sind seit der Steinzeit High-Tech-Produkte. Von den Fellbooten und Einbäumen der Vor- und Frühgeschichte bis zum modernen, am Computer konstruierten Containerschiff nutzen und entwickelten Schiffbauer die breite Palette technischer Möglichkeiten und Fertigkeiten ihrer Epoche. Die Entstehung des Gebildes Schiff reifte im Laufe der Jahrtausende von der Handwerkskunst zur Wissenschaft. An der Schwelle zur Neuzeit stand eine technische Revolution: Schiffbau und Werftorganisation folgten von nun an den unerbittlichen Gesetzen der Kraftmaschinen.

Gezeigt wird das Material des Schiffbauers und seine Werkzeuge sowie verschiedene Schiffbautraditionen. So führte nicht die Schalenbauweise, sondern die Anatomie eines Spantbaus dazu, das komplexe Gerüst eines schwimmenden Fahrzeugs sowie seine äußeren Linien im voraus zu planen und zu berechnen. Die schriftliche Fixierung und zeichnerische Darstellung dessen, was die Schiffbauer und Auftraggeber fertigten und wünschten, war eine logische Folge: Sollte das Schiff viel Ladung tragen können oder eher schnell sein? Sollte es Passagiere befördern oder gar Geschütze führen?



Zahlreiche wertvolle Zeugnisse, d.h. Dokumente, Bücher, Zeichnungen und Modelle stehen zur Verfügung. Sie demonstrieren eindrucksvoll, wie Schiffe seit dem 16. Jahrhundert im Modell und auf dem Papier entstanden, bevor auch nur ein einziger Holzbalken bearbeitet wurde. Dies war eine Revolution so-



Vitrine an Deck 3 im IMMH

wohl im Denken, als auch im Handeln. Ein Jahrtausende alter, mit einfachsten Werkzeugen ausgehöhlter Baumstamm aus der Elbe bei Geesthacht ist das älteste hier gezeigte Exponat, eine Leihgabe des Helms-Museums, dem Hamburger Museum für Archäologie und die Geschichte Harburgs.



Mit dem Blockmodell eines englischen Schiffes um 1650 und Zeichnungen aus William Keltridges Manuskript His Book aus dem Jahr 1675 erinnern zwei der ältesten erhaltenen Dokumente an eine dieser Epochen.

Wie sich der Schiffbau seitdem weiter spezialisiert hat, illustrieren moderne Werftmodelle, maßstabsgetreue Nachbauten der Dampfmaschinen von der TITANIC und der DEUTSCHLAND, Schleppmodelle der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt und verschiedene Filme.

DER BEILBRIEF

Der Beilbrief ist ein Bauvertrag - heute der Vertrag zwischen einer Reederei und einer Werft über den Bau eines Schiffes oder einer Serie von Schiffen auf der Grundlage eines vom Auftraggeber bestätigten Projektes, des zeichnerischen und rechnerischen Schiffsentwurfes. Im Niederdeutschen des 18. Jh. war das Wort in der Schreibweise *bilbref*, *biilbreev*, *Bielbreef* und *Bielbrief* gebräuchlich und ging in das Hochdeutsche als *Beilbrief* ein. Niederländisch hieß es *bijlbrief*, schwedisch *bilbref* und dänisch *biilbrev*. Röding erläutert den Beilbrief als den schriftlichen *Contract zur Erbauung eines Schiffes, welcher zwischen einem Zimmermann und demjenigen, der ein Schiff bauen läßt, gemacht wird*, aber Byll-Briefe hießen bei den Kaufleuten Anfang des 18. Jh. auch die Obligationes, welche über Gelder, so zum Schiffbau vorgeschossen worden, ausgestellt werden. Und das Plattdeutsche Wörterbuch von Johann Carl Dähnert von 1781 kennt *Billbreev* als Eine Verschreibung auf ein Schiff. Das Bestimmungswort *Biel - Beil -* im Titel der Urkunde versinnbildlichte die Arbeit des Schiffszimmermannes. Auszüge aus

zwei Schiffbaukontrakten dieser Art sind aus dem Jahre 1742 überliefert. So hieß es damals: ... *in Summa es offerieret sich der Ehrbare Zimmerbaß Clas Rotermund, alles was Zimmermanns Arbeit daran ist und in diesem Contract so genau nicht specificieret worden, biß auf den letzten Klamp zu verfertigen.* Und in einem anderen Dokument: ... *es verbindet sich vorbemeldeter Schiffs- Zimmerbaß, eine gute Pladtbordigte 3 Mast Gallioth zu verfertigen.*

Wossidlo/Teuchert zitieren aus einem Tractat von 1779: *wobei überdem ... aus dem Bielbriefe oder dem Kaufcontracte sattsam erhellet, an welchem Ort das Schiff erbauet, oder wo und zu welche Zeit, auch von wem es gekauft worden.*

Wenn das Schiff *beilfertig* - mit dem Beile fertig - war, das heißt, wenn man alle Holzarbeiten am Schiffskörper beendet hatte und nur noch restliche Ausrüstungsteile und das stehende und laufende Gut der Takelage fehlten, dann konnte bereits der Eichmeister mit seiner Arbeit beginnen. Er war die von der zuständigen Obrigkeit autorisierte Amtsperson, die ein neuerbautes Schiff nach den Landesgesetzen zu *eichen* - auszumessen - und einen Meßbrief auszufertigen hatte, der die Lastigkeit - den Raumgehalt - und die Größe des Schiffes dokumentierte. Damals war das Sprichwort geläufig: *Idt is beter twe maal meten, as een maal vergeeten* - Es ist besser, zweimal zu messen, als einmal zu vergessen. Die im Messbrief enthaltenen Daten wurden unter anderem herangezogen, wenn Gebühren für Hafentiegezeiten und für die Inanspruchnahme von Lotsenhilfe zu entrichten waren.

Bereits im 18. Jh. gehörte der *Beilbrief* zu den notwendigen Papieren, die ein Schiffer stets mitzuführen hatte. Es war so, dass ein Schiff, *welches ohne Bielbrief verkauft wird, keinen Pass bekommen kann.*

Der *Pass*, *Geleitbrief* oder *Seebrief*, niederländisch *Pasport*, *Zee-brief* oder, *Geleide-brief* war nach Röding *ein offener Brief, den der Schiffer von der Landesregierung erhält, um seine Reise ungehindert fortzusetzen. Solcher Pass enthält den Namen des Schiffers und des Schiffes wie auch die Lastigkeit desselben und die Anzahl der Mannschaft; auch wird darin bekräftiget, dass das Schiff den Unterthanen eines gewissen Staats gehört, damit alle mit diesem Staat in Freundschaft lebenden Personen, solches ungehindert fahren lassen.*

Quelle: Himmelsbesen über weißen Hunden, Konrad Reich, Martin Pagel, Transpress VEB Verlag.

AUS EINEM DANZIGER BEILBRIEF

Seiner Königlichen Majestät von Preußen Friedrich Wilhelm III unsers allergnädigsten Königs und Herren verordnete Direktor und Rätthe des Commerz und Admiraltäts Collegii zu Danzig, bezeugen hiermit, daß die hiesigen Schiffszimmermeister Johann Wilhelm Klawitter und Benjamin Wilhelm Grott und deren Gehilfen die Schiffszimmergesellen Johann Gottfried Horling und Johann Jacob Ferson einen körperlichen Eid geschworen haben, daß sie im vorigen und in diesem Jahre mit noch mehreren anderen Schiffszimmerleuten im Auftrage der hiesigen Handlung Carl Gottfr. Henrichsdorff auf einem gesunden und festen buchenen Kiele ein Barkschiff mit fichtenem Deck, GERMANIA genannt, von Grund auf aus gesundem und tüchtigem Eichenholze neu erbaut und mit drei Masten und einem Bugspriet aus Fichtenholze versehen, und überhaupt dergestalt eingerichtet haben, daß es Kaufmannsgüter aller Art mit Sicherheit über See zu führen vermag. Ferner bezeugen wir, daß nach dem uns vorgelegten Meßatteste des hiesigen Königlichen Haupt-Zoll-Amts vom 24^{ten} April 1837 das vorgenannte Schiff vermessen worden und nach dieser Vermessung die Länge von der äußeren Fuge des Vorderstevens bis zur äußeren Fuge des Hinterstevens 104 Fuß 6 Zoll, die Tiefe von der äußeren Fläche des Verdeckes bis unter den Kiel 17 Fuß 4 Zoll, die äußere Breite, da wo das Schiff am weitesten ist 27 Fuß 6 Zoll, die äußere Breite $\frac{1}{12}$ der Länge von der äußeren Fuge des Vorderstevens entfernt 21 Fuß 6 Zoll, die äußere Breite $\frac{1}{12}$ der Länge von der äußeren Fuge des Hinterstevens entfernt 21 Fuß 6 Zoll, nach preußischem Maaße, beträgt, und die Tragfähigkeit dieses Schiffes auf 235 Normallast à 4.000 Berliner Pfund bestimmt worden ist. Darum die Commerzlast zu 5.600 Berliner Pfund gerechnet wird, so ergibt hiernach für dieses Schiff sich eine Tragfähigkeit von $167 \frac{6}{7}$ - geschriebene einhundert sieben und sechzig sechs Siebentheil Commerzlast. Da nun dieses Schiff das alleinige Eigentum der Handlung Carl Gottfr. Henrichsdorff zu Danzig ist; so haben wir ein beglaubtes Attest hierüber unter unserer Namensunterschrift und angehängtem ..siegel hiermit ertheilen und zugleich jedem, dem dieser Beilbrief vorgezeigt werden wird, nach Standesgebühr ersuchen wollen, demselben völligen Glauben beizumessen und [...].

Gegeben zu Danzig den 13^{ten} May 1837.

Quelle: Beilbriefsammlung im Landesarchiv Mecklenburg-Vorp., Greifswald.

HEIMANN DECK

Übergang zum Heinemann-Deck:

Von Deck 3 gibt es einen Übergang zum Heimann Deck im Nachbargebäude, dem Speicher der Gebr. Heinemann KG. Auf dem Heimann Deck wird die Entwicklung des Segelsports vom königlichen Vergnügen zum Breitensport nachgezeichnet. Im Mittelpunkt steht ein Modell der Segelyacht METEOR-V, gebaut von der ehemaligen Besatzung der kaiserlichen Yacht.

KAISER'S YACHTS ARE OFFERED HERE

Meteor IV. and Meteor V., Racing Craft, to Go for \$300,000 and \$350,000.

Anzeige, New York Times 1920

Bibliothek, Depot und Archiv

Bibliothek und Archiv mit Lesesaal sowie das begehbare Schaudepot sind auf einer Etage im Speicher der Firma Gebr. Heinemann untergebracht und von Deck 3 zugänglich. Bibliothek und Archiv stehen Wissenschaftlern für Forschungszwecke offen. Das Depot mit Gemälden, Modellen und Objekten wird bei Spezialführungen gezeigt.



Die Bibliothek mit angeschlossenem Lesebereich und das Schaudepot ist für die Öffentlichkeit zugänglich. Beide Bereiche zeigen einen repräsentativen Teil der Sammlung und auch die Möglichkeiten konservatorischer Pflege und Lagerung. Darüber hinaus kann die Bibliothek für Recherchen genutzt werden.

120.000 Bücher und Atlanten,

50.000 Konstruktionspläne,

2.000 Filme,

500.000 Fotos

15.000 Schiffs-Speisekarten

sowie viele weitere Dokumente lagern in der Bibliothek und im Archiv der Peter Tamm sen. Stiftung.

DECK 4**DIENST AN BORD**

Im Zeughaus der Geschichte

Was ist ein Orden? Ein kostensparender Gegenstand, der es ermöglicht, mit wenig Metall viel Eitelkeit zu befriedigen, sagte der französische Politiker *Aristide Briand*, Friedensnobelpreis-Träger von 1926.

Ein Rundgang über Deck 4 gibt den Blick für die Formensprache und die Verwendungszwecke der begehrten Orden und Ehrenzeichen frei. Sie dienten einerseits den oberen Rängen als deutlich sichtbares Zeichen ihrer Machtstellung und hielten als Anerkennung andererseits auch den gewöhnlichen Soldaten bei der Stange. Die Entwicklung der Blank- und Schusswaffen als Merkmal für Rang und Würden, werden auf diesem Deck gezeigt. Etwa 60 historischen Uniformen und ca. 100 Kopfbedeckungen, teils praktisch und teils prunkvoll, aus verschiedenen Ländern und Epochen werden in einer Großvitrine vorgestellt. Wer genau hinschaut lernt schnell zu unterscheiden, ob es jeweils um Macht, Seelsorge oder Medizin an Bord ging. Den Festen und Gebräuchen an Bord - Äquatortaufe, Weihnachten - ist ein Bereich gewidmet.

BLAUE SEE, BLAUES TUCH

Marineuniformen sind späte Erfindungen. Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts trugen Seeleute einfache Zivilkleidung. Klassiker wie der Matrosenanzug sind das Ergebnis einer zweckmäßigen Reduktion auf das Wesentliche.

Warum aber sind Marineuniformen blau? Ein Verdacht fällt nicht ohne Grund auf die Royal Navy, tatsächlich aber ist die Farbgebung wesentlich älter als die britische Marine; sie stammt bereits aus einer vorchristlichen Epoche.

Als die Römer um 50 v.Chr. Britannien besetzt hatten, begegneten die Briten ihnen mit einer Kampftaktik, die noch heute aktuell ist: Dem Angriff der feindlichen Nachschubwege auf See. Die Männer in den britannischen Langbooten, so berichten die ältesten Quellen, trugen blaues Tuch zur ihrer Tarnung auf dem Meer.

Bevor Blau in der Royal Navy 1758 per Königsdekret offiziell eingeführt wurde, herrschte über tausend Jahre ein Flickenteppich. Während Offiziere gehobene Zivilkleidung trugen, mussten Matrosen sich mit Lumpen begnügen und den Kampf zur besseren Bewegungsfreiheit halbnackt bestreiten. Zur Zeit Lord Nelsons standen die Geschützbesatzungen noch mit freien Oberkörpern hinter ihren Stücken, den Geschützen.

Die klassische Matrosenuniform mit Müt-

ze, weitem Halsausschnitt, überlappendem Kragen und Band, um 1900 ein Modeklassiker für Landratten, ist ein Kind des 18. Jahrhunderts. Der weite Halsausschnitt fördert die Belüftung, denn im Innern von Segelschiffen ist die Luft sehr feucht, so dass Schweiß aus herkömmlicher Kleidung nur schwer abduften kann. Bis ca. 1780 trugen Matrosen langen Haare, die zum Zopf gebunden mit einem geteerten Band zusammen gehalten wurden.



Den Zopf gibt es nicht mehr, aber das schwarze Band ist in Form des Mützenbandes erhalten geblieben. Für den auf dem Rücken liegenden Kragen gab es kosmetische Gründe. Der Zopf, *pigtail* genannt, wurde mit Talg oder Fett eingeschmiert und neigte zum Durchfetten. Um den Rücken der Jacke vor hässlichen Flecken zu schützen, wurde ein Kragen in den Nacken gebunden. In einigen Ländern trugen die Matrosen ein buntes Tuch, das vor der Brust verknötet wurde.



Wahrscheinlich ist es Admiral Nelson zu verdanken, dass weitere typische Merkmale an der Matrosenuniform entstanden zum Gedenken an seine drei großen Schlachten vor Abukir, Kap Finistere und Trafalgar, die England die Seeherrschaft sicherten, erhielt der blaue Kragen drei weiße Streifen. 1805 wurde Nelson in der Schlacht vor Trafalgar tödlich verwundet. Das schwarze Tuch unter dem Kragen als Zeichen der Trauer besteht bis heute weiter. Die weiße Fliege über dem Knoten bezeugte die Aufhebung der Trauer um den großen Admiral. Offiziere, die noch bis ins 18. Jahrhundert in Zivil auf der Brücke standen, schmückten sich ab 1795 mit Epauletten als

Dienstgradabzeichen. Ursprünglich waren Epauletten ein Schulerschutz gegen Säbelhiebe, und sie verhindern auch, dass der Schulterriemen abrutscht. Im 19. Jahrhundert dienten Epauletten in vielen Staaten als Rangabzeichen der Offiziere, wurden aber auch zum Bestandteil an Galauniform mancher Zivilbeamten.



Das dritte Ehrenzeichen, neben Epaulette und Degen, war der Zweispitz, ein Abkömmling des runden Lederhutes der Matrosen. Durch Hochklappen der Krempe entstand die charakteristische Silhouette, die heute in keiner *Fluch der Karibik* Folge fehlen darf.



Auch der Schnitt der Hose ist Zweckmäßig. Der Hosenlatz schützt beim Hinabgleiten an Tampen. Bei *Mann über Bord* kann die Hose durch den besonderen Schnitt schnell im Wasser ausgezogen werden. Die Hosenbeine mussten bei verschiedenen Manövern hochgekrempt werden, etwa beim Aufentern aber auch beim Reinschiff. Der *halbe Schlag* hat im Geschützdienst seine Tradition, um mit den Hosenbeinen nicht hängen zu bleiben. Nun in der Zeit des atmungsaktiven Tarnanzugs hat die Pracht der Marineuniformen stark gelitten. Während es in der Royal Navy noch immer vergleichsweise traditionell zugeht, trägt man auf US-Schiffen moderne Funktionswäsche. Auf der Brücke der USS NIMITZ blinken keine Epauletten mehr, sondern allenfalls Sonnenbrillen. Der Zweispitz wurde verdrängt durch die Schirmmütze, der Uniformrock durch Jacken aus GoreTex oder einem ähnlichen High-Tech-Textil.

Was bleibt, ist allein das Blau.

Das Leben an Bord richtet sich nach militärischen Abläufen und Erfordernissen. Uniformen, Orden und Ehrenzeichen sind Teil dieses Systems mit einer eigenen Zeichensprache. Wozu Uniformen gebraucht werden? Nun, sie dienen zur Unterscheidung und Orientierung innerhalb einer hierarchischen Gesellschaft, darum haben sie für das Leben an Bord große Bedeutung erlangt. An der Uniform lassen sich Dienstgrad und Fachrichtung des Trägers ablesen; durch Embleme und Hoheitszeichen wird die Kleidung zugleich zum Symbol der Standes- und Landeszugehörigkeit. Bestimmte Uniformteile erfüllen bestimmte Funktionen. Noch im 17. Jh. folgte die Kopfbedeckung der jeweiligen Mode. Erst danach fand man Formen, die sowohl den unterschiedlichen Witterungseinflüssen und damit praktischen Bedürfnissen, als auch der Uniformierung angepasst waren. Neben ihrer Verwendung als Kopfschutz sind Mützen, Hüte und Helme durch Embleme und Hoheitszeichen immer auch Spiegelbild verfassungspolitischer Ordnung. Anerkennung, Lob und Belohnung äußerlich durch Orden und Ehrenzeichen sichtbar hervorgehoben. Die durch Ordensverleihung gebildete Gemeinschaft ist auch heute noch mit einem bestimmten Verhaltens-Regelwerk, möglicherweise auch gesellschaftlichem Prestige verbunden. Den Worten *Aristide Briands*, dass ein Orden ein Kosten sparender Gegenstand ist, der es ermöglicht, mit wenig Metall viel Eitelkeit zu befriedigen, bleibt hier wenig hinzuzufügen

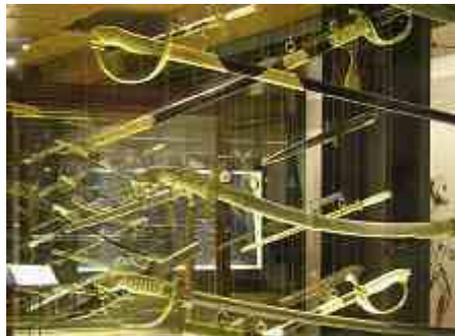


Fast glaubt man, lebendigen Menschen gegenüberzustehen: In der großen Schauvitrine stehen sie dicht nebeneinander: Admiräle, Kapitäne, aber auch Mannschaften. Sie tragen blaue Uniformen mit

goldenen Tressen und geflochtenen Schulterstücken oder schlichte Dienstkleidung. Im wirklichen Leben sind sie sich jedoch niemals begegnet, denn die Uniformen, die hier präsentiert werden, stammen aus verschiedenen Zeiten und buchstäblich aus aller Herren Länder.

An vielen der Uniformen sind Orden und Ehrenzeichen zu sehen. Sie bilden einen eigenen Schwerpunkt innerhalb der Sammlung des Museums. Aber es ist nur die halbe Wahrheit, dass Orden kostensparende Gegenstände zur Befriedigung von Eitelkeit seien, denn innerhalb einer Dienstgemeinschaft sind sie nicht nur üblich, sondern auch eine sehr wirkungsvolle Anerkennung, Lob und Belohnung sichtbar zu verteilen. Gleichzeitig wird das Verhältnis von Personen zueinander ausgezeichnet, zu ihrer Stellung und ihrem Rang. Orden und Ehrenzeichen sind zugleich Ausdruck von Herrschaftsausübung. Oft wurden sie in diesem Sinne benutzt und missbraucht. Noch heute reflektieren Auszeichnungen die Gesellschaftsentwicklung von Staaten und ihre internationalen Beziehungen zueinander.

Seefahrt ist seit ihren Anfängen mit dem Streben nach Einfluss, Macht und Gewinn verknüpft. Waffen sind Werkzeuge der Macht und ein technischer Aspekt der Menschheitsgeschichte.



Blank- und Schusswaffen gehörten stets zur unverzichtbaren Bordausrüstung. Im Rahmen einer umfassenden Sammlung wird den Besuchern die Entwicklung der Handwaffe gezeigt. Die ausgestellten Objekte, welche eine kulturgeschichtliche Entwicklung über 7.000 Jahre dokumentieren, reichen von primitiven Waffen, welche zum Teil zunächst als Werkzeuge dienten, bis zu prächtigen Exponaten, deren einziger Zweck die Zierde seines Trägers ist.

Die DANZIG im Gefecht von *Tres Forcas*



Matrosenhut – Korvette DANZIG (IMMH)

Gemäß dem Pariser Frieden von 1856 sollte ein deutsches Kriegsschiff in der Donaumündung im Schwarzen Meer stationiert werden. Auf der Fahrt der maschinengebrienen Korvette DANZIG durch das Mittelmeer unter dem Kommando des Admirals Prinz *Adalbert von Preußen* entschied dieser, die Rif-Küste in Marokko zu erkunden. Dort war vier Jahre zuvor am 7. Dez. 1852 das preußische Kriegsschiff FLORA von Piraten beschossen, ein Matrose getötet und der Kapitän verletzt worden. Der Prinz ließ zwei bemannte Boote ausbringen und auf die Küste zufahren. Als diese von Einheimischen unter Feuer genommen wurden, fuhr die DANZIG bis auf 600 Meter an das Ufer heran, um den eigenen Truppen Feuerschutz zu geben. Der Admiral befahl ein Landungsunternehmen und führte das Landungskorps aus 14 Offizieren und 53 Unteroffizieren, Matrosen und Seesoldaten selbst an. In den Mittagsstunden des 7. Aug. 1856 führte er einen Überraschungsangriff über eine steile Bergwand von fast 40 Metern mitten ins stärkste feindliche Feuer. Der Angriff gelang weitgehend, und die Einheimischen wurden auf eine Hochfläche zurückgedrängt. Doch diese erhielten kontinuierlich personelle Verstärkung und Prinz Adalbert befürchtete, mit seinen Truppen vom Ufer abgeschnitten zu werden und entschied sich zum Rückzug.

In diesem Gefecht von *Tres Forcas* mit den Rifkabylen, einem Berberstamm in Marokko, fielen sieben Soldaten, 22 wurden verwundet. Der Admiral selbst erhielt einen Oberschenkeldurchschuss. Den Gefallenen wurde nach einer Spendenaktion in der gesamten preußischen Marine im Jahr 1863 in Gibraltar ein Denkmal in Form eines Adlers gesetzt.



Korvette DANZIG 1851

DECK 5**KRIEG UND FRIEDEN**

Marinen der Welt seit 1815

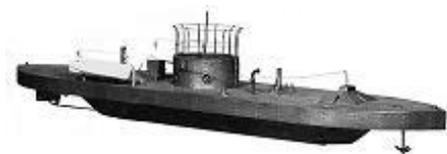
Neben dem Handel waren der Aufbau und die Sicherung von Machtverhältnissen ein wichtiger Antrieb für die Entwicklung der Schifffahrt. Deck 5 präsentiert chronologisch die bedeutenden marinehistorischen Ereignisse von 1815 bis heute und ihr enges Wechselverhältnis mit Seekriegsstrategien, technischen Neuerungen und der Expansion des Kriegsschiffbaus. Panzerschiffe, Torpedoboote, Kreuzer, U-Boote und Flugzeugträger. Der Rundgang verdeutlicht die wichtigsten Entwicklungsstränge der internationalen Marinegeschichte.

Mit der Industriellen Revolution des 19. Jh. verließ auch die Entwicklung der Seestreitkräfte die technischen, strategischen und taktischen Bahnen, welche die großen Segelschiffsflotten der Ära Admiral Nelsons bestimmten. Die Marinen der Welt konkurrierten nun mit Dampf, Stahl und Granaten um Macht und Einfluss. Deutschland hatte zu jener Zeit keine nennenswerten Marineeinheiten.

Die Bundesflotte von 1848 war als Produkt der Frankfurter Paulskirche ein Symbol für Einigkeit und Recht und Freiheit. Sie entsprach als Dampfschifflotte der technischen Umwälzung des 19. Jh. Das Fehlen einer deutschen Marine in der Auseinandersetzung mit Dänemark um Schleswig und Holstein brachte somit einen bescheidenen, aber bemerkenswerten Beginn. Das Scheitern der Revolution 1849 unterbrach diese Entwicklung.

Das Panorama der Marinegeschichte auf Deck 5 beginnt mit der Bundesflotte und internationalen militärischen Experimenten. Während des Krimkriegs 1853-1856 und des Amerikanischen Bürgerkriegs 1861-1865 entstanden die modernen Flotten.

Ende 1862 schrieb *Friedrich Engels* in einem Zeitungsbeitrag: *Am 9. März 1862 eröffnete die Seeschlacht zwischen MERRIMAC und MONITOR ... die Ära des Krieges zwischen eisernen gepanzerten Schiffen.* Statt hölzerner Segelschiffe kämpften nun Verbände von gepanzerten Dampfschiffen gegeneinander, die mit immer wirkungsvolleren Waffen ausgestattet waren.



USS MONITOR (1861) 997 t



Bild: Internationales Maritimes Museum Hamburg / Michael Zapf



MERRIMAC

Mit der Erfindung des Torpedos sowie des Einsatzes von Minen und Bomben wurde der Seekrieg auf einer weiteren Ebene technisiert.



Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser, hatte Kaiser Wilhelm II. proklamiert. Und er hatte seine Marine mit großem Aufwand aufgerüstet und damit die bis dahin bestehende, unangefochtene britische Seemacht infrage gestellt. Weltmachtansprüche und Seemacht waren im 19. und frühen 20. Jh. die zwei Seiten ei-

ner Medaille. Kriegsschiffe dienten zur militärischen Absicherung europäischen Kolonialbesitzes in Afrika, Asien und Ozeanien. Eine Persönlichkeit wie Admiral *Alfred von Tirpitz* propagierte im Namen Kaiser Wilhelm II. Seemacht als politisches Pfand und erzeugte einen Konflikt mit England, der zuvor nicht bestanden hatte.



Sein britischer Gegenspieler Admiral Sir *John Fisher* (1841-1920) antwortete mit waffentechnologischen Sprüngen und einer Reorganisation der Institution Royal Navy. © National Maritime Museum

Die Bedeutung der Marinen wurde in den großen Revolutionen des 20. Jh. offenbar: 1905 spielte die Meuterei der russischen Flotte eine entscheidende Rolle - Panzerkreuzer *POTEMKIN* -.

1917 kam das Signal für die Oktoberrevolution mit einem Schuss von dem Panzerkreuzer AURORA.

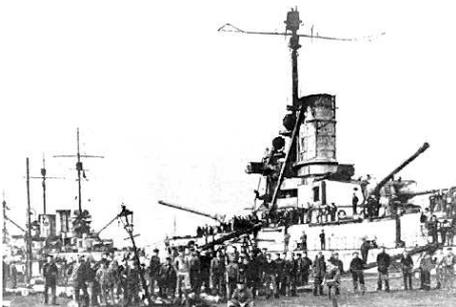


Panzerkreuzer POTEMKIN



Panzerkreuzer AURORA

1918/19 begann die deutsche Novemberrevolution mit dem Kieler Matrosenaufstand der Hochseeflotte. Er beendete den Ersten Weltkrieg - und auch das Deutsche Kaiserreich.



Kieler Matrosenaufstand 1918

Der technisierte Wirtschaftskrieg gegen die Zivilbevölkerung bestimmte sowohl den Ersten als auch den Zweiten Weltkrieg. Seinen maritimen Ausdruck fand er am deutlichsten im Handelskrieg der deutschen U-Boote gegen die alliierte Schifffahrt. 49.500 Seeleute auf Handelsschiffen und 30.000 deutsche U-Bootfahrer verloren von 1939 bis 1945, während einer Schlacht, die 68 Monate dauerte, ihr Leben. Das U-Boot als Teil der Strategie zur See nimmt deshalb in der Ausstellung einen besonderen Raum ein.

Im Kalten Krieg wiederum besaß die Entwicklung atomarer Waffen Auswirkungen auf die Marinen. So wurden auf

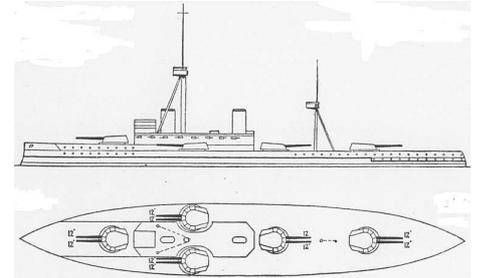
sowjetischer, US-amerikanischer, britischer und französischer Seite Unterseeboote zum Bestandteil des nuklearen Abschreckungspotenzials. Auf Deck 5 wird diese Entwicklung dargestellt und zugleich ein fragender Blick auf die Zukunft der Marinen geworfen.

Technologischen Fortschritte im 19. Jh. revolutionierten den Kriegsschiffbau gleich mehrfach. Die stetige Weiterentwicklung von Dampfantrieben, Sprenggranaten, Schnellfeuerkanonen und Panzerungen führten zu einer Vielfalt neuer Schiffstypen, die oft zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung bereits wieder veraltet waren. Am Ende des 19. Jh. kristallisierte sich der Typ des Einheitslinienschiffs heraus, der das Rückgrat der größeren Kriegsflotten stellte. Diese Werte wurden zu Beginn des 20. Jh. noch gesteigert. Die britische Marine führte ein *halbschweres* Kaliber anstelle der Mittelartillerie ein. Diese Zwischenlösung war unbefriedigend und ließ ein einheitliches Kaliber aller Hauptgeschütze zweckmäßig erscheinen. In den letzten Linienschiffsentwürfen ist bereits die Tendenz zu einer Vereinheitlichung der Hauptgeschütze unter Aufgabe der Mittel- oder halbschweren Artillerie zu erkennen. Ein solcher Schiffstyp wurde als *all big gun one caliber battleship* in verschiedenen Marinen durchdacht. Bestätigt wurde diese Idee durch das einzige größere Seegefecht, in dem Einheits-Linienschiffe den Kern der beteiligten Verbände stellten, die Seeschlacht von Tsushima 1905. Das Gefecht wurde z.T. auf große Entfernung geführt und durch die schweren Kaliber entschieden; es galt daher, diesen Teil der Bewaffnung zu stärken.



Der Chefkonstrukteur der italienischen Marine, Vittorio Cuniberti, veröffentlichte bereits 1903 einen Entwurf für ein solch neuartiges Schlachtschiff, das nicht weniger als zwölf Hauptgeschütze des Kali-

bers 30,5 cm vorsah und mit 17.000 t Verdrängung und entsprechender Panzerung eine Höchstgeschwindigkeit von 24 kn erreichen sollte. Es wäre nicht nur deutlich schlagkräftiger, sondern dank des neuartigen Turbinenantriebs auch schneller als die existierenden Linienschiffe gewesen.



HMS DREADNOUGHT (1906) 18.000 t

In der britischen Marine trieb der Erste Seelord, Admiral Sir John Fisher, die Entwicklung eines *all big gun one caliber battleship* voran, welches dann mit dem Bau der HMS DREADNOUGHT erstmals realisiert wurde.



Beim Rundgang über Deck 5 wird deutlich: Seit der Industriellen Revolution werden Kriege als Materialschlachten geführt. Längst richteten sie sich auch gegen die Zivilbevölkerung. Doch heute haben die Tarnkappentechnologie und die Strategie des atomaren Overkills dem Kriegsszenario eine noch gefährlichere Dimension hinzugefügt. Deck 5 wird Sie zum Nachdenken anregen. An seinem Ein- und Ausgang steht ein Zitat des französischen Dichters Jean Cocteau:

Man schließt die Augen der Toten behutsam. Nicht minder behutsam muss man die Augen der Lebenden öffnen.

DECK 6**MODERNE SEEFAHRT****Handels- und Passagierschifffahrt**

Hier erfahren die Museumsbesucher anhand von Modellen und Dokumenten, wie sich die Handels- und Passagierschifffahrt seit der Zeit der Dampfmaschinen verändert hat. Immer größere Schiffe konnten immer mehr Fracht laden und transportieren. Ihre Geschwindigkeit wuchs, und die Zeiten zum Be- und Entladen nahmen ab. Seit den 1960er Jahren sorgt der genormte 20-Fuß-Container für standardisierte Abläufe. Die sechs Meter lange, zweieinhalb Meter breite und hohe Box hat den Seehandel revolutioniert und sich ihren Platz im Museum verdient: Der Rundgang führt mitten hindurch.

Während der Transport immer zügiger und reibungsloser funktioniert, entdecken Urlauber in der Kreuzfahrt den Weg als das Ziel. Goldverziertes Geschirr und feines Silberbesteck von der AUGUSTE VICTORIA lassen den Luxus erahnen, den einst die Gäste der Hapag-Reederei genossen. Mit Originalmöbel eingerichtete Kabinen der SEA CLOUD II und der HANSEATIC holen das Kreuzfahrt-Flair ins Museum.



In völlig anderer Mission sticht der Abenteurer *Arved Fuchs* regelmäßig in See: Mit Fahrten in die unwirtlichsten Gebiete der Welt erinnert er an historische Expeditionen, so auch auf seiner Tour mit der *James CAIRD II*, die auf Deck 6 des IMMH liegt. Mit dem nur sieben Meter langen Boot segelten Fuchs und seine drei Begleiter auf den Spuren von *Sir Ernest Shackleton* durch das Wedellmeer zwi-



schen Kap Horn und der Antarktis. Dass diese Fahrt Fuchs' die härteste gewesen war, glaubt ihm jeder sofort, der sich die Filmaufnahmen im Museum anschaut.

Warenströme, Märkte und die technische Entwicklung von geeigneten Transportmitteln bestimmten und bestimmen die Handelsschifffahrt. Mit der Einführung der Kraftmaschinen sowie des Eisen- und Stahlbaus seit Mitte des 19. Jh. konnte der Warenumsatz vervielfacht, das industrielle Wachstum und der steigende Konsum der Weltbevölkerung bedient werden. Schiffe fuhren nun unabhängig von den Launen des Windes und technischer Grenzen des Holzschiffbaus. Dazu kam die Spezialisierung der Schiffstypen auf den Transport spezifischer Waren. Rohöl- oder Produktentanker, Ro/Ro-Schiffe und Kühlschiffe ergänzten Massengut- und Stückgutfrachter auf ihren festen Routen oder in der Trampfahrt.

Die moderne Entwicklung des Transportmittels Schiff wird seit den 1960er Jahren sowohl auf hoher See als auch auf Binnengewässern durch den Container bestimmt. *Eine Kiste machte Revolution*: Technisierung, Rationalisierung und Computerisierung dominieren das Schiff, seine Ladung und das Hafengebilde. Der Mensch ist Teil des modernen Umschlagesystems und des Zeitmanagements geworden. Die Chancen, aber vor allem auch die Risiken dieser Entwicklung sind noch nicht abzusehen. Der rasch zunehmende Warenverkehr zieht die Interessen der Finanzwelt an. Internationale Schifffahrtsabkommen sollen ungebremstes Wachstum regulieren.

Der Fracht- oder Schiffscontainer wurde im Jahr 1956 von dem Reeder *Malcolm McLean* an der US-Ostküste für den Güterverkehr eingeführt, aber zunächst abschätzig als Schachtelschiff bezeichnet. Dennoch setzte er sich schnell gegen starken Widerstand der Hafentarbeiter durch, die um ihre Arbeitsplätze fürchteten.

Inzwischen werden mit Containerschiffen zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs durchgeführt. Die Frachtcontainer sind dadurch zur Basis der wirtschaftlichen Globalisierung geworden. Mit ihnen wird u.a. der Großteil des Warenhandels mit Fertigprodukten abgewickelt. Die Container können wegen ihrer genormten Form mit den verschiedensten Transportmitteln (Seeschiffe, Binnenschiffe, Eisenbahn, Lkw) befördert und schnell umgeschlagen werden. Gängig sind hierbei 20-Fuß-Container, die sogenannten TEU (twenty foot equivalent unit), und 40-Fuß-Container (FEU = forty foot equivalent unit). Die 20-Fuß-Standardcontainer messen etwa 6 x 2,5 x 2,5 Meter und können z.B. 10.000 Jeans, aber auch Sperrgut, zu kühlende Waren usw. aufnehmen. Das derzeit größte Containerschiff der Welt ist die *EMMA MÆRSK* der dänischen Mærsk-Reederei mit einer Länge von 398 Metern und einer Breite von gut 56 Metern. Es fasst 13.000 Standardbehälter.



DIE EXODUS

1947 war die Odyssee der EXODUS ein internationaler Skandal. Der Auszug jüdischer Flüchtlinge aus dem zerstörten Europa nach Palästina bewegte Menschen rund um den Globus und beschleunigte die Gründung des Staates Israel.

Die Geschichte der EXODUS beginnt 1928 in den USA. Lässt man Symbolik gelten, dann reicht diese Geschichte vom Auszug der Juden aus Ägypten bis zur Gründung des Staates Israel.

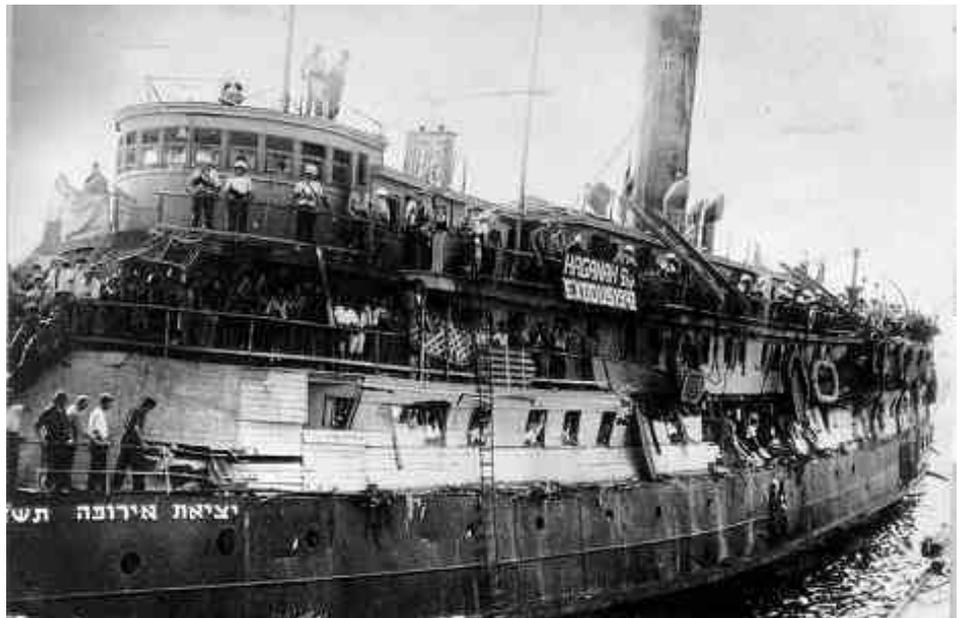
1947. Der Zweite Weltkrieg ist seit zwei Jahren beendet, Europa liegt in Trümmern. In der Militärbürokratie, die das Elend verwaltet, bekommen die Heerscharen der Heimatlosen und Vertriebenen einen Namen: displaced persons. Über sechs Millionen dieser Menschen, sitzen in den westlichen Besatzungszonen in Lagern fest. Unter ihnen befinden sich die Juden, die den Nationalsozialisten entkommen sind.



Das Modell der EXODUS, M 1:125

Ihnen erscheint eine Zukunft in Europa undenkbar, ihre Hoffnungen richten sich auf Palästina.

Um die Ausreise auch gegen behördlichen Widerstand zu ermöglichen, kauft die 1920 gegründete zionistische Organisation Haganah in den USA, die PRESIDENT WARFARE, ein ehemaliges Passagierschiff mit niedrigem Tiefgang. Der Dampfer stand ab 1942 im Dienst der US Navy und war ein Veteran der Operation Over-



Die EXODUS ex PRESIDENT WARFIELD von britischen Marine übernommen, 1947

lord, der Landung alliierter Truppen in der Normandie.

Notdürftig ausgebessert sticht das Schiff 1947 unter der Flagge Honduras in See und dampft nach Sète. In der südfranzösischen Hafenstadt sind Tausende von jüdischen Flüchtlingen zusammengekommen. 4.515 besteigen am 10. Juli das Schiff. Trotz scharfer Proteste der Briten befiehlt Kapitän *Ike Aronowicz* Leinen los und nimmt Kurs auf Haifa. Der niedrige Tiefgang des Schiffes, so der Plan, soll notfalls eine wilde Landung ermöglichen. Der Nahe Osten ist bereits eine tickende Bombe. 1922, wenige Jahre nach Ende der Osmanischen Herrschaft über Palästina, hat der Völkerbund den Briten das Mandat über die herrenlose Region übertragen. Die britische Besatzungsmacht soll die Gründung einer *nationalen Heimstatt für das jüdische Volk* ermöglichen, hierbei jedoch die Interessen der arabischen Einwohner beachten. 1947 ist die Situation zwischen Juden und Arabern durch die Teilung Palästinas bereits so aufgeheizt, dass eine neuerliche Landung jüdischer Flüchtlinge für die Briten nicht in Frage kommt. Aktion Oase heißt der Plan, die jüdischen Immigranten um jeden Preis aufzuhalten.

Als am 14. Juli Angehörige der Haganah [hebräisch *Selbstschutz*] auf hoher See die PRESIDENT WARFARE in EXODUS 1947 umbenennen, hat das Schiff Gesellschaft bekommen. Fünf britische Zerstörer und ein Kreuzer überwachen die Fahrt durch das Mittelmeer. Noch bevor die EXODUS in die Drei-Meilen-Zonen des britischen Mandatsgebiets eindringt, keilen die Zerstörer den Dampfer ein und lassen Marinesoldaten entern.

Ein Kampf entbrennt, es gibt Verletzte

und Tote, dann geben die Immigranten auf. Die britischen Einheiten eskortieren das Flüchtlingsschiff nach Haifa; dort müssen alle Passagiere Schiffe mit der Bestimmung Frankreich besteigen. In dem kleinen Hafen Port-de-Bouc angekommen, weigern sich die Juden, an Land zu gehen. Ihr Ziel bleibt Palästina. Nach dreiwöchigem Aufenthalt delegieren die Briten die Schiffe in das Land, aus dem die meisten der Flüchtlinge kommen: Nach Deutschland.

Im September 1947 treiben britische Soldaten unter den Augen einer entsetzten Weltöffentlichkeit im Hamburger Hafen jüdische Flüchtlinge von den Schiffen. Zeitungen und Rundfunk berichteten, wie Juden Eisenbahnwaggons besteigen müssen und wenige Stunden später deutsche Internierungslager erreichen. Fotos zeigen Stacheldraht und Wachtürme. Die Empörung wird zum Erdbeben, das britische Mandat gerät unter heftigen Beschuss.

Am 14. Mai 1948, kein Jahr nach Beginn des *Exodus 1947*, verliert *David Ben Gurion* die Gründungsurkunde des Staates Israels.



Die EXODUS, vor ihrer Verschrottung

Am 26. August 1952 brannte das Schiff aus und wurde am Schemen Beach in Haifa festgemacht. 1963 wurde es von einer italienischen Firma verschrottet.

Quelle: Schühmanns Hamburger Nr.23

DECK 7**EXPEDITION MEER**

Das letzte Geheimnis der Erde

Der Raum ist hell und wirkt nicht zufällig nüchtern und ein wenig steril: Denn auf Deck 7 betritt der Besucher ein Labor, in dem die großen Geheimnisse des Meeres erforscht werden. Was sehen wir im Meer? Was passiert unter der Wasseroberfläche? Welche Lebewesen bevölkern die Tiefen der Ozeane?

Zahlreiche renommierte Forschungseinrichtungen wie das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, das MARUM - Zentrum für Marine und Umweltwissenschaften der Universität Bremen, das Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde, der KlimaCampus der Universität Hamburg und der Kieler Exzellenzcluster *Ozean der Zukunft*, wo sich 140 Wissenschaftler aus 26 Instituten zusammengeschlossen haben, sind hier mit originalen Exponaten beteiligt und geben tiefe Einblicke in ihre Forschungsarbeiten. Die Beteiligung und Unterstützung der zahlreichen renommierten Wissenschaftseinrichtungen an Konzeption und inhaltlicher Ausrichtung des Museums ist einzigartig. Der *nasse Keller* des Erdballs ist immer noch ein *mare incognita*, ein unbekanntes Meer. Die Bewohner der Tiefsee, eine *Gesellschaft unter Hochdruck*, sind weitgehend unerforscht.

Der *Schwerpunkt Meer* wird zu einer Reise in die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Erforschung des Meeres. Die Exponate zeigen eine Übersicht zur möglichen Nutzung der Ressourcen der Tiefsee. Ihre Erschließung reift angesichts schwindender Rohstoffe für die Menschheit zu einer existenziellen Frage.

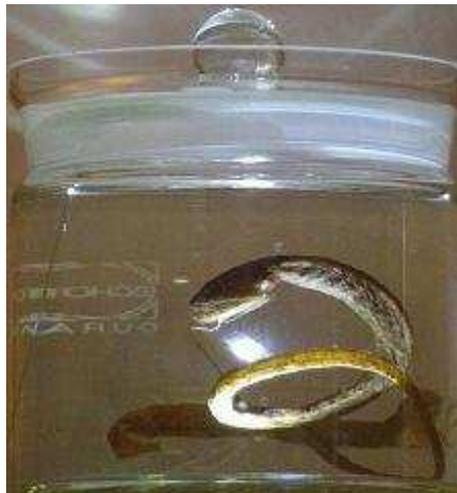
Der Besucher erfährt, wie das Meer seit dem 19. Jh. zum Studienobjekt wurde und die Ozeanographie die faszinierende Welt im Wasser unter die Lupe nimmt. Die zivile Nutzung der Tauchtechnik eröffnet neue Möglichkeiten zu Entdeckungs- und Forschungsreisen in die Tiefe der Meere. Viele Geheimnisse schlummern noch unter der Meeresoberfläche. In aller Welt sind Entdecker angetreten, sie zu lüften. Beim Rundgang über Deck 7 taucht der Besucher in die Formen, Farben und Geräusche der Tiefsee hinab. Hier erklingt eine Sinfonie aus Walgesängen, begleitet von dem Heulen eines Unterwasservulkans und von mysteriösen *Bloops*, deren Herkunft immer noch unklar ist. Mit Partylichteffekten schillern und funkeln Krill, Kalmare & Co. im Dunklen.

Als Tiefsee werden die Meeresräume bezeichnet, die sich 800m und tiefer unter dem Meeresspiegel befinden. Dabei haben die Weltmeere eine durchschnittliche Tiefe von 4.000m. Das *Challengertief* im



Fangzahnfisch (*Anoplogaster cornutus*, ca. 10cm lang, existiert bis 5.000m Tiefe)

Marianengraben, östlich der Philippinen, weist mit 10.899 m die größte Tiefe auf. Es sind vor allem zwei Charakteristika, die diesen Ort zu einem einzigartigen Lebensraum machen: Zum einen ist es ab 300m unter dem Meeresspiegel stockdunkel, zum anderen erhöht sich der Druck, der auf den Organismen lastet, alle 10m um 1,013 bar. Das heißt, in 10.000m Tiefe würde das Gewicht von einer Tonne



Großmaulfisch* (*Gastrostomus bairdii*)

auf einem Quadratzentimeter unserer Haut lasten. Das macht die Erforschung dieses Gebietes enorm schwierig und auch technisch aufwändig und teuer.

* so vermute ich mal - hb



Kalmare

Mit Modellen, Animationen, Filmen und Fotos geht es auf Deck 7 unter anderem auch um die Fischerei und den Walfang, um die Öl- und Gasförderung sowie um erneuerbare Energien, wie zum Beispiel Offshore-Windparks. Thema ist hier zum Beispiel die Arbeit des Forschungsschiffs METEOR und seine Geschichte. Dabei erfährt der Besucher, wie eine Forschungsreise vorbereitet und organisiert wird. Auch die *Leitstelle Forschungsschiffe* des Instituts für Meereskunde der Universität Hamburg wird vorgestellt.



EIN GLOBUS ALS MONITOR

Dass die Erde ein *Wasserplanet* ist, zeigt das vielleicht spektakulärste Exponat: ein Globus mit einem Durchmesser von 110cm. Das Hightech-Produkt ist eine Art HD-Monitor. Mit einer speziellen Technik können zum Beispiel Meeresströmungen, Hurrikans, Tsunamis oder aktuelle Wetterdaten projiziert werden. So können der Zustand der Meere, die Klimaauswirkungen, die Wettereinflüsse und Unwetersituationen bildlich beobachtet werden.

HYDROTHERMALE QUELLEN

Die so genannten *Black Smoker*, entstehen immer wieder durch Plattenverschiebungen an den Nahtstellen der Erdkruste. Sie wurden als Quell des Tiefseelebens erkannt. Aus ihnen schießt bis zu 400°C heißes, mineralstoffreiches Wasser, in dem unter anderem Schwefelwasserstoff enthalten ist. Diese Verbindung ist für die meisten Organismen hochgiftig, doch Schwefelbakterien nutzen sie als Energiequelle. Sie synthetisieren durch Chemosynthese aus Kohlendioxid Kohlenhydrate und stellen somit die Nahrungsgrundlage



Modell des Forschungsschiffs ATAIR

für viele Tiefseebewohner her. Dabei lautet das Motto Endosymbiose, denn viele Bakterien leben in ihren Wirten, z. B. in Röhrenwürmern und in Muscheln. Der Vorteil für die Bakterien: Ihre Wirte nehmen den Schwefelwasserstoff und den Sauerstoff für sie aus dem Meerwasser auf. So entsteht in der Nähe der hydrothermalen Quellen ein eigenes kleines Ökosystem mit einer Vielzahl von Arten.

Wenn der Besucher den Laborbereich verlässt, gewinnt er den Eindruck, nach und nach immer tiefer dem Meer *auf den Grund* zu gehen, denn die Raumstimmung wird dunkler. Die Ausstellung bietet außerordentlich viele Informationen, spricht aber zugleich die Emotionen an. Wie fühlen sich die Forscher in der Arktis und Antarktis? Die Besucher können die Kälte an einer echten Eiswand spüren, auf der zugleich historische Filmaufnahmen von der dritten Expedition des Polarforschers *Alfred Wegener* und aktuelle Filme gezeigt werden. Auf welche Weise Forscher in die Meerestiefe vordringen, zeigt ein 1:1-Modell des Tauchroboters *Cherokee*, der vom DFG Forschungszentrum an Ozeanrändern bis zu Wassertiefen von 1000m eingesetzt wird. Gleich nebenan ist auf Monitoren originales HDTV-Material zu sehen, das der Tauchroboter QUEST aufgenommen hat.

SIENCEFICTION MARITIM

Schon der französische Schriftsteller *Jules Verne* hatte sich vorgestellt, mit einem Tauchboot die Ozeane zu erkunden, doch die *NAUTILUS* in seinem Roman *20.000 Meilen unter dem Meer* war noch Utopie und Vision. Ihr Modell ist hier auf Deck 7 ausgestellt.



Kapitän Nemo nimmt die Sonnenhöhe auf.

DER SCHWARM

Vom 19. in das 21. Jh. führt den Besucher der Dialog zwischen dem bekannten deutschen Thriller-Autor *Frank Schätzing* und seinem Romanhelden, dem Meeresgeologen Prof. *Gerhard Bormann* von der Universität Bremen. In seinem 2004 erschienenen und weltweit erfolgreich verkauften Umwelt- und Wissenschaftsthiller *Der Schwarm* schildert *Frank Schätzing*, wie sich sonderbare Meereswürmer außerhalb des Blickfeldes der Menschen in das Methanhydrat am Meeresboden fressen und die Menschheit bedrohen - eine Reaktion der Natur auf die umweltzerstörende Zivilisation auf den Kontinenten. *Gerhard Bormann*, der den Autor bei seinen Recherchen beraten hat und dann auch noch als Romanfigur selbst auftaucht, liefert das Wissen des Experten, er erklärt; was an der spannenden Handlung Fiktion ist und worin die realen Gefahren bestehen.

DECK 8KUNSTSAMMLUNG

Marinemalerei und Schatzkammer

Meer und Schiffe inspirieren Künstler seit jeher. Doch ihre Blütezeit erlebte die Marinemalerei erst Mitte des 17. Jh. in den Niederlanden. Die Marinemaler jener Zeit galten als Chronisten, die wichtige Ereignisse und Schiffe in Öl festhielten. Das Internationale Maritime Museum Hamburg zeigt Gemälde aus 500 Jahren Kunstgeschichte, von *Jan Porcellis* über *Willem van der Velde*, *Thomas Buttersworth* und *Iwan Konstantinowitsch Ajwadowskij* bis *Lyonel Feininger* und *Karl Schmidt-Rottluff*. Als moderner Marinemaler hat *Uwe Lütgen* sein Atelier im IMMH eingerichtet. Mit etwas Glück trifft man ihn sogar bei der Arbeit an.

MARINEMALEREI

Die Marinemalerei ist nicht nur Kunst, sondern auch Berichterstattung. Das Museum zeigt Werke aus fünf Jahrhunderten, von den Anfängen in den Niederlanden bis heute. Im Rahmen des jeweiligen historischen Kontextes werden Techniken, Inhalte und Symbolik erklärt.

Viele Kapitäne ließen ihr Schiff von bekannten und unbekanntem Künstlern verewigen. Malende Kriegsberichterstatter verdeutlichen die Dramatik von Seeschlachten aus verschiedenen Epochen. Marinemalerei ist eine Fundgrube für die Geschichte der Schifffahrt. Sie vermittelt dem Betrachter Eindrücke, erweckt Geschehnisse zum Leben, berichtet von Menschen und ihrer Arbeit auf See, in den Häfen, auf den Werften, von Seekriegen,



Andreas Achenbach (1815-1910)



Die GOLDMARIE, so hätte Kolumbus seine SANTA MARIA wohl gerne gehabt.

romantische Sonnenuntergänge und Stürcke mit aufbrausenden Wassergewalten. Sie zeugen von der ewigen Auseinandersetzung der Menschen mit dem Meer.

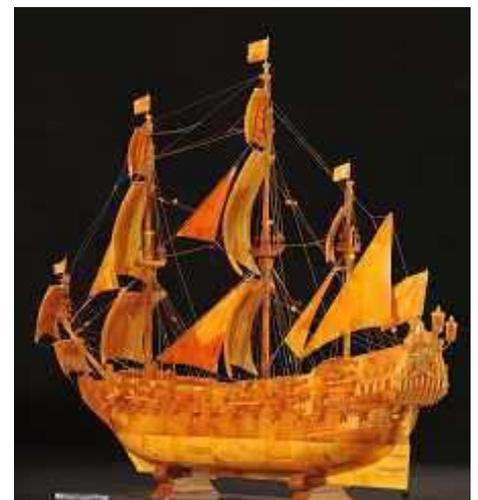
DIE SCHATZKAMMER

Schiffsmodelle aus Bernstein, Elfenbein, Silber und Gold. Aus edlem Material fertigte Kapitän *Erich Schulze* um 1970 ein Modell der WAPPEN VON HAMBURG III.

Das Konvoischiff, das auch als Großmodell in einem *Freiraum* des Museums hängt, besteht aus Elfenbein. Elfenbein benutzte auch *Leo Blümke*, der die französische *LE PROTECTEUR* schuf, sowie einen Querschnitt von Lord Nelsons Flaggschiff *VICTORY*. Ganz aus Silber ist das Linienschiff *BRAUNSCHWEIG*, ein Werk der Goldschmiedewerkstatt *Hermeling* in Köln. Auftraggeber war *Wilhelm II.*, der das Modell vermutlich an seinen Flügeladjutanten verschenkte.

Noch wertvoller als Knochen- und Silberschiffe sind Schiffsmodelle aus Bernstein. Hier stehen zwei Fregatten hervor, die *HOLLANDIA* und die *FRIEDRICH III.*, beides Werke des Modellbauers *Alfred Schlegge*. Tauen und Seile der Schiffe bestehen aus 18-karätigen Goldfäden. Das kostbarste Modell der Sammlung ist zweifellos Kolumbus' *SANTA MARIA*, weltweit

das einzige aus purem Gold gefertigte Modell, mit laufendem und stehendem Gut aus Platindraht. Der Hamburger Juwelier *Renatus Wilm* hatte das Modell zum 200-jährigen Firmenjubiläum in seinem Goldschmiedeatelier nach Plänen aus *Peter Tamms* Institut anfertigen lassen, in dessen Besitz das Modell übergegangen ist.



Bernstein Fregatte FRIEDRICH III

Fragen nach dem genauen Wert des Schiffes beantwortet der Hausherr mit einem tiefen Zug an seiner Havanna und einer dezenten Wolke Rauch.

DIE GESCHICHTE DER KNOCHENSCHIFFE

Keine Schiffsmodelle üben größere Faszination aus, als jene Knochenschiffe, die während der Koalitionskriege 1792-1815 von französischen Kriegsgefangenen in England gefertigt wurden. Nie wieder wurden mit geringeren technischen Mitteln, einfacheren Materialien und völlig ohne Konstruktionsunterlagen Schiffsmodelle von derartiger Qualität und Detailgenauigkeit geschaffen. Die Geduld und Geschicklichkeit, die unter den schwierigen Umständen der Gefangenschaft beim Bau der Modelle aufgebracht wurde, ist unvorstellbar. Es existieren nicht mehr viele dieser *prisoner of war shipmodels*. Die meisten sind in Schifffahrtsmuseen in England und den USA erhalten. Ein besonders qualitätsvolles und schönes Exemplar besitzt das Germanische Nationalmuseum in Nürnberg. Man weiß nicht, auf welchen Wegen das in der Fachliteratur unbekanntes Stück nach Deutschland gelangte. Es gehörte zur Schiffsmodellsammlung der 1879 ins Leben gerufenen Stiftung Deutsches Handelsmuseum. In den Koalitionskriegen gerieten Tausende französischer Soldaten und Seeleute in englische Gefangenschaft. Zwischen 1803 und 1815 waren es etwa 122.000. Da nicht genügend Gefängnisse vorhanden waren, wurden viele von ihnen auf Schiffen eingekerkert. Die Gefängnisschiffe, die in Flussmündungen und Küstenhäfen wie Sheerness, Chatham, Portsmouth oder Plymouth lagen, waren ausgemusterte, abgetakelte und entmastete große Kriegsschiffe. Auf diesen sogenannten Hulks herrschten unmenschliche Zustände, und die Todesraten waren sehr hoch. In den Gefängnissen an Land waren die Lebensbedingungen besser. Hier dienten alte Forts wie das in Dover als Gefangenenlager. Zudem wurden für die mit der Dauer der Kriege anwachsende Gefangenzahlen neue Gefängnisse gebaut. Das früheste Knochenschiff entstand während des 1. Koalitionskrieges in Norman Cross bei Peterborough, wo die ersten französischen Gefangenen im April 1797 eintrafen und bis zu 7.000 Männer untergebracht wurden. 1806 entstand in Dartmoor das Princeton-Gefängnis für 6.000 Gefangene, dem weitere Bauten folgten. Während einfache Seeleute und Soldaten in den Schiffs- und Landgefängnissen eingesperrt blieben, kamen Offiziere oft auf Ehrenwort frei. Sie durften sich bei englischen Familien einquartieren, sogar eigene Wohnungen nehmen oder hatten zumindest Freigang aus dem Gefängnis, wodurch sie vermittelnd für die rangniederen Gefangenen wirken konnten.



Der Sammler an einer Vitrine mit einem großen Knochenschiff; Bild: Spiegel

Allen Kriegsgefangenen war zur Verbesserung ihrer Lebensbedingungen erlaubt, sich etwas zu verdienen. Die auf den Schiffen isolierten Männer hatten nur eingeschränkte Möglichkeiten dazu. Sie mussten besonderes erfindungsreich sein, nicht zuletzt bei der Beschaffung von Arbeitsmaterialien. Die meisten waren keine Berufssoldaten. Oft hatten sie als Handwerker gearbeitet, bevor sie in den Kriegsdienst gepresst worden waren. Sie nutzten ihr handwerkliches Geschick zur Herstellung kleiner dekorativer Gegenstände, die sich leicht verkaufen ließen. Sie schufen Schmuckkästchen, Strohflechterarbeiten, Spielzeug und Schiffsmodelle, insbesondere solche aus Knochen. Ein Teil der Modellbauer stammte vermutlich aus der französischen Hafenstadt Dieppe an der Alabastaküste, die ein europäisches Zentrum des Elfenbeinhandels war. Hier florierte die Elfenbeinschnitzerei, die auch in der Bretagne Tradition hatte. Die in diesem Handwerk Erfahrenen lernten Mitgefangene an, wozu genügend Zeit vorhanden war; denn für manche dauerte die Gefangenschaft über zwölf Jahre.



Bild: ALTONAer Museum in Hamburg

Die auffallende hohe Qualität der meisten Modelle in sämtlichen Details lässt darauf schließen, dass an ihnen viele Hände mitgewirkt haben, wobei verschiedenes Spezialkönnen wie Schnitzen, Drehen, Zimmern, Litzenaustreiben und Seilschlagen zusammengeführt wurde. Als Materialien

wurden aus Kleidern gezupfte Fäden, Haare, Hanf, Knochen, Horn, Messing, manchmal auch Holz von Kirsch- oder Birnbäumen verwendet.

Auf den Hulks war es schwierig, an Obstbaumholz heranzukommen - nur solches eignet sich wie Elfenbein zum Schnitzen präziser Modelle - und so nutzten die Gefangenen hier größtenteils Knochen aus den Küchenabfällen; Teile von Knochen haben eine ähnlich feine Struktur wie die Obsthölzer oder Elfenbein. Das geeignete Knochenmaterial wurde vor seiner Verwendung in einer langwierigen Prozedur aufbereitet. Bis heute ist nicht bekannt, mit welchen Methoden die Modellbauer die Knochen bleichen konnten.

Knochenschiffe wurden in England sehr gern gekauft. Um die Produktion zu verfeinern, beschafften sich einige Gefangene mit ihren Einnahmen Elfenbein. Es ist aber kein Modell der Kriegsgefangenen bekannt, das ganz aus Elfenbein besteht. Sie verwendeten das kostbare Material für besondere Modellteile wie Heckspiegel oder Galionsfiguren. Für die Takelage verarbeiteten sie neben eingefärbtem Fadenmaterial auch Haare. Geschütze wurden aus alten Messingteilen gedreht.

Diese Schiffe sind echte Seemannsmodelle, die ohne Pläne allein aus der Anschauung oder Erinnerung heraus entstanden sind. Wie bei den meisten Seemannsmodellen sind die Proportionen häufig verzerrt und im Verhältnis zur Länge oft zu hoch. Bei der Gestaltung der Höhendimension haben sich die Matrosen von ihrer Perspektive auf Deck leiten lassen und in der Gefangenschaft die Erinnerung an die eindrucksvoll in den Himmel ragenden Masten ihrer Schiffe wiedergegeben. Selten sind die Knochenschiffe Nachbauten bestimmter Vorbilder. Oft tragen sie Phantasienamen oder haben mit Schiffen gleichen Namens auf See nur sehr wenig gemeinsam. So existieren Modelle mit für französische Schiffe typischen hufeisenförmigen Heckspiegeln, die mit einem englischen Namen und der englischen Flagge versehen sind. Die Gefangenen bauten Modelle von Schiffstypen, die ihnen aus ihrem Seemannsleben vertraut waren, und gestalteten Details im Hinblick auf ihre englische Kundschaft.

Knochenschiffe wurden in England zu einem Modeartikel. Nach dem Ende der napoleonischen Kriege entstanden hier weiterhin Modelle im Stil der *prisoner of war shipmodels*, die aber meist recht schlechte Nachbildungen der Originale sind. In England werden diese Modelle *fakes*, Schwindelmodelle genannt.

Die Sammlung hat 35 Knochenschiffe.

Quelle: Kulturgut, Heft 11, 2006

DECK 9DIE GROßE WELT DER KLEINEN SCHIFFE

Se(e)hfahrt *en miniature*! Das heißt 36.000 Schiffsmodelle auf einem Deck in originalgetreuer Nachbildung im Maßstab 1:1.250. Die Seefahrt im Wohnzimmer ist nicht nur Liebhaberei. Sie ermöglicht das, was einen wesentlichen Teil der Geschichte ausmacht - den Vergleich. Es gibt die vielfältigsten Darstellungen von Schiffen aus allen Zeiten. Die Schiffsminiatur jedoch bleibt einzigartig. Verfolgt man Schiffstypen durch die verschiedenen Epochen wird rasch deutlich, wie rasant Schiffbau und Schiffstechnik sich während der letzten beiden Jahrhunderte entwickelten. Die Art der Präzision ist dabei so vielfältig wie das Thema.

EVOLUTION DER MINIATURMODELLE?

Eine scheinbar frühe Form der Miniaturmodelle von Schiffen waren die Buddelschiffe. Diese Mitbringsel der Seeleute zeugen vom Müßiggang in den Freiwachen auf langen Reisen und von der Feierabendbeschäftigung im Ruhestand. Ein Schrank voll dieser schönen *staubgeschützten* Objekte steht auf Deck 9.



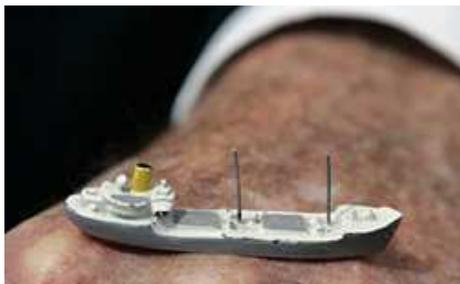
Model des Containerterminals in Bremerhaven



Romantisch anzusehen sind die Miniaturmodelle von Segelschiffen aller Typen bei den naturgetreuen Nachbildungen im Maßstab 1:1.250. Diese hier nicht mehr staubgeschützt, doch die Faszination bleibt erhalten. Ob da wohl die Flaschen knapp geworden sind, bleibt zu klären.



Seefahrt *en miniature*! Eine auch praktische Form. Das heißt: 36.000 Schiffsmodelle in naturgetreuer Nachbildung im Maßstab 1:1.250. Die Seefahrt im Wohnzimmer ermöglicht das, was einen wesentlichen Teil der Geschichte ausmacht - den überschaubaren Vergleich und nicht nur das.

ETWAS ZUR GESCHICHTE DER MODELLE

© Jörg Sarbach/AP

Mit diesem Modell fing alles an: Als der gerade sechsjährige *Peter Tamm* im Jahr 1934 krank im Bett bleiben musste, schenkte ihm seine Mutter das Wiking-Modell eines Küstenfrachters - allerdings ohne zu ahnen, was dieses Geschenk auslösen sollte. Das *Wasserlinienmodell* im Maßstab 1:1.250 markiert den Beginn der weltweit größten maritimen Privatsammlung, die nun im Kaispeicher B präsentiert wird. Dort befinden sich etwa 36.000 dieser Miniaturen. Für Peter Tamm waren Schiffsmodelle von Anfang an weit mehr als nur Spielzeuge. Die *große Welt der kleinen Schiffe* ermöglicht Schiffahrtsgeschichte anschaulich zu machen, Entwicklungen aufzuzeigen und einzelne Schiffe oder sogar ganze Flotten miteinander zu vergleichen. Voraussetzung dafür ist allerdings eine große Detailgenauigkeit und die Einheitlichkeit des Maßstabs. Der eigentliche Schöpfer der maßstabsgerechten *Wasserlinienmodelle* war der britische Marinehistoriker *Fred T. Jane* (1865-1916), der bei seinen Vorträgen über Strategie und Taktik des Einsatzes militärischer Schiffe schon um die Wende vom 19. zum 20. Jh. kleine Schiffsmodelle benutzte, damit sich seine Zuhörer im wahrsten Sinne des Wortes ein eigenes Bild machen konnten. Im Jahr 1898 gründete Jane die *Jane's Information Group*. Die bis heute in diesem Verlag erscheinenden Nachschlagewerke *All the World's Fighting Ships* für Kriegsschiffe und *All the World's Air-ships* für Luftfahrzeuge gelten mittlerweile als Referenzwerke. Zu den wichtigsten Wettbewerbern auf diesen besonderen Fachgebieten des Verlages gehören *Defense News*, *Flight International* und *Aviation Week*. Jane begriff schon bald, wie wichtig die Vergleichbarkeit der Modelle war, und führte daher den einheitlichen Maßstab von etwa 1:1.800 ein. Da seine Modelle unter Marineliebhabern schnell außerordentlich populär wurden, gründete er 1905 eine Gesellschaft, die die kleinen Schiffe in großem Umfang produzierte und vermarktete. Obwohl sie nun von großen und kleinen Schiffahrtsliebhabern gesammelt wurden, waren sie doch mehr als nur Liebhaberstücke, denn in Marineschulen und Admiralitäten in England, Deutschland, den USA und vielen anderen Län-

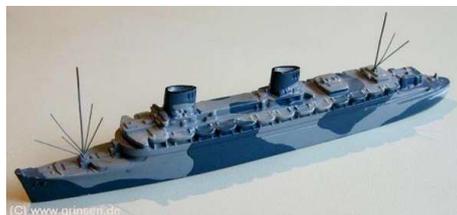
dern nutzte man die Minis, um Flottenmanöver und Seegefechte nachzustellen oder zu konzipieren.

Jane war auch politisch aktiv, und ein starker Gegner der Liberalen. Als 1910 der links-liberale Kandidat *Edward Hemmerde* zur Wahl nominiert wurde, fasste Jane den Entschluss, die Wahlkampagne zu stören. Am Bahnhof empfing er *Winston Churchill*, der zur Unterstützung Hemmerdes eine Rede halten wollte. Statt Churchill zum vereinbarten Veranstaltungsort zu fahren, brachte er ihn aufs Land, wodurch Churchill am Abhalten seiner Rede gehindert wurde.



Fred T. Jane

Anfang der 1930er-Jahre begann in Deutschland die Firma *Friedrich Karl Peltzer* (1903-1980) mit der Herstellung von Wasserlinienmodellen im Metallgussverfahren im noch heute festgesetzten Maßstab 1:1.250. *Peltzer* stellte Kriegs- und Handelsschiffe aller Nationen her, die sich als Wiking-Modelle nach wie vor größter Beliebtheit erfreuen.



Wiking Modell der BREMEN/EUROPA

Wie wird ein solches Modell hergestellt?

Bevor man überhaupt damit beginnen kann, ist ein genaues Quellenstudium erforderlich. Voraussetzung dafür sind sehr gute Pläne und Fotos. Als erster Schritt wird ein so genanntes Urmodell aus Kunststoffplatten gefertigt, das die Rumpfform und alle Aufbaudetails genauestens wiedergibt. Dieses wird in Silikonkautschuk abgeformt; nach dem Erkalten schneidet

man die Form auf und entnimmt ihr das Urmodell. Anschließend wird die Form mit einem Gipsdock ummantelt und das erhitzte Gussmaterial durch die Angussöffnung eingebracht. Wenn die Form abgekühlt ist, kann man das Miniaturmodell entnehmen, von Metallüberständen befreien, aufputzen, bemasten und für den Endzustand herrichten. Doch erst nachdem es gründlich gereinigt und mit großer Sorgfalt bemalt wurde, ist das kleine Kunstwerk fertig.



Und um Kunstwerke handelt es sich bei den Minis in der Tat. Die Faszination dieser kleinen Abbilder der großen Schiffe besteht vor allem in ihrer Detailgenauigkeit. Überall in der Welt gibt es Menschen, die unendlich viel Mühe, Kunstfertigkeit und Zeit in die Herstellung dieser Miniaturmodelle investieren und ihr Können auf nationalen und internationalen Meisterschaften messen. Es gibt sogar Weltmeisterschaften im Miniaturmodellbau. Überall auf der Welt interessieren sich auch Sammler für die Minis; keineswegs nur, weil sie hübsch anzusehen sind, sondern weil sie etwas anschaulich machen, was sich sonst nur sehr viel schwerer vorstellen ließe: Die Geschichte der Schiffahrt von den Anfängen in vorgeschichtlicher Zeit bis in die Gegenwart. Wer die schier zahllosen Miniaturmodelle, die in den Vitrinen auf Deck 9 ausgestellt sind, betrachtet, muss sich vor Augen führen, dass jedes dieser kunstvoll geformten und bemalten Kunstwerke ein reales Vorbild hat - mit eigener Geschichte und eigenem Schicksal.

Stellen Sie sich vor: Sie betrachten die Modelle auf ihren Glasscheiben und haben denselben Eindruck, als würden Sie aus etwa 2.000 Meter Höhe aufs Meer blicken und tief unter sich eine Flotte beobachten.

Weitere Aspekte des Modellbaus lassen sich auf diesem Deck 9 studieren: So finden sich hier Dioramen der größten Schlachten von Admiral Nelson, Modelle der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven, eines U-Bootbunkers und der beeindruckenden Anlage eines modernen Containerhafens (Bremerhaven), aber auch ganz besonders wertvolle Kunstwerke - Modelle aus Holz und Papier, in ihrer Einmaligkeit etwas ganz Besonderes.

Quellen: <http://www.janes.com/>
http://de.wikipedia.org/Friedrich_Karl_Peltzer
<http://www.grinsen.de/wiking/index.htm>

DECK 10SALON 10. LÄNGENGRAD

Veranstaltungen

Sonderausstellungen, Lesungen und Konzerte, Symposien, Vorträge und Präsentationen: Der *Salon 10. Längengrad* bietet ein weit gefächertes Programm.

Neben dem Internationalen Seegerichtshof finden Meeresforschungsinstitute, Werften, Reedereien und verschiedene andere der Seefahrt verpflichtete Institutionen ein Forum auf Deck 10 des Kaispeichers B.

Verschiedene kulturelle Veranstaltungen und wissenschaftliche Vorträge ergänzen die Dauerausstellung des Museums und eröffnen neue Zugänge zum maritimen Themenfeld.

Hoch über den Dächern Hamburgs gelegen, ist der *Salon 10. Längengrad* außerdem Treffpunkt und festlicher Rahmen für Empfänge, Hochzeiten, Geburtstagsfeiern, Konzerte, Produktpräsentationen und Tagungen.

Wie wäre es mit unserem Gründungsfest und Schaffermahl in dieser wahrhaft maritimen Umgebung?

Das Kulturforum 10. Längengrad auf Deck 10 bietet ein weit gefächertes Programm nicht nur rund um das Thema Seefahrt. Internationale Symposien werden die Forschung stärken; es wird auf Erfahrungen und Kontakte der letzten Jahre aufgebaut.



Der internationale Seegerichtshof sowie Institute, die sich mit Meeresforschung beschäftigen, Werften, Reedereien und weitere der Seefahrt verpflichtete Einrichtungen finden hier ihr Forum.

Zusätzlich zum musealen Zugang zu Schifffahrtsthemen können die Besucher ihre Sinne durch Musik, Theater und Lite-



Die QM II auf Deck 2 aus der LEGO Abteilung

ratur schärfen, mit anderen Kulturdisziplinen das Gesehene intensivieren und den geschichtlichen Eindruck vertiefen.

Dokumente und Tagebücher der Seefahrer sind Quellen für Stücke, die auf der museumseigenen Bühne inszeniert werden. Klassische aber auch unbekanntere Stoffe der Seefahrtsgeschichte werden so dramatisiert und neu präsentiert. Die Schätze des Archivs von Prof. *Peter Tamm* bieten dafür eine unerschöpfliche Grundlage.

In Themenabenden für Besuchergruppen und Firmen gestaltet der Museumsservice individuelle Veranstaltungen, die nach Absprache zu buchen sind.

KINDER AN DECK!AUF DECK 2DAS SCHWIMMENDE KLASSENZIMMER

Sieben Meter lang und fast zwei Meter hoch liegt die *QUEEN MARY 2* auf Deck 2, aus tausenden Legosteinen zusammengesetzt. Das macht Lust zum Nachbauen!

Im *Schwimmenden Klassenzimmer* können die Jüngsten gemeinsam mit ihren Eltern oder auch unter pädagogischer Anleitung neues Wissen rund um das Meer und die Seefahrt erfahren. Spiele wollen hier ausprobieren, eine Bilderbuchreise um die Welt angetreten werden.

Gruppen können Knoten knüpfen, Segelschiffe bauen oder einfache *Seestücke* malen.

AUF DECK 7: DIE FORSCHUNGSSTATION

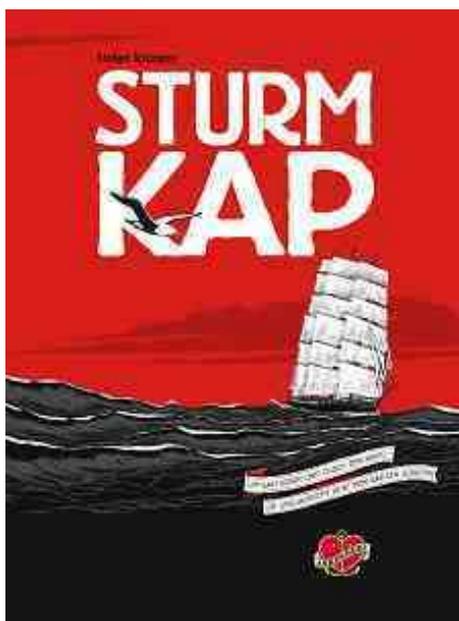
Können Steine schwimmen? Wie entstehen Unterwasservulkane? Was sagen der Bodensatz, die Sedimentschichten am



Auf Nelsons Sitzblock

Meeresbodens über die Vergangenheit? In der Forschungsstation auf Deck 7 dürfen Kinder experimentieren. Das UNISchullabor ist in Zusammenarbeit mit dem MARUM Zentrum für Marine Umweltwissenschaften der Universität Bremen entstanden. Hier werden Kinder zu Wissenschaftlern. Sie finden Antworten auf die wichtigsten Fragen rund um Geologie, Meeresbiologie und Klimaforschung. Das Labor steht Gruppen nach vorheriger Anmeldung zur Verfügung.



BÜCHER FILME BÜCHERDAS NÄCHSTE ABENTEUER BEGINNT

Nach dem Bestseller **Orkanfahrt** werden nun Abenteuer des Alltags erzählt: **Sturmkap** – die unglaubliche Reise von *Kapitän Jürgens*. Eine Geschichte von Freundschaft, die jedem Sturm trotz und letzte Erinnerung an eine vergangene Epoche ist.

1939. Mehrere Wochen kämpfte die Besatzung der Viermastbark *PRIWALL* vor Kap Hoorn auf der Ost-West-Route gegen schwere Stürme. Im chilenischen Valparaiso dann saß die Mannschaft fest. Für den Schiffsjungen *Hans Peter Jürgens* begann eine Irrfahrt durch eine Welt im Krieg. Erst wurde er Straßenbauer in Chile. Dann 1941 auf den Blockadebrecher *ERLANGEN* versetzt. Doch die Fahrt des Frachtdampfers endete im Südatlantik, als sie vom englischen Kreuzer *NEWCASTLE* gestellt wurde. Jürgens geriet nach der Selbstversenkung des Schiffs zusammen mit den anderen Überlebenden der Besatzung in englische Kriegsgefangenschaft. Er überlebte ein Lager im afrikanischen Dschungel, und er fütterte Bären in Kanada. 1946 kehrte er in seine zerstörte Heimat zurück. Sein Traum war, Kapitän zu werden. Dafür brannte er Schnaps in London, schuftete in wilder See auf Fischkuttern und landete wegen illegaler Ausreise im Gefängnis.

Hans Peter Jürgens, seine Vorfahren waren Seefahrer und Walfänger, wurde 1924 in Cuxhaven als Sohn eines Kapitäns geboren. Mit 15 Jahren begann seine erste Seereise auf der Viermastbark *PRIWALL*. 1953 machte er sein Kapitänspatent und geht für die traditionsreiche Reederei D.D.G. Hansa auf große Fahrt.. Nach sei-

ner aktiven Zeit auf See zog Jürgens 1960 nach Kiel und wurde Lotse, wo er rund 30 Jahre im Hafen, in der Förde und auf dem Nord-Ostsee-Kanal tätig war. Er fuhr mehr als ein halbes Jahrhundert zur See und war der letzte Präsident der deutschen *Kap Hoornier Vereinigung*, die sich 2004 auflöste. Mit Beginn seiner Lotsentätigkeit fand er Zeit für seine zweite große Leidenschaft: Die Malerei. Er lebt heute in Kiel und gilt als einer der bedeutendsten deutschen Marinemaler.



Die *PRIWALL* im Sturm vor Kap Hoorn

Von der Sensibilität der englischen Marinemalerei angeregt, entwickelt Jürgens im Laufe der Jahre eine ganz eigene Aquarelltechnik, mit der er die Trias von Himmel, Schiff und Wasser in ebenso leuchtenden wie harmonischen Farben ins Bild setzt. Seine besondere Malweise verbunden mit seiner profunden Kenntnis der Seefahrt verleihen Jürgens' Bildern eine einzigartige Faszination.

Sturmkap ist so spannend wie ein Krimi, so unterhaltsam wie ein Roman und die wahre Erinnerung an eine Jugend zwischen Kap Hoorn, Krieg und Neuanfang. Packend aufgeschrieben vom Reporter *Stefan Krücken*, liebevoll gestaltet von *Sandro Pezzella* und mit zahlreichen historischen Aufnahmen des Kapitäns *Hans Peter Jürgens* illustriert.

260 Seiten durchgehend zweifarbig mit historischen Fotografien und Portrait, Hardcover Leineneinband mit Schutzumschlag. 29,90 Euro

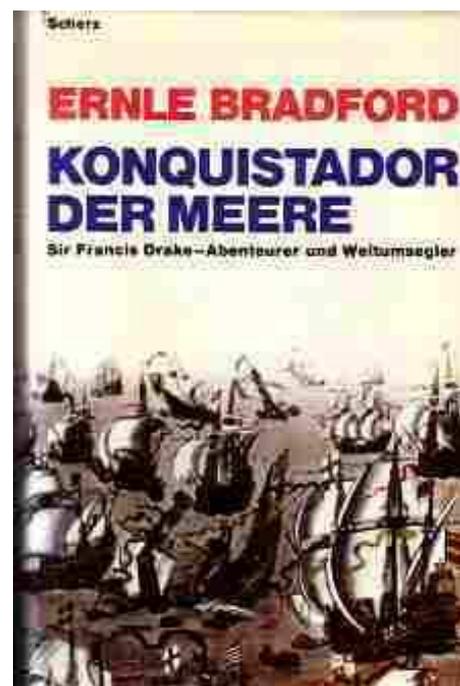
ISBN-13: 978-3-940138-01-9

Quelle: <http://www.ankerherz.de/>

DIE AUSSTELLUNG

Eine Ausstellung im Flensburger Schifffahrtsmuseum, Schiffbrücke 39, 24939 Flensburg, vom 10. Oktober 2008 bis zum 11. Januar 2009, Di – So: 10 bis 16 Uhr, zeichnet die wichtigsten Etappen aus dem Leben von Kapitän Jürgens nach und zeigt die vielfältigen biographischen und seefahrtshistorischen Bezüge in seinem Werk auf.

Quelle: <http://www.flensburg.de/>

KONQUISTADOR DER MEERE

Sir Francis Drake, aus kleinsten Verhältnissen in den Adelsstand aufgestiegen, verkörpert in Leben und Taten den Umbruch der Renaissance. Als erster Engländer umsegelte er den Erdball, besiegte 1588 als Admiral die spanische Armada, beraubte als Pirat die spanische Goldflotte. Ob er als Entdecker und Seekriegsheld in stolzer Demut den Ritterschlag Queen Elizabeths empfängt oder als Draufgänger den spanischen Herrscher am Bart reißt - immer sind seine Handlungen vom wilden Temperament einer wildbewegten Zeit bestimmt.

Ernle Bradfords (1922-1986) Darstellung des abenteuerlichen Lebens eines bedeutenden Mannes der europäischen Geschichte ist zugleich auch die Schilderung eines großen abendländischen Zeitalters:

Konquistador der Meere, Scherz-Verlag Bern München Wien 1966

Über *Ernle Bradford* schrieb The Times Literary Supplement: *Er ist so geschickt, so überzeugend, und er ist ebensosehr mit der Ruderpinne wie mit der Feder vertraut, dass es an seinem Buch nichts zu kritteln gibt.*

Ernle Bradford schrieb 1966 auf S. 270, bevor *Olivier Zajecs* 2008 über Chinas maritime Beweggründe in *Le Monde* mutmaßte (s.S. 28 ZHÈNG HÈS Rückkehr):

.... doch auf dem Kontinent erkannte man die Bedeutung der Niederlage der Armada, man erblickte darin den Sieg von Seestreitkräften über eine gewaltige Landmacht und den Beginn einer neuen Epoche.

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE**SCHATZSCHIFF GEFUNDEN**

An der südafrikanischen Küste, im Atlantik vor der Küste Namibias, wurde ein über 500 Jahre altes portugiesisches Schatzschiff gefunden, dessen Ladung aus Goldmünzen, Elfenbein und Kupferbarren bestand.

Der Fund gelang, als Geologen des Diamantenkonzerns Namdeb bei Schürfarbeiten vor der Atlantikküste Namibias auf die Überreste eines Schiffwracks aus dem späten 15. bzw. frühen 16. Jahrhunderts trafen. Namdeb befindet sich im Besitz des Staates Namibia und des weltgrößten Diamantenkonzerns De Beers.



Der Fund beinhaltete eine reiche Sammlung von diversen Objekten, u.a. sechs Bronze-Kanonen, einige Tonnen Kupfer, über 50 Elefantenzähne, Porzellanschirr, Navigationsinstrumente, Waffen und tausende spanische und portugiesische Goldmünzen aus dem späten 15. bzw. frühen 16. Jahrhundert, gab der Sprecher der Firma, Hilifa Mbako, vor der versammelten Presse an.

Der mit der Untersuchung des Fundes beauftragte Archäologe Dieter Noli datierte das Schiff und die darauf befindlichen Kanonen ebenfalls auf das Ende des 15. oder den Anfang des 16. Jahrhunderts.

Nach derzeitigem Stand dürfte es sich um die Karavelle des portugiesischen Erobers Bartolomeu Diaz gehandelt haben. Diaz, ein Edelmann aus dem Hause der portugiesischen Königsfamilie, war der erste Europäer, der 1488 rund um das Kap der Guten Hoffnung gefahren war und damit eine neue lukrative Schifffahrtsroute für den Handel mit dem Fernen Osten eröffnet hatte.

Quelle: CDNN, AP

BARTOLOMEU DIAZ MUSEUM

2001. Ein Danziger Seefahrer an Bord der Karavelle BARTOLOMEU DIAZ, 130t. Zum 500. Jahrestag der ersten Umrundung des Kap der Guten Hoffnung war der Nachbau in drei Monaten von Portugal nach Mossel Bay (Kap Provinz) auf der historischen Strecke gesegelt worden. Dort wurde das Schiff auf den Strand gezogen und wird nun im drumrum gebauten Bartolomeu Diaz Museum nahe dem Old Postoffice Tree ausgestellt.



Sonderstempel



Ankunft der Karavelle BARTOLOMEU DIAZ nach einer dreimonatiger Überfahrt von Portugal in Mossel Bay. 1988.

Die Anfahrt zum Diaz Museum in Mossel Bay mit dem historischen Dampfzug, dem Outeniqua Choo-Tjoe, startet am Outeniqua Transport Museum in George.
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9:00–16:45
Wochenenden, Feiertage -15:45



Outeniqua Choo-Tjoe

Quellen: <http://www.diasmuseum.co.za/>
<http://www.onlinesources.co.za/chootjoe/>

ADMIRAL ZHENG HE KEHRT ZURÜCK

Die Handelsmacht China sichert ihre Seewege und knüpft an alte maritime Traditionen an.
von Olivier Zajec

Vor zwei Jahren erzielte eine historische TV-Serie in China einen Zuschauerrekord: Daguo Jueqi - Der Aufstieg der Großmächte hieß das Dokumentarwerk, das vom Zentralen Chinesischen Fernsehen (CCTV) produziert wurde. Die Beiträge basieren auf Interviews mit Historikern und Weltpolitikern und beschäftigen sich mit der Frage, wie Portugal, Spanien, die Niederlande, Frankreich, England, Deutschland, Japan, Russland und die USA im Lauf der Geschichte zu Weltreichen aufstiegen, prosperierten und wieder zerfielen. Die Serie wurde auch im amerikanischen History Channel auf Englisch gezeigt.



Für Professor Qian Chengdan von der Universität Peking ist klar, warum es ein starkes Zuschauerecho gab: *Unser China, das chinesische Volk, die chinesische Rasse ist zurück auf der Weltbühne.*

Die Autoren der Serie führen den Aufstieg der Staaten zu Weltmächten vor allem auf ihre maritime Stärke zurück. Und bei den meisten der dargestellten historischen Modelle waren dieselben Faktoren Teil der Strategie: Öffnung nach außen; Kontrolle der Hauptseewege und der sie sichernden Stützpunkte in den großen Ozeanen; technologisch modernste Schiffe, die einen maximalen Aktionsradius und größtmögliche maritime Macht sichern. Die Bevölkerungszahl oder die Größe des jeweiligen Staatsgebiets spielten dagegen keine Rolle.

Exakt dieselben Kriterien bestimmen offensichtlich die Prioritäten der chinesische Regierung. Das kann man dem *Plan für maritime Hochtechnologie* aus dem Jahr 2000 entnehmen, und es zeigt sich auch in der massiven Aufrüstung der Kriegsmarine (People's Liberation Army Navy - PLAN).

Die historische Weltsicht der Kommunistischen Partei Chinas war jahrzehntelang ideologisch eingefärbt. Umso bemerkenswerter ist der offene Pragmatismus einer aufstrebenden Weltmacht, wie er in der Serie Daguo Jueqi zum Ausdruck kommt. Diese Weltmacht hat augenscheinlich aus den Fehlern gelernt, die das

Reich der Mitte im 19. Jahrhundert geschwächt haben: Verblendung und Selbstüberschätzung. Zwei Schlüsselbegriffe der neuen chinesischen Politik unter *Hu Jintao* sind in diesem Zusammenhang wichtig: Harmonisch und friedlich soll Einfluss genommen werden, soll China sich für die Welt, vor allem aber auch die Welt sich für China öffnen.

Das Land verfolgt eine nie dagewesene, intensive Marinediplomatie. Chinesische Kriegsschiffe liefen im Jahr 2007 zu offiziellen Besuchen mehrere Marinebasen an, in Frankreich, Australien, Japan, Russland, Singapur, Spanien und den USA. Sie nahmen aber auch an internationalen Seemanövern zur Bekämpfung der neuen Piraterie teil.

Diese *Soft Power*-Strategie ist eine Antwort auf die Herausforderungen in der Region und insbesondere auf zwei für China entscheidende Zukunftsfragen. Bei der ersten geht es um die territorialen Ansprüche auf Taiwan und die Ausdehnung der Territorialgewässer im Südchinesischen Meer und die Definition der *ausschließlichen Wirtschaftszone* (AWZ). Für China hängt der freie Zugang zum Pazifischen Ozean sowie zu den Seekorridoren Südostasiens und damit zu Indochina von der Erfüllung dieser Ansprüche ab. Die zweite große Zukunftsfrage lautet, wie China als mittlerweile zweitgrößter Erdölimporteur der Welt die maritimen Versorgungswege für seine lebenswichtigen Energielieferungen schützen kann.

Aktuell geht es vor allem um die erste Frage. Peking hat sich mit dreizehn Nachbarländern geeinigt, ihre Streitfragen um Landesgrenzen gütlich beizulegen. Nur mit zwei Staaten, Bhutan und Indien, bestehen Konflikte mehr oder weniger offen fort. Aber auch entlang der 14.500km langen Seegrenzen Chinas gibt es potenzielle Spannungszonen; dafür gibt es tief liegende Gründe. Insgesamt erhebt Peking unbeschränkte territoriale Souveränitätsansprüche auf 4 Millionen Quadratkilometer Meeresfläche.

Die chinesischen Machthaber wollen natürlich auch die Souveränität über Taiwan, *notfalls mit Gewalt*. Das ist bis heute die offizielle Position Pekings, auch wenn die Rückkehr der Nationalpartei Kuomintang unter *Ma Ying-jeou* an die Regierung in Taipeh bereits eine Annäherung zwischen China und Taiwan bewirkt hat. Der enorme Ausbau der chinesischen Kriegsmarine, die den Vorsprung der US Navy - zumindest nach den Tonnagezahlen - schrumpfen lässt, soll die *unausweichliche* Entwicklung, nämlich die freiwillige Rückkehr Taiwans zum Mutterland, psychologisch begleiten. Es ist eine doppelte

Logik der Abschreckung und der Einbindung: Die auf Taiwan gerichteten Raketen verhindern, dass Taipeh die Unabhängigkeit erklärt, während die wachsende wirtschaftliche Verflechtung zwischen dem chinesischen Festland und der Insel eine eventuelle Reintegration nach dem Vorbild Hongkongs atmosphärisch vorbereitet. Die maritime Strategie Pekings ähnelt einem großformatigen Go-Spiel, bei dem es darum geht, ein möglichst großes Gebiet zu besetzen und die Steine des Gegners zu umzingeln.

Taiwan ist nur einer dieser Steine. Mit den Japanern streitet sich Peking um die Inselgruppe, die auf Chinesisch Diaoyutai und auf Japanisch Senkaku heißt. Sie liegt etwa 300km südwestlich des Ryukyu-Archipels, dessen Hauptinsel Okinawa eine US-Militärbasis beherbergt. Tokio ist der Meinung, dass sich seine Wirtschaftszone (AWZ) bis 450km westlich der Ryukyu-Inselkette erstreckt. Peking dagegen reklamiert den gesamten Festlandssockel im Ostchinesischen Meer für sich, zu dem dann die Diaoyutai-Inseln gehören würden. Bei diesem Konflikt geht es auch um ein Erdgasvorkommen von geschätzten 200 Milliarden Kubikmetern.

Außerdem streitet sich China mit Taiwan, Vietnam, den Philippinen, Malaysia, Brunei und Indonesien um die Spratly-Inseln (Chinesisch: Nansha) und die Pratas-Inseln (Dongsha). Ein weiterer Zankapfel mit Vietnam und Taiwan sind die Paracelus-Inseln (Xisha). Darüber hinaus stellt China auch einige Abschnitte seiner Seegrenzen zu Japan und Vietnam infrage. Einen Konflikt gibt es auch mit Südkorea, Japan, Vietnam und den Philippinen wegen der Fischfangquoten in den ostasiatischen Gewässern.

In dieser Region hat Peking schon immer seine Muskeln spielen lassen. Seit den 1950er-Jahren eroberte die chinesische Kriegsmarine fast alle von den Nationalisten unter Tschiang Kai-schek kontrollierten kleinen Inseln vor dem Festland zurück. 1974 nutzte sie die Gunst der Stunde und besetzte nach der Niederlage Südvietnams die Paracelus-Inseln. 1988 eroberte sie das von den Vietnamesen besetzte Riff Fiery Cross in der Nähe der Spratly-Inseln zurück. Durch diese Vorgeschichte fürchten die ehemaligen Vasallenstaaten des Reichs der Mitte - zu Recht oder Unrecht - den neuerlichen maritimen Ehrgeiz Pekings. Wichtiger als die fossilen Brennstoffvorkommen und die Fischbestände ist den Chinesen jedoch zweifellos der freie Zugang der chinesischen Flotte zur Hochsee nach den Plänen, die der Chef der Kriegsmarine *Liu Huaqing* in den 1980er



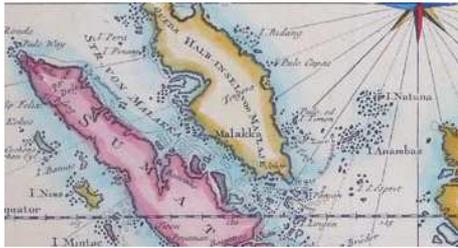
Liu Huaqing Bild: epochtimes.com

Jahren entwickelt hat. Dabei geht es als Erstes um die - möglichst konfliktfreie - Absicherung einer Zone westlich der sogenannten grünen Linie, die von Malaysia nach Japan verläuft und die Philippinen aus-, Taiwan jedoch einschließt. Haupttrivale in diesem Gebiet ist die japanische Kriegsmarine, die von Peking bereits wiederholt getestet wurde, indem chinesische U-Boote in japanische Hoheitsgewässer eindringen; 2004 sogar erstmals mit einem atomgetriebenen U-Boot.

In einer zweiten Phase will China diese imaginäre Verteidigungslinie aufbrechen und seinen Einfluss von den nicht sehr tiefen Gewässern des Ost- und Südchinesischen Meers zu den Blauen Gewässern ausdehnen, dem zweiten, deutlich tieferen Becken des Chinesischen Meers, das sich zwischen Japan und Indonesien erstreckt. Dort liegt auch die Insel Guam, Standort der gigantischen US-Luftwaffen- und -Marinebasis im westlichen Pazifik. Der Ausdehnung der chinesischen Macht über die *grüne Linie* hinaus in Richtung *blaue Linie* steht ein großes Hindernis entgegen: In diesen Gewässern patrouilliert die VII. US-Flotte mit der Aufgabe, Taiwan zu schützen. Im Januar 2008 beklagte sich Taiwans damaliger Vizeverteidigungsminister *Ko Chen-heng* über die intensive Manövertätigkeit der chinesischen Kriegsmarine in der Nähe der Bashistraße, der strategischen Passage zwischen Taiwan und den Philippinen.

Wäre dieser Riegel einmal geknackt, könnte die chinesische Marine wesentlich ungehinderter ihrer zweiten Aufgabe nachgehen: der Sicherung der Versorgungsrouten für Erdöl und Gas. Die erste dieser Routen, für kleinere Öltanker bis zu 100.000 Bruttoregistertonnen, führt durch die Straße von Malakka. Der Ölversorgung aus Afrika und Nahost dient auch die zweite Route für die Großtanker, die durch die Sunda- und die Gasparstraße führt. Die dritte Route aus Lateinamerika verläuft durch die philippinischen Inseln. Die vierte schließlich ist eine Ausweichroute für Tanker aus dem Nahen Osten und Afrika und führt durch die Straßen

von Lombok und Makassar und die Sulu-see zu den chinesischen Häfen.



Innerhalb dieses Routennetzes ist die *Straße von Malakka* von herausragender Bedeutung, und ein gefährlicher Flaschenhals. 80 Prozent der chinesischen Erdölimporte kommen durch diese Meerenge, weshalb ein Konflikt in dieser Region für Peking ein Albtraum ist.

Es ist also naheliegend, über eine Diversifizierung der Versorgungsrouten nachzudenken: zum Beispiel über ein Schienennetz, das die Asean-Länder verbindet, oder das bereits seit längerem geplante chinesisch-birmesische Projekt einer Ölpipeline zwischen Sittwe und Kunming. Die chinesische Regierung unterstützt außerdem den Ausbau der Offshoreproduktion von Flüssiggas in Südostasien, besonders in Birma und Thailand. Und sie denkt sogar über den Bau eines Kanals durch den Isthmus von Kra im Süden Thailands nach, wo allerdings immer wieder islamistische Aufstände stattfinden.

Aber solche schwer zu realisierenden Projekte werden die Abhängigkeit von den vier Seerouten nur teilweise verringern können. Es ist die Notwendigkeit, diese Routen sowohl vor der zunehmenden Piraterie als auch gegenüber den, vermeintlichen oder tatsächlichen, Ambitionen der USA, Japans oder Indiens in der Region zu sichern, die hinter der Politik des ZK in Peking steht, die Kriegsmarine hochseefähig zu machen.

Demselben Ziel dient der Bau einer Kette dauerhafter chinesischer Marinestützpunkte entlang den Küsten des Indischen Ozeans und den Routen in Richtung Malakkastraße. Solche Basen entstehen auf der Malediveninsel Marao, auf den birmesischen Kokosinseln, in Chittagong (Bangladesch) und in Gwadar (Pakistan). Weitere Stützpunkte sind an der Ostküste Afrikas geplant, wo Staaten wie der Sudan sich zunehmend für chinesische Investitionen öffnen. Diese Anlagen werden auf chinesische Rechnung und von chinesischen Arbeitern gebaut, und auch Ausstattung und Unterhalt der Basen werden von Peking finanziert. Zudem bietet es einzelnen Ländern wie Kambodscha großzügig chinesische Kriegsschiffe an, damit diese ihre Ölfördergebiete besser

schützen können.

Abgesehen von den USA, die für die nächsten 50 Jahre den Pazifik als wichtigste strategische Konfliktregion ansehen, hat China dort zwei ernstzunehmende Rivalen: Indien und Japan. Zwischen Peking und Delhi herrscht noch immer tiefes Misstrauen. Indien hat nicht vergessen, dass China lange Zeit Pakistan in der Kaschmirfrage unterstützt und mit Waffen versorgt hat. Heute fühlt sich das Land, ebenso wie China, als Regionalmacht mit globalen Ambitionen auch zur See. Die indische Kriegsflotte wird mit dem strategischen Ziel ausgebaut, den Indischen Ozean zum Ozean der Inder zu machen. Die Chinesen mit ihrer Kette von Flottenbasen werden folglich als Eindringlinge betrachtet.

Derzeit baut Indien, um den Anspruch auf sein *mare nostrum* zu unterstreichen, zwei große Flugzeugträger, von denen der erste 2010 in Dienst gestellt werden soll. Ein dritter, der gebraucht von Russland gekauft wurde, wird gerade modernisiert. Die indische U-Boot-Flotte ist mit Booten der Scorpene-Klasse, gebaut von der französischen DCN und der spanischen Navantia, qualitativ besser ausgerüstet als die chinesische. Dennoch vermeiden Indien und China in der jetzigen Phase jegliche offene Rivalität zu See. Im April 2005 hielten beide Staaten nach Unterzeichnung einer strategischer Partnerschaft sogar gemeinsame Marinemanöver ab.

Dagegen herrscht in den chinesisch-japanischen Beziehungen gerade eine Phase extremer Spannungen. Die mächtige und wesentlich modernere japanische Marine hält schon seit Jahren gemeinsame Manöver mit der US Navy ab. Beim Konflikt um die Senkaku-Inseln reagierte die japanische Regierung auf die chinesische Herausforderung allerdings unsicher, zumal sie durch ihre pazifistische Verfassung in ihren Möglichkeiten eingeschränkt ist. Der chinesische Vorstoß hat aber nicht nur Delhi und Tokio beunruhigt, sondern auch kleinere Länder wie Malaysia, Singapur und Indonesien, die ihre Kriegsmarine jetzt ebenfalls rasch verstärken. Sie fürchten, dass die in Irak und Afghanistan gebundenen Amerikaner den Chinesen in der Region freie Hand lassen und dass dies nicht nur vorübergehend so sein wird.

Die Chinesen haben die schwierige Lage der USA klar erkannt und tun alles, um ihre Positionen vom Gelben bis zum Südchinesischen Meer weiter auszubauen. Überall werden neue Marinebasen, Flusshäfen, Deiche und U-Boot-Stützpunkte, wie in Sanya auf der Insel Hainan, gebaut

oder modernisiert. Es ist das militärische Begleitprogramm zum Wirtschaftsaufschwung einer Nation, die 90 Prozent ihres Außenhandels über die Seewege abwickelt. 2006 erwirtschafteten chinesische Reedereien gut 10% des Bruttoinlandsprodukts; 7 der 20 weltweit umschlagstärksten Häfen liegen heute in China.

Die Investitionen fließen dabei ebenso in zivile wie in militärische Programme. Der Boom im Schiffbau war begleitet von einem Programm für den Ausbau der maritimen Hochtechnologie, aus dem zum Beispiel das satellitengestützte Navigationssystem Beidou und Instrumente zur Überwachung der Meere, aber auch der Ausbau der Werften finanziert wurden.

Im zivilen Schiffbau ist China seit 1995 an die dritte Stelle nach Japan und Korea vorgerückt. Und bis 2020 könnte es dank seiner zwei Unternehmenskolosse China State Shipbuilding Corporation (CSSC) und China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) zur weltweiten Nummer eins im Schiffbau werden. Das ist keineswegs harmlos, denn im nationalen Wirtschaftsplan sind ziviler und militärischer Schiffbau und die entsprechenden Werften weitgehend miteinander verflochten.

Der Ausbau der chinesischen Kriegsmarine setzte mit Beginn der 1990er-Jahre ein. In welche konkrete Richtung die neu erwachten maritimen Ambitionen gehen, ist am Verteidigungs-Weißbuch von 2006 abzulesen. Oberste Priorität hat demzufolge der Ausbau der Marine und der Luftwaffe, nicht der von Landstreitkräften. Auch im Zentralkomitee und seiner mächtigen Zentralen Militärkommission sitzen immer mehr Vertreter dieser Waffengattungen. Die Luftwaffe zum Beispiel stellt heute 25% dieser militärischen Elite, gegenüber 14% im Jahr 1992.

Investiert wurde in alle wichtigen Waffensysteme. Jede der drei Flotteneinheiten, das Marinekommando Ost mit Sitz in Schanghai, das Kommando Süd in Zhanjian und das Kommando Nord in Qingdao verfügt über eine Marinefliegerdivision mit Kampf- und Jagdflugzeugen. Die Flotte selbst wurde modernisiert, zum Beispiel durch Anschaffung von vier Zerstörern der Luyang-Klasse und von Ma'anshan-Schnellbooten, die die Jiangwei-Fregatten der 1990er-Jahre ablösen. Und während die Kriegsmarine noch Ende der 1970er-Jahre über mehr als 500 Küstenpatrouillenschiffe verfügte, sind es heute nur noch 250. Dagegen ist die Zahl der hochseegängigen Schiffe auf 60 angewachsen.

Die Flotte der Landungsschiffe wurde um hundert neue Einheiten vergrößert. Diese gezielte Aufrüstung soll die Ansprüche

Chinas auf die Spratly-Inseln oder Taiwan unterstützen. Außerdem werden Minenräumer, mit See-See-Raketen bestückte Patrouillenboote und neue Versorgungsschiffe in Auftrag gegeben, auch etliche im Ausland: In Australien bestellte man Hochgeschwindigkeitskatamarane, und in Russland Zerstörer der Sowremenny-Klasse, U-Boote der Kilo-Klasse; dazu Waffensysteme in Italien und in Frankreich und Schiffsgeschütze in Holland.

Die Rüstungsgüter, die China am meisten interessieren, werden importiert, kopiert, adaptiert und, zur großen Überraschung der Lieferantenstaaten, häufig auch verbessert. Dennoch bleibt Peking in einigen Bereichen, wie elektronische Ausrüstungen oder Schiffsmotoren oder seegestützte Waffensysteme, von Importen abhängig, insbesondere aus Russland.

Die U-Boot-Flotte steht bei diesem Modernisierungsprogramm im Mittelpunkt. China besitzt bislang keinen einzigen Flugzeugträger, obwohl ab und zu Gerüchte auftauchen, dass Peking den in der



Ukraine gekauften Flugzeugträger VARYAG instand gesetzt habe. Doch das Schiff liegt noch immer im Trockendock und kann nach chinesischen Angaben frühestens 2010 in Dienst gestellt werden. Heute können allenfalls moderne U-Boote eine gewisse Abschreckung auf die VII. US-Flotte ausüben, die mit ihren Stützpunkten in Guam, Japan und Südkorea noch immer die Selbständigkeit Taiwans garantiert. Die chinesische Flotte verfügt über fünf atomar betriebene Jagd-U-Boote und ein Raketen-U-Boot, mit 12 oder 16 ballistischen Atomraketen von 3.500 Kilometern Reichweite, sowie über rund 30 konventionelle U-Boote; über 20 neue U-Boote sollen sich im Bau befinden.

Diese Entwicklung macht die US Navy nervös. Die Admiräle der VII. Flotte haben den Kongress und das Weiße Haus gewarnt, die chinesische U-Boot-Flotte könnte bis zum Jahr 2020 die eigene pazifische Unterwasserflotte überholt haben. Die chinesischen Atom-U-Boote sollen allein 2007 mehr Patrouillenfahrten absolviert haben als in den fünf Jahren zuvor. Die Besorgnis über diese Entwicklung der chinesischen Militärstärke wird

im Jahresbericht des Pentagon deutlich formuliert.

Diese Sorge ist allerdings stark zu relativieren: Tatsächlich dürften selbst die besten chinesischen U-Boote nicht so leistungsfähig sein wie befürchtet. Zudem verfügt die US-Kriegsmarine über 53 moderne Atom-U-Boote, mehr als doppelt so viele wie der Rest der Welt, und 12 von weltweit 15 Flugzeugträgern, dazu über eine einzigartige überlegene Luftflotte für die U-Boot-Bekämpfung. Die letzte Ausgabe der *Quadrennial Defense Review* der USA betont im Übrigen mehr die Kooperation als die Konfrontation mit den chinesischen Streitkräften.

Auch im Südchinesischen Meer sieht es nicht unbedingt nach einem erklärten Rüstungswettlauf aus. Hier stehen sich vielmehr, in sehr variabler Geometrie, das Quartett aus indischer, amerikanischer, australischer und japanischer Kriegsmarine und das Duo China/Pakistan gegenüber.

Der Hauptantrieb für die maritimen Ambitionen der Chinesen ist offenbar das Gefühl der Frustration, das eine stolze Macht empfindet, die vor 400 Jahren versäumt hat, einen Kurs einzuschlagen, mit dem sie die Weltmeere hätte dominieren können. Nur deshalb konnten, aus chinesischer Sicht, die Barbaren aus dem Westen diese erste Epoche der Globalisierung für sich nutzen. Dabei hatten die Chinesen damals einen weiten Vorsprung: Sie beherrschten die astronomische Navigation, besaßen den Kompass, hatten Anker mit Ankerwinde erfunden und das einholbare Kielschwert; sie hatten gedruckte Seekarten und bauten riesige Schiffe mit mehreren Masten und beweglicher Takelage. Ihre Dschunken verfügten über ein wasserdichtes Schottensystem und ein Heckruder. All diese Errungenschaften wurden von den Westlern perfektioniert und trugen so dazu bei, das Reich der Mitte zu demütigen.

Mit dem Ende der Ming-Dynastie (1358 bis 1644) verschloss sich China nach außen und vergaß seine große Seefahrtstradition, wie etwa die Expeditionen des großen Admirals *Zhèng Hé*, der im 15. Jahrhundert mit der mehr als 300 Schiffe starken kaiserlichen Flotte die Weltmeere erforscht hatte. Der Bau von hochseetauglichen Schiffen wurde sogar unter Todesstrafe gestellt. Dass dies ein schwerer politischer Fehler war, weiß die heutige chinesische Führung, die wieder an die alte maritime Tradition anknüpfen will.

Und so gibt es heute eine regierungsamtliche Website, die für die chinesische Präsenz in Afrika wirbt. Da kann man zum Beispiel die rührende Geschichte des ke-

nianischen Mädchens *Mwamaka Shariff* nachlesen, deren Vorfahren angeblich chinesische Seeleute waren, deren Schiff vor über 500 Jahren an der Küste Kenias zerschellte. Aufgrund ihrer Abstammung darf sie nun kostenlos an einer chinesischen Universität studieren. Ihren ersten Auftritt hatte sie bereits bei den Feiern zum Gedenktag für *Zhèng Hés* Seefahrten, der alljährlich in Taikang begangen wird.

Wie wird es weitergehen in den unruhigen Gewässern Südostasiens? Die USA intensivieren den Austausch und die Zusammenarbeit mit der indischen und der japanischen Kriegsmarine, aber auch mit der chinesischen Flotte. Dahinter steht zweifellos die Absicht, deren beunruhigende Expansion so weit wie irgend möglich zu kontrollieren. Der letzte Schachzug war die *Global Maritime Partnership Initiative*, 2007 angeregt von der US Navy. Sie zielt auf eine globale Allianz zur Bekämpfung der Seepiraterie und will konkret den Aufbau einer *Thousand Ship Fleet*, für die jedes Bündnismitglied, also auch China, Schiffe abstellen soll. Der Direktor des Instituts für strategische Studien an der chinesischen Militärhochschule, *Yang Yi*, betont jedoch, es sei noch offen, ob man auf solche Vorschläge eingehen werde. Zunächst müsse man prüfen, welche Hintergedanken Washington mit solchen Projekten verfolge und welche langfristigen Implikationen eine Beteiligung für Peking hätte.

Das heutige China scheint entschlossen, sich bei seiner zweiten Chance, zur souveränen maritimen Weltmacht zu werden, durch keinerlei Störmanöver aufhalten zu lassen. Auch wenn die Rede von der *gelben Gefahr* ein Hirngespinnst sein dürfte, will China, das weder die Opiumkriege noch die Plünderung und Zerstörung des Sommerpalasts in Peking vergessen hat, sich offensichtlich nicht mehr bedrohen oder zwingen zu lassen. Also hat Peking gewisse Vorsichtsmaßnahmen ergriffen. Die erneuerte Kriegsmarine kann es noch lange nicht mit der Übermacht der US Navy aufnehmen, aber sie orientiert sich erkennbar an der eigenen glorreichen Geschichte. Das erste Schiff der Volksbefreiungsarmee, das 1989, fast 20 Jahre vor dem fulminanten Ausbau der chinesischen Kriegsflotte, zu einem offiziellen Besuch in die USA entsandt wurde, war ein Ausbildungsschiff. Damals interessierte sich niemand für seinen Namen.

Es hieß ZHANG HE.

Quelle: <http://www.monde-diplomatique.de/>
Mit umfangreichen Quellverweisen.
Anmerkung:ZHANG ist nicht ZHÈNG

EIN MORDSSPASS - PIRATEN JAGEN



Nolting, Merkel

30.05.2008 Nach dem internationalen Seerechtsübereinkommen, das Deutschland 1994 ratifiziert hat, hat jedes Kriegsschiff das Recht, ein Piratenschiff aufzubringen und die Personen des Schiffes festzunehmen. Die Bundesregierung hatte in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten zugegeben, dass nach internationalem Recht diese Befugnis *nicht von irgendeiner konkreten – unmittelbaren oder mittelbaren Gefahr abhängig* sei. Das Problem liege im deutschen Recht.

05.06.2008 Die Bundeswehr hat alle Befugnisse, die sie zur Bekämpfung von Piraterie braucht. Es fehlt allein am politischen Willen der Bundesregierung, diese auch einzusetzen.

25.06.2008 Die Deutsche Marine hat rechtlich alle Befugnisse, die sie zur Bekämpfung von Piraterie braucht. Eine Grundgesetzänderung ist völlig überflüssig. Der Marine fehlt nur eins: Der Befehl des Verteidigungsministers, dass sie handeln darf.

26.06.2008 Ein Staatssekretär im Verteidigungsministerium fordert systematisch zu unterlassener Hilfeleistung auf. Zynischer und menschenverachtender geht es nicht mehr.

10.11.2008 Absurder geht's nicht mehr: Demnächst soll also eine deutsche Fregatte am Horn von Afrika ausschließlich Piraterie bekämpfen und eine andere soll dort ausschließlich Terrorismus bekämpfen. Wie die Soldaten vor Ort unterscheiden sollen, ob sie Terroristen oder Piraten vor sich haben, bleibt völlig ungeklärt.

19.11.2008 ... Ich verbinde mit dieser Zustimmung die feste Erwartung, dass die Bundesregierung bei der Ausführung des Mandates nicht gegen das Völkerrecht verstößt, indem sie die Verpflichtung zur Nothilfe unangemessen und sachfremd einengt. Dies ist in der Vergangenheit dadurch geschehen, dass Vertreter der Bundesregierung die Ansicht geäußert haben, die Deutsche Marine dürfe dann nicht



Live Piracy Map 2008, Quelle: <http://www.icc-ccs.org>

mehr eingreifen, wenn Piraten nach einem erfolgten Überfall mit dem gekaperten Schiff und auf dem Schiff festgehaltenen Geiseln davonfahren, da die Bedingung der Nothilfe dann nicht mehr gegeben seien. So ist auch die Befehlslage der Deutschen Marine.

Bis hier Auszüge aus den Pressemitteilungen von MdB Dr. Rainer Stinner, dem FDP-Verteidigungsexperten.

Quelle: <http://www.rainer-stinner.de/>

23.08.08 Bei einem der drei vor der somalischen Küste von Piraten gekaperten Schiffe handelt es sich um einen Frachter der Beluga-Reederei aus Bremen.

Quelle: <http://www.dvz.de>

28.09.2008 ... Kriegsschiffe haben den Frachter FAINA umzingelt. Das Schiff mit Panzern an Bord war vor wenigen Tagen von Piraten gekapert worden, *dabei soll ein Besatzungsmitglied ums Leben gekommen sein.*

Quelle: <http://www.rp-online.de>

Quelle: KEYSTONE/AP

31.10.2008 The European Union (EU) has initiated a *Close Support Protection* system for vessels transiting the Gulf of Aden. The French navy will be the first to offer this service. ... In the next three months, following slots are proposed:

*) hier ohne Liste, start am 28.10.. hb

Quelle: <http://www.icc-ccs.org>

02.11.2008 Die Besatzung eines dänischen Tankers hat vor der Küste Somalias einen Piratenangriff abgewehrt. Dabei verteidigten sich die Seeleute mit Wasser.

Quelle: <http://www.spiegel.de>

08.11.2008 Piraten haben vor der somalischen Küste einen Frachter mit dänischer Flagge gekapert.

Quelle: <http://www.bazonline.ch>

08.11.2008 In den vergangenen sechs Monaten sei es vor der somalischen Küste zu mindestens 25 Attacken gekommen,

bei denen Piraten Schiffe mit Granaten und Feuerwaffen angegriffen hätten, hieß es. IMB-Direktor *Pottengal Mukundan* rief die internationale Gemeinschaft auf, gegen die Piraterie in diesen Gewässern entschlossen vorzugehen.

Quelle: <http://www.focus.de>

10.11.2008 Die (27) EU-Außenminister haben den Einsatz der Europäischen Union gegen Piraten vor der Küste Somalias beschlossen. Über den Einsatzplan und den Starttermin werde Anfang Dezember entschieden, ..

Quelle: <http://www.focus.de>

12.11.2008 Ein türkischer Tanker wurde im Golf von Aden von Piraten gekapert.

Quelle: <http://www.focus.de>

13.11.2008 Die Besatzung eines britischen Marineschiffs hat sich vor Somalia einen Schusswechsel mit Piraten geliefert. Diese versuchten, ein Frachtschiff zu kapern - zwei Piraten starben, ...

Quelle: <http://www.zeit.de>

13.11.2008 Berlin - vor dem Beginn der geplanten EU-Anti-Piraterie-Mission am Horn von Afrika stellen vor allem rechtliche Unklarheiten eine deutsche Beteiligung in Frage.

Quelle: <http://www.tagesspiegel.de>

17.11.2008 Somalische Seeräuber haben eines der größten Schiffe der Welt gekapert, den 330 Meter langen saudischen Öltanker SIRIUS STAR

Quelle: <http://www.dvz.de>

19.11.2008 Weil sie angegriffen wurde versenkte die indische Fregatte INS TABAR vor der somalischen Küste ein Piratenschiff.

Quelle: <http://www.szon.de/>

26.11.2008 Ein von einem indischen Kriegsschiff versenktes vermeintliches Schiff somalischer Piraten war ein thailändischer Fischtrawler

Quelle: <http://www.pr-inside.com/>

VEREINSMITTEILUNGEN & SEEPOST



EHRENNADEL FÜR DR. HEINZ RUMP



Am 24. Sept. 2008 wurde unser Kamerad Dr. *Heinz Rump* von unserem 1. Vorsitzenden *Hartmut Hecker* mit der Goldenen Ehrennadel des Vereins ausgezeichnet.

Am 25. Nov. 2008 verließ uns Kamerad *Peter Sebastian*, geb. am 2. Apr. 1942, für immer. Bei seiner Beerdigung wurde unser Verein durch Kamerad *Peter Backhaus* vertreten. Wir werden *Peter Sebastian* in guter Erinnerung behalten, wie wir auch seines Vaters *Willy* gedenken, der ebenfalls langjähriges Mitglied im Verein Danziger Seeschiffer war.

AUSFLUG NACH RATZBURG

Am 20. September 2008 trafen wir uns auf dem Lübecker Hauptbahnhof zu unserem Jahresausflug. Diesmal ging es per Eisenbahn nach Ratzburg. Dort angekommen überraschte uns das Ehepaar Engler mit einem Begrüßungstrunk. Nach einem Spaziergang entlang dem Ratzburger See – unterbrochen von einer kleinen Kaffeepause – gelangten wir bald zum Ratzburger Dom. Den wollten wir besichtigen. Er wurde von Heinrich dem Löwen erbaut und im Jahre 1220 vollendet. Der Dom gilt als eine der ältesten Backsteinkirchen Norddeutschlands. Wir hatten eine gute Führung, die vieles detailliert erklärte und uns zum Abschluss gestattete, den Turm zu besteigen.



Im Glockenstuhl des Doms



Der Löwe vor dem Ratzburger Dom in der Mittagssonne.

Dabei konnten wir auch das Geläut betrachten, und von den Turmfenstern aus hatten wir einen guten Blick in das weite hügelige Holsteiner Land.

Nach der Dombesichtigung trafen wir uns zu einem geselligen Beisammensein und Mittagessen im Restaurant *Seehof*. Es gab für die Fischesser unter uns gebratene Maränen – ein edler Fisch aus dem nahegelegenen Süßwasser, dem Schaalsee. Bald war es auch schon wieder Zeit für unsere Rückfahrt.



Seefahrer beim Abstieg vom Turm

Mit dem Fahrgastschiff *HEINRICH DER LÖWE* ging es bei Kaiserwetter vom Ratzburger See in die Wakenitz. In Rothenhusen stiegen wir auf ein anderes Schiff um. Dann genossen wir die Fahrt auf der

Wakenitz mit den zum Teil urigen Ufern, wo sich noch Reiher und Eisvögel wohl fühlen.



Die Seefahrerpaare Dauscher und Kraenz

Nach etwa zwei Stunden Fahrt auf dem *Amazonas des Nordens* konnten wir am Horizont bereits die Türme Lübecks erblicken. Wir landeten an der Anlegestelle *Moltkebrücke* und fuhren dann per Linienbus zum Lübecker Hauptbahnhof.

Hier trennten wir uns, und es ging per Eisenbahn oder auch PKW in die verschiedenen Richtungen heim. Dass der Ausflug gelungen ist und gefallen hat, verdanken wir den Organisatoren und Kameraden *Rudi Engler* und Kapitän *Thomas Marquardt*.

H. Tritscher



Lübeck in der untergehenden Sonne

AUS DEM SPÜLSAUM AUFGELESEN

Spülsaum

NICHT DER REDE WERT

Es ist einfacher, den Mund zu halten als eine Rede stellte schon *Heinz Erhardt* augenzwinkernd fest. Die Suche nach Mustereden in Büchern oder in Zitatlexika, was denn nun zum fünfzigsten Geburtstag von Kamerad Meyer, zur Auszeichnung des Kameraden Müller oder zur Eröffnung einer Feier gesagt werden könnte, endet vorwiegend in langweiligen schon oft gehörten Reden mit Plattitüden-Häufungen und Second-Hand-Weisheiten ohne wahre Überzeugungskraft. Was aber ist für eine gelungene Rede notwendig?

1. Eine persönliche Beziehung.

Sehr geehrter Kamerad Braun, du darfst heute mit berechtigtem Stolz dein 25-jähriges Jubiläum feiern. Doch wer ein Jubiläum begeht, hat Grund sich zu freuen und braucht keine Erlaubnis von einem Redner, der mit dem Werbeslogan einer Diät-Margarine beginnt. Als erstes ist ein persönlicher Bezug herzustellen: *Sehr geehrter Kamerad Braun, ich freue mich, dass du dein 25-jähriges Jubiläum gesund und munter feiern kannst.*

2. Überraschen statt langweilen.

Liebe Kameraden und liebe Gäste, wir haben uns heute versammelt, um unseren Kamerad Hagen zu ehren. Weiß denn etwa nicht jeder, aus welchem Anlass er hergekommen ist? Eine Überraschung, die Aufmerksamkeit erweckt, wäre: *Liebe Kameraden und liebe Gäste, wenn unser Kamerad Hagen nur einmal am Tag von der Messe in den Maschinenraum gegangen ist, dann hat er in den 25 Jahren, die er mit uns gefahren ist, die Strecke von Hamburg nach Rom dabei zu Fuß zurückgelegt.*

3. Neues sagen.

Sehr geehrte Kameraden, ich berichte Euch sicher nichts Neues, wenn ich Euch sage, dass unser Verein in schwieriges Wasser geraten ist. Doch die Ankündigung, dass nichts Neues zu sagen ist, verstimmt die Zuhörer. Wenn etwas Neues zu sagen ist, sprechen sie es aus. Ist aber schon alles gesagt, hilft nur eines:

Mund halten!

4. Den Anlass in den Mittelpunkt stellen.

Liebes Brautpaar, verehrte Eltern und Anwesende, darf ich ein bisschen in der Erinnerung kramen und erzählen ... Wenn es einen guten Anlass gibt, einem Kameraden alles Gute zu wünschen, dann ist das kein Grund zur Selbstdarstellung. Selbstdarsteller sind unbeliebt, und drohen Sie gar nicht erst damit, dass sie in Erinnerungen kramen werden!

5. Auf Pathos verzichten.

Sehr geehrter Kamerad Fritsch, meine sehr verehrten Damen und Herren, aus Anlass deines fünfzigsten Geburtstags habe ich den ehrenvollen Auftrag, dir im Namen aller Kameraden die herzlichsten Glückwünsche auszusprechen. Wir wünschen dir ... Wenn ein Kamerad stellvertretend für die Kameradschaft Glückwünsche überbringt, dann soll er ohne Pathos herzlich gratulieren. *Lieber Kamerad Fritsch, herzlichen Glückwunsch zu deinem Geburtstag. Alle Kameraden wünschen dir ...* Die Steifmacher: *Aus Anlass, im Auftrag, im Namen* usw. sind überflüssig. Wer auf sie verzichtet, gewinnt u.a. Zeit, um Interessantes zu sagen.

6. Deutsch sprechen.

DE MORTUIS NIHIL NISI BENE. Wie bitte? Sie können kein Latein? Sie mögen es nicht, wenn Redner sie mit Rätseln vorführen? Dann geht es Ihnen wie vielen Menschen. Es gibt keinen vernünftigen Grund, ein Zitat im Original zu bringen, wenn man nicht sicher sein kann, dass die Angesprochenen lateinisch oder englisch verstehen. Deshalb: *Über Tote soll man nur Gutes reden.*

7. Klemmkonstruktionen vermeiden.

Lieber Kamerad Schmidt, ich weiß, du magst keine langen Reden. Aber heute musst du doch eine kleine Ansprache über dich ergehen lassen. Derartige Zwar-Aber-Konstruktionen sind als humorvoller Einstieg gemeint. Aber eben nur gemeint. Entschieden besser ist es, dem Kameraden Schmidt etwas Nettes oder Originelles zu sagen; aber nicht, dass er keine Reden hören will.

8. Geständnisse ersparen.

Lieber Kamerad Manns, natürlich habe ich mich auf diese kleine Rede zu deiner Beförderung vorbereitet, und beim Nachdenken fiel mir auf ... Doch gute Redner gestehen nicht das Selbstverständliche, dass sie sich vorbereitet haben. Das ist nicht der Rede wert. Sie kommen ohne Umwege zum Thema: *Lieber Kamerad Manns, lieber neuer Kassenwart, alle Kameraden und ich ...*

9. Bremsen lösen.

Liebe Kameraden, wenn ich die letzten

Jahre Revue passieren lasse, dann komme ich zu dem Schluss, dass wir ein großes Arbeitspensum bewältigt haben und unsere Arbeit von Erfolg gekrönt war. Eine Rede darf nicht mit angezogener Bremse, sondern muss mit voller Kraft beginnen. Klassische Bremsen sind *wenn und als* oder *im Namen* und *zum Bestehen*. Ohne sie kann man schwungvoll beginnen: *Liebe Kameraden, wir haben in den letzten Jahren hart gearbeitet. Und wir waren erfolgreich.*

10. An den Applaus denken.

Besonders der Redeschluss muss wirken. Wer die Kameraden im letzten Satz auffordert, das Glas auf die Gäste oder das Ehrenmitglieder zu erheben, beeindruckt nicht und tut sich keinen Gefallen, denn wer das Glas anhebt, kann nicht applaudieren.

Quelle: Norbert Franck, SZ

KOLUMBUS

Als Kolumbus von seiner Amerikafahrt / nach Spanien heimkam mit Gold und mit Bart / und, hochgeehrt und umjubelt, schritt / durch die Hauptstadt des Landes, nämlich Madrid, / entdeckte er plötzlich da drüben rechts / eine hübsche Person femininen Geschlechts.

Bei ihrem Anblick - was war schon dabei entschlüpfte ihm was und zwar das Wort "ei" ...

Seitdem sind die Forscher sich darüber klar, / dass das das "Ei" des Kolumbus war!

DER KABELJAU

Das Meer ist weit, das Meer ist blau, im Wasser schwimmt ein Kabeljau.

Da kömmt ein Hai von ungefähr, ich glaub von links, ich weiß nicht mehr, verschluckt den Fisch mit Haut und Haar, das ist zwar traurig, aber wahr. - - - Das Meer ist weit, das Meer ist blau, im Wasser schwimmt kein Kabeljau.

VOM ALTEN FRITZ

Vom Alten Fritz, dem Preußenkönig, weiß man zwar viel, doch viel zu wenig. So ist zum Beispiel nicht bekannt, dass er die Bratkartoffel erfand! Drum heißen sie auch - das ist kein Witz-Pommes Fritz!



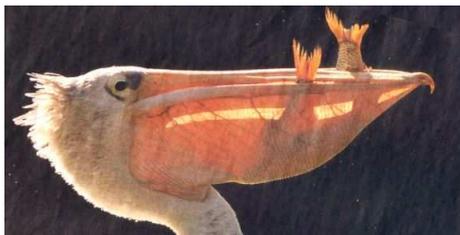
SCHNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

**FAHRKARTENKAUF AM AUTOMATEN
- ein Selbsttest -**

Das Bedienen eines Fahrkartenautomaten der Bahn AG ist eine Wissenschaft für sich. Hochschulstudium problemlos absolviert, aber offenbar zu dämlich für einen Automaten - das hat mein Selbstversuch ergeben.

Es geht einfach genug. Ich sehe oft, wie schnell die Leute ihre Fahrkarten haben, sagt Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis. Außerdem gebe es in den Reisezentren in Hamburg Automatenguides, das sind Bahnmitarbeiter, die denen helfen, die im Tarifschungel nicht zurecht kommen. Pech für jene, die irgendwo an einem Bahnhof in Norddeutschland allein mit dem Automaten ringen.

1. Versuch

Einfache Fahrt von Hamburg nach Puttgarden. Fahrtantritt sofort. Den *Expressverkauf* verweigert das Gerät mit: *Die gewünschte Fahrkarte kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht erstellt werden.* Also drücke ich die Taste: *Fahrkartenverkauf Schritt für Schritt.* Das dauert: Sechsmal weiterklicken, bis mich das Gerät auffordert, eine bestimmte Verbindung auszuwählen. Ich wähle die nächste, eine Regionalbahn: Das Ergebnis in der Anzeige lautet: *Verbundtarif. Bitte drücken Sie ‚Abbruch‘ und dann die Schaltfläche oben rechts.* Ich bin verwirrt und frage den *Automatenguide*. Er tippt kurz auf die Auswahl Taste: *Hamburger Verkehrsverbund/Schleswig-Holstein-Tarif.* Jetzt endlich klappt es. Bei der Fahrtzielwahl bin ich schnell bei Puttgarden. Nun könnte ich bezahlen und losfahren.

2. Versuch

Einfache Fahrt von Hamburg nach Stade: Eine Fahrkarte verkauft mir der Automat nicht. Ich versuche es wieder bei der Taste oben rechts mit dem *Hamburger Verkehrsverbund*. Ich gebe mein Ziel Stade ein und lese erstaunt: *Die gewählte Start-Ziel-Relation ist nicht tarifierbar. Bitte korrigieren Sie Abgang und/oder Ziel.* Was soll ich? Wieder hilft der *Automatenguide* und sucht an einem Wandausgang eine Ziffer heraus. Nun weiß ich, welche Taste ich drücken müsste.

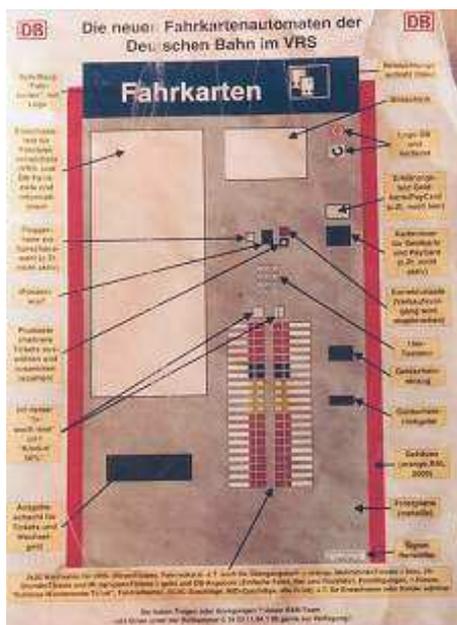
Als ich nun kürzlich mit dem Zug nach Stade gefahren bin, habe ich in meiner Not ein *Niedersachsen-Ticket* gekauft. Damit hätte auch eine fünfköpfige Gruppe nach Göttingen fahren können. Ich habe 27 Euro bezahlt, mit dem richtigen HVV-Ticket hätte ich aber mehr als 20 Euro gespart.

Quelle: Elisabeth Jessen, Hamburg

Anmerkung: Die beiden hier vorgestellten Selbstversuche sind jedoch nicht ganz abgeschlossen worden, denn erst wenn Fahrkarte und Wechselgeld herausgegeben worden sind kann die Fahrt angetreten werden. Dazu folgendes Erlebnis:

Kürzlich lockte mich ein Kamerad mit einer Freikarte zum gemeinsamen Besuch der Bootmesse nach Hamburg. Früh morgens führen wir gemeinsam zum nächstgelegenen S-Bahnhof, stellten bei P+R das Auto ab und begannen am Bahnsteig angekommen sofort mit dem ernstgemeinten Versuch des Fahrkartenerwerbs an den Automaten. Nach einiger Zeit, zwei Züge waren bereits ohne uns fahrplanmäßig in die City abgebraust, waren wir auch ohne die Hilfe eines *Automatenguides* bis zum Bezahlen vorgerückt. Doch da flackerten zwei Anzeigen auf. Am Geldscheineinzug stand zu lesen: *z.Zt. kann kein Papiergeld angenommen werden, und am Münzschlitz die Aufforderung: Den Fahrpreis mit abgezählten Münzen entrichten.*

Trotz hoher Parkgebühren hatten wir am selben Abend beim Verlassen des Messeparkhauses zusammen neun Euro und bequem Zeit auf dem Heimweg gespart.



Ausführliche Anleitungen im Internet:
<http://www.doku.net/artikel/fahrkarten.htm>

hb.

DER PRESSEAUSSWEIS

Ich mache zwar eine Zeitung für Euch, das DANZIGER SEESCHIFF. Dafür sammle, recherchiere, fotografiere, zeichne, male, schreibe und kommentiere ich. Hat sich genug angesammelt, beginne ich mit dem Layout & Design, d.h. ich formatiere und befummele Artikel und Bilder so lange, bis sie Spalten- und Seitenweise in gefällige Vorgaben hineingezwängt sind. Nicht genug damit, setze ich mich dann stundenlang an den schon fast zehn Jahre alten Farblaserdrucker, den der Hersteller bereits seit Jahren zu warten verweigert, und führe ihm Blatt für Blatt zu. Ich suche und kaufe Restbestände von Toner und Ersatzteilen - ich berichtete bereits darüber - und entferne geduldig Fidibus um Fidibus aus dem Innern des Druckers. Zum Schluss binde ich die Zeitung, d.h. ich klebe Blatt um Blatt zusammen.

Manchmal passt mir das zu einem aufgenommenen Thema gefundenen Material nicht, so auch mit dem zum IMMH. Meine Idee, jedem Deck zwei Seiten zu widmen, war vorlaut ausgesprochen. Darum nahm ich das Angebot an, mich erneut vor Ort umzusehen. Dabei erfuhr ich, dass man mit einem Presseausweis freien Eintritt und eine Fotoerlaubnis erhält. Warum nicht? Also her mit einem Presseausweis! Doch da heißt es:

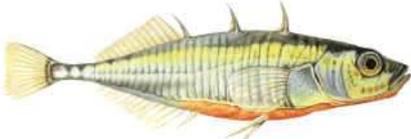
Ein Presseausweis dient dem Nachweis der hauptberuflichen journalistischen Tätigkeit gegenüber Dritten.*

Zwischen mir, dem Ersten, bereit die journalistische Tätigkeit für Euch zu machen, und dem IMMH als Dritten, dem Objekt meiner journalistischen Neugier, steht ein mir unbekannter Zweiter. Ob der im Weg steht? – mir schwant nichts Gutes! Nun gibt es aber keine gesetzliche Regelung über die Ausstellung von Presseausweisen in Deutschland, denn diese würde die im Grundgesetz garantierte Pressefreiheit einschränken.

Doch wir wären nicht in Deutschland, also gibt es eine Vereinbarung zwischen der Innenministerkonferenz, den Journalistengewerkschaften und Verlegerverbänden, die seit 1950 die Ausstellung des *bundeseinheitlichen Presseausweises* regelt. Folglich wird der *bundeseinheitlichen Presseausweis* nur von - **dazu autorisierten** - Berufsverbänden kostenpflichtig - **was sonst** - ausgegeben, und die signalisieren bereits im Vorfeld sehr deutlich: Amateur- und Hobbyjournalisten können den Ausweis nicht erhalten.

hb.

* *Hauptberuflichkeit* ist die große Lebenslüge des organisierten Journalismus, sagt Burkhard Schröder <http://www.heise.de/>

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

WENN DIE BÖRSENKURSE FALLEN

Von wegen aktuell! Hier ein Gedicht von Kurt Tucholsky aus dem Jahr 1930. Heute kann man es kaum besser auf den Punkt bringen schreibt Thomas Wendt, Vorsitzender des SPD Ortsvereins Rerik Salzhaff Kröpelin und setzte die folgende Häme zur aktuellen Entwicklung der letzten Tage auf die Startseite des SPD-Ortsvereins; <http://www.spd-rerik.de>.

Wenn die Börsenkurse fallen,
regt sich Kummer fast bei allen,
aber manche blühen auf:
Ihr Rezept heißt Leerverkauf.

Keck verhöhern diese Knaben
Dinge, die sie gar nicht haben,
treten selbst den Absturz los,
den sie brauchen - echt famos!

Leichter noch bei solchen Taten
tun sie sich mit Derivaten:
Wenn Papier den Wert frisiert,
wird die Wirkung potenziert.

Wenn in Folge Banken krachen,
haben Sparer nichts zu lachen,
und die Hypothek aufs Haus
heißt, Bewohner müssen raus.

Trifft's hingegen große Banken,
kommt die ganze Welt ins Wanken -
auch die Spekulantenbrut
zittert jetzt um Hab und Gut!!

Soll man das System gefährden?
Da muss eingeschritten werden:
Der Gewinn, der bleibt privat,
die Verluste kauft der Staat.

Dazu braucht der Staat Kredite,
und das bringt erneut Profite,
hat man doch in jenem Land
die Regierung in der Hand.

Für die Zechen dieser Frechen
hat der Kleine Mann zu blechen
und - das ist das Feine ja -
nicht nur in Amerika!

Und wenn Kurse wieder steigen,
fängt von vorne an der Reigen -
ist halt Umverteilung pur,
stets in eine Richtung nur.

Aber sollten sich die Massen
das mal nimmer bieten lassen,
ist der Ausweg längst bedacht:
Dann wird bisschen Krieg gemacht.

SEEFÄHRER AUFGEPAST!

Hat Kurt Tucholsky wirklich alles schon gewusst? Und erleben wir heute nur eine Wiederaufführung der Weltwirtschaftskrise von 1929? Das Gedicht soll immerhin 1930 in der *Weltbühne* erschienen sein. Kann es sein, dass sich Tucholsky damals bereits mit Leerverkäufen und Derivaten so stimmig und aktuell befasst hat? Nein. Das Gedicht findet sich auf der Internetseite eines freiheitlich gesinnten Pannonicus unter *Ungereimtes gereimt* - www.genius.co.at/, der mit richtigem Namen Richard G. Kerschhofer heißt.

Den Hergang zu diesem Irrtum beschreibt *tetrapanax*: *Irgend jemand las wohl meinen Beitrag, ordnete dem ersten, unbetitelten Gedicht die Autorenschaft Tucholskys zu, und so nahm das falsche Tucholsky-Gedicht seinen Weg durch das deutschsprachige Internet ...* <http://weltrandbewohner.blog.volksfreund.de>

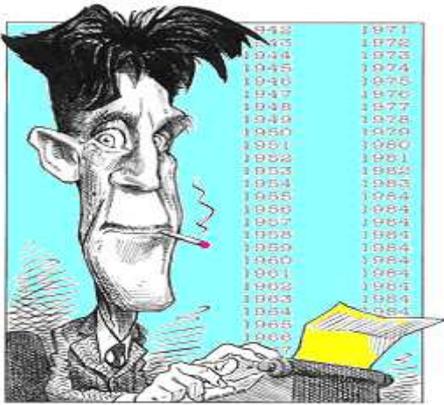
Und tatsächlich steht die Geschichte des Irrtums auch im recht interessanten Sudelblog, dem Weblog zu Kurt Tucholsky: *Es war wohl kaum anders zu erwarten, als dass sich das vermeintliche Tucholsky-Gedicht »Höhere Finanzmathematik« mit der Geschwindigkeit eines Computervurms im Internet verbreiten würde. Aber diesmal wurden nicht die Rechner, sondern die Gehirne der Leser befallen. Ein poetischer Hoax [= Falschmeldung]. Christian Schlüter schreibt in der Frankfurter Rundschau über den eigentlichen Autor des Gedichtes, den Österreicher Richard Kerschhofer. ... Nerven kosten auch die in Massen auftretenden Bescheidwiser und Habe-ich-doch-immer-gesagt-Sager. Krisen sind niemals nur die Stunde der Wahrheit, sondern auch Geburtshelfer neuer Lügen und Legenden. Eine kursiert zur Zeit unter dem Titel *Wenn die Börsenkurse fallen* und soll ein Gedicht von niemand geringerem als Kurt Tucholsky sein. ... 1930 erschien in der *Weltbühne* unter dem Pseudonym *Theobald Tiger* sein Gedicht *Die freie Wirtschaft* und machte die Leser mit dem Klassenstandpunkt vertraut:*

... merkt ihr nicht, was mit euch gespielt wird? / mit wessen Schweiß der Gewinn erzielt wird? / Komme, was da kommen mag. / Es kommt der Tag, / da ruft der Arbeitspionier: / Ihr nicht. / Aber Wir. Wir. Wir.

10 GEBOTE FÜR SCHÜLER

1. Die Welt kümmert sich nicht um Deine Selbstachtung. Die Welt erwartet, dass Du etwas leistest, BEVOR Du mit Dir zufrieden bist.
2. Du wirst nicht unmittelbar nach Deinem Schulabschluss 80.000 Euro pro Jahr verdienen. Du wirst nicht stellvertretender Geschäftsführer mit einem Firmenwagen sein, solange Du nicht beides durch Leistung verdienst.
3. Wenn Du denkst, dass Dein Lehrer hart zu Dir ist, dann warte, bis Du einen betrieblichen Vorgesetzten hast. Der hat keine Arbeitsstelle auf Lebenszeit.
4. Malochen ist nicht unter Deiner Würde. Deine Großeltern hatten ein anderes Wort für Maloche, sie nannten es Chance.
5. Wenn Du etwas verpfuschst, dann ist das nicht die Schuld Deiner Eltern. Plärre deshalb nicht über deren Fehler, sondern lerne von ihnen.
6. Vor Deiner Geburt waren Deine Eltern nicht so langweilig wie jetzt. Sie wurden so, während sie für Deinen Lebensunterhalt aufkamen, Deine Wäsche wuschen und Dir zuhörten, wenn Du darüber prahlst, was für eine toller Typ Du bist. Deshalb versuche den Wandschrank in Deinem eigenen Zimmer in Ordnung zu halten, bevor Du den Regenwald vor der parasitären Generation Deiner Eltern rettest.
7. Deine Schule mag die Unterscheidung zwischen Gewinnern und Verlierern aufgegeben haben, aber das Leben hat das nicht. In einigen Schulen haben sie das Sitzenbleiben abgeschafft, und sie geben Dir soviel Zeit, wie Du willst, um die richtige Antwort bei Schularbeiten zu finden. Das hat nicht die geringste Ähnlichkeit mit IRGENDTWAS im richtigen Leben.
8. Das Leben ist nicht in Schulhalbjahre eingeteilt. Du bekommst nicht den ganzen Sommer frei, und sehr wenige Arbeitgeber sind daran interessiert, Dir bei Deiner Selbstfindung zu helfen. Mach das in Deiner Freizeit.
9. Das Fernsehen ist NICHT das richtige Leben. Im richtigen Leben werden die Leute nach dem beurteilt, was sie leisten.
10. Sei nett zu Strebern. Wahrscheinlich wirst Du nach Deinem Schulabschluss für einen von ihnen arbeiten.

Quelle: Natürlich auch aus dem Internet



George Orwell, 1984

DER TOD VON ROBERT DZIENKANSKI

Ein knapp zehnminütiges Video, aufgenommen in den Morgenstunden des 14. Oktober 2007 im Flughafen der kanadischen Stadt Vancouver, hat nach drei Todesfällen in Kanada die Debatte um den Einsatz sogenannter *Taser*, einer umstrittenen Elektroschockwaffe, angeheizt.

Das Video zeigt einen Mann, der sichtlich erregt im Warteraum des Flughafens auf und ab geht. Er schnappt einen Klappstisch, den er sich vor die Brust hält. *Beruhigen Sie sich*, redet eine Passagierin auf ihn ein, *alles ist in Ordnung*. Der Mann verschanzt sich wieder hinter der Glastür, die den Warteraum von der Sicherheitszone trennt. Als er dann plötzlich den Tisch wegschleudert und ein Computerterminal umwirft, nähern sich vier Polizisten, auch sie versuchen, ihn zu beruhigen. Doch er gestikuliert heftig weiter, dreht den Beamten den Rücken zu. Dann ein kurzes Geknatter. Der Mann fällt zu Boden, krümmt sich, zuckt und schreit. Es knattert wieder, die Polizisten werfen sich auf ihn - bis einer ruft: *Code Red!* - Medizinischer Notfall. Kurz darauf ist *Robert Dzienkanski*, 40, tot. Der randalierende polnische Bauarbeiter war offenbar mit einem *Taser* beschossen worden.



Quelle: Umwerfend im wahrsten Sinne
<http://www.stern.de/politik/deutschland/605112.html>

SIE SCHREIEN LAUT UND KIPPEN UM!

Taser guns

SPECIFICATIONS: Advanced Taser X26



Source: Taser International

Taser X26: EMD weapon. "EMD" stands for "Electro-Muscular Disruption".

<http://www.enquirer.com/editions/2004/04/10/taser.gif>

Taser sind pistolenähnliche Plastikwaffen, die aus einer aufgesteckten Kartusche per Gasdruck zwei winzige Metallharpunen abfeuern. Diese 13 Millimeter langen Pfeilchen, durch feine Hochspannungskabel von über sieben Metern Länge mit dem Handgerät verbunden, schlagen mit einer maximalen Eindringtiefe von einem Zentimeter in die Kleidung oder in die Haut des Opfers und machen es kampfunfähig. Die Zielperson kann mehrmals unter Strom gesetzt werden, wobei eine solche Attacke jeweils fünf Sekunden dauert und das sensorische und motorische Nervensystem des Getroffenen lähmt. Die Spannung, die dabei freigesetzt wird, beträgt 50.000 Volt und wird benötigt, um den Kontakt durch dickere Kleidung zur Haut zu gewährleisten. Aber nicht die Spannung ist gefährlich, sondern die Stromstärke. Als lebensgefährlich gilt ein Wert von 50 Milliampere - beim Taser sind es gerade mal 2,1 Milliampere. Genug allerdings, um das Ziel durch vollständige Muskelverriegelung angriffsunfähig zu machen, wie es *Lars Lipke* ausdrückt.

Lipkes Unternehmen Nonletal Ltd, Ihr Ansprechpartner für nichttödliche Waffen und Einsatzmittel aus dem nordrhein-westfälischen Wülfrath ist deutscher Generalimporteur von Taser International, Arizona USA. Mit einem etwas aufgemotzteren Gerät, dem Taser X 26 mit Laserpointer für die Zielmarkierung, versorgt *Lipke* die deutsche Polizei. Um die 100 solcher Waffen habe er bislang an 13 der insgesamt 16 deutschen Länderpolizeien geliefert.



Los Angeles Times

May 19, 2005, A 55-year-old man arrested ... under the influence of a controlled substance died Tuesday after being shocked twice with a Taser stun gun ...

August 3, 2005, .. while the Police Department investigates the death of a man who was shot with a Taser stun gun.

August 7, 2005, ... three California men died over the last week after being shot by police with Taser stun guns.

August 9, 2006, A man who ran away after being pulled over for a traffic violation died when a Santa Ana police officer shot him with a stun gun.

May 26, 2007, A Simi Valley man who was shocked with a Taser during a confrontation with police died this week.

September 19, 2007, Orange County sheriff's deputies on Tuesday defended their decision to use a stun gun on a 15-year-old autistic boy who ran away from his parents and later dashed into traffic.

October 14, 2007, A 28-year-old transient incarcerated at Orange County Jail for drinking in public has died after being subdued with a stun gun.

December 4, 2007, Authorities are investigating the death of a 32-year-old man who lost consciousness sometime after being shocked with a Taser gun.

September 5, 2008, A man who police said was mentally disturbed died after he was shot with a Taser.



FLUNDER M 1:1

IMPRESSUM

DANZIGER  SEESCHIFF

Herausgeber:
 Verein Danziger Seeschiffer e.V.
 Sitz Hamburg

Erscheint unregelmäßig; voraussichtlich drei oder vier Mal pro Jahr.

<http://freenet-homepage.de/danziger-seeschiff/index.html>

Redaktion: *Hermann Behrent*


 Langenstücken 14; 22958 Kuddewörde
 E-Mail: danziger-seeschiff@freenet.de
 ☎ & 📠 +49 (0)4154 841251



POMUCHEL M 1:1

KURZBIOGRAPHIE EINES KAMERADEN

Prof. Peter Tamm (80)

Peter Tamm wurde am 12. Mai 1928 in Hamburg geboren. Er ist seit 50 Jahren verheiratet mit Frau Ursula Tamm und hat fünf Kinder, acht Enkel und ein großes Maritimes Museum.

Peter Tamm: Ich habe unfassbares Glück gehabt im Leben.

Prof. **Peter Tamm** ist Ehrenmitglied im Verein Danziger Seeschiffer.

Blau, genauer marineblau ist die Farbe seines Lebens. Das Meer und die Schifffahrt sind seine Passion, ein Feuer, das von Kindesbeinen an mit zunehmender Heftigkeit in ihm brennt. *Peter Tamm* ist im positiven Sinne ein Süchtiger und zugleich ein Philosoph, der die Weltgeschichte vom Deck einer Dreimastbark aus betrachtet.

1945, 17-jährig, als jüngster Seekadett auf der ersten GORCH FOCK, sah er seinen Lebenstraum Admiral zu werden im Sog der Ereignisse versinken. *Ich war in der Marine, sonst wäre ich nicht durch den Krieg gekommen. Schiffe sind meine Glücksbringer.* Dazu zählen auch die Passagierdampfer BREMEN und EUROPA, deren Geschichte er niederschrieb und 1948 dem neu gegründeten Hamburger Abendblatt anbot. Dort wurde er zum Schiffsredakteur gemacht, was die Hoffnung, seine Studiengebühren bezahlen zu können, übertraf. Als 30-jähriger Verlagskaufmann fiel er mit seiner knappen Sprache und Durchschlagskraft dem Verleger auf. Ein rasanter Aufstieg begann. 1960 mit 32 Jahren wurde er Geschäftsführer des von Springer erworbenen Ullstein-Verlags, 1962 Verlagsleiter der Bild-Zeitung. 1968, 40-jährig, berief ihn *Axel Springer* zum allein zeichnungsberechtigten Geschäftsführer der Holding des Gesamtunternehmens. Das Robuste seiner äußeren Erscheinung war sein Markenzeichen. 43 Jahre lang machte er im Presse- und Ver-

lagswesen Karriere, um schließlich von der *Admiralsbrücke* des Axel Springer Verlages die größten Zeitungen Europas erfolgreich *wie einen Flottenverband* zu navigieren. Er war der Mann weniger Worte; Fähigkeit und Taktik zugleich. Seine Devise: *Drei Minuten vor der Zeit.* So konnte er sehen, wie *seine Herren*, denen er absolut Loyal zur Seite stand, auf Überraschungen reagierten. 1970 wurde er Alleinvorstand und von 1982 bis 1991 Vorstandsvorsitzender des *Axel Springer* Verlags. Damit gehörte *Peter Tamm* zum engsten Kreis um *Axel Springer*. In der schillernden, ewig sich ändernden Runde mit dem gewieften Taktiker und späteren Aufsichtsratsvorsitzenden *Bernhard Servatius* an der Spitze, war er der unerschrockene Macher. Er gab das Startzeichen für den Einstieg in die Auslandsmärkte. Er ließ *Auto-Bild* mit einer Auflage von 700.000 Exemplaren starten, galt zeitweise als Deutschlands bestbezahlter Manager. *Peter Tamm* war Entschneider. 20 Jahre stand *Der Admiral* dem Hause vor, Jahre der Expansion und Modernisierung, des Aufbaus, der Brüche und Umwälzungen. Untrennbar verbunden ist sein Name mit dem Kampf um das Springer-Imperium gegen *Leo Kirch*, mit der vorübergehend verlorenen Schlacht um die Aktienmehrheit gegen die *Burda-Brüder* sowie dem Titanenkampf gegen *Günter Prinz*. Aus allen Streitigkeiten ging er als Sieger hervor, auch wenn sein letzter Triumph einem Pyrrhussieg glich. 1991, zwei Jahre vor Vertragsablauf ging er von Bord.

Nach dem Ausstieg wandelte er sich endgültig zum Marinehistoriker. Schon am 27. Juli 1989 hatte er das Haus in der Elbchaussee 277 gekauft, in dem er am 23. April 1991 das *Wissenschaftliche Institut für Schifffahrts- und Marinegeschichte* eröffnete.

Hamburgs Kultursenatorin *Dana Horakova* verleiht am 3. Juli 2002 die Ehrenprofessur an *Peter Tamm*. Am 10. Dezember 2002 gründet er die *Peter Tamm sen. Stiftung*. Am 12. Februar 2004 unterzeichnet er den Vertrag zur Errichtung des *Internationalen Schifffahrts- und Meeresmuseum Peter Tamm* und am 24. Juni 2004 den Zuwendungsvertrag, den Erbbaurechtsvertrag sowie den Einbringungsvertrag zwischen ihm und der *Peter Tamm sen. Stiftung*. Am 2. Januar 2006 wird der Freundeskreis *Internationales Maritimes Museum Hamburg e.V.* gegründet. Das zweites Richtfest im Kaispeicher B wird am 12. Mai 2006 begangen. Am 21. August 2006 erfolgte die Übergabe eines Fördervertrags der *Deutsche Stiftung*

Denkmalschutz über 200.000 Euro. Der denkmalgeschützte Kaispeicher B am Magdeburger und Brooktorhafen wird für 30 Millionen Euro von der Stadt Hamburg restauriert. Die Bauabnahme des umgebauten und renovierten Speichers erfolgt am 21. Dezember 2006. Die Räume in der Elbchaussee, mit 25.000 Schiffsmodellen, 1,5 Mio. Fotografien, 5.000 Gemälden, Uniformen, Karten und 120.000 Büchern platzten aus allen Nähten. Ein U-Boot, aus DDR-Beständen erworben, strandete zur Freude seiner Frau auf der Terrasse seiner Villa. Endlich konnte umgezogen werden.

Am 25. Juni 2008 wurde das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) durch Bundespräsident *Horst Köhler*, Hamburgs Ersten Bürgermeister *Ole von Beust* und Prof. *Peter Tamm* eröffnet. In Anwesenheit des Bundespräsidenten ging für *Peter Tamm* mit der Eröffnung dieses musealen Kleinods ein Traum in Erfüllung. Hier tritt eine völlig andere Seite des knochenharten Konzernlenkers zu Tage, die so niemand an ihm vermutete, wusste man nicht, dass der Professor und Träger nationaler wie internationaler Titel durchaus aus dem Gleichgewicht geraten kann wie damals, als die Bundesmarine ihm, dem Neigungsseemann, zu Ehren beim Betreten eines ihrer Schiffe *Seite pfeifen* ließ - ein Zeichen höchster Würdigung.

Nun weht der salzige Hauch der Elbe durch das offene Fenster im 3. Stock über die hölzernen Planken in sein luftiges Museums Büro.

Quellen: Welt, Abendblatt, Bild, Schöne-manns Hamburger, Internet,

DIE HECKLATERNEDER HARMLOSE

Ein Mensch von glücklicher Natur
Zeit seines Lebens nicht erfuhr,
Dass der und jener Mensch ihm grollte
Und heimlich Böses antun wollte.
Die Welt, die grause Schlangengrube,
War ihm wie seine gute Stube.
Selbst wenn sich's rund um ihn geringelt
Von Nattern, die ihn wüst umzingelt,
Blieb, nur durch eigne Heiterkeit,
Er gegen jeden Biss gefeit.
Es sollen, als man ihn begraben,
Geweint sogar die Schlangen haben.

Quelle: DER LETZTE MENSCH, *Eugen Roth*

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.