

## Im Labyrinth nautisch-maritimer Träume, Utopien und Visionen

Berckenhagen, Ekhart

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Berckenhagen, E. (2001). Im Labyrinth nautisch-maritimer Träume, Utopien und Visionen. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 24, 427-476. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59731-5>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# IM LABYRINTH NAUTISCH-MARITIMER TRÄUME, UTOPIEN UND VISIONEN\*

VON EKHART BERCKENHAGEN †

Anno 1995 erschien die »Schifffahrt in der Weltliteratur. Ein Panorama aus fünf Jahrtausenden«.<sup>1</sup> Darin versuchte ich das fünf Dezennien zurückliegende moralische wie militärische Katastrophen-Erlebnis einzubeziehen und darzubieten in den weiten Horizonten einer Weltgeschichte der Seefahrt mit deren Spiegelungen in globaler Literatur oder Poesie. Daß bei der erstrebten Motivvielfalt wichtige kulturgeschichtlich-meerbezogene Sonderaspekte zunächst nur angedeutet oder lediglich über das 2100 Begriffe bietende Register erfaßt werden konnten, war kostenbedingt unvermeidbar. Deshalb entstanden in jährlicher Folge ergänzende, das riesengroße Schifffahrtsthema ebenso untermauernde wie abrundende essayistische Beiträge.<sup>2</sup> Hier nun folgende, die das Thema »Schifffahrt in der Weltliteratur« meinerseits beschließen sollen:

## 1

Im Epilog des »opus magnum« (S. 268ff.) flammen bei mittäglicher Passage der Straße von Gibraltar kaleidoskophaft autonome Tagtraum-Sequenzen auf. Zitiert wird dort unter anderem nur, was Helmuth von Moltke am 28. Oktober 1846<sup>3</sup> nautisch-vordergründig seinem Bruder Fritz schrieb: *Das Schlimmste ist eine nach Sturm eintretende Windstille. Die See ging sehr hoch, und das Schiff (Abb. 1), welches jetzt in den Segeln gar keine Stütze mehr fand, taumelte wie betrunken. Man dachte, die Masten müßten brechen. Endlich tauchte Djebel el Tarik, der Fels des Tarik, wie der ursprünglich sarazenische Name von Gibraltar ist, aus der Flut empor. Es ist ein prächtiger Anblick. 1400 Fuß hoch, hängt diese schroffe isolierte Masse nur durch eine ganz flache Sandzunge mit dem europäischen Kontinent zusammen. Gegenüber erhebt sich auf afrikanischem Boden die andere Herkulesssäule, der Affenberg bei Ceuta. Lange kämpften wir gegen die gewaltige Strömung, welche hier stetig in das Mittelmeer fließt. Endlich fielen die Anker, und die Festung grüßte mit einem königlichen Salut unsere Trauerflagge ...*

An Bord der AMAZONE befanden sich Sarg samt sterblicher Hülle des im Juli 1846 zu Rom verstorbenen Prinzen Heinrich von Preußen. Moltke mußte ihn als dessen persönlicher Adjutant von Civitavecchia (Abb. 1a) aus begleiten. Erklärend bekannte Moltke noch: *Sechzehn Tage brauchten wir mit der Kriegskorvette AMAZONE, in der ich nur eine enge Schlafstelle hatte und die Hauptkajüte mit dem Kapitän teilte ... Unter dem Getümmel*

\* Mit diesem Beitrag hat Prof. Dr. Ekhart Berckenhagen seine jahrelange Beschäftigung mit der Schifffahrt in der Weltliteratur zum Abschluß gebracht. In Sorge um seine abnehmende Gesundheit hatte er den vorliegenden, von Anfang an für Band 24 des DSA geplanten Artikel bereits im Frühjahr 2000 zur Veröffentlichung eingereicht.

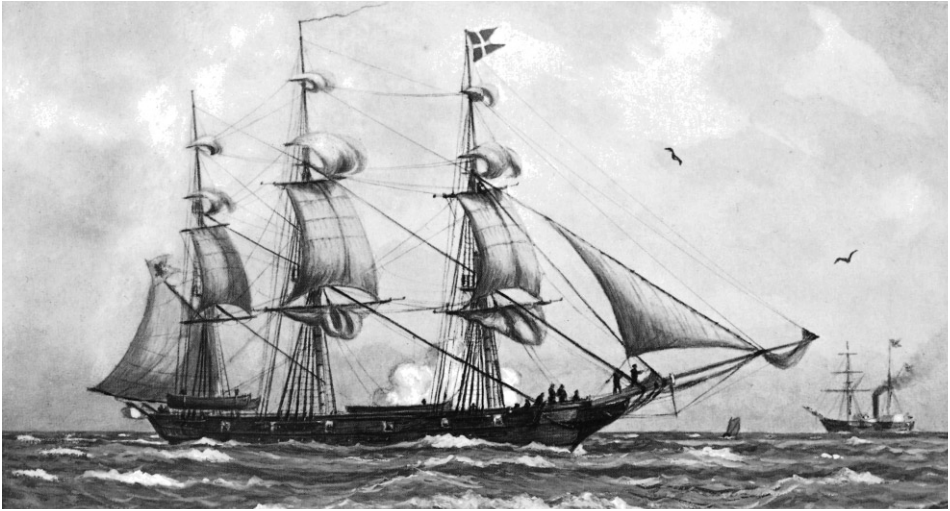


Abb. 1 Die von König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen in Auftrag gegebene und bei Carmesin in Grabow bei Stettin am 24. Juni 1843 vom Stapel gelaufene Hochseekorvette AMAZONE. Seit 1844 als Segelschulschiff vornehmlich für Auslandsreisen eingesetzt, schließlich im November-Orkan 1861 vor der niederländischen Küste nahe Texel verschollen. Sie gilt als »Großmutter der deutschen Flotte«. Gemälde von Lüder Arenhold (1854-1915), 1908; Marineschule Mürwik bei Flensburg.

*kleiner Fahrzeuge und zahlreicher Dampfboote [in Gibraltar] erhoben sich drei stolze Linienschiffe mit Britanniens Flagge. Unsere AMAZONE, welche wunderhübsch ist, nahm sich daneben aus, wie wenn einer dieser Kolosse über Nacht ein Junges geworfen hätte. – ... Ich hatte mich entschlossen, den Rest der Reise nach Kuxhaven zu Lande zu machen und benutzte wie ein dem Gefängnis Entsprungener meine neue Freiheit ... Aber ich hatte keine Zeit zu verlieren, denn vor allem durfte ich nicht später in Kuxhaven anlangen als die schnellsegelnde AMAZONE, welche von hier keinen Hafen mehr berühren wollte ...*

Worüber Moltke (1800–91) schweigt, sind die ihn 16 lange Tage und Nächte bedrängenden Alpträume<sup>4</sup> zermürbender Seekrankheitsanfälle, aufgrund derer er sich – ausdrücklichem Befehl zuwider – nicht mehr in der Lage sah, die Seereise bis nach Cuxhaven fortzusetzen. Ein weiterer Alptraum suchte Moltke wenig später in Potsdam-Sanssouci heim, als er – nach der Berliner Trauerfeier für des Königs Bruder – von Friedrich Wilhelm IV. empfangen wurde und man zunächst über Rom, Civitavecchia und Spanien plauderte. Eckart von Naso<sup>5</sup> überliefert dazu: *Moltke war ein Mann und fürchtete sich nicht. Der Bericht war jetzt an einen Punkt gelangt, da er den Mut haben mußte, einen der wenigen erklärten Schwächezustände seines soldatischen Daseins einzugestehen. Und er tat es, ohne mit der Wimper zu zucken. »Euer Majestät«, sagte er, sein Blick irrte nicht ab, »ich bin in Gibraltar an Land gegangen und durch Spanien und Frankreich nach Cuxhaven gereist. Es kam mir selber wie Felonie vor. Aber die See und ihre Krankheit hatte aus einem preussischen Major ein menschliches Wrack gemacht. Euer Majestät wollen es allergnädigst der Natur zugute halten.«* Hier kündigte sich bereits an, was der große preussische Strategie und höchst erfolgreiche Generalfeldmarschall am Ende seines Lebens, 1889, als »Credo« bekunden sollte: *Überhaupt – Gehorsam ist Prinzip – aber der Mann steht über dem Prinzip.* Somit kann soldatisch geforderte Pflichterfüllung zuweilen selbst zum absoluten Alptraum werden!

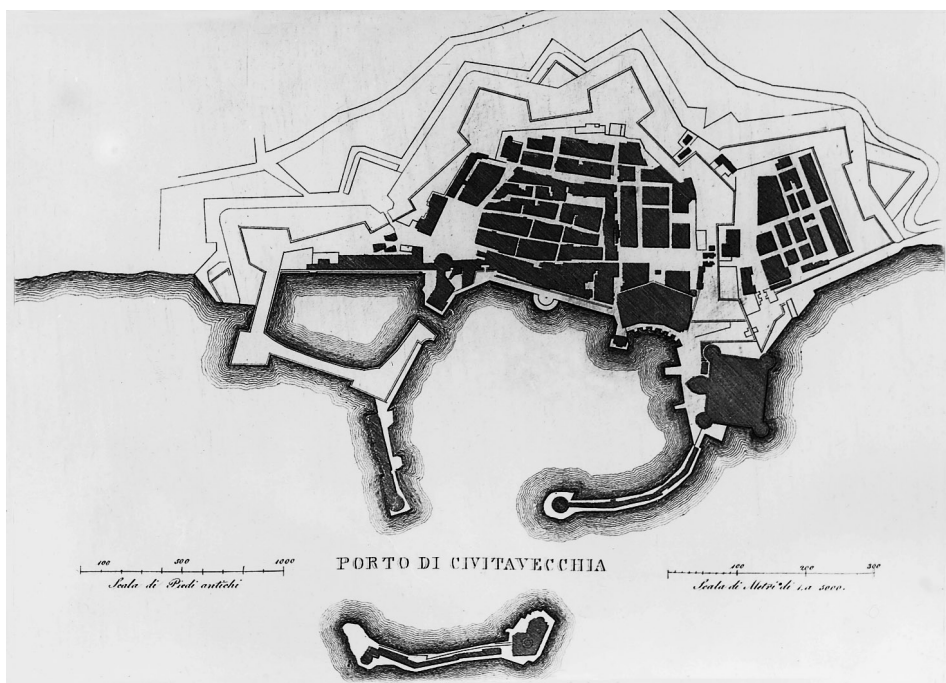


Abb. 1a Porto di Civitavecchia. Plan von Festungsring, Stadt und Hafenanlagen der einst päpstlichen Basis der Galeeren und Flotteneinheiten; rechts Kastell »La Rocca«, das – baubegonnen im 10. und 12. Jahrhundert – in seiner heutigen Gestalt auf Entwürfe Bramantes sowie Antonio San Gallos zurückgeht und um 1533 von Michelangelo vollendet wurde. Stahlstich in: *L'Architettura Romana. Deseritta ... Dall' Architetto Luigi Canina. Roma 1840.*

## 2

Früh morgens, am 9. April 1940, setzten zehn moderne Zerstörer – nach vergleichslos-legendärer Sturmfahrt von deutschen Nordseehäfen aus – 2000 Gebirgsjäger mit ihren Waffen im bis dahin neutralen Narvik an Land. Minuten zuvor – um 05.10 Uhr – löste sich aus dichtem Schneegestöber überraschend die Silhouette eines norwegischen Kriegsschiffs. Es forderte das Führerboot des FdZ WILHELM HEIDKAMP mit Signal zum Stoppen auf. *Kommodore Bonte fügt sich. Eingedenk der Operationsanweisung, daß dem Unternehmen der »Charakter einer friedlichen Besetzung« zu geben sei.*<sup>6</sup> Nach kurzer Verhandlung und vom norwegischen Kommandanten abgelehnter Übergabe-Erklärung wurde die 1900 erbaute, 3645 Tonnen große, mit zwei 21 cm- sowie sechs 15 cm-Geschützen bewaffnete EIDSVOLD aus 250 Metern Entfernung durch zwei gezielte Torpedos versenkt. Von der Besatzung überlebten nur acht Mann.

Am Abend jenes ereignisvollen Tages<sup>7</sup> blieb Bontes engste Umgebung insofern beeindruckt, als ihr Kommodore *noch ganz im Banne der Tatsache stand, daß ihn die Lage dazu gezwungen hatte, mit seinem Führerzerstörer den alten Küstenpanzer zu torpedieren. In seiner ritterlichen Denkart bedrückte ihn der Gedanke, daß der Gegner keine Zeit gehabt hatte, außer einem Alarmschuß auch nur eine Salve zu feuern und gewissermaßen kampfund wehrlos untergegangen war.* Außerdem vermerkte der Kommandant des Zerstörers



BERND VON ARNIM in seinem Kriegstagebuch: *Nach meiner Meldung über das Gefecht (mit NORGE) und die geglückte Aktion an Land stand der Kommodore plötzlich auf, faßte mich an den Schultern und sagte etwa folgendes: »Ich bin Ihnen ja so dankbar, daß Sie dem Küstenpanzer den ersten Schuß gelassen haben, ich mußte den anderen versenken, ohne daß er sich vorher gewehrt hatte.«*

Mit solchem Alptraum ist der völlig übermüdete Bonte, seit Tagen endlich in seiner Kabine zurückgezogen, direkt dem ewigen Schlaf anheimgefallen. Denn im Morgengrauen des 10. April traf ein britischer Zerstörer-Torpedo das Achterschiff des vor Anker liegenden deutschen Führungsbootes, das nach einer zusätzlichen Munitionskammer-Explosion mit 81 Offizieren und Mannschaften schnell versank.

Vier Monate nach Bontes tödlich endendem Alptraum vor Narvik widerfuhr einer ganzen Inselbevölkerung und ihren gerade anwesenden Wallfahrtsgästen ein kollektives, kaum weniger furchtbares Alptraum-Geschehnis. Die Rede ist von jener – »en salos«, im Salz des Meeres – zentral in der Ägäis gelegenen Insel Tinos (Tenos). Das dortige Kloster

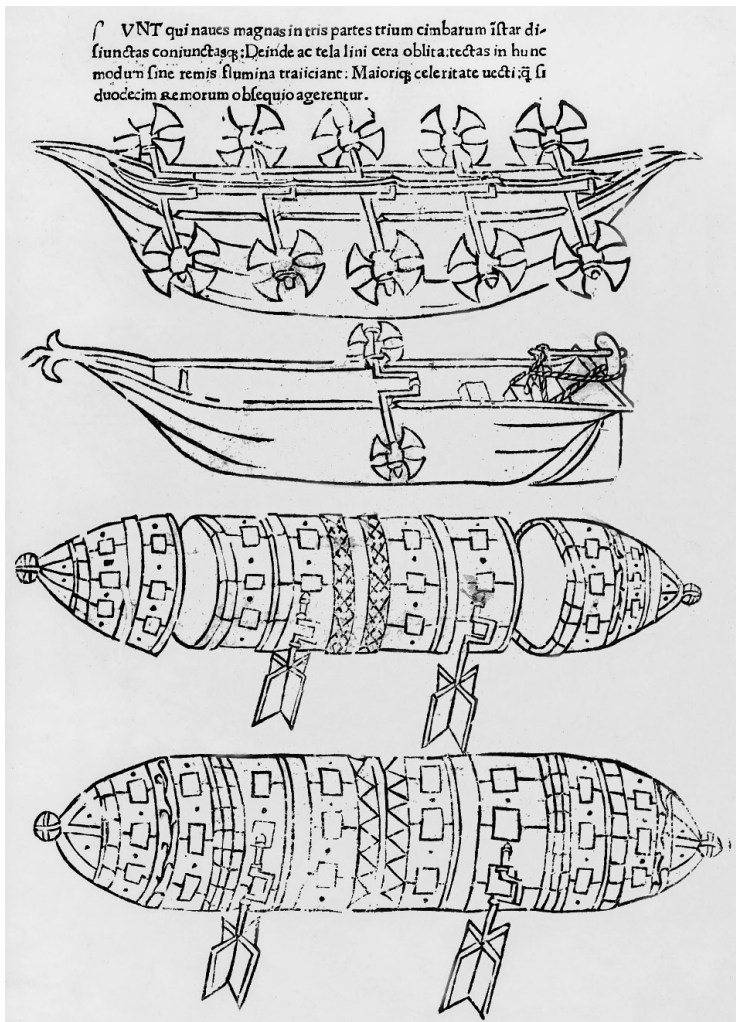


Abb. 2 Vier Ansichten von Booten und Tauchfahrzeugen mit von Muskelkraft angetriebenen Schaufelrädern. Holzschnitt in: Robertus Valturarius: *De re militari libri XII*. Verona 1472.

Panagia Evangelistria erlebte seit 1822 alljährlich Feiern an Mariae Verkündigung und Himmelfahrt (25. März samt 15. August). Ähnlich wie im südfranzösischen Lourdes fanden, ja finden in dem zum orthodoxen Nationalheiligtum der Panagia Tiniotissa gewordenen Kloster jeweils Wallfahrten aus ganz Griechenland statt. So auch am 15. August 1940, als angesichts des Wallfahrtsortes der griechische Kreuzer ELLI (HELLE) in die Luft flog. Diese Heldentat eines italienischen Unterseebootes (Abb. 2) zwei Monate vor der italieni-

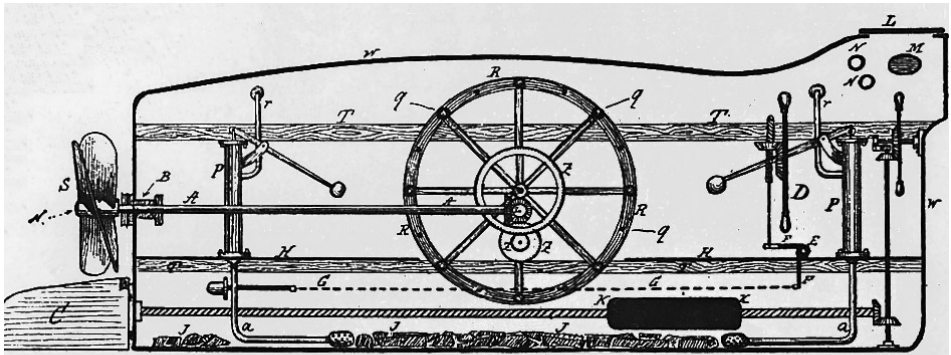


Fig. 1.

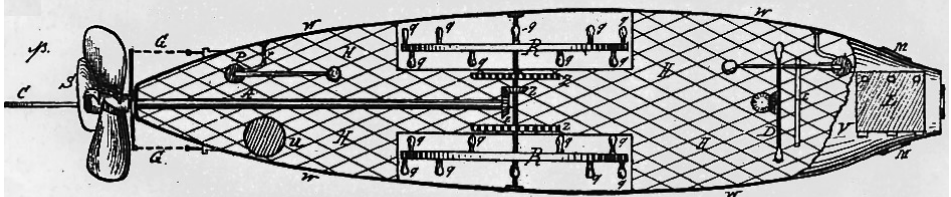


Fig. 2.

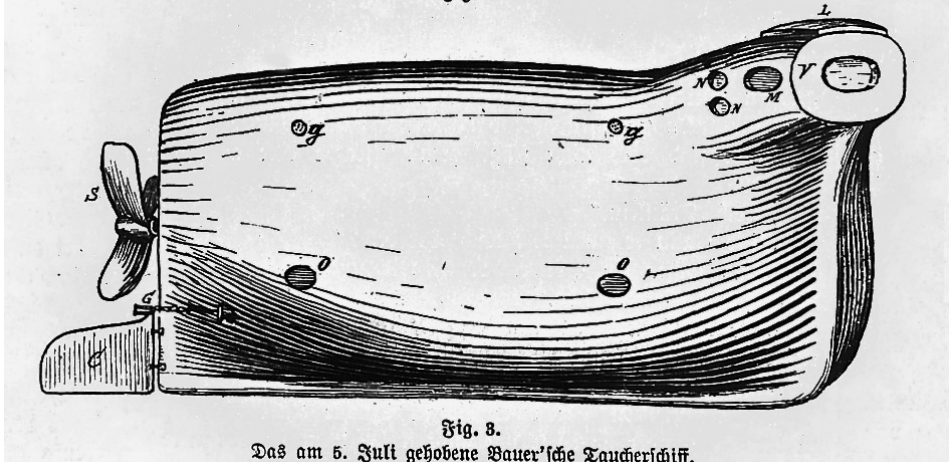


Fig. 3.

Das am 5. Jult gehobene Bauer'sche Taucherschiff.

Abb. 2a *Schnitte und Ansicht des am 5. Juli 1887 in Kiel gehobenen Bauerschen Tauchschiffs. Illustrationswiedergabe in: Illustrierte Zeitung 89, Leipzig 1887, S. 145. – Das bei der Probefahrt 1851 vor Kiel gesunkene Tauchboot kam später ins Museum für Meereskunde nach Berlin und war nach 1945 in Dresden ausgestellt. – Solche hier reproduzierten frühen Tauchboote stehen als historisch sinnvoller Ersatz für jene technisch entwickelteren U-Boote um 1940.*

*schen Kriegserklärung an Griechenland und ausgerechnet am Festtag der Madonna hat irgendwie die beiden Komponenten von Tinos miteinander verflochten: die wundertätige Muttergottes und die alte Vorstellung vom Meergott, der nur mit einem Opfer besänftigt werden konnte. Die unselige ELLI lag, zu Ehren der Panagia im vollen Flaggenschmuck, friedlich vor dem Hafen vor Anker, als der italienische Torpedo sie traf. In der Kirche gedenkt ein besonderer, mit den alten Korkrettungsringen des Kreuzers verzierter Schrein ihrer Toten.*<sup>8</sup> Daneben birgt das Heiligtum noch viele nautische Devotionalien, darunter kostbar gestaltete kleine Schiffsmodelle.

Einen anderen Alptraum, in gemurmelter Wiederholung des Kommandanten von U 96, hat Lothar-Günther Buchheim (geb. 1918) seinem zu Recht bewunderten Roman »Das Boot« (1973), im grandiosen Kapitel »Gibraltar«, so vergegenwärtigend eingefügt (ebenfalls kurz und ohne Kommentar zitiert im Epilog 1 des »opus magnum«): »... *Oberflächenbombe – Aufschlagzünder – unmittelbar neben dem Boot – in Höhe des Geschützes ... Nicht zu fassen, so dunkel – und trotzdem!*«

Nachdem ein Ende 1941 befohlener Durchbruch ins Mittelmeer, und zwar aufgetaucht, die vom Gegner streng überwachte Gibraltar-Enge ostwärts unter Ausnutzung von Oberflächenströmung und Dunkelheit passierend, nicht geglückt war, weil eine britische »Biene« das deutsche U-Boot (Abb. 2a) dank genau ortenden Radargeräts direkt angeflogen, gebombt und unter Wasser gedrückt hatte, steigert Buchheim das nautisch-kriegsbedingte Desaster bis zur Extremsituation: einem zum Meeresgrund erzwungenen, scheinbar ausweglosen Absinken auf 280 Meter Tiefe. Dort unten träumt der maritime Kriegsberichterstatter, ebenso versierter wie phantasievoller Augenzeuge jener Ereignisse – auch technisch-physikalischen Abhängigkeiten – noch halb wach: *Wenn mich Simone hier sehen würde: zwohundertundachtzig Meter tief. Nicht irgendwo im Atlantik, sondern mit fester Adresse: Straße von Gibraltar. Mehr nach der afrikanischen Seite hin. Hier liegt unsere Röhre mit ihrer Fracht von fünfzig Körpern: Fleisch, Knochen, Blut, Rückenmark, pumpende Lungen, klopfende Pulse, schlagende Lider, fünfzig Hirne – jedes mit einer ganzen Welt von Erinnerungen.*

### 3

Sich erinnern heißt nicht nur manches aus der Entwicklung des Tauchboots – etwa über das von Robertus Valturius (Verona 1472) oder jenes von Wilhelm Bauer (Kiel 1851) – zu wissen, sondern sich vielleicht auch ins Gedächtnis zurückzurufen, wie Venedig (Abb. 3) zu einer fast traumhaften mediterranen Seemacht aufstieg und wodurch die Serenissima tatsächlich in tausendjährigem Behauptungskampf (bis 1797) überlebte.

Was an Zeitzeugen zu Venedig noch existiert, besticht und verzaubert. Es ist phantastische Architektur, die im Wasser malerischer Kanäle und illustrierer Seefronten sich spiegelt; es sind die märchenhaften Schätze in Kirchen, Palästen, Museen; es ist der luminöse Charme raffinierter Brücken, ebenso majestätischer wie verwunschen-heiterer Plätze. Insgesamt steigern sie sich zum weltgrößten Augenerlebnis.<sup>9</sup> Vor Bewunderung, Erstaunen, Überwältigtsein gerät man dort sogar unwillkürlich ins Träumen. »Doch heimlich dürsten wir ...« hat Hermann Hesse ein Gedicht im »Glasperlenspiel« (1943) betitelt – und malt es aus:

*Schönheit der Träume, holde Spielerei,  
So hingehaucht, so reinlich abgestimmt,  
Tief unter deiner heitern Fläche glimmt  
Sehnsucht nach Nacht, nach Blut, nach Barbarei.*

*Am Anfang ist da nur dieser feine kaum wahrnehmbare Geruch nach etwas Unbestimmtem, Geheimnisvollem, ja Bedrohlichem ... Und jetzt passiert es. Auf der Piazzetta,*



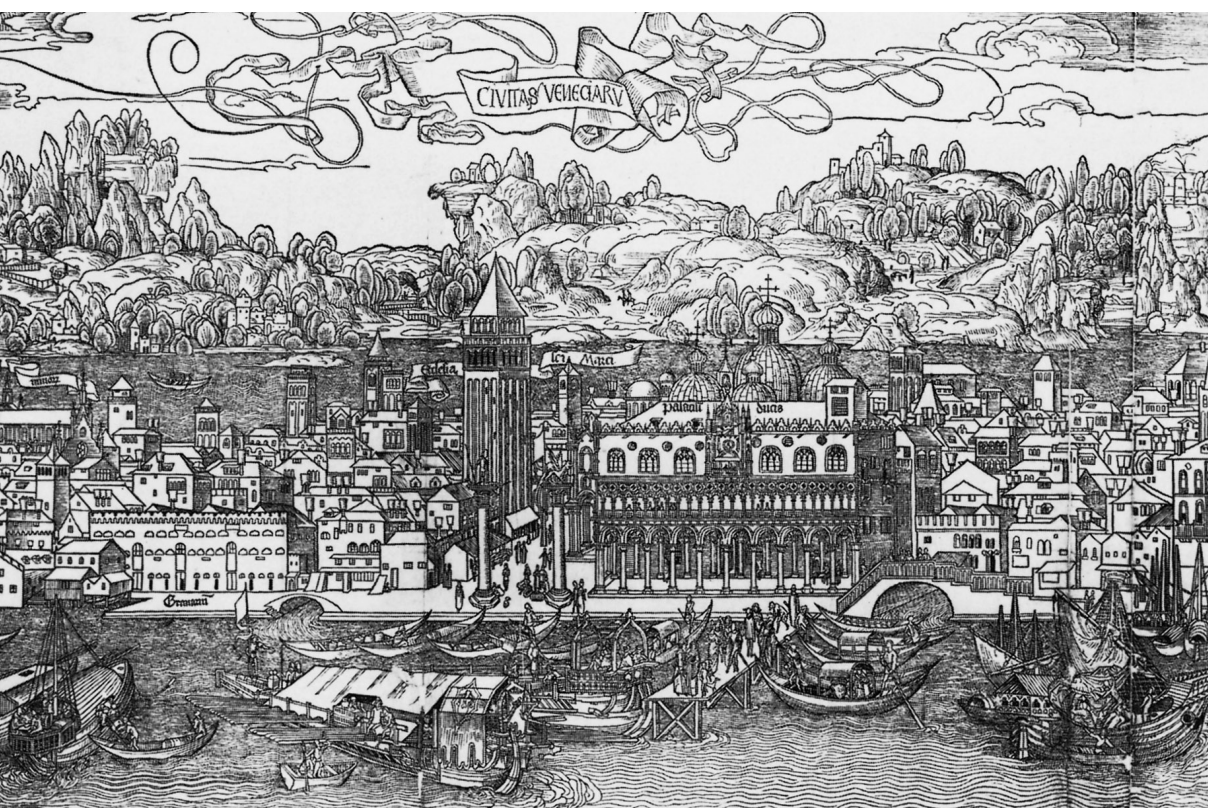


Abb. 3 Im Seebecken von San Marco zu Venedig: Lastschiffe, Galeeren, Gondeln; hinter dem Kai von links nach rechts Granaio (Kornspeicher), Campanile, Piazzetta mit Dogenpalast, überragt von den Kuppeln der Marcuskirche, usw.; im Hintergrund die bei guter Fernsicht erkennbare Alpenkette. Detail des Holzschnitt-Panoramas von Erhard Rewwich, in: B. von Breydenbachs »Peregrinatio in terram sanctam«, Mainz 1486, erste Faltafel.

Abb. 3a Luftbild-Detail von Venedig, vorn Marcusplatz mit Campanile, Marcuskirche, Dogenpalast und davor gelegener Piazzetta, im Hintergrund das weite Areal des Marine-Arsenals. Foto der frühen 1950er Jahre.



*zwischen den beiden grauroten, monolithischen Säulen von San Marco und San Todaro, genau an der Stelle, wo man im Jahr 1355 die Leiche des verräterischen enthaupteten Dogen Marino Falier zur Schau gestellt hat, den entstellten Kopf zwischen die Füße gelegt, quillt es blasig aus einem der länglichen, schmalen Spalten der Kanalisation ... Es ist Blut, das aus geheimnisvollen Tiefen des Lagunengrundes aufsteigt wie Magma aus dem Schlot eines seit Jahrhunderten schlafenden Vulkans, der plötzlich erwacht ... Nach wenigen Minuten hat er den Raum zwischen Dogenpalast und der Biblioteca Marciana aufgefüllt. Unten, auf dem marmornen Boden der Piazzetta, bahnt sich inzwischen der dunkle Saft träge und dennoch unaufhaltsam seinen Weg ... Bereits nach wenigen Minuten ist selbst der Markusplatz (Abb. 3a), den Napoleon einmal den »plus beau salon de l'Europe« nannte, zentimeterhoch mit dem vulkanischen Blutsaft bedeckt ... Über allem wölbt sich eine körperwarme Dunstkuppel, deren süßlich-animalischer Leichengeruch zugleich Ekel, Ängste, aber auch gierige, triebhafte Lüste weckt ... Eine Spur von abtropfendem Blut, das bei jedem Schritt aus den Schuhen quillt, markiert seinen kurzen Heimweg ins Hotel. – Alptraum! ... erschöpft und verschwitzt, erwacht Thomas Bernstorff.<sup>10</sup>*

Als blutige Magma-Assoziation darf man jene Bemerkung eines venezianischen Augenzeugen bei der am 29. Mai 1453 erfolgten endgültigen Eroberung der »unglücklichen Stadt Konstantinopel« durch die Osmanen werten. Dabei *floß Blut, als würde es regnen.*<sup>11</sup>

Im assoziativen Sinn nicht weniger bluttriefend ist das Ende des von Venedigs Dogen Enrico Dandolo unterstützten und nach Konstantinopel gelenkten Vierten Kreuzzuges. Am 12. April 1204 kam dort, am Goldenen Horn<sup>12</sup>, wo – vor dem Blachernen-Viertel – sich griechische Schiffe vergeblich bemühten, die venezianische Flotte (Galeeren und Transporter) am Anlanden ihrer eingeschifften Kreuzfahrertruppen zu hindern, zum anschließenden Sturm und Einbruch in die byzantinische Metropole. Was sich in den drei Folgetagen – einen ganzen Kontinent beschämend – entwickelt, die Plünderung von Konstantinopel, *hat in der Geschichte nicht ihresgleichen.* Und Steven Runciman (1903–2000) fährt in seiner »Geschichte der Kreuzzüge«<sup>13</sup> fort: *Neun Jahrhunderte lang war die große Stadt die Metropole der christlichen Zivilisation gewesen. Sie war angefüllt mit Kunstwerken, die aus dem antiken Griechenland überkommen waren und mit Meisterwerken ihrer eigenen ausgezeichneten Kunsthandwerker. Die Venezianer wußten den Wert solcher Dinge wohl zu schätzen. Wo immer sie konnten, ergriffen sie Besitz von diesen kostbaren Schätzen und führten sie hinweg, um damit ihre eigenen Plätze, Kirchen und Paläste zu schmücken. Aber die Franzosen und Flamen waren von wildem Zerstörungsdrang getrieben ... Drei Tage lang hielt dieses Grauen der Plünderung und des Blutvergießens an ...*

Fernando Pessoa (1888–1935), Portugals großer Poet, möchte am 11. Oktober 1916 im Gedicht »Weißes Haus, schwarze Galeere«<sup>14</sup> von sich und uns wissen, gibt zu bedenken: ... / *Die Galeeren segelten weiter, / setzten die Reise an einem verborgenen Tage fort, / und der Kurs, den sie einhalten mußten, stand in den Rhythmen verzeichnet, / in den verlorenen Rhythmen der toten Lieder des Traummatrosen ... / ... / Träume? ... Habe ich wirklich geträumt? ... Was waren das für Galeeren, und wohin ging die Fahrt? / Mir kam dieser unvermittelte Eindruck, weil auf dem Gemälde mir gegenüber / Galeeren ausfuhren – keine Galeeren, Schiffe, aber Galeeren sind in mir, / lieber das Ungenaue, das einwiegt, als das Bestimmte, das ein Genügen schafft, / denn was Genügen gibt, endet dort, wo es genügt, und wo es endet, genügt es nicht mehr, / und nichts dem Ähnliches dürfte der Sinn des Lebens sein ...*

Frankreichs letzter unchristlich-blutiger Hugenottenkrieg verengte sich seit 1627 durch eine Land- und Seeblockade auf den heroisch verteidigten Protestanten-Stützpunkt – eben jene stark ausgebaute Festung La Rochelle (Abb. 3b). Dank günstiger Lage am Atlantiksaum versuchten britische Einheiten unter Admiral Lindsey bis zum 18. Mai 1628 noch



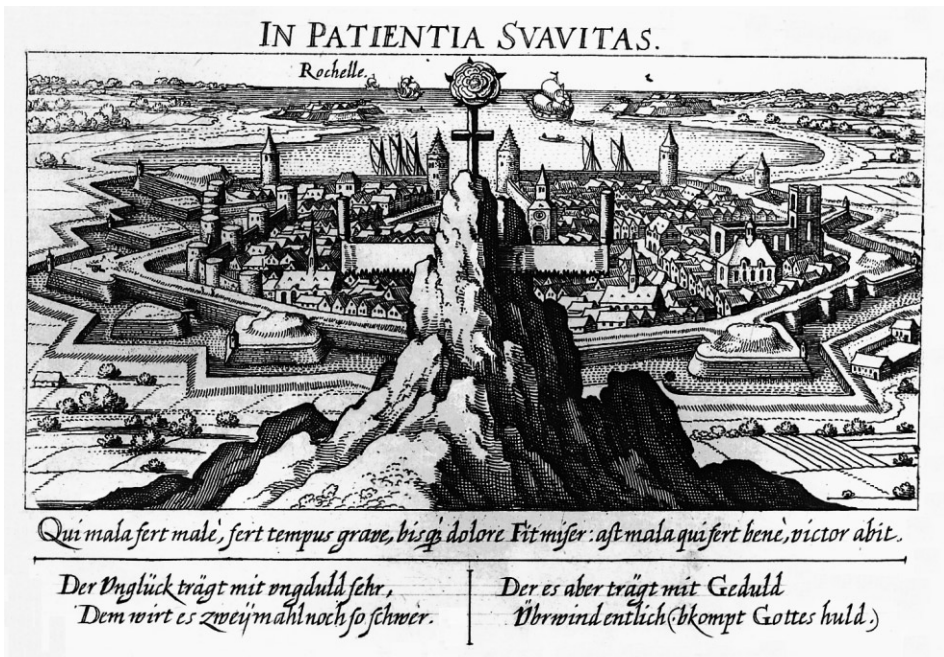


Abb. 3b Vogelschau der Hugenotten-Festung La Rochelle am Atlantik. Kupferstich in: Daniel Meister: *Thesaurus Philo-Politicus ... Ander Theil ...* Frankfurt/M. 1624, Tafel 93.

einen Entsatz. Ein weiterer, intensiverer, zwar meutereiüberlagert, erfolgte unter Verwendung einfacher Treibminen im September. Gänzlich ausgehungert und dezimiert, von den ehemals 25 000 waren nur noch 5000 Verteidiger am Leben, mußten sie dann jedoch am 26. Oktober 1628 bedingungslos kapitulieren. Wie ein böser Traum dürfte es für jene glücklos unterlegenen Hugenotten gewesen sein, als vom 6. bis zum 8. November ein Orkan über den Küstenabschnitt von La Rochelle hinwegfegte: *Die Flut brach mit solcher Gewalt landeinwärts, daß der Sperrdamm [der Belagerer] in breiten Breschen aufgerissen wurde, die Wellenbrecher wurden wie Spielzeug zertrümmert und weggeschleudert; ein flämisches Schiff von 200 Tonnen, von der Sturmflut getrieben, gelangte in den Hafen. Hätte man nur einige Wochen länger ausgeharrt, so wäre man verproviantiert gewesen.*<sup>15</sup>

## 4

Aus Mohammeds († 632) »Offenbarungen« (Träumen, die sich freilich zur religiösen Vision steigerten) entstanden, im Koran fixiert, Religionslehre und Geschichtspragmatismus des Islam (was wörtlich »Eintritt in den Stand des Heils« bedeutet). *Dessen Anhänger, die Muslime, sind durch ihr Bekenntnis über alle sonstigen Menschen hinausgehoben; ihr Glaube ist der endgültige auf Erden ... Ihr Glaubens[-leitsatz]: Ich bekenne, daß es keinen Gott außer Gott [= Allah] gibt und daß Muhammad sein Prophet (und Knecht) ist.*<sup>16</sup>

Jede Moschee dient als Ort der Anbetung Allahs und besitzt wenigstens ein Minarett (= Leuchtturm), von dem aus der Gebetsrufer (= Mu'addin, türkisch müezzin) täglich fünfmal zum Gebet einlädt (und panoramahaften Einblick in das Geschehen seines Umfelds hat – wenn er nicht blind ist<sup>17</sup>).

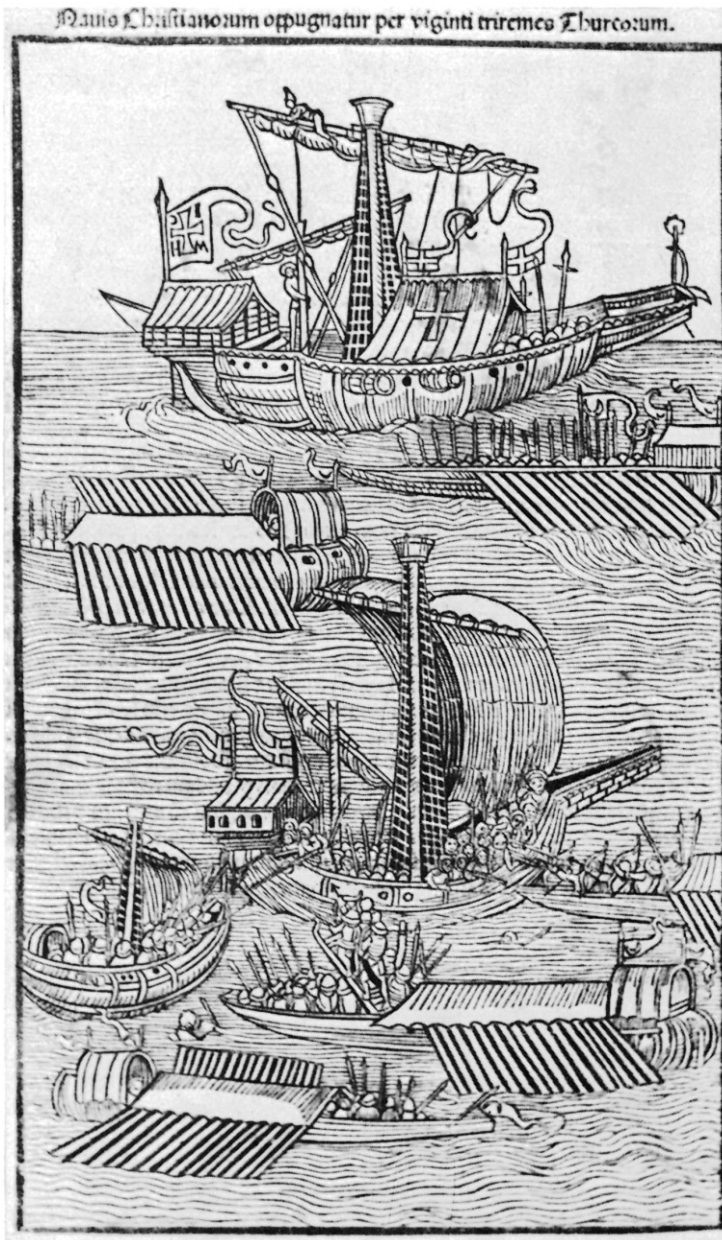


Abb. 4 Bei der Verteidigung von Rhodos gegen die Türken 1480 eingesetzte Schiffe des Johanniter-Ordens. Holzschnitt in Wilhelm Caoursins Kampfes-Bericht, Ulm 1496. – Während der zweiten türkischen Belagerung fiel Rhodos Ende 1522.

Nur zwei Jahre nach Mohammeds, des Propheten, Tod betrat mit Omar I. gleich ein außergewöhnlicher Kalif die weltpolitische Bühne; denn ihm gelang durch Zugewinn von Persien und Ägypten die Organisation des aufblühenden islamischen Weltreichs. Anfang des 8. Jahrhunderts erreichten Nachfolger in Nordafrika den Atlantik, überquerten Muslime – in großangelegter maritimer Invasion – die Straße von Gibraltar (711), zerbrachen das westgotische Reich nebst Flotte und waren nach wenigen Jahren Herren fast der gesamten Iberischen Halbinsel. Sie überfluteten sogar die Pyrenäen und erreichten nach



Abb. 4a *Bildnis des osmanischen Flottenchefs Chayreddin Barbarossa († 1546). Kupferstich von Agostino Veneziano, 1535.*



einer spektakulären – wiederum traumhaften – Blitzaktion die Loire. Auch wenn es 732 zwischen Tours und Poitiers zu Niederlage und nachfolgendem Rückzug kam, blieben ausgedehnte Teile Spaniens doch über 750 Jahre im islamischen Macht-, aber auch Kulturreich. Als die christliche Reconquista (Rückeroberung) mit Granadas<sup>18</sup> Fall am 2. Januar 1492 ihr Ziel erlangt hatte, setzte, von den Katholischen Majestäten Ferdinand von Aragon und Isabella von Kastilien veranlaßt, jener »Reinigungs«-Prozeß ein, an dessen Ende, am 2. August 1492, alle taufunwilligen Mauren und Juden – zumeist auf Schiffen – emigriert sein mußten. Erst danach durfte Kolumbus zur Amerika-Entdeckung vom Hafen Palos bei Huelva auslaufen!

Inzwischen waren umfängliche Teile des Balkan, dazu strategisch entscheidende Landstriche Kleinasiens und die byzantinische Metropole Konstantinopel 1453 von den osmanischen Truppen und Flotten Sultan Mehmeds II. (gen. Fatih, der Eroberer, reg. 1451–81) eingenommen worden (Abb. 4), hatte Sultan Selim I. Yavuz, der Gestrenge (reg. 1512–20), in Vorderasien, Persien, Syrien, Ägypten weiteren Gebietszuwachs gewonnen, trieb Sultan Süleyman I., der Prächtige (reg. 1520–66), die Grenzen des Osmanischen Reichs bis an die Donau, tief nach Ungarn hinein, ja gelangte sogar 1529 vor Wien (wo die kaiserliche Metropole zu nehmen, ein Traum, eine Utopie, blieb – wie 1683 bei erneuter Belagerung). Außerdem machte Süleyman das Mittelmeer zu einem von islamischen Marine- und Korsarenein-



Abb. 4b *Osmanische Schiffe im Rund eines Fayence-Tellers aus der berühmten Manufaktur Isnik, Mitte 16. Jahrhundert; Athen, Benaki Museum.*

heiten, wenn nicht total beherrschten, so doch maßgeblich kontrollierten Operationsgebiet.

Von welchem deutschen Großadmiral könnten wir wohl heute noch das besichtigungswerte, mit farbigen Fayencen kostbar ausgekleidete Badehaus und dessen monumental überkuppelten Grabbau, zumal vom bedeutendsten Architekten des Landes errichtet, sehen? In Istanbul stehen nicht nur ein um 1545 entstandenes Bad unweit der Galatabrücke, sondern auch die durch ein modernes Denkmal zusätzlich akzentuierte, 1541/42 datierte Türbe in Beşiktaş am Bosphorus jedem Touristen offen.<sup>19</sup> Beide gehen auf keinen Geringeren als Koca Mimar Sinan (ca. 1490–1588), den Baumeister, und Chair ad Din, Barbarossa (Chayreddin Barbaros), den osmanischen Großadmiral und Bauherrn zurück. Dieser, um 1470 auf Lesbos in der Ägäis als Sohn eines griechischen Töpfers geboren und später als Renegat in die Dienste des Beys von Tunis getreten, betätigte sich zunächst als erfolgreicher Seeräuber, verdingte sich dann mit seinen Schiffen 1519 Sultan Selim I. Als dessen Sohnes Flottenchef (seit 1533) zähmte er bald ganz Nordafrika und eroberte 1534 Tunis. Über Andrea Doria, Genuas berühmten Admiral, siegte Barbarossa (Abb. 4a) 1538 in der viel-diskutierten Seeschlacht von Prevesa<sup>20</sup>; 1543/44 schlossen sich maritime Unternehmen (Abb. 4b) im westlichen Mittelmeer an, wobei er Nizza für Frankreich einnahm, in Toulon überwinterte und mit 7000 lösegeldträchtigen Gefangenen nach Istanbul heimkehrte. Dort starb er hochgeehrt am 4. Juli 1546 – und blieb bis heute unvergessen.<sup>21</sup>

Für Ausbreitung und Erfolg der stets aufs Absolute zielenden islamischen Ideale wie für die Verwirklichung ihrer Welteroberungsträume hat Cheng Ho (Ma Ho), ein 1371 in der Provinz Yünnan geborener, 1435 in Nanking verstorbener kaiserlich-chinesischer Seebefehlshaber – und Moslem – entscheidend beigetragen. Weite Südwestgebiete Indiens vermochte er dank neu ausgerüsteter Flotten für China, von Schanghai aus, 1405 und 1409 zurückzuerobern; 1411 gründete er in Malakka den notwendigen Versorgungsstützpunkt. Persischer Golf, Rotes Meer und Afrikas Ostküste bildeten danach Ziele der vierten mariti-

Abb. 5 *Die Sirene*, 1928,  
Holzschnitt von Frans  
Masereel.



men Expedition 1413–15; 1421 ging es bis nach Sumatra und weiter in Richtung Australien. An die afrikanische Küste bis tief unter den Äquator war er inzwischen gelaufen; es folgten wiederholte Unternehmungen mit dem Seetransport von insgesamt ca. 30 000 Männern (Mai 1417 bis August 1419 sowie 1432/33). Sämtliche durch Cheng Ho geleiteten Flottenbewegungen begünstigten Chinas Handel und später in Südasien beabsichtigte Niederlassungen. Sie legten zudem die Basis für enorme spontane Auswandererwellen islamgläubiger Chinesen.

## 5

In Shakespeares Märchenkomödie »Der Sturm« (IV,1) äußert Prospero: *Wir sind aus gleichem Stoff / Gemacht wie Träume. Unser kurzes Leben / Umgibt der Schlaf.* – Pablo Neruda (1904–73) vertieft das Thema mit seiner »Ode an das Bett«<sup>22</sup>:

*O Meer, furchtbares Lager,  
ewiger Veitstanz  
des Todes und des Lebens,  
der erbitterten Luft und der Gischt,  
in dir schlummern die Fische,*





Abb. 5a Die Barkentine LILI MARLEEN unter Vollzeug mit ca. 1200 m<sup>2</sup> Segelfläche, 704 BRZ, 1994 erbaut in Elsfleth an der Weser, seither bereedert von Peter Deilmann, der dem Poeten Hans Leip so ein über alle Meere kreuzendes Denkmal schuf.

*die Nacht,  
 die Wale,  
 in dir ruht die zentrifugale,  
 die blaßblaue Asche  
 sterbender Meteore:  
 Du atmest, Meer, im Rhythmus  
 Aller deiner Schläfer,  
 du baust und zerschlägst  
 das unaufhörliche Brautbett der Träume.*

»Der Traum des Carlo Collodi, Schriftsteller und Theaterzensor«, den uns Antonio Tabucchi<sup>23</sup> nun liebenswürdig-heiter nahebringt, weitet sich zu noch überraschenderer Dimension:

*In der Nacht des 25. Dezember 1882 hatte ... Collodi in seiner Wohnung zu Florenz einen Traum. Er träumte, er befände sich auf einem Papierschliffchen mitten im Meer und es tobte ein Sturm. Aber das Papierschliffchen hielt stand, es war ein eigensinniges Schliffchen mit zwei menschlichen Augen und in den Farben Italiens, die Collodi liebte. Von der Steilküste her rief eine ferne Stimme: Carlino, Carlino, komm ans Ufer zurück! Es war die Stimme der Ehefrau, die er nie gehabt hatte, eine sanfte weibliche Stimme, die ihn rief, wehklagend wie eine Sirene (Abb. 5).*

*Ach wenn er nur hätte zurückkehren können! Aber er schaffte es nicht, der Seegang war zu hoch, und das Schliffchen befand sich in der Gewalt des Meeres.*





Dann sah er plötzlich das Ungeheuer. Es war ein riesiger Menschenhai mit aufgerissenem Maul, der ihn ansah, ihn musterte, auf ihn wartete.

Collodi versuchte das Ruder zu betätigen, aber auch das Ruder war aus Papier und völlig durchnässt, inzwischen war es nicht mehr zu gebrauchen. Und so fand er sich damit ab, daß er direkt auf den Schlund des Ungeheuers zutrieb, und vor lauter Angst hielt er sich die Augen mit den Händen zu, stand auf und schrie: Es lebe Italien!

Wie finster es in dem Bauch des Ungeheuers war! Collodi tastete sich voran, stolperte über etwas, ohne zu wissen, was es war, und als er es mit den Händen berührte, merkte er, daß es ein Totenschädel war. Dann stieß er an Holzbretter und begriff, daß vor ihm bereits ein anderes Schiff in den Rachen des Ungeheuers getrieben war. Inzwischen bewegte er sich freier, denn durch das aufgerissene Maul des Hais drang ein schwacher Schein herein. Wie er sich so vorwärtstastete, stieß er mit den Knien an eine Holzkiste. Er bückte sich, berührte sie vorsichtig und stellte fest, daß sie voller Kerzen war. Zum Glück hatte er noch seinen Feueranzünder bei sich, und er betätigte ihn sofort. Er zündete zwei Kerzen an und begann sich mit den Kerzen in der Hand umzusehen. Er befand sich an Deck eines Schiffes, das im Bauch des Ungeheuers Schiffbruch erlitten hatte, die Brücke war voller Skelette, und am Hauptmast flatterte eine schwarze Fahne mit Totenschädel und gekreuzten Knochen. Collodi ging weiter und stieg eine Treppe hinunter. Er fand sofort die Kombüse, die mit Rumflaschen gefüllt war. Hochbefriedigt öffnete er eine davon und trank direkt aus der Flasche. Gleich ging es ihm besser. Ermutigt stand er auf und verließ das Schiff, vom Schein der Kerzen geleitet. Der Bauch des Ungeheuers war glitschig, voller toter Fische und Krabben. Collodi ging weiter, watete durch seichtes Wasser. In der Ferne sah er ein schwaches Licht, einen zaghaften Schein ... Darauf ging er zu. Neben ihm trieben Skelette, zerschellte Schiffe, gesunkene Boote, riesige tote Fische ... Collodi erblickte einen Tisch ... saßen zwei Personen, eine

Abb. 6a Panorama von Troia VI, ca. 1300 v. Chr., Blick nach Westen, mit Hafen in der Beşik-Bucht; im Hintergrund die Inseln Tenedos, Imbros und Samothrake. Rekonstruktion von Christoph Hausner.



*Frau und ein Kind. Collodi ging schüchtern auf sie zu, und er sah, daß die Frau dunkelblaue Haare hatte und das Kind einen Mantel aus Brotkrumen trug ... Und plötzlich veränderte sich der Schauplatz ... Und Collodi sagte höflich zu ihnen: Darf ich ... etwas anbieten? ...*

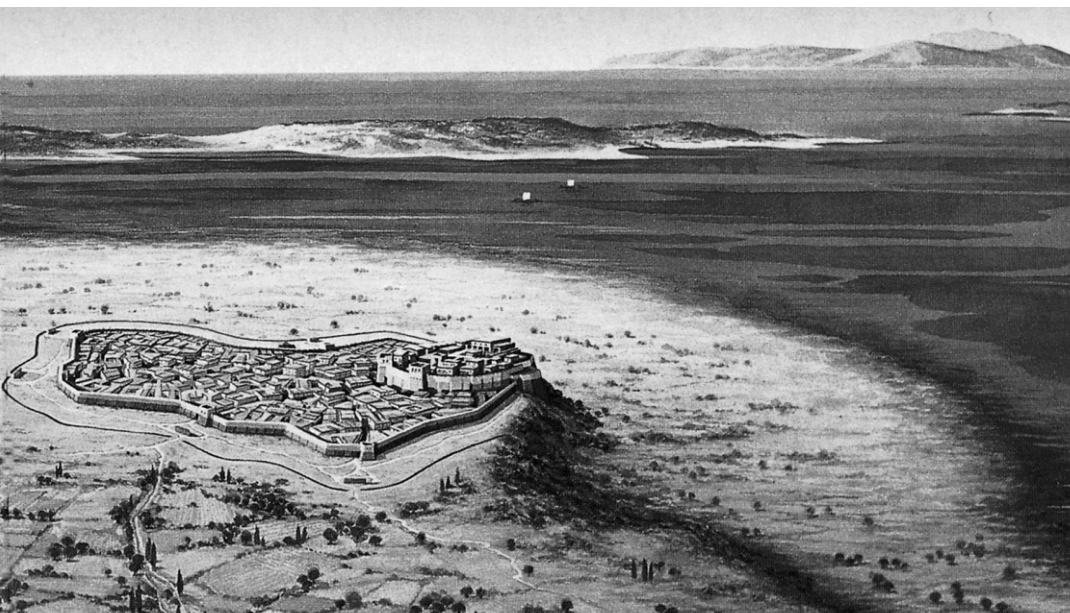
Schließlich soll noch das – vor 1945 bei Freund und Feind gleichermaßen begeistert aufgenommene – von Lale Andersen, in der Vertonung durch Norbert Schultze, gesungene Lied »Lili Marleen« (Abb. 5a), im Text von Hans Leip (1893–1983), und zwar dessen Schlußstrophe, anklingen:

*Aus dem stillen Raume,  
aus der Erde Grund  
hebt mich wie im Traume  
dein verliebter Mund.  
Wenn sich die späten Nebel drehn  
werd' ich bei der Laterne stehn  
wie einst, Lili Marleen.*

## 6

Waren bisher Alpträume, Nacht-, Tag- und Wachträume Inhalte unserer Betrachtung, so werden fortan Utopien<sup>24</sup> und Wunschträume (ohne oder mit falschem Realitätsbezug) im Vordergrund stehen. Ein ebenso frühes wie bekanntes Beispiel dafür ist jene die Ägäis durchkreuzende, in Homers »Ilias«-Epos sich widerspiegelnde Troja-Invasion der bronzezeitlichen Achäer gewesen. Ihren anscheinend gewaltigen nautisch-maritimen Aufwand bezeugt der legendäre »Schiffskatalog«<sup>25</sup> im 2. Gesang der »Ilias«. Dort, Vers 493 bis 760, finden sich weit über tausend Fahrzeuge aufgelistet, deren unterschiedliche Bemannungen und ihre Geschwaderchefs. Fünf bedeutende seien ausgewählt:

*Die da Mykene besaßen ... / und das reiche Korinth ... / ... / Hundert Schiffe führte von diesen ... Agamemnon, / ... Die ... Lakedaimon besaßen, / ... Sparta auch und Messes'*





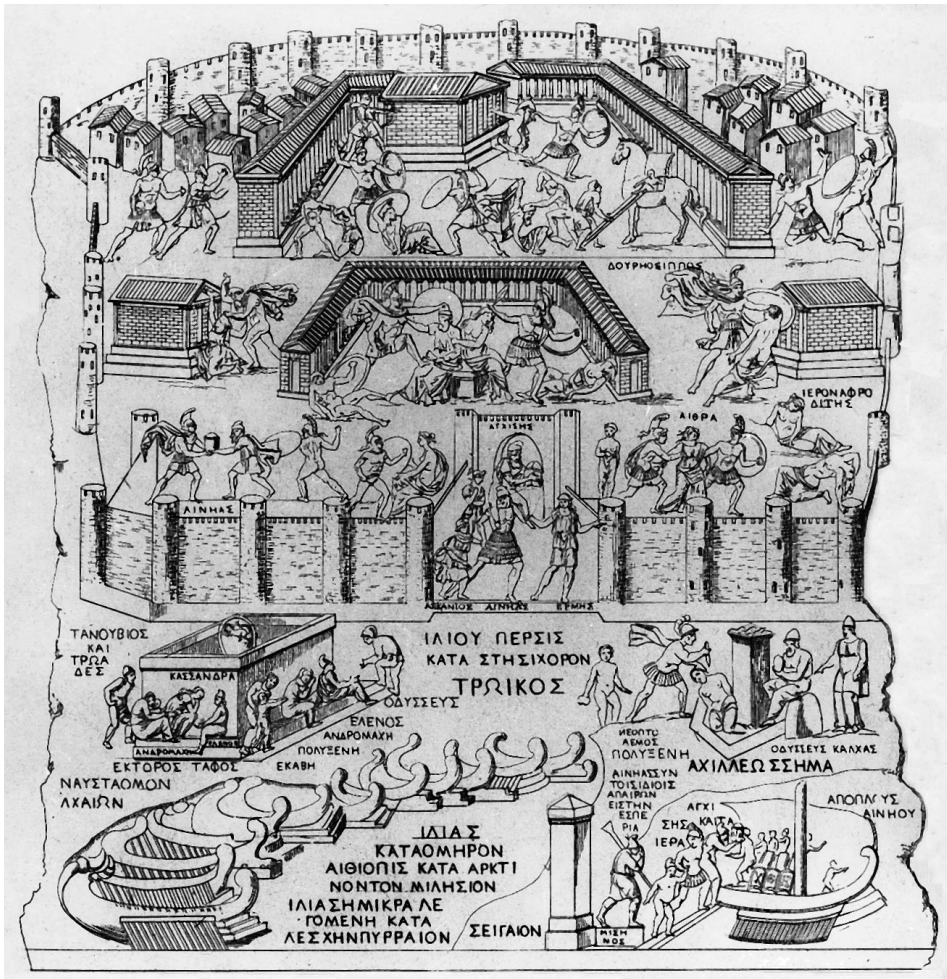


Abb. 6b Synoptische Wiedergabe der Eroberung von Troia; innerhalb der Mauern ist bereits das hölzerne Pferd erkennbar und unten das Schiffslager. Radierung der plastischen Darstellung auf der »Tabula Iliaca«, einem antiken Relief im Capitolinischen Museum zu Rom.

Taubengefilde, / ... / Davon führte sein Bruder ... Menelaos, / Sechzig Schiffe ... – Die da Pylos besaßen und das schmucke Arene, / ... / Diesen war Nestor zum Führer bestellt ... / Und ihm reihten sich auf an neunzig bauchige Schiffe. – Die aber Argos bewohnten, das rings ummauerte Tiryns / Und Hermiones Bucht und Asines trefflichen Hafen, / Und Troizen, Eiones auch und voll Wein Epidauros, / Und die achaisischen Mannen ... aus Aigina. / Die alle leitete ... Diomedes, / ... / Und es bestand ihr Gefolge in achtzig schwärzlichen Schiffen. – Kretas Mannen führte Idomeneus ... / Die Knossos besaßen und Gortyns treffliche Mauern, / ... / Diesen folgten zusammen an achtzig schwärzliche Schiffe ...

Menschliche Hybris, als durchscheinendes Grundmotiv der »Ilias« den lang vorbereiteten<sup>26</sup> zehnjährigen Kampf – den sinnlosesten aller Kriege – auslösend, äußert sich bereits in jenem Gastrechts-Frevel, den Trojas Königssohn (und Bel-ami) Paris an König Menelaos



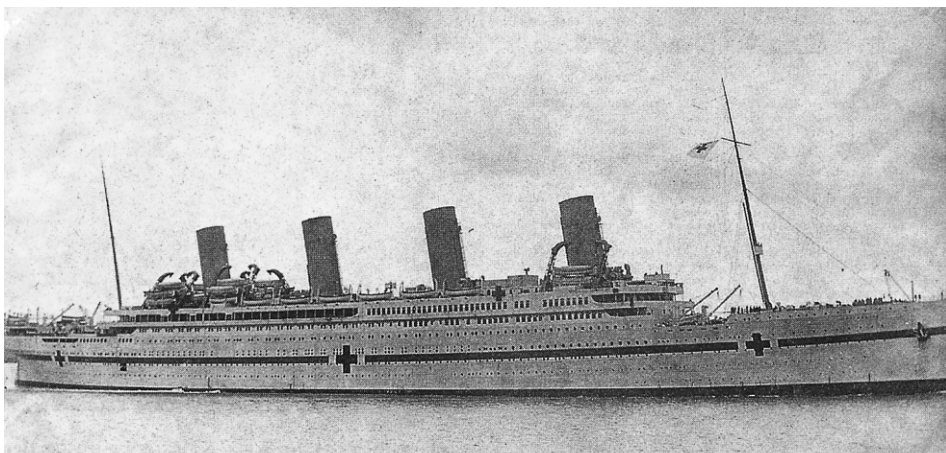


Abb. 6c Die am 26. Februar 1914 stapelgelaufene BRITANNIC wurde im Dezember 1915 als offizielles, zur Aufnahme von 3000 Verwundeten eingerichtetes Lazarettsschiff der britischen Navy in Dienst gestellt und lief am 23. des selben Monats zum ersten kriegsmäßigen Einsatz über Neapel aus zum Hafen von Mudros (auf der griechischen, vor den Dardanellen gelegenen Insel Limnos/Lemnos). Während ihrer sechsten und letzten Fahrt, am 12. November 1916 von Southampton erneut nach Mudros unterwegs, geriet sie am 21. November 1916 im Seegebiet zwischen Kap Sunion und (dicht vor) der Insel Kea auf eine zuvor offenbar vom deutschen U-Boot U 73 gelegte Mine und sank. Das gut erhaltene Unterwasser-Wrack gilt als »das schönste der Welt« (vgl. Axel Wermelskirchen, in: F.A.Z. vom 24.9.1998). – Außer der BRITANNIC waren mit entsprechenden Verwundeten-Transporten – vom Kriegsschauplatz Gallipoli, wo die britisch-australischen Kräfte allein über 200 000 Gefallene zu beklagen hatten, – noch die OLYMPIC, MAURETANIA und AQUITANIA befaßt. – Das aus tragischem Anlaß bekannteste Schwesterschiff der BRITANNIC ist jene im April 1912 mit einem Eisberg kollidierte und gekenterte TITANIC. – Hinzuweisen bleibt noch auf den anno 2000 in den USA produzierten, unter der Regie von Brian Trenchard entstandenen, vom Sender RTL am 4.6.2000 ausgestrahlten Actionfilm »BRITANNIC«, den man, einen deutschen Terroranschlag an Bord konstruierend, televisionsgerecht gestaltete.

begeht, indem er dessen Gemahlin Helena aus Sparta entführte. Eben solche dann aus Großmannssucht, intoleranter Überheblichkeit, sogar menschenverachtender Grausamkeit gespeiste Hybris der maritimen Aggressoren bestimmte alles weitere in »Ilias« und »Odyssee« (ca. 730 und 700 v. Chr.) geschilderte Troja-Geschehen.

Dort schufen sich die achäischen Invasoren – was Korfmanns<sup>27</sup> Grabungen 1982–87 erwiesen – ihr riesiges Schiffslager in der allein Süßwasser bietenden, dazu wind- und strömungsbedingt günstigen Beşik-Bucht an der Ägäis-Küste (Abb. 6 und 6a), sieben Kilometer südwestlich von Festung und volkreicher, stark umwehrter, auf 200 000 qm sich ausdehnender Unterstadt Troia/Ilios. Seinerzeit war das Schiffslager von Schutzgräben und Mauern landseitig begrenzt. Darüber geben die »Ilias«-Gesänge 13 bis 15, »Schlacht und Wiederangriff bei den Schiffen«, Aufschluß. So verlautet »Ilias« 14,27ff.: *Und da trafen den Nestor die zeusentsprossenen Herrscher, / Die, von den Waffen verwundet, und nun wieder die Schiffe verließen, / Atreus' Sohn Agamemnon und [Diomedes] Tydeus' Sohn und Odysseus. / Denn es ruhten die Schiffe gar weit vom Toben des Schlachtfelds / Fern am Ufer der See* (Abb. 6b), *die vordersten zogen sie feldwärts / Und errichteten dann an den Steuerenden die Mauer; / Denn, so breit er auch war, es konnte dennoch der Strand nicht / Alle Schiffe fassen, und enge ward es den Völkern. / Staffelweis zogen sie drum die Schiffe*

*und füllten den ganzen Strand der mächtigen Bucht, soweit sie die Höhen umschlossen. – In »Ilias« 14,64ff. liest man: Ihm erwiderte ... Agamemnon: / »Nestor, da sie nun schon an den Steuern der Schiffe sich schlagen, / Auch die errichtete Mauer, ja selbst der Graben nichts halfen, / Deretwegen so viel die Achaier in Hoffnung erduldet, / Daß sie ein Hort für Schiffe und Mannen, unüberwindbar, / Muß es also doch so dem stolzen Kronion [= Zeus] belieben, / Daß die Achaier hier fern von Argos spurlos verderben.« – Oder »Ilias« 15,408ff.: Hektor [edelster, zugleich tragischster Troer] trat nun entgegen dem ruhmgepriesenen Aias [= Ajax], / Záh umstritten sie beide das gleiche Schiff und sie konnten / Weder der eine den Feind verdrängen, das Fahrzeug verbrennen, / Noch der andre vertreiben den ... Hektor. / Doch da traf mit dem Speer in die Brust der strahlende Aias / ... Kaletor, wie Feuer zum Schiffer schleppte; / Krachend stürzte er nieder und fallen ließ er das Brandschiff. / Wie nun die Blicke des Hektor gewahrten, daß drüben sein Vetter / Niedersank in den Staub von den schwarzen Wänden des Schiffes / ...*

Daß den vermeintlichen achäischen »Siegern« letztendlich nur Verrat und/oder Erdbeben zur Einnahme Trojas mit allen schaurigen Folgen verholfen haben dürften, ist blinder Zufall und tröstet kaum. Von ihrer eigenen Hybris wurden in den tödlichen Untergang allerdings noch vor Troja gerissen: Achill (als zweitwichtigster Befehlshaber), Menestheus (Geschwaderchef des Kontingents Athen/Attika), auch Ajax (Kommodore der Fahrzeuge aus Salamis). Für seine Frevel nicht minder nachhaltig gestraft, fiel Agamemnon (der Hauptbefehlshaber), zwar rasch nach Mykene heimgekehrt, dort aber alsbald dem Mordanschlag des Liebhabers der eigenen Ehefrau zum Opfer. Sieben Jahre benötigte Menelaos für die Rückkunft über See nach Sparta. Und Odysseus (Flottillenchef der zwölf Boote aus Ithaka, Kephalaria, Zakynthos, die er alle verlor) brauchte zehn Jahre zur erstaunlich individuell gemeisterten Irrfahrt nach Hause.

Noch Augenblicke am Hellespont, den Dardanellen, verweilend, gilt es sich zu vergegenwärtigen, wie oft jene wichtige Wasserstraße zwischen Ägäis, Marmarameer, Konstantinopel, Bosphorus und Schwarzem Meer zum ereignisreichen Schauplatz, hart umkämpften Seeweg geworden ist und dabei sogar Schlüsselfunktionen einnahm. Zweimal – 492 und 480 v. Chr. – überschritten nach Europa einfallende Perserarmeen auf Schiffbrücken das ebenso windige wie strömungsschwierige Gewässer zwischen Europa und Asien. Ebenda versuchten 411 und 405 v. Chr. Athen und Sparta sich gegenseitig zu blockieren.

Während des Jahrtausends byzantinischer Herrschaft (bis 1453 in Konstantinopel) und vor allem der anschließenden osmanischen Oberhoheit waren Hellespont bzw. Dardanellen – bei Invasionen aus der Ägäis – natürlich jeweils erstes Auffanggebiet feindlicher Schiffe. So lieferten sich dort bereits im März 1416 Venezianer und Türken eine Seeschlacht, der 1654–57 weitere wichtige – zum Erzwingen oder Verhindern der Durchfahrt – folgen sollten.

Nachdem Rußlands von Admiral Graf Orlow befehligte Ostseeflotte ihren strategisch bedeutsamen ersten Seesieg über die Türkenarmada im Juli 1770 von Tschesme (östlich der Insel Chios) errungen hatte, probierte sie noch eine (zwar vergebliche) Dardanellen-Forcierung. Selbst ein zweites gleichgerichtetes russisches Unternehmen scheiterte im Mai 1807. Weniger utopisch war dagegen im Februar 1807 der Vorstoß eines von Admiral Duckworth geführten britischen Geschwaders verlaufen.

Als totaler, geradezu katastrophaler Fehlschlag, grandios-aufgeblähte Utopie, erwiesen sich schließlich alle vom 3. November 1914 an durch massierte englisch-französische See- und Landstreitkräfte unternommenen Bombardements, Truppenlandungen und Einbruchversuche in die Dardanellen.<sup>28</sup> Nach enormen Menschen-, Material- und Schiffsverlusten (Abb. 6c) räumten die Briten 1916 ihre Stellungen auf der von Türken tapfer und verbissen verteidigten Halbinsel Gallipoli.



Abb. 7 Schiffbruch-Szene aus der Tapissierien-Serie der Apokalypse – jener im Neuen Testament enthaltenen Geheimen Offenbarung des Evangelisten Johannes, Kapitel 16, Vers 3. Monumentaler, in Wolle gewirkter Wandteppich aus der Pariser Manufaktur des Nicolas Bataille 1375–80, nach dem Karton des Hennequin de Bruges; ausgestellt mit den übrigen 5,50 Meter hohen und insgesamt noch 77 Meter (von ursprünglich 168 Metern) breiten Wandbehängen der Apokalypse im Schloß-Tapissierien-Museum zu Angers an der Loire.

## 7

Stets zwischen Skylla und Carybdis metaphorisch hin- und hergerissen, und deshalb um mittlere Kurse bemüht, erlebt ein uneingeschränkt auf Segel angewiesener Seemann jedoch das eine Extrem nur in absoluter, lang andauernder, zur Bewegungsunfähigkeit verdammenden Flaute. Solche Situation charakterisiert Goethe als Erkenntnis seiner Italienreise im 1787/88 entstandenen Gedicht »Meeresstille«:

*Tiefe Stille herrscht im Wasser,  
Ohne Regung ruht das Meer,  
Und bekümmert sieht der Schiffer  
Glatte Fläche ringsumher.*



*Keine Luft von keiner Seite!  
Todesstille fürchterlich!  
In der ungeheuren Weite  
Reget keine Welle sich.*

Selbst modernste Schiffsmotoren und Navigationstechnik nutzende Kapitäne erfahren – als andere, nicht immer utopische äußerste Grenze – oft genug die Wirkungen von Orkan, Taifun, Windhose, Zyklon. Heinrich Heine, Dichter des »Fliegenden Holländers«, verklärte ein derartiges Naturereignis 1825/26 so:

*Es wütet der Sturm,  
Und es peitscht die Wellen,  
Und die Welln, wutschäumend und bäumend,  
Türmen sich auf, und es wogen lebendig  
Die weißen Wasserberge.  
Und das Schiffelein erklimmt sie,  
Hastig und mühsam,  
Und plötzlich stürzt es hinab  
In schwarze, weitgährende Flutabgründe -  
O Meer! ...  
Es braust und pfeift und prasselt und heult,  
Wie ein Tollhaus von Tönen!*

Kreisendes, globusumgreifendes Chaos überkam unsere Welt, als es Gott gefiel, seinem frommen Knecht Noah zu bedeuten (1. Mose 6,13): *Alles Fleisches Ende ist vor mich gekommen; denn die Erde ist voll Frevels ... und siehe da, ich will sie verderben ...* Was sich danach ereignete, war eine gigantische, klimatisch, vulkanisch, durch Eisschmelze oder Kometeneinschlag und dessen Impaktfolgen ausgelöste Erdüberschwemmung, die insofern weltweit nachwirkte, als 250 Mythen und Religionstradierungen – wie in Bibel und Gilgamesch-Epos – von ihr künden.

Einleuchtend wirkt Alexander und Edith Tollmanns Hypothese<sup>29</sup> von dem um 7553 v. Chr. sich abspielenden, infernohaft über Ost- und Südpazifik, Indik, Südchinesischem Meer sowie Tasman-See niedergehenden Impaktgeschehen. Desgleichen naheliegend ist ihre Überlieferungsannahme, Spiegelungen des zerstörerischen Ablaufs in der Apokalypse, jener Offenbarung des Evangelisten Johannes (Abb. 7)<sup>30</sup> zu sehen; denn da wird sogar von einer totalen blutig-roten Färbung des Meeres (durch Regen aus konzentrierter Salpetersäure) gesprochen. Menschlich-voreilige Gewißheit und frevelhafte Überheblichkeit, aller Naturgewalten stets Herr werden zu können, wandeln sich angesichts solcher Abläufe rasch zur lächerlichen Utopie!

Während des Ersten Punischen Krieges, und zwar nach ihrem Seesieg 256 v. Chr. vor Eknomos (Südwestsizilien), landeten Römertruppen vor Karthago. In dessen Abwehrkampf stellten zweihundert punische Schlachtschiffe 255 v. Chr. die römische Flotte vor Kap Bon erneut zum Kampf. Rom blieb dabei überlegener Sieger, erbeutete sogar 114 Gegnerschiffe. Doch als tragische Peripetie, plötzlicher Umschwung des Schicksals, geriet die römische Flotte bei der Rückkehr vor Siziliens Südspitze in orkanartigen Sturm. Dreihundert Fahrzeuge mit hunderttausend eingeschifften Männern ertranken und versanken – vielleicht die größte von Naturelementen bewirkte maritime Tragödie.

Wahrscheinlich vergleichbare Katastrophen ereigneten sich Jahrhunderte später, als welterobernde Mongolen, zwar noch ohne genügende nautische Kenntnisse, anno 1273 auf neunhundert von unterworfenen Chinesen und Koreanern zwangsgestellten Schiffen Japan erstmalig zu besetzen versuchten. Stürmische See verhinderte es. Bei ihrer zweiten, im Jahr 1280 erfahrener vorbereiteten Absicht einer Japan-Invasion brachten sie nicht weniger als

dreitausendfünfhundert Seefahrzeuge zum Ferneinsatz. Fast die gesamte Flotte fiel abermals einem Taifun (nach japanischem Begriff »Kamikaze«) zum Opfer. Die wenigen zuvor auf japanischem Boden gelandeten Invasoren wurden niedergemacht oder versklavt.

Woran Spaniens 1588 zur Invasion Englands ausgelafene, utopisch als »unüberwindlich« apostrophierte Armada<sup>31</sup> scheiterte, war von neuem menschliche Überheblichkeit und schlichte, nun aber unverzeihliche Unkenntnis der dort in den Küstengewässern herrschenden Strömungs- und Tidenverhältnisse. Solche Grunderfahrung und Voraussetzung für jeden nautisch versierten Briten gibt Brutus in Shakespeares »Caesar«-Drama (IV,3) lapidar zu bedenken:

*Nimmt man die Flut wahr, führet sie zum Glück;  
Versäumt man sie, so muß die ganze Reise  
Des Lebens sich durch Not und Klippen winden.*

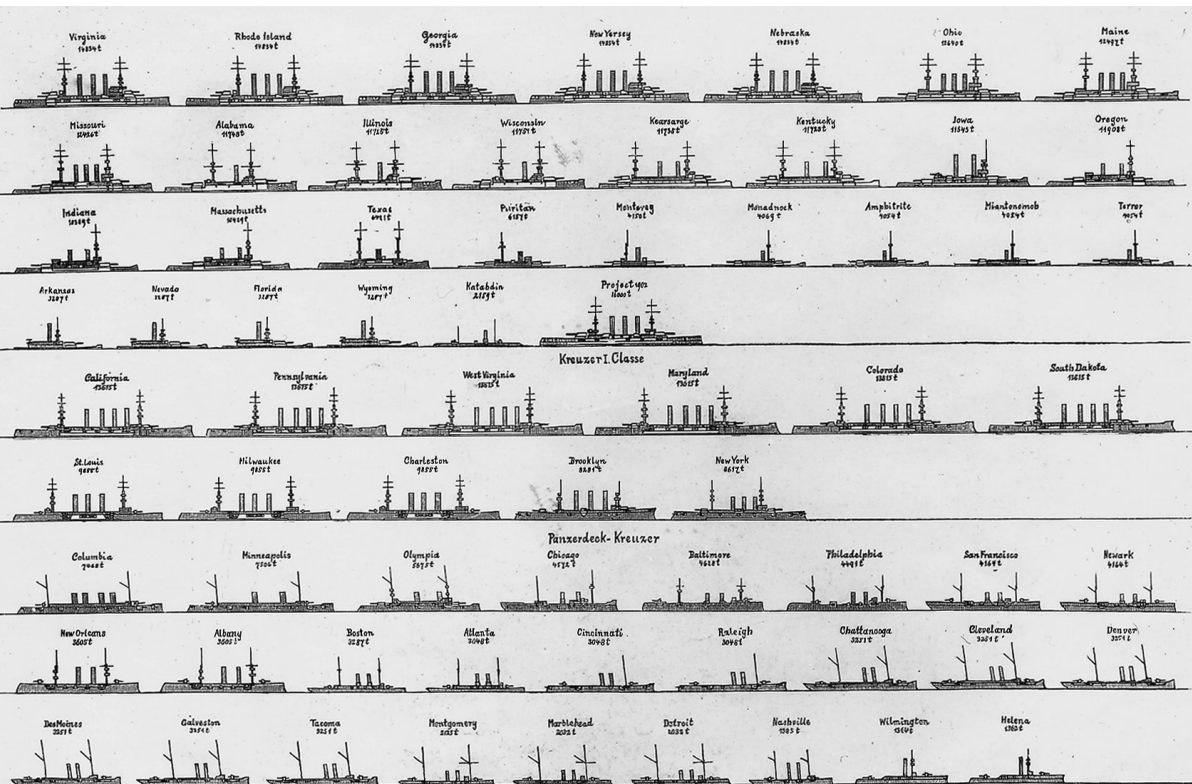
Auch wenn Marcel Pagnol eine seiner literarischen Figuren utopisch sagen läßt: *Ich bin stolz darauf, Seemann zu sein und Kapitän, Herr an Bord, gleich hinter dem lieben Gott ...*, so ist es keinem Kapitän erlaubt, weder emotionaler Regung bei der Schiffsführung zu folgen, noch materiellen persönlichen Interessen (Geld, Beförderung) nachzugeben. Beeinflusst ihn beispielsweise Mitleid, passiert das, wovon Mark Twain in »Dem Äquator nach«<sup>32</sup> (hier stark gekürzt) berichtet:

*Der Hafen von Sydney liegt abgeschlossen hinter einer Steilwand, die sich mehrere Meilen weit wie eine Mauer hinzieht und dem unkundigen Fremden keine Lücke zeigt. In der Mitte ist zwar eine Lücke vorhanden, aber diese fällt so wenig auf, daß sogar Kapitän Cook an ihr vorübergesegelt ist, ohne sie zu sehen. Nahe dieser Lücke findet sich eine falsche Lücke, die ihr ähnelt und die ... dem Seemann bei Nacht Schwierigkeiten machte ... [Die] DUNCAN DUNBAR war ein Segelschiff ... ein gern benutztes Passagier- und Postschiff unter dem Kommando eines ... Kapitäns von ausgezeichnetem Ruf. Man erwartete es aus England zurück, und ganz Sydney ... zählte die Stunden ... und rüstete sich, ihm ein herzbewegendes Willkommen zu bereiten; denn es brachte ... Mütter und Töchter nach Hause ... die Blüte vieler Häuser Sydneys; Töchter, die jahrelang zum Schulbesuch fortgewesen ... waren ... In der ganzen Welt pflegten nur Indien und Australien den Brauch, Schiffe und ganze Flotten mit ihren Herzen zu beladen, und kennen die furchtbare Bedeutung dieser Redensart; nur sie wissen, wie das Warten ist, wenn diese Fracht den launischen Winden ... anvertraut wird ... An Bord der DUNCAN DUNBAR, die am späten Nachmittag auf die Sydney Heads zuflog, trafen die glücklichen Heimkehrerinnen eifrig ihre Vorbereitungen ... ihre kostbarsten und schönsten Kleider legten sie an ... Aber der Wind ließ an Stärke nach, oder es war eine Fehlberechnung unterlaufen, und die Dunkelheit brach herein, bevor die Heads in Sicht kamen ... normalerweise hätte der Kapitän ... den Morgen abgewartet; aber ... ihn umringelten flehende Gesichter, die in ihrer Enttäuschung ans Herz rührten. Und dergestalt bewog ihn seine Anteilnahme dazu, die gefährliche Durchfahrt im Dunkeln zu wagen. Er war siebzehn-*



Abb. 7a Plakat der White Star Line für ihre in Fahrt kommende TITANIC, 1912.





Die neuen Marinetafeln Sr. Majestät des Kaisers Wilhelm: Vereinigte Staaten von Nordamerika-Schlachtschiffe.

Bereiferte Facsimilenaehmung.

*Wilhelm*  
J.A.  
Januar 1902.

Abb. 8 Die neusten Marinetafeln Sr. Majestät des Kaisers Wilhelm (II.): Vereinigte Staaten von Nordamerika – Schlachtschiffe. Reproduktion nach der signierten und »Januar 1902« datierten Zeichnung des deutschen Souveräns und Marine-Enthusiasten, in: *Illustrierte Zeitung* 118, I, 1902, S. 279. – Von der gleichen, in Leipzig erscheinenden Zeitung wurde 1905 auch eine entsprechende kaiserliche Zeichnung der englischen Flotte veröffentlicht.

mal zwischen den Heads eingefahren und meinte die Gegend zu kennen. Und so steuerte er geradenwegs auf die falsche Öffnung zu ... Er bemerkte seinen Irrtum ... zu spät ... Die hohen Wogen ... zermalmten das Schiff auf den Felszacken ... der Steilwand. Keine einzige aus der schönen und lieblichen Gesellschaft sah man lebend wieder ... zweihundert Menschen befanden sich auf dem Schiff, und nur ein einziger überlebte die Katastrophe ... ein Matrose ...

Nochmals besticht uns das Schiffbruch-Motiv in Ferdinand Freiligraths († 1876) gleichnamigem Fragment; denn es behandelt zugleich Eisberge, Labyrinth und rot, wie Blut:

*Des Meeres Arme sind die zackigen Korallen; ...  
Die Wände seines Saals – Eisberge! glänzend stehen  
An beiden Polen sie! – bedeckt es mit Trophäen:  
Der Schiffe Flaggen und zerriss'ne Segel sind's.  
Ha, wär' ein Schiffer ich, dann wollt' ich, so versänke*

*Mein Schiff, geschleudert auf die scharlachroten Bänke  
Des unbekanntesten und fernsten Labyrinths  
Von Südseeinseln, wie unbewegt das flache,  
Saftgrüne Lotosblatt auf einem stillen Bache  
Schwimmt, auf dem Meere ruhn: sie schlummern auf der Flut.  
Schilfgürtel tragen sie und Kokospalmenkronen:  
Die prächt'gen Vögel, die hoch auf den Kronen wohnen,  
Sind das Gestein daran, goldgelb und roth, wie Blut.*

Überzeugt von der (unbedacht verheerenden) Utopie tatsächlicher Unsinkbarkeit seiner TITANIC (Abb. 7a), ließ Captain Smith in unverantwortlich-sorgloser Weise alle Eisbergwarnungen unbeachtet – und ist so mit seinem funkelneuen Liner samt fünfzehnhundert eisigem Tod Geweihten am 15. April 1912 gescheitert.<sup>33</sup> Dazu bietet Heinrich Heines »Romanzero« (1851) im Gedicht »Nächtliche Fahrt« den wie ein Omen anmutenden Vierzeiler:

*O Narretei, grausamer Traum,  
Wahnsinn und Raserei!  
Es gähnt die Nacht, es kreischt das Meer,  
O Gott! o steh mir bei!*

## 8

Aus meiner »Schiffahrt in der Weltliteratur« erfährt man auf Seite 232 nur den zurückhaltenden, ja wegschiebenden, eine spätere Lösung nachfordernden Satz: *Daß Raeder und Dönitz ... diesen hypertroph längst zum Anstifter millionenfachen Mordes gewordenen Verbrecher [= Adolf Hitler] sogar noch unterstützten, bleibt ein deutsches Rätsel.* Es zu lösen bedeutet, zunächst wichtige Entwicklungsvoraussetzungen für jenen teuflischen Vaban-

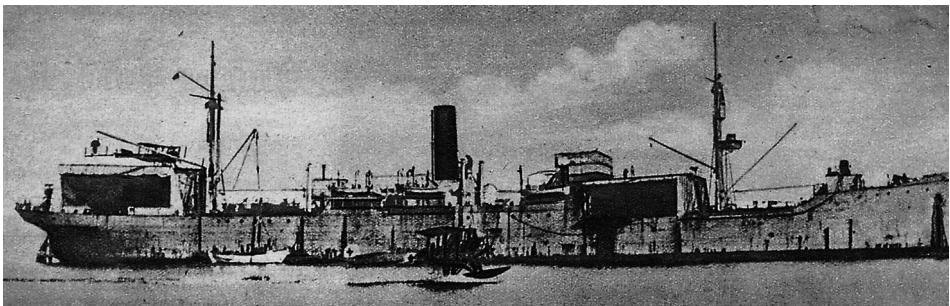


Abb. 8a Steuerbordseite der 1907 bei Blohm & Voss in Hamburg erbauten, damals 7415 BRT großen SANTA ELENA, welche seit 1908 für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft die La Plata-Strecke bediente. Im August 1914 von der kaiserlichen Marine übernommen, baute man sie zu einer Art Flugzeugmutterschiff um. Als Flugzeugsicherungsschiff »FS II« diente sie ab Juli 1915 in der Ostsee. Zur Unterbringung der vom Wasser aus startenden und dort landenden Flugzeuge sorgten zwei je 17 Meter lange und 12 Meter breite Hallen. 1919 an die US-Navy ausgeliefert, über London nach Frankreich, Le Havre, abgegeben, kam das Schiff zunächst als LINOIS fahrend nach Marseille, wo es, im Dezember 1942 von der deutschen Besatzungsmacht beschlagnahmt, als ORVIETO unter italienischer Flagge weiterfuhr, bis es, von September 1943 an von der deutschen Mittelmeer-Reederei-Hamburg eingesetzt, am 22. August 1944 in Marseille als Hafensperre versenkt, 1945 gehoben und abgewrackt, sein Ende fand. Nach Foto um 1915.

quespieler, Seelenverführer und letztendlich Utopie-Verlierer zu nennen; denn schon 1927 verhiess er im programmatischen Bekenntnisbuch »Mein Kampf« – überall, natürlich auch für Raeder und Dönitz lesbar: *Deutschland wird entweder Weltmacht oder überhaupt nicht sein!*

Das eine klingt wie das andere utopisch, oder verrückt, paßt aber zu dem bei Einweihung des neuen Stettiner Hafens am 23. September 1898 ebenso famos-schneidigen wie



Abb. 8b Denkmal für das am 17. Dezember 1939 in der La Plata-Mündung selbstversenkte Panzerschiff ADMIRAL GRAF SPEE am Hafenufer von Montevideo. Als Relikt liegt darin ein geborgener Anker des am 30. Juni 1934 in der Marinewerft Wilhelmshaven stapelgelaufenen, 1936 in Dienst gestellten Raederschen Hoffnungsträgers. Foto von Hans Hassmann-Horb, 7. Januar 2000; im Hintergrund hat die BERLIN festgemacht.

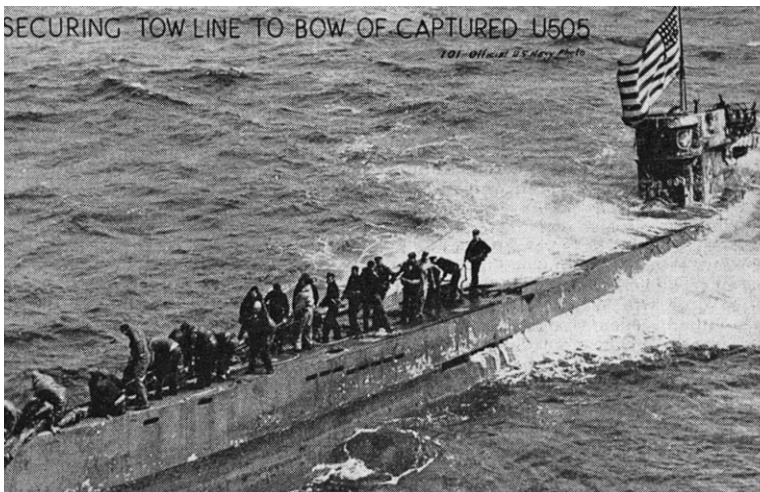


Abb. 8c U 505, das am 4. Juni 1944 etwa 60 Seemeilen vor Cap Blanco/Westafrika von amerikanischen Einheiten gestellte und aufgebrachte deutsche U-Boot, befindet sich nun im Museum of Science and Industry zu Chicago.



empathischen Ausruf Kaiser Wilhelms II.: *Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser*. – Welchen Gewässern? Etwa der Ostsee oder Nordsee? Beides sind Binnen- oder Randmeere, ohne deutsche Gegenküstenbereiche, und bleiben deshalb immer mehr oder minder blockierbar! Meinte er demnach die Anrainerseegebiete der inzwischen annektierten oder für 99 Jahre gepachteten deutschen Kolonien in Südwest- und Ostafrika, auch jenes Labyrinth von Inseln im Südpazifik oder Tsingtau an Chinas Küste? Rechtfertigten allein diese den überaus kostspieligen, für Deutschlands Volkswirtschaft in höchstem Maße ruinösen Mammut-Aufbau einer in sieben Meeren operierenden Flotte? Oder standen doch nur Großmannsallüren und des Kaisers Utopie, Seestreitkräfte besitzen zu wollen, welche größer als die amerikanischen (Abb. 8) oder gar britischen waren, bei seinen allzu laut geäußerten, unseligen Phantastereien Pate? Victoria, seine Mutter, erklärte sie schlicht, aber treffend, für *reinen Wahnsinn*<sup>34</sup>, und Fürst Eulenburg, des Kaisers langjähriger Intimus, verspottete nicht nur Wilhelms *ganz verdrehte Marinetollheit* und dessen *Wassermilitarismus*, sondern verfaßte schon im April 1912 eine wichtige Denkschrift, in der er auf die möglichen schwerwiegenden Folgen des kaiserlichen Flottenbaus für den Weltfrieden hinwies.<sup>35</sup>

Ausdrücklich forderte darum Adolf Hitler 1925/27 in »Mein Kampf«: *Verzicht auf Welthandel und Kolonien, Verzicht auf eine deutsche Kriegsflotte, Konzentration der gesamten Machtmittel des Staates auf das Landbeer*. Entsprechend war die deutsche Kriegsmarine 1939, bei dem selbst inszenierten Beginn des Zweiten Weltkrieges, nur unvollkommen gerüstet und besaß, als schwerwiegendsten Mangel, keine eigenen, ihrer Leitung tatsächlich unterstellten Seeluftstreitkräfte.

Zu ihnen – wie zum U-Boot – vermochte Erich Raeder (1876–1960) charakteristischerweise zeitlebens kein echtes Verhältnis zu finden. Seit 1928 (und bis Januar 1943) Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, war er zuvor ein agil-karrierebedachter Nachrichtenoffizier gewesen, fand 1915/16 als Berater im Stab Admiral Hippers Verwendung. Ab Januar 1918 Kommandant des Kleinen Kreuzers CÖLN (II), führte er dessen Erprobung durch und erste, bis Oktober reichende Einsätze – jedoch ohne Feindberührung. Später verfaßte er für das deutsche Admiralstabswerk zwei marinehistorische Bände und leitete fortan erfolgreich das Bildungswesen der Marine. Stets blieb er ein dem kaiserzeitlich »Alten«, scheinbar technisch »Bewährten« zugewandter Theoretiker und Schreibtischstrategie. Seinen überraschend engen Horizont grenzte das Trauma der 1918 miterlebten Marinemeutereien und Revolution noch mehr ein. Deshalb fehlte ihm völlig jeglicher Impetus visionär-revolutionisierenden Erneuerns. Selbst autoritär, vermied Raeder seinen oft berechtigten Opponenten Aug' in Aug' entgegenzutreten, desgleichen mied er Hitlers Nähe.

Die Raeder-Legende<sup>36</sup>, er hätte seine Marine ganz »unpolitisch« aufgebaut und geführt, wird schon optisch Lügen gestraft; denn bei öffentlichen Auftritten in Uniform (ohne Mantel) trug er neben dem EK I den »Blutorden« der »Alten [NSDAP-]Kämpfer«, das kreisrunde »Goldene Parteiabzeichen«, etwa bei Besichtigung der gerade, Anfang September 1939, eroberten Westerplatte vor Danzig<sup>37</sup> oder zahllosen anderen Gelegenheiten.

Indem Raeder weder eine den Lehren oder Erfahrungen des Ersten Weltkrieges adäquat forcierte Weiterentwicklung neuer, technisch überlegener, totaler Unterwasser-Kampfschiffe anging noch die unabdingbare Bereitstellung und Eingliederung marineeigener Seeluftstreitkräfte (Abb. 8a) weitsichtig zustande brachte, wie es ja bei Franzosen, US-Amerikanern, Japanern und Briten der Fall war, mußte er freilich die geringen eigenen Erfolgsaussichten des favorisierten Einsatzes allein operierender, schneller Großkampfschiffe im Ozeanischen Zufuhrkrieg durch den frühen Verlust des Panzerschiffes ADMIRAL GRAF SPEE (Abb. 8b) im Dezember 1939 bereits erkennen. Das schließliche »Aus« für seine Utopie wirkt wie eine den Marinehistoriker Raeder direkt treffen wollende Ironie des Schicksals. Denn entgangen dürfte es ihm kaum sein, daß schon am 17. August 1915 das

vom britischen Seeflugzeugträger BEN-MY-CREE gestartete Seeflugzeug mit gezielt abgeworfenem Lufttorpedo einen türkischen Frachter in den Dardanellen versenken konnte.

Gleichfalls »lahme Enten« (des Typs Swordfish), die vom britischen Flugzeugträger ARK ROYAL aufgestiegen waren, brachten ihre entschlossen gelenkten Lufttorpedos ins verhasste Ziel, machten die als »unsinkbar« apostrophierte BISMARCK dadurch manövrierunfähig und leiteten deren (prophezeite) Vernichtung am 27. Mai 1941 ein. Endgültig zerplatzten damit Raeders unrealistische Wunschträume heimatferner Einsätze von Großkampfschiffen ohne ausreichenden Schutz, vor allem aus der Luft. Raeder trat nicht sofort zurück, sondern verhielt sich zögerlich, eben kleinmütiger als Alfred von Tirpitz (1849–1930), sein weit klügerer Vorgänger. Dieser – mit einem Votum gegen die Einschränkung des U-Boot-Krieges unterlegen – nahm 1916 seinen ehrenvollen Abschied, bewies, nach Moltkes Vorbild, Zivilcourage!

Seit Januar 1943 Raeders Nachfolger im Oberbefehl der Kriegsmarine, mußte Karl Dönitz (1891–1980) infolge technisch grundlegender, konzeptionell schwerwiegender Versäumnisse der Vergangenheit, dann jedoch sogar trotz vermehrter U-Boot-Bauten und deren oft zu rasch bewirkter Frontreife im Atlantischen Zufuhrkrieg ab Mai 1943 jene – kraft drastischer Luftüberlegenheit der Alliierten, auch neuer, effektvollster U-Boot-Ortungs- und -Abwehrmittel – eintretende Niederlage seiner vielfächerig utopischen Strategie hinnehmen.

Darum haben sich bis zum Herbst 1944 die deutschen U-Boot-Männer (Abb. 8c) auf technisch längst unzumutbaren Tauchbooten weiter »zu Tode gesiegt«. <sup>38</sup> Aber in welchem Maße jener Legendenkranz um den anfangs vergötterten, freilich maßlos überschätzten »FdU« (Führer der U-Boote) und späteren Großadmiral, zuletzt selbst noch hybrisüber-



Abb. 9 Noahs Arche und wie die Tierpaare an Bord gehen. Graphik des lothringischen Kupferstechers Pierre Woeiriot (1532-96).

fürten Hitler-Nachfolger, inzwischen an Glaubwürdigkeit verlor, zeigen kritisch viele Quellen auswertende Untersuchungen jüngster Zeit.<sup>39</sup> Gleichwohl geben sie den Blick frei auf einen von Utopien und uneinsichtig-grenzenloser Überheblichkeit belasteten Dönitz als Verlierer, Versager, Verurteilten.

Nicht umsonst sollte Peter Rühmkorf (geb. 1929) in seinem Gedicht »Diese vorüberauschende blaue ...« (einzige Welt!) uns zugerufen haben:

*Sieh sie dir an, aus wieviel Kriställchen  
sich im Jahrtausend ein Gletscher erbaut;  
Mythos zu bilden, frage nicht welchen  
während er taut.  
Anbrandend Licht auf enteilenden Schiffen  
Ori- und Okzident guckt wie geklont -  
Alles schon im Entschwinden begriffen:  
Frage nicht, ob deine Träne sich lohnt.*

## 9

Visionäre Impressionen eines ersten 1894 in die Neue Welt steuernden Atlantik-Transits an Bord des Dampfers ROLAND (fiktiv für die ELBE<sup>40</sup>) spiegelt Gerhart Hauptmann im 1912 erschienenen Roman »Atlantis«. Unvergeßlich blieb dabei folgende Schiffsbegegnung: *Der Dampfer FÜRST BISMARCK hatte damals gerade sein Rekordreise hinter sich, auf der er den Atlantischen Ozean in sechs Tagen, elf Stunden, vierundzwanzig Minuten gekreuzt hatte.*



Abb. 9a Giotto's um 1300 entstandenes Navicella-Mosaik, in der Kopie des Giacomo Grimaldi (um 1618–20); Rom, Biblioteca Apostolica Vaticana, Cod. Barb. Lat. 4410, fol. 29.



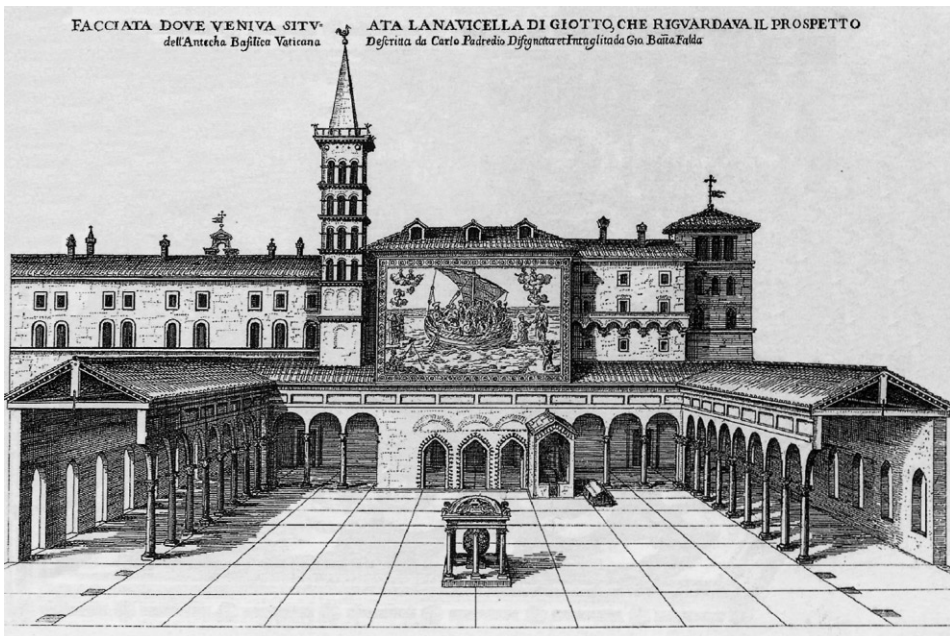


Abb. 9b Atrium von Alt-St. Peter in Rom – mit dem monumentalen Wandmosaik der Navicella von Giotto; in der Rekonstruktion des Giovanni Battista Falda, um 1673, Kupferstich.

Etwa zweitausend Menschen machten jetzt auf dem Doppelschrauber, einem der ersten Exemplare dieses Typs<sup>41</sup>, die Fahrt von New York nach Europa zurück. Zweitausend Menschen, das bedeutet soviel wie eine Menge, mit der man zweimal den Zuschauerraum des großen Theaters vom Parkett bis zur Galerie anfüllen kann. – Es wurde vom ROLAND [und zurück] mit Flaggen signalisiert. Aber die ganze Vision hatte vom Auftauchen bis zum Verschwinden noch nicht drei Minuten gebraucht. Während dieser Zeit war der kochende Ozean mit einer Flut von Licht übergossen. Erst als nur noch ein quirlender Nebel von Licht zu sehen war, hatte der BISMARCK Musik auf Deck gebracht, und man hörte einige gespenstisch verwehte Klänge der Nationalhymne. Gleich darauf war der ROLAND wieder mitten im Ozean, mitten in Nacht, Sturm und Schneegestöber mit sich und seinem Kurs allein.

Solcher alltäglich-zufällige Erscheinungsvorgang ist die eine Seite der Vision. Deren andere, gleichsam auf höherer Ebene ruhende, wird zu jener von Gott etwa Noah gebotenen, zielvorgebenden Vision. Von ihr spricht das Alte Testament (1. Mose 1,14ff.): *Mache dir einen Kasten von Tannenholz und mache Kammern darin und verpiche ihn mit Pech inwendig und auswendig. Und mache ihn also: Dreihundert Ellen sei die Länge, fünfzig Ellen die Weite und dreißig Ellen die Höhe ... und du sollst in den Kasten gehen mit deinen Söhnen, mit deinem Weibe und mit deiner Söhne Weibern. Und du sollst in den Kasten tun allerlei Tiere von allem Fleisch, je ein Paar, Männlein und Weiblein, daß sie lebendig bleiben bei dir ...* (Abb. 9).

Indem Noah das Gebot erfüllte, überstand er mit allen an Bord der Arche eingeschiffen Geschöpfen die Sintflut – und sorgte so für den Fortbestand menschlichen wie tierischen Daseins. Derartiger Glaubensinhalt wurde zur alttestamentarischen Grundlage für die Verheißung ewigen Lebens. Entsprechend herausgehoben stellte man sie dar: zum Beispiel in drei monumentalen Mosaikfeldern an der rechten Mittelschiffswand des Doms zu Mon-





Abb. 9c Segelschiff, als farbige Buchminiatur in Kaiser Friedrichs II. »De arte venandi cum avibus« (vor 1248); nach dem Codex der Bibliothèque Nationale zu Paris.



reale bei Palermo, um 1180, oder unter den Steinreliefs am Loggia-Portal der Sainte-Chapelle zu Paris, 1248, oder, wenig später, im mehrteiligen Mosaik des Vorhallengewölbes von San Marco zu Venedig, und – vielleicht als Höhepunkt – in Michelangelos Sintflut-Fresko in zentraler Position des Plafonds der Sixtinischen Kapelle im Vatikan zu Rom, 1508–12.<sup>42</sup> Dort überall verdeutlicht sich zugleich Noahs einmalige schiffbautechnische Leistung; denn nur sein kunstfertig geschaffenes Wasserfahrzeug überdauerte die mehr als vierzig Tage währenden enormen Katastrophen-Phasen.

Noch ein anderes bedeutendes farbiges Schiffsbild mit höchstem Symbolgehalt bestürzte und bestärkte – wie eine Glaubensvision – im Atrium der Peterskirche (Abb. 9a) dreihundert Jahre lang, von circa 1300 bis 1610, alle Rom-Wallfahrer und dort ansässigen christlichen Gläubigen: das monumentale, zehn Meter hohe, etwa fünfzehn Meter breite Navicella-Mosaik Giotto's (Abb. 9b). Offenbar unter Papst Bonifaz VIII. zum Heiligen Jahr 1300 in Auftrag gegeben, hat Giotto (1267–1337) darin den Seewandel des Apostels Petrus (oder das starke Schiff Petri; nach Matthäus 14,22–33) versinnbildlicht und zugleich ein verbindliches Signet oder Signum für die *ecclesia romana*, das römische Papsttum, ja sogar eine Art Abbréviatur – die aureolenhafte Vision – für das unsinkbare Schiff der christlichen Kirche, die sichere Heilsbarke Christi<sup>43</sup>, geprägt. Wiedergegeben sind – neben dem zentralen, nach rechts ziehenden, einmastigen Segelschiff mit einem Seitenruder an Steuerbord sowie den sich darin aneinander drängenden Jüngern – links am Ufer, über dem Angler, ein fünfgeschossiger Leuchtturm, dem, bestmögliche navigatorische Einpeilung bietend, dazu ein zweiter kleinerer, andersartiger Turm seitlich hinterstellt ist, während rechts der Evangeliumstext entsprechend genau, sogar simultan geschildert wird: ... *und Petrus trat aus dem Schiff und ging auf dem Wasser, daß er zu Jesu käme*. [30] *Er sah aber einen starken Wind; da erschrak er und hob an zu sinken, schrie und sprach: Herr, hilf mir!* [31] *Jesus aber reckte alsbald die Hand aus und ergriff ihn und sprach zu ihm: O du Kleingläubiger, warum zweifelst du? ...*

Mit diesem berühmten, deshalb oft kopierten, visionären Schiffsmosaik beginnt – kulturgeschichtlich betrachtet – *die Wandlung des Vatikankomplexes von der Grabeskirche und Pilgerbasilika Petri zur päpstlichen Residenz. Die Navicella macht den Vatikan zum Papstsitz, bevor er es de facto wird*.<sup>44</sup>

Dank visionärer Intuition gelang als einzigem der Hohenstaufen-Kaiser, jenem ungewöhnlich multikulturell denkenden und entsprechend diplomatisch vorgehenden Friedrich II. (geb. 1194, dt. König 1212, Kaiser 1220, † 1250), die Heiligen Stätten in Palästina 1229 für alle Christen auf friedlichem Verhandlungsweg mit Sultan Al-Kamil wiederzugewinnen. Noch mit päpstlichem Bann belegt, war er Ende Juni 1228 von Brindisi aus mit 40 Galeeren (unter dem Befehl des Admirals Heinrich von Malta) zum Fünften Kreuzzug nach Akkon aufgebrochen. Im Gefolge befand sich auch die sarazenische Dienerschaft, darunter Friedrichs sizilianischer Lehrer der arabischen Dialektik; denn *wichtiger als Krieger und Waffen sollte schließlich dem sprachkundigen Kaiser seine Fertigkeit im arabischen Dialog werden. Friedrich kann die arabischen Dichter, und seine erstaunliche Kenntnis der Philosophie und Logik, der Mathematik und Arzneikunde* [selbst Ornithologie; Abb. 9c] *wußte er durch seine Schulung in das dem Orientalen sehr geschätzte philosophische Gespräch umzusetzen*.<sup>45</sup> So gewann er mit der vollkommenen Sicherheit des wirklichen Weltmanns das Vertrauen und die persönliche Freundschaft seiner sarazenischen Unterhändler und Vertragspartner. Laut Vertrag, den Friedrich am 18. Februar 1229 abschloß, erhielt der Kaiser *Jerusalem zurück mit Ausnahme ... des heiligen Bezirks, in welchem sich die Omar-Moschee und der Felsendom, der Tempel Salomos, befand. Doch es war den christlichen Pilgern gestattet, in diesem Bezirk ihr Gebet zu verrichten, wie den Muslims in dem gleichfalls an Friedrich abgetretenen Bethlehem. Auch*



Nazaret erhielt der Kaiser zurück und einen Streifen Landes von der Küste nach Jerusalem, ferner Sidon und Caesarea, Jaffa und Akkon und einiges andere ... Gleichzeitig wurde ein zehnjähriger Waffenstillstand geschlossen, den Friedrich nach Ablauf dank seiner Freundschaft mit Al-Kamil zu verlängern hoffte. – Einen Monat später, am Sonntag, dem 18. März 1229, krönte sich Friedrich in der Grabeskirche zum König von Jerusalem. Vom 1. Mai bis zum 10. Juni 1229 dauerte dann noch seine Rückreise von Akkon aus mit sieben Galeeren nach Brindisi, womit der Fünfte Kreuzzug – als einziger – unblutig beendet war. Ein im Bann befindlicher »Ketzer« befreite Christi Stätten – welche Teufels-Vision!



Abb. 10 Weltkarte des Fra Mauro, 1459; Venedig, Biblioteca Marciana. – Die gesüdete Karte ist hier um 180° gedreht reproduziert.



Träume und Visionen verbinden miteinander, auf sehr unterschiedliche Weise, zwei jeweils einzigartige Kunstwerke: Fra Mauros 1459 zu Venedig vollendete, 196 x 193 cm große, auf Pergament gemalte Weltkarte (Abb. 10)<sup>46</sup> und jene nach eigenen Vorstellungen Kaiser Rudolfs II. 1589 von Jonas Silber zu Nürnberg in vergoldetem Silber gestaltete, 34,3 cm hohe, 22 cm breite »Weltallschale« (vgl. Abb. 10d).

*Ich, ein Kartenzeichner und Angehöriger ... der Camaldulenser ... von San Michele di Murano hier in Venedig, habe es mir ... zur Lebensaufgabe gemacht, die Routen solcher Männer auf ihren zahlreichen Streifzügen über die Erde ... zu verzeichnen. Jeder Bericht eines Seefahrers ... war mir willkommen ... Die Kunst des Kartenmachens ist indessen durchaus nicht bloßer Zeitvertreib. Im Laufe der Jahre habe ich das Schöne an Navigationslinien und Windrosen schätzen gelernt, die sich auf unseren Karten befinden. Sie sind eine Freude für jeden Navigator auf hoher See, Linien an denen sich jeder Seemann orientiert, der seinen Kurs nach einem der Striche auf seinem Kompaß verfolgt. Sein Blick ist stets auf den Punkt gerichtet, an dem diese Linien aufeinandertreffen. Sie leiten ihn. Kein Seefahrer gelangt jemals über einen Punkt hinaus, von dem es keine Rückkehr mehr gäbe ...*

Was wir bisher, auch nachfolgend – in kurzen Proben – gelesen haben bzw. lesen werden, sind die fiktiven Tagebuchaufzeichnungen, jene vielschichtig-bunten, ja fesselnden Meditationen des Fra Mauro, welche James Cowan (geb. 1942 in Australien) im 1996 zu Boston

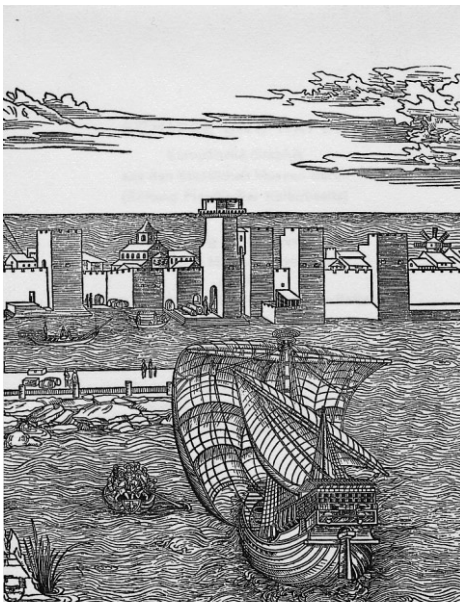


Abb. 10a, 10b Links: Karacke, Detail des Modon-Panoramas, Holzschnitt nach eigener Zeichnung von Erhard R(e)uwich in Bernhard von Breydenbachs »Fart gen Jerusalem« bzw. »Peregrinatio in Terram Sanctam«, (beide) Mainz 1486. – Rechts: Karacke (vereinfachte Kopie im Gegensinn zu 10a), Holzschnitt in Christoph Kolumbus' »Epistola de insulis nuper inventis«, Basel 1493. – So wie hier zwischen Original und Kopie ein örtlicher und ein zeitlicher Unterschied bestehen, sind auch die Realitätsebenen bei Fra Mauros Weltkarte und Cowan's Traum des Fra Mauro nicht synchron.

edierten Roman »A Mapmaker's Dream«<sup>47</sup> bekanntmachte. – *Kartographie ist eine grandiose Kunst. Schon sehe ich mich mit Informationen herumschlagen, von denen keine Portolankarte<sup>48</sup> bislang je etwas vermeldet hat. An manchen Tagen fühle ich mich wie die bewegliche Scheibe auf einem Astrolabium ... Bin ich vielleicht ungünstigen Meeresströmungen ausgeliefert, die mich von meinem Kurs abzubringen drohen ...*

*Die Küstenlinien Afrikas, Indiens ... beginnen sich wie Fäden auf dem Pergament zu entwirren. Mein Auge reiste an ihnen entlang, läuft Häfen an, wo ich nach ... Belieben mit Waren Handel treibe. Ich belade mein Schiff mit Seide, Gewürzen ... Edelsteinen, verzierten Dolchen, Salben aus Tierhörnern, seltenen Büchern, Figuren, Papyri ... Schrumpfköpfen, Sklaven, Elixieren, alchemistischen Gefäßen ... Teppichen, Leoparden in Käfigen, Papageien, Pfauenfedern, Juwelen, Töpferwaren, Gold- und Silberbarren, Bernsteintröpfen und Aphrodisiaka, soviel sich die Welt von diesen fernen Küsten ersehnt. Die Fracht in meinen Gedanken ist so kostbar, daß sie mit keinem Reichtum je bezahlt werden könnte.*

*Fra Campeggios Bemerkungen versetzten mich in Erstaunen. Der Gedanke an eine Körperkarte war mir noch nie zuvor gekommen. Statt ein sorgfältig bearbeitetes Stück Pergament mit sich herumzutragen, auf dem die Umrisse der Erde und Küstenverläufe festgehalten wurden, hatten die Eingeborenen es vorgezogen, ihre eigenen Körper dazu zu benutzen, dem Ausdruck zu verleihen, was sie über ihr Heimatland [Borneo] herausgefunden ... Sie hatten ihre Körper zum Abbild ihrer Welt gemacht.*

*An manchen Tagen, wenn der Wind von der Adria her in die Stadt bläst, kann ich den*

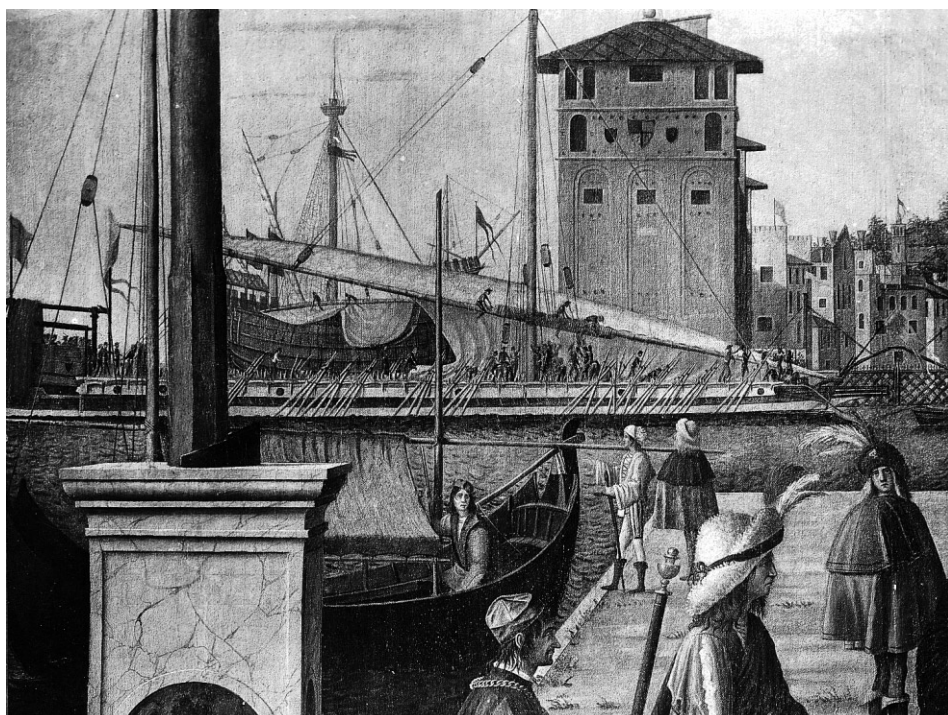


Abb. 10c *Mediterrane Hafenszenerie mit breiter venezianischer Gondel, dahinter schlanker Galeere und bauchiger Karacke. Detail eines Gemäldes der Ursula-Legenden-Serie von Vittore Carpaccio, 1495; Venedig, Accademia.*



*Lärm der Holzhämmer und Sägen hören, der von den Werften im Arsenal (vgl. Abb. 3a) aus über die Lagune driftet. In den noch rohen Skeletten der Galeeren wimmelte es dort von Männern, welche die Schiffsleiber geschäftig mit Planken versehen, die man in den Wäldern der Lombardei zurechtgehauen hat. Dies ist das Venedig, wie ich es kennen und lieben gelernt habe ... Ich werde selber zu einem ihrer Gondolieri ...*

*Schließlich habe ich die Welt zusammengesetzt ... Man kann sich schwer vorstellen, wie andere diese Karte beurteilen würden, die aus Träumen und Visionen eines Mannes gemacht wurde – nein, vieler Männer, die sie mit ihrer Bedeutung beladen haben ... Meine mappa mundi liegt auf meinem Tisch – ein glühendes Etwas, eine visionäre Darstellung ...*

Durch die Daten 1459 und – wie wir sehen werden – 1589 ist eine Epoche begrenzt, in der – und zwar stichwortartig – als Initiator der Umrundung Afrikas und Seeweg-Suche nach Indien, Prinz Heinrich »el Navegador« 1460 gestorben war. Breydenbachs »Fart gen Jerusalem« gedieh dank Reuwichs panoramahaften Holzschnitt-Falttafeln (Abb. 10a) seit 1486<sup>49</sup> zum außergewöhnlichen Buchkunst-Erfolg. Danach, 1488, umschiffte Bartolomeu Diaz die Südspitze Afrikas, entdeckte Kolumbus 1492, nach Westen in See gehend, einen neuen Kontinent (Abb. 10b). Vor und bis 1495 schuf Carpaccio<sup>50</sup> wunderbare Schiffsporträts (Abb. 10c) im Gemäldezyklus der Hl. Ursula. Vasco da Gama landete 1498 in Indien, Magellan-Elcanos erste Weltumsegelung<sup>51</sup> fand 1519–22 statt. Ende 1522 glückte Sultan Süleyman I. mit 400 Schiffen und 300 000 Mann Invasionstruppen die Einnahme des von Johannitern tapfer verteidigten Rhodos. Vor Lepanto ereignete sich dann 1571 – unter Beteiligung von 3000 Deutschen – das schlimmste maritime Blutbad. 1572 erschien Camões' »Lusiaden«, Portugals Nationalepos. Sir Francis Drake umsegelte 1577–80 ein zweites Mal unsere Erdkugel, Spanien erlebte schließlich 1588 das ferne Armada-Debakel.

Als Kaiser Rudolf II. seine – 1589 datierte, in gegossenes, getriebenes, punziertes, graviertes und vergoldetes, sogar teillackiertes Silber umgesetzte – Vision der »Weltallschale« endlich dreidimensional zu Gesicht bekam, gehörten die vorstehend kurz erwähnten, auch von Visionen oder Utopien gelenkten Geschehnisse respektive Werke bereits beglückender oder schmerzlicher Historie an. Eben genannte »Schale« ist wichtigster, zunächst verborgener Teil eines kompliziert welthaltigen Symbole-Programms. Im nun zu würdigenden komplexen Deckelpokal zeigt dessen Aufbau, über dreipassigem Fuß – die Erdteile Afrika, Asien und Amerika (»Hispania Nova«) verkörpernd – den Baumstamm der Erkenntnis mit Schlange und erstem Menschenpaar. Darüber folgt als Nodus der Tempel des Alten Bundes. Auf ihm ruht die eigentliche, reich mit Figuren verzierte, doppelwandige Schale. Deren innere (Abb. 10d) läßt die zur Land- und Seekarte gewordene Allegorie »Europa« in Reliefgestalt mit kaiserlichen Insignien erkennen: *Das Haupt Spanien, der rechte Arm Italien mit Sizilien als Reichsapfel, der linke Arm Dänemark, das Herz Nürnberg. Neben Griechenland am Gewandsaum die Seeschlacht bei Lepanto ... Am Rande die acht Winde ...* Das umgebende Meer wird übrigens durch Schiffe und Delphine belebt. In und auf dem zugehörigen Schalendeckel breitet sich weitere reiche Emblematis aus, oberseitig figürliche Sternbilder.

Vergegenwärtigen sollte man sich dazu, daß Kaiser Rudolf II. (1576–1612) ab 1579 mit der spanischen Infantin Isabella Clara Eugenia (Tochter Philipps II. von Spanien) offiziell verlobt war. Bei einer Heirat wäre Rudolf Erbe des spanischen Reiches und seiner Besitzungen in Übersee geworden. Darum fragt Schönberger, den wir hier zitieren, bewußt: *War es ein Zufall, daß die »Weltallschale« 1589 angefertigt worden war, in dem Jahr also, in dem die Eheschließung bevorzustehen schien, oder war vielleicht gerade diese Ehe und die Aussichten, die sie eröffnete, der Schlüssel zu ihrem Verständnis?*

Seit 1703 in der königlichen Kunstkammer im Schloß zu Berlin, war das kostbare Objekt ein Huldigungsgeschenk der Halberstädter Judenschaft an König Friedrich I. in Preußen.<sup>52</sup>

Abb. 10d *Innenansicht der silbervergoldeten »Weltallschale« mit der Allegorie gewordenen Europa, die von Meeren und Winden eingefaßt ist, angefertigt von Jonas Silber, 1589, Durchmesser 20 cm; Berlin, Kunstgewerbemuseum.*



## 11

Themistokles (um 525–459 v. Chr.; Abb. 11), Athens Flottenchef, gelang es durch List, Ausdauer und Mut – demnach kraft mehrerer sich bündelnder Charaktereigenschaften –, seine Sieges-Vision mit Glück zu verwirklichen (Abb. 11a). Als zielstrebigem Archont baute er Piräus seit 493 v. Chr. zum Hafen Athens aus. Zehn Jahre später setzte er ein Flottenbauprogramm für 200 Trieren durch, um so der persischen Übermacht zur See wirksam begegnen zu können. Was er danach vorbereitete und erreichte, zeugte von durchdachter Ortskenntnis, Phantasie, Raffinesse. Bereits frühzeitig wählte er den engen Salamis-Sund zum künftigen Aktionsort.<sup>53</sup> Überdies bediente er sich auf »besondere Weise« des Orakels von Delphi; denn schließlich forderte es die Athener auf: »Ihr Elenden, was sitzt ihr noch hier? Verlaßt die Häuser und die steilen Felsen eurer ... Stadt und flieht ... schwarzes Blut ist von den Zinnen der Tempel geronnen, ein Vorzeichen des Unglücks. Deshalb verlaßt das Heiligtum und macht euch mit dem Unglück vertraut!« Sie entsprachen der Weissagung, und emigrierten nach Salamis oder Troizen (den Ort, aus dem ihr legendärer König Theseus stammte).

Als im Sommer 480 v. Chr. die Thermopylen gefallen waren, Xerxes sich mit seinen Truppen auf Athen in Marsch setzte, die persische Flotte zunächst vergeblich ein erneutes Treffen auf hoher See mit den Griechen suchte, sondern sich im September 480 v. Chr. vor Salamis, wohin die griechischen Trieren ausgewichen waren, sammelte, schenkte Xerxes einem (von Themistokles heimlich geschickten) persischen Kriegsgefangenen namens Sikkinnos Gehör. Er meldete, die Griechen hätten Angst, dächten an Flucht, auch Athens Admiral wäre *mit dem Herzen aufseiten des Perserkönigs*. Daraufhin befahl Xerxes seinen persischen Einheiten zur vorsorglichen Fluchtvereitelung um Mitternacht in die Salamis-Enge einzulaufen. Dort, Attikas Küste im Rücken, nahmen sie Aufstellung, *singen an hun-*

grig, durstig und übermüdet ... zu warten ... Erst mit auffrischender, die griechischen Truppen begünstigender Morgenbrise, griffen diese schneidig und eben alles auf's Spiel setzend, des Xerxes' rechten Flottenflügel an und schoben ihre rasch manövrierunfähig gemachten, zahlenmäßig überlegeneren, dicht gedrängten, sich selbst gegenseitig behindernden Gegner zu einem großen Kreisel zusammen. So erkämpften sie jenen denkwürdigen, im 472 v. Chr. uraufgeführten Drama »Die Perser« (386ff.) von Aischylos augenzeugenhaft besungenen Seesieg. Ausführlich beschrieben haben ihn auch Herodot und Plutarch.

Von Energie, Kühnheit, List, kompromißlosem Siegeswillen nicht weniger beseelt, kam später Sultan Mehmeds II. Vision, Schiffe über bergiges Gelände ins Goldene Horn schaffen zu lassen (Abb. 11b) und dort gegen die schwächere byzantinische Seemauer<sup>54</sup> einzusetzen, zum durchschlagenden Erfolg: Konstantinopels osmanischer Eroberung am 29. Mai 1453 – fortan hieß es Istanbul.

Nach gut fünfhundert Jahren: Zeit- und Szenenwechsel. – *Durch alle Abteilungen ging der Geschwaderchef ... Noch der letzte Matrose würde das Kommando zum Rammstoß geben. Das ganze Schiff war ja geladen vom Geiste dieses Artillerieoffiziers.* »Ich habe noch keine so vorzügliche Besichtigung erlebt. S.M.S. SACHSEN ist das beste Schiff meines Geschwaders«, schloß Prinz [Heinrich von Preußen] seine Kritik. Achtzehn Jahre später ... war Kapitänleutnant [Ludwig] von Reuter von S.M.S. SACHSEN ... als Admiral eingegangen in die Unsterblichkeit.<sup>55</sup> Denn am 21. Juni 1919 hatte er die fast unblutig verlaufene Selbstversenkung der ausgelieferten deutschen Hochseeflotte in Scapa Flow visionär veranlaßt.

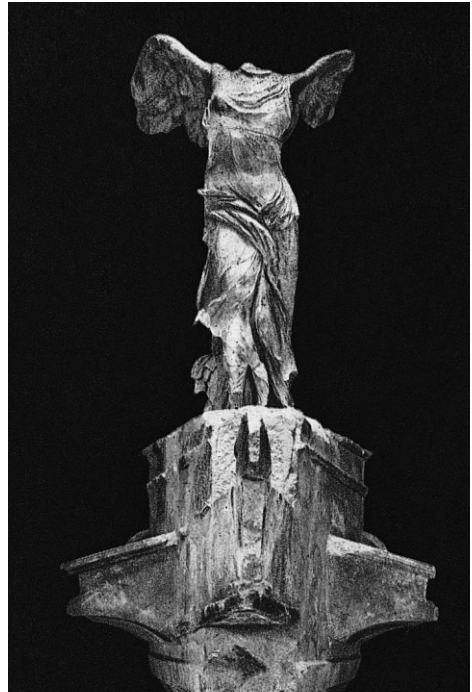
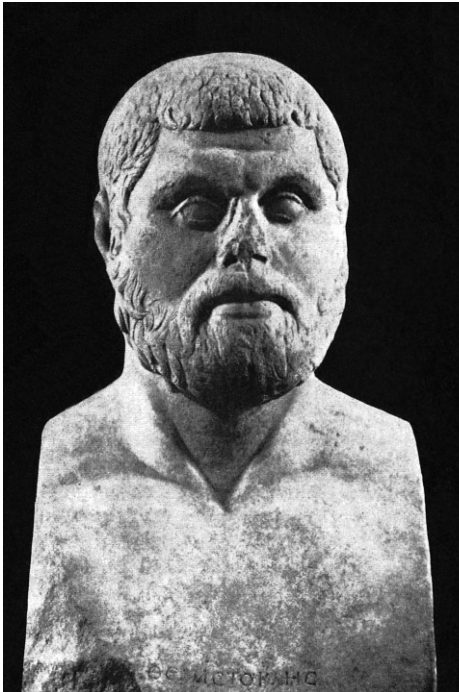


Abb. 11, 11a Links: Porträtbüste des Themistokles, 480 v. Chr. in der Seeschlacht von Salamis Athens Flottenchef; römische Marmorkopie nach einer vor 470 v. Chr. (vor seiner Verbannung) entstandenen griechischen Statue; Ostia bei Rom, Museo Ostiense. – Rechts: Siegesdenkmal mit der »Nike von Samothrake« auf einem Schiffsbug; Marmorskulptur eines rhodischen Bildhauers, um 180 v. Chr.; Paris, Musée du Louvre.





Abb. 11b *Sultan Mehmet II. Fatih bei der Inspektion seiner über die Berge hinter Pera auf Rollen ins Goldene Horn geschleiften Schiffe, die dann am 29. Mai 1453 an der gegenüber liegenden Seemauer zum siebringenden Einsatz kamen. Gemälde von Fausto Zonaro (1854–1929; war 1891–1910 Hofmaler Sultan Abdul Hamids II. in Istanbul); im Yıldız-Kiosk des Yıldız-Palastes zu Beşiktaş am Bosphorus.*

Ähnliche Bewunderung kam Jahrzehnte zuvor – im Seekrieg Österreichs gegen Italien – dem k.u.k. Flottenkommandanten Wilhelm von Tegetthoff (1827–71) insofern zu, als er im Treffen von Lissa am 20. Juli 1866 mit seiner Panzerfregatte ERZHERZOG FERDINAND MAX (5212 t) die feindliche RE D’ITALIA (5700 t), visionärer Intuition folgend, überraschend ramnte, leck schlug und mit 400 Mann zum Kentern brachte (Abb. 11c). Dadurch entschied er den Sieg willensstark für sich. Die Schlacht freilich blieb ohne geostrategische Wirkung; denn Österreich war – anders als die einstige (bis 1797 existierende) Seerepublik Venedig – vorrangig eine Kontinentalmacht, deren Vielvölkerstaat zwar an die Adria grenzte, der am Zugangsschlauch aber eigene, ihre Offenheit garantierende Stützpunkte fehlten.

Ebenso wichtig wie interessant scheint es, jene blutigen Ereignisse von 1905 vor Tsushima mit denen von Pearl Harbor 1941 in Beziehung zu bringen. Tsushima (Japans Seesieg über Rußlands nach Wladiwostok detachierte Ostseeflotte am 27./28. Mai 1905) widmete (und veröffentlichte 1936<sup>56</sup>) Frank Thiess den – neben Buchheims »Das Boot« – anderen deutschsprachigen, höchstem literarischen Anspruch gerechten See-Roman. Daraus, dem Kapitel XVI, entnehmen wir: *Die Japaner haben nicht nur gesiegt, sondern sind durch einen der beispiellosesten Siege der Weltgeschichte zu einer Großmacht emporgewachsen. Sie haben in anderthalb Jahren erreicht, wozu europäische Staaten viele Jahrzehnte brauchten. Sie sind die Herren Ostasiens geworden. – Ist der Krieg aus? Nein. Er könnte weiter gehen ... Aber man hat kein Geld mehr ... Die Engländer borgen nicht mehr ... England ruft: Genug! Und so wird zum Frieden geblasen. Es ist der Friede zu Portsmouth im Staate New Hampshire, USA [bei Boston, im September 1905]. Präsident [Theodore] Roosevelt hat die*



Abb. 11c Die Seeschlacht von Lissa (Insel Vis) am 20. Juli 1866, in der Viceadmiral von Tegetthoff mit seiner Panzerfregatte ERZHERZOG FERDINAND MAX durch Rammen die gegnerische RE D'ITALIA zum Kentern brachte. Gemälde von Josef C. B. Püttner (1821–81); vormals im Besitz Kaiser Franz Josefs I.

Gegner dazu eingeladen ... die Rechte des armen schwachen China ... müssen unbedingt gewahrt werden ... Japans Forderungen gehen [zu] weit ... Rußland[s] Diplomaten erklären ... die japanischen Forderungen für »unvereinbar mit der Würde eines großen Reiches« ... Nach und nach kommen die Japaner hinter das eigentliche Geheimnis Rußlands, seine Unbesiegbarkeit [obwohl dort bereits Streikbewegungen herrschten].

Der Friede ist da. England und Amerika ist ein Alp von der Brust gefallen ... Japan ... erträgt diesen Frieden nicht. Es steht auf und revolutioniert ... und wie am 12. September Togos (Abb. 11d) Flaggsschiff [MIKASA] (Abb. 11e) infolge einer Explosion im Hafen sinkt und viele Hunderte ertrinken, glaubt ganz Japan, daß die Regierung dieses Zeichen der Verzweiflung verstehen würde ... aber ... man war verarmt, verblutet, man mußte den Frieden unterzeichnen ... und lernte abermals schweigen, lächeln, warten. Und arbeiten.

So wird verständlich, warum für Generationen danach noch Haß und Rache den Überfall auf Pearl Harbor motivierten.

Wie die USA in den 1939 von Deutschland angezettelten Weltkrieg eintreten konnten, ohne den ersten Schritt zu tun, war Roosevelts Problem, und Joachim Fernau (geb. 1909) erklärt es in seinem seit 1977 vielbeachteten Buch »Halleluja. Die Geschichte der USA« folgendermaßen: Der Plan war, nicht Deutschland selbst, sondern seinen Verbündeten Japan zu provozieren. Die Japaner hatten eben Korea und Mandschuko besetzt. [Letzteres bot die



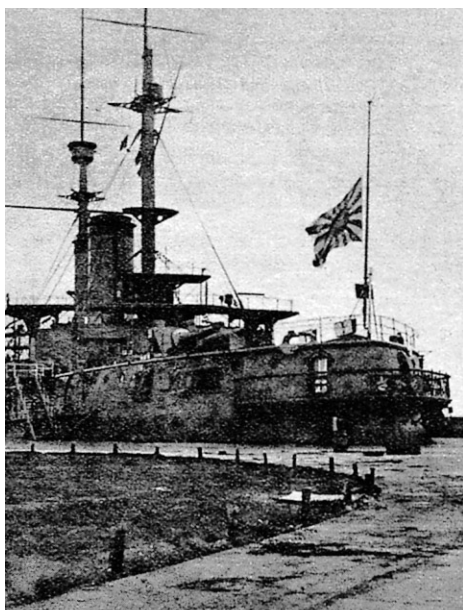
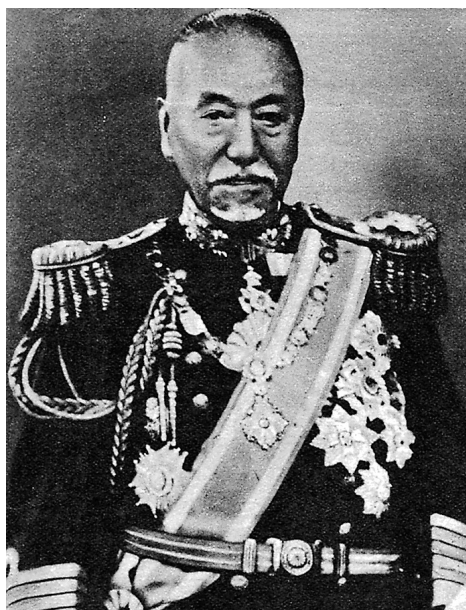


Abb. 11d, 11e Links: Bildnis des japanischen Großadmirals Heihachiro Togo (1848-1934). – Rechts: Sein Flaggschiff MIKASA als Denkmal für den Sieger der Seeschlacht in der Straße von Tsushima am 27./28. Mai 1905; im Mikasa-Park von Yokosuka. – Das japanische Linienschiff wurde 1899-1902 bei Vickers Sons & Co. in Barrow erbaut, hatte ein Displacement von 15 140 tons und (vor Tsushima) eine Bewaffnung von vier 30,5 cm-, vierzehn 15,2 cm- und zwanzig 7,6 cm-Geschützen sowie fünf Torpedorohren. Es lief max. 18 Knoten. Inzwischen ist es Museumsschiff.

Handhabe,] sich einzumischen und ein Ultimatum zu stellen ... Der Plan gelang – Japan, trotz der Warnung des erschrockenen Hitler, zog blank ...

Der amerikanische Geheimdienst meldete die Absicht Japans, in den Morgenstunden des 7. Dezember [1941], also in wenigen Tagen, einen vernichtenden Luftangriff auf die Pazifikflotte in Pearl Harbor zu unternehmen ... Immer präzisere Nachrichten liefen ein, und als der 7. Dezember anbrach, kannte man ... den japanischen Angriffsplan bis ins Detail<sup>57</sup> ... Was tat [Franklin D.] Roosevelt? Nichts. Pearl Harbor sollte sein »Lusitania« werden; ein bißchen teurer allerdings ... Die LUSITANIA<sup>58</sup> hatte einst [1915] hundertachtundzwanzig Amerikanern das Leben gekostet, Roosevelts Pearl Harbor kostete [drei]tausend Tote.

Weit mehr Gefallene verursachten im anschließenden Pazifikkrieg natürlich alle Revanche fordernden Einsätze der Luft- und Seestreitkräfte. Ihre dabei verantwortlich handelnden Admirale (übrigens der Jahrgänge 1878–90) Fletcher, Halsey, King, Kinkaid, Lee, Lockwood, Mitscher, Nimitz, Spruance, Turner machten sich jene im Kriege – als ultima ratio – notwendige Vision zu eigen, daß zwar nur der letzte, endgültige Sieg zählt, aber dafür vorher schon breite, feste Fundamente gelegt sein sollten. Einen entsprechenden Trittsstein dazu schuf die von 1321 Einheiten (darunter 18 Schlachtschiffen, 40 Flugzeugträgern<sup>59</sup>, 200 Zerstörern) unterstützte US-Landung auf Japans Insel Okinawa Anfang April 1945. Nach Abwurf der beiden Atombomben auf Hiroshima und Nagasaki endete der Kampf im Pazifik schließlich am 2. September 1945 mit der Unterzeichnung der japanischen Kapitulation an Bord des US-Schlachtschiffs MISSOURI in der Sagami-Bucht von Tokio.





Abb. 12 Bildnis des ehemaligen »Seetransportführers Messinastraße« Fregatkapitän Gustav Freiherr von Liebenstein (1891–1967); nach Foto von 1943.

Zwölf Tage später entließ man mich aus amerikanischer, in Lagern zwischen Genua, Pisa und Livorno (als Lazarettgehilfe) verbrachter Kriegsgefangenschaft. Was war – nach fünf Jahren Militärdienst und Teilnahme an vielen, auch blutigen Bordeinsätzen – inzwischen aus mir geworden? Ein getäuscht Geschlagener, tückisch Verräterer. – *La vita non è sogno.*<sup>60</sup> Das Leben ist kein Traum! – Seither stellte sich mir die Frage, wodurch sich unser soldatischer Opfergang vielleicht trotzdem gelohnt haben mag.

Es zumindest bewundernd mitzerleben, wie beispielsweise im Mittelmeer bis zuletzt seebefahrene deutsche Obersteuerleute und Oberbootsmänner als »Kommandanten« der schnellen, wendigen, selbst feuerstarken MFP's (= Marinefährprähme<sup>61</sup>) wirkungsvoll Geleite deckten, an italienischen Küsten kämpfende Einheiten mit allem Nötigen versorgten, Verwundete, auch von Sizilien, Sardinien, Korsika, Elba abziehende Truppen oft unter schlimmstem Beschuß bargen. Deshalb muß jener odysseuschlaue, früh als »Seetransportführer Messina-

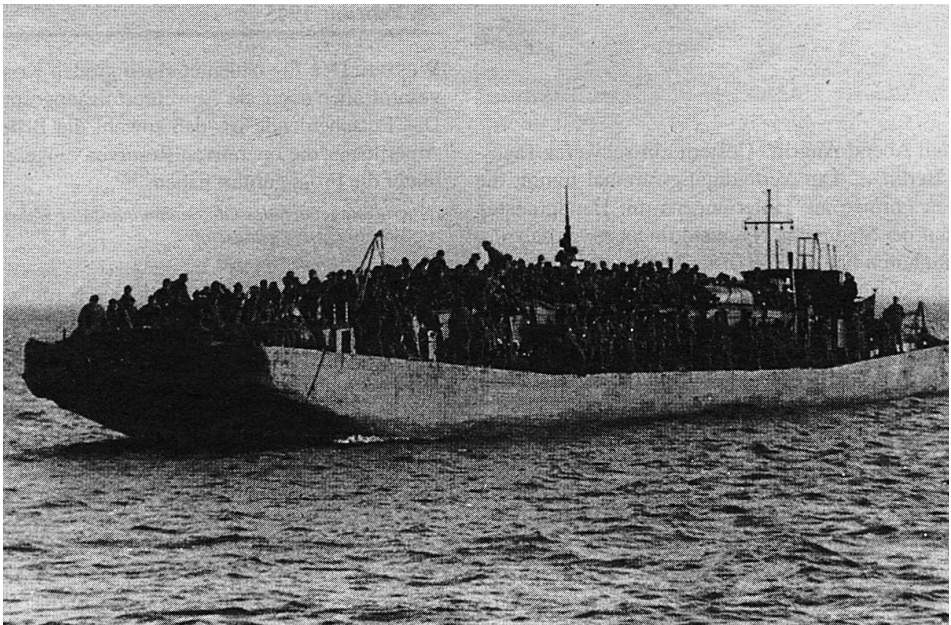


Abb. 12a Marine-Fährprähm beim Rücktransport deutscher Soldaten und Flüchtlinge über die Ostsee im Frühjahr 1945; Foto.

straße« aufgefallene Kapitän zur See (Crew 09; der Reserve) Gustav Freiherr von Liebenstein (1891–1967<sup>62</sup>; Abb. 12) exemplarisch ins Bild kommen. Entsprechend dankbare Hochachtung gilt gleichermaßen allen Handels- und Kriegsschiffsbesatzungen, die im Frühjahr 1945 gut zwei Millionen deutscher Flüchtlinge und Soldaten im Ostseeraum (Abb. 12a) humanitär-rettend vor Gefangenschaft oder Tod bewahrten. Denn diese wiederum bildeten das ideale, zukunftsversprechende Zentrum unseres Labyrinths<sup>63</sup> nautisch-maritimer Träume<sup>64</sup>, Utopien und Visionen<sup>65</sup>.

Zu den geistesgeschichtlich bedeutendsten Visionen aus deutscher »Geniezeit« und Klassik gehört Johann Gottfried Herders »Journal meiner Reise im Jahr 1769«<sup>66</sup>: *Den 3. Juni reisete ich aus Riga ab, und den 5. [Juni] ging ich in See ... was gibt ein Schiff, das zwischen Himmel und Erde schwebt, nicht für weite Sphäre zu denken! Alles gibt hier dem Gedanken Flügel und Bewegung und weiten Luftkreis! Das flatternde Segel, das immer wankende Schiff, der rauschende Wellenstrom, die fliegende Wolke, der weite unendliche Luftkreis!*

Am 17. Juni war Kopenhagen erreicht, vom 3. bis 12. Juli ging es durch den Ärmelkanal und weiter bis Paimbœuf an der Loire-Mündung, wo Herder am 16. Juli von Bord stieg. Aus Nantes bekannte er Ende August 1769 seinem Freunde Johann Georg Hamann: *Ich stürzte mich aufs Schiffe, ohne Musen, Bücher und Gedanken, wie wenn ich in Bett und Schlaf sänke, und habe also die ganze sechs Wochen meiner langen, stillen, sanften und recht poetischen Reise nichts anders können als träumen – aber glauben Sie, mein Hamann, Träume nach einer so schleunigen Veränderung, auf einmal wie in ein anders Land und Element geworfen, von Geschäften, Welt und Narrheiten verlassen, die uns belagerten, bloß sich, dem Himmel und dem Meer übergeben – o Freund, da lehren uns Träume von sechs Wochen mehr als Jahre von Bücherreflexionen und ... Pastoral schreiben.*

Ebenso sollte man sich der Verse in Giacomo Leopardis »L'infinito« (Unendlichkeit) erinnern, wo (1819) verlautet: *... Und wie ich den Wind / rauschen höre ... vergleiche ich / jene unendliche Stille mit dieser Stimme, / und in den Sinn kommen mir die Ewigkeit / und die vergangenen Zeiten und die lebendige / Gegenwart und ihr Klang. Und so, in dieser / Unermeßlichkeit, ertrinkt mein Denken, / und süß ist mir, Schiffbruch zu leiden in diesem Meere. / ... E il naufragar m'è dolce in questo mare. – Rilke übersetzte es: Untergehen in diesem Meer ist inniger Schiffbruch.*



Abb. 13 Ekhart Berckenhagen auf der LILI MARLEEN zwischen Skylla und Charybdis, 1. Mai 2000.

Meinte Danielle Steel, die amerikanische Erfolgsautorin, nicht Gleiches, als sie uns auf-forderte<sup>67</sup>: *Gib deine Träume ... niemals auf. Halt sie ganz fest ... mach weiter ... pack das Netz ... und wenn es so aussieht, als wollten sie aus dem Netz springen, nachdem du sie gefangen hast, dann spring ihnen nach, und schwimm weiter, wenn es nötig ist, bis du ertrinkst ... aber laß niemals einen dieser Träume los ...*

Anmerkungen:

- 1 Als Band 40 der »Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums«, herausgegeben von Uwe Schnell, Hamburg 1995, 335 Seiten mit 256 Abbildungen, davon 69 farbig, - Hier künftig »opus magnum« genannt.
- 2 Jeweils im Deutschen Schifffahrtsarchiv (= DSA): Pieter van de Velde vor dem Hintergrund flämischer Marinemalerei des 15. bis 18. Jahrhunderts (DSA 18, 1995, S. 187–206, mit 20 Abb.); Lepanto 7.10.1571 - Blutigster Tag globaler Marinehistorie (DSA 19, 1996, S. 105–139, mit 25 Abb.); Narrenschiffe, Barken des Heils, Gondeln der Lust, Todesnachen (DSA 20, 1997, S. 79–128, mit 36 Abb.); Vom Goldenen Horn zu Dardanellen und Bosphorus (DSA 21, 1998, S. 313–326, mit 7 Abb.); »Gift from the Sea«. Zur Kulturgeschichte der Muschel (DSA 22, 1999, S. 361–400, mit 31 Abb.); Pera - Genua oder vice versa. Über alte Beziehung und neue Stiftung (DSA 23, 2000, S. 51–92, mit 26 Abb.).
- 3 Briefe des Generalfeldmarschalls Graf Helmuth von Moltke. Hrsg. von Friedrich v. Cochenhausen. Leipzig 1943, S. 56ff.
- 4 Alpdruck, Alptraum geht zurück auf Alp = Nachtmahr, Gespenst, Schrott, Trud, Drud. Es handelt sich um traumatische Angsterlebnisse (als Ausdruck seelischer Konflikte) im Wachsein, Halb- oder Vollschlaf. - Luciano De Crescenzo geht in seinem ebenso geistreichen wie witzigen Roman (Nessuno. Milano 1997) »Der Listenreiche«, München (1998) 2000, S. 58, 63, 116, 182, 212, 238, 253 auch auf die in der »Odyssee« vorkommenden Alp-, Nacht- und Tagträume ein, desgleichen streift er (S. 269) das überdenkenswerte Problemfeld zwischen Held und Naivität.
- 5 Moltke. Mensch und Feldherr. Eine Biographie von Eckart von Naso. (Berlin 1937). Frankfurt/M., Berlin 1963, S. 171. - In Francesco Petrarca »Itinerario in Terra Sancta« (1358), seinem »Reisebuch zum Heiligen Grab« (Lateinisch/Deutsch ... hrsg. von J. Reufsteck. Stuttgart 1999, S. 21ff.), liest man über Pisa und daß die Pisaner von den Genuesen in einer großen Schlacht besiegt wurden (Meloria, 1284), von Livornos Leuchtturm, von Circes hohem Berg, auch von Ischia, Capo Miseno, Scylla und Charybdis, von Otranto, Kap Malea, Methone, Korone, den Kykladen, Rhodos, Zypern, Akkon, allerdings (S. 9) selbst davon, was schlimmer ist als der Tod: die Seekrankheit.
- 6 Nach Cajus Bekker: Verdammte See. Ein Kriegstagebuch der deutschen Marine. Herford 1978, S. 97. - Siehe dazu auch Helmut Pemsel: Seeherrschaft. Band 2. Koblenz 1985, S. 527f.
- 7 Nach R. K. Lochner: Als das Eis brach. Der Krieg zur See um Norwegen 1940. München 1983, S. 182f., 202, 210.
- 8 Ernie Bradford: (Guide to the Greek Islands. London 1963). Die Griechischen Inseln. München (1967) 1985, S. 134f. - Siegfried Lauffer (Hrsg.): Griechenland. Lexikon der historischen Stätten. Augsburg 1999, S. 657.
- 9 Ekhart Berckenhagen: Schiffe Häfen Kontinente. Berlin 1983, S. 99ff. - A. Zorzi: Venedig, eine Stadt, eine Republik, ein Weltreich 1697 bis 1797. (Milano 1979). München 1981. - Hermann Hesse: Das Glasperlenspiel. (Zürich 1943), S. 473.
- 10 In: Umberto Bellinis Roman »Venezianisches Labyrinth« (Bergisch-Gladbach 1999, S. 5, 9f., 13, 15). Darin kommt sogar (S. 97ff.) Morpheus, der Gott des Traumes, ins Bild, und schließlich erscheint eine Art Gehäuse, das sich zu einer großen Muschel bzw. einem Labyrinth ausformte. - Der Kleine Pauly. Lexikon der Antike. Band 3. München (1975) 1979, Sp. 1430 = Morpheus. - Mit der Anmut eines venezianischen Traums umhüllt uns Petra Reskis Roman »Palazzo Dario« (1999). Dessen kanalseitige erste Besitzer-Inschrift ergibt ein vorausdeutendes Anagramm.
- 11 Siehe Giandomenico Romanelli (Hrsg.): Venedig Kunst & Architektur. (Udine 1997). Köln 1997. Band 1, S. 19.
- 12 Vgl. DSA 21, 1998, S. 313ff. mit Abb.
- 13 (= A History of the Crusades. Cambridge 1950–54). München (1957–60) 1983, S. 899f.
- 14 Fernando Pessoa = Alvaro de Campos: Poesias. Gedichte. Portugiesisch und deutsch, übersetzt von Georg Rudolf Lind. (Zürich 1987). Frankfurt/M. 1991, S. 129, 131.
- 15 Carl Jakob Burckhardt (1891–1974): Bilder aus der Vergangenheit. (Zürich bzw. München). Frankfurt, Hamburg 1956, S. 123 aus dem Kapitel »Die Belagerung von La Rochelle«. - In einem riesigen, 155 x 387 cm messenden Gemälde-Panorama im Schifffahrtsmuseum zu Amsterdam hat Abraham de Verwer (1585–1650) übrigens 1637 (?) das historische Ereignis von 1628, wie die englische Flotte auf der Reede vor La Rochelle versammelt ist, links die SWIFTSURE, ganz rechts die ST. GEORGE, dargestellt; siehe Ausstellungskatalog des Museums Boijmans Van Beuningen Rotterdam und der Gemäldegalerie im



- Bodemuseum der Staatlichen Museen zu Berlin PK »Herren der Meere – Meister der Kunst. Das holländische Seebild im 17. Jahrhundert«. Bearbeitet von Jeroen Giltaij und Jan Kelch. Rotterdam und Berlin 1996, Nr. 18, Farbabb. S. 134f.
- 16 Janine Sourdel-Thomine und Bertold Spuler: Die Kunst des Islam. Propyläen Kunstgeschichte. Berlin 1990, S. 24f.
  - 17 Siehe dazu im 1989 zu Lissabon erschienenen Roman des Nobelpreisträger José Saramago: Geschichte der Belagerung von Lissabon. Deutsch von Andreas Klotsch. Reinbeck (1995) 1998, S. 32f.
  - 18 Dort steht mit der im 14. Jahrhundert geschaffenen Alhambra eines der traumhaftesten – sogar auf Wasserkünste bezogenen – islamischen Architektur- und Dekorationsbeispiele des Weltkulturerbes.
  - 19 John Freely und Hilary Sumner-Boyd: Istanbul. Ein Führer. München 1975, S. 282, 525f. – Im April 1960, bei dem ersten Freundschaftsbesuch der Schulfregatten Hipper und Graf Spee in der Türkei, legte eine Ehrenabordnung im Grabmal des osmanischen Großadmirals einen Kranz nieder, standen deutsche Seekadetten dort als Ehrenwache. Siehe Frank Marius: Kadettentörn ans Goldene Horn. In: Köhlers Flotten-Kalender 1986. Herford 1985, S. 13.
  - 20 Kurt Grager: Prevesa anno 1538 – kontrovers. Höhepunkte im Kampf um die Seeherrschaft im Mittelmeer. In: Schiff und Zeit 15, 1982, S. 13–23 mit 7 Abb.
  - 21 Ernle Bradford: The Sultan's Admiral. London 1969. – Helmut Pemsel: Biographisches Lexikon zur Seekriegsgeschichte. Koblenz 1985, S. 46 (= Chair ad Din, Barbarossa), 48f. (= Cheng Ho).
  - 22 (Navegaciones y regresos. 1959). Seefahrt und Rückkehr. Hrsg. von Karsten Garscha. Darmstadt, Neuwied 1987, S. 27.
  - 23 In: (Sogni di sogni. Palermo 1992). Träume von Träumen. Aus dem Italienischen von Karin Fleischanderl. München, Wien 1998, S. 48–50. – Das Schiffbruch-Motiv im Walfisch bietet bereits Lukian von Samosata (ca. 120–180 n. Chr.) an zentraler Stelle seiner abenteuerlichen Seefahrt gewidmeten »Wahren Geschichten« (I,30ff., II,1f.); dergleichen spricht er dort (II,32ff.) von (schon bei Homer, Odyssee 19,560–567, vorkommenden) »Inseln der Träume«. Lukians nautisch-maritime »Wahre Geschichten« (aus dem Griechischen übersetzt von M. Baumbach. Zürich 2000, S. 28ff., 39f., 60ff.) sind ironische Reflexionen nicht nur über Lüge und Wahrheit, sondern auch von Phantasie, Fiktion, Traum, Utopie oder Vision. – Carlo Collodi (eigentlich Carlo Lorenzini, 1826–90) ist übrigens selbst Schöpfer der langnasigen Holzpuppenfigur »Pinocchio« und des gleichnamigen, berühmt gewordenen Kinderbuchs (1883): Pinocchio gerät abenteuernd sogar aufs Meer, wo ihn ein riesiger Haifisch verschlingt. Dessen Bauch beherrbergt bereits ein von der Mannschaft verlassenes, reich beladenes Handelsschiff.
  - 24 Vgl. H. Svoboda: Utopia. Geschichte der Sehnsucht nach einer besseren Welt. Wien 1972. – H. Gnüg: Der utopische Roman. München, Zürich 1983. – Dazu gehören bereits im »opus magnum« herangezogene bzw. noch zu erwähnende Werke, wie Platons »Politeia«, Thomas Morus' »Utopia«, J. G. Schnabels »Wunderliche Fata einiger Seefahrer« (1731–43; 1828 als »Die Felsenburg«), J. Swifts »Gullivers sämtliche Reisen« (1726; deutsch 1788), A. Huxleys »Schöne neue Welt« (1932; deutsch 1953), J. Rehns »Die Kinder des Saturn« (1959), Hermann Hesses »Das Glasperlenspiel« (1943), usw.
  - 25 H. Pemsel (wie Anm. 6), Band 2, gibt S. 706 Erläuterungen zum »Schiffskatalog« und S. 707 eine Karte Griechenlands mit den Orten, die Schiffskontingente stellten.
  - 26 Homer: Ilias. Verdeutscht von Thassilo von Scheffer. Leipzig 1938, S. 597 = bezogen auf Ilias 24,765. – Bernard Andreae: Odysseus Mythos und Erinnerung. (Mainz 1999). Katalog der Ausstellung München 2000, S. 36ff., 107ff. – Hybris: Begriff der griechischen Ethik seit Homer, Hesiod, Aischylos u.a., meint übermütiges Vertrauen auf die eigenen Kräfte, grenzenlosen Hochmut, blinde Selbstüberheblichkeit und frevelhafte Vermesseheit selbst den Göttern gegenüber.
  - 27 Manfred Korfmann und Dietrich Mannsperger: Troia. Ein historischer Überblick und Rundgang. Stuttgart 1998, S. 13, 18f. – Für die archäologischen Funde gilt: Nicht belegt werden kann ein historischer Kampf um Troia in der Form, wie er in der Ilias beschrieben ist. – Siehe auch Michael Siebler: Troia. Geschichte. Grabungen. Kontroversen. Mainz 1994, S. 25 Abb. 30 und S. 72 Abb. 93 = Karten der Troischen Ebene und der Beşik-Bucht zur Zeit der Siedlungen Troia VI und Troia VII im zweiten Jahrtausend v. Chr.
  - 28 E. B. Potter, Ch. W. Nimitz und J. Rohwer: Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Herrsching 1982, S. 368ff. mit Lageplänen. – Chr. Lloyd: Atlas zur Seefahrtsgeschichte. Oldenburg, Hamburg 1980, S. 96f. mit Abb. – Lowell Thomas: Ritter der Tiefe. Übersetzt von Freiherr von Spiegel. Gütersloh, Berlin 1930, S. 44ff. = Im U-Boot von der Nordsee nach der Hölle von Gallipoli (U 21 und Kapitänleutnant Hersing betreffend).
  - 29 Und die Sintflut gab es doch. Vom Mythos zur historischen Wahrheit. München 1993. – Siehe Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 39f.
  - 30 R. Planchenault: L'Apocalypse d'Angers. Paris 1966. – Otto von Simson: Das hohe Mittelalter. Propyläen Kunstgeschichte. Berlin 1990, S. 424f. mit Abb.
  - 31 Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 155ff., 306 Anm. 13.
  - 32 Aus: Gesammelte Werke in 5 Bänden. Hrsg. von K. J. Popp. München, Wien 1996.

- 33 Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 20, 209ff., 212, 233, 256, 319 Anm. 307. – DSA 20, 1997, S. 99f. – Als einer der perfektsten, bildgewaltigsten, ob der Untergangs-Realistik beklemmendsten (mit 11 Oscars ausgezeichneten) Filme ist jener 1997 von James Cameron (= Drehbuch und Regie) verwirklichte US-Streifen »Titanic« zugleich zur ebenso faszinierenden wie doppelten Parabel geraten; denn alle noch derart technisch versierte Schatzsuche scheitert an der elementaren, ewig gültigen Kraft, ja Opferbereitschaft eines jungen, sich liebenden Paares – verkörpert durch die der Highsociety angehörende Rose (Kate Winslet) und den armen Künstler Jack (Leonardo Di Caprio). – Steven Biel: »Down with the Old Canoe«. A Cultural History of the Titanic Disaster. New York, London 1996. – Von seither ungebrochener Sorglosigkeit, mit schwersten Umweltschäden als Folgen, zeugen all' die stetig sich wiederholenden Öltanker-Unfälle, wie etwa jene der 1967 vor Cornwall zerbrochenen TORREY CANYON (61 263 BRT), der 1978 nahe Brest gescheiterten AMOCO CADIZ (250 000 BRT), der 1989 bei Valdez/Alaska leckgeschlagenen EXXON VALDEZ (95 169 BRT), der 1991 vor Genua explodierten HAVEN (109 700 BRT), der 1992 angesichts von La Coruña auseinandergebrochenen AEGEAN SEA (53 964 BRT) oder der 1999 im Bereich der bretonischen Westküste (Quiberon bzw. Belle Île) verunglückten, mit 30 000 t Schweröl beladenen ERIKA.
- 34 DSA 20, 1997, S. 101f.
- 35 Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 297. – Dr. Dieter Hartwig, Crew IV/65, Fregattenkapitän a.D.u.d.R. sowie Marinehistoriker und Dönitz-Experte, merkte (brieflich im Oktober 2000) zu meinen vorn abgedruckten Einlassungen zu Raeder und Dönitz noch an: *Raeder wußte nicht aus eigener Erfahrung, was Verantwortung im Krieg bedeutet... Gleichermaßen wußte Dönitz nicht, was er seinen U-Boot-Männern zumutete. »Sein« U-Boot-Krieg im WK I war läppisch gegen die Wirklichkeit im WK II. – Nicht nur waren die Einsätze der Schlachtschiffe unvernünftig, auch die Führung des U-Bootkrieges war von wenig Vernunft geprägt; die Besatzungen erlitten ihn heroisch; die Führung handelte vernunftswidrig.*
- 36 Pemsel (Biographisches Lexikon, wie Anm. 21), 1985, S. 240.
- 37 Siehe Schiff und Zeit 30, 1989, Abb. S. 65, auch Schiff und Zeit 27, 1988, Abb. S. 33, 43, 45. – Zur Westerplatte, wo infolge Beschießung durch die Schleswig-Holstein am 1. September 1939 ab 04.45 Uhr der Zweite Weltkrieg begann, siehe Jerzy Litwin: Maritimer Reiseführer Danzig. Hamburg 1997, S. 71, 141, 146.
- 38 Nach einem der Bücher von L. G. Buchheim, wie: »Das Boot«, »U-Boot-Krieg«, »Die U-Boot-Fahrer«, »Zu Tode gesiegt. Der Untergang der U-Boote« (1988), »U 96. Szenen aus dem Seekrieg«, »Der Film Das Boot«, »Jäger im Weltmeer«, »Der Luxusliner«, »Die Festung«, »Der Abschied« (2000; handelt von der letzten Fahrt der OTTO HAHN nach Durban).
- 39 Dieter Hartwig: Großadmiral Karl Dönitz – die Auseinandersetzung mit einem Repräsentanten des Dritten Reichs. Rede ... im Landeshaus Kiel am 20. Januar 1999. Veröffentlicht als Sozialdemokratischer Informationsbrief (SIB). Hrsg. vom SPD-Landesvorstand. Kiel 1999 (22 Druckseiten mit 83 Anm. zu den Quellen). – Peter Rühmkorf: Gedichte. Werke 1. Hrsg. von Bernd Rauschenbach. Hamburg 2000.
- 40 Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, Abb. S. 209.
- 41 Beseke: Der neue transatlantische Schnelldampfer FÜRST BISMARCK. In der zu Leipzig edierten »Illustrierte(n) Zeitung« Nr. 2478 vom 27. Dezember 1890, Abb. S. 730, Text S. 733. – Erbaut 1889–91 beim Stettiner »Vulcan«, 8430 BRT, von der Hapag zunächst im Nordatlantikdienst eingesetzt, seit 1904 – umgetauft in DON – russischer Hilfskreuzer.
- 42 DSA 15, 1992, S. 43–54 mit Abb. – Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, Abb. S. 37, 39, 41ff.
- 43 DSA 20, 1997, S. 104ff. mit Abb. 14ff.
- 44 Helmut Köhren-Jansen: Giottos Navicella. Bildtradition. Deutung. Rezeptionsgeschichte. (= Römische Studien der Bibliotheca Hertziana 8). Worms 1993, S. 157, Abb. 8 und 82.
- 45 Ernst Kantorowicz: Kaiser Friedrich der Zweite. Berlin <sup>2</sup>1928, S. 170, 172. – Elisabeth Frenzel: Stoffe der Weltliteratur. Stuttgart <sup>1</sup>1998, S. 239ff. – Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 320, Anm. 328.
- 46 Focus Behaim Globus. Teil 1. Ausstellungskatalog des Germanischen Nationalmuseums. Nürnberg 1992, S. 217, 221 Anm. 3, 154 Anm. 41. – Katalog 15. Jahrhundert. Weltausstellung Sevilla 1992, Thematischer Pavillon. Hrsg. von Raúl Rispa (u.a.). Milano 1992, Farbbild S. 44. – Aufbruch ins Unbekannte. Von der Antike bis zur ersten Weltumseglung. Teil 2 von Malcolm Ross-Macdonald. (London 1971). Gütersloh 1977, Farbbild S. 320 (nur das zentrale, große Kartenrund).
- 47 Der Traum des Kartenmachers. Die Meditationen des Fra Mauro, Kartograph zu Venedig. Roman. Aus dem Englischen von Helmut Viechtbauer. München 1998, S. 23f., 43, 59, 154, 174, 180f.
- 48 Georges Grosjean und Rudolf Kinauer: Kartenkunst und Kartentechnik. Berlin, Stuttgart 1970, S. 29ff. = »Geheimnisumwitterte Portolane«. – DSA 21, 1998, S. 359ff. mit Abb.
- 49 Cornelia Schneider: Reise nach Jerusalem. Zum 500. Todestag ... von Breydenbach. In: Antike Welt 29, 1997, Heft 2, S. 176f. mit Abb. (= Reuwichs Panoramakarte Jerusalems, mit Galeere).
- 50 M. Cancogni und G. Perocco: L'opera completa del Carpaccio. Milano 1967, S. 88ff., mit Abb., Farbtafel IVff.

- 51 Der Magellan begleitende, im DSA 20, 1997, S. 94ff. nach Napoleón Baccino Ponce de León (geb. 1947) zitierte Bordnarr Juanillo Ponce, Graf Maluco, hat übrigens seinen Ahnherrn in Heinrich Heines Gedicht »Bimini« (1853–56), wo es im IV. Teil heißt: *Juan Ponce de Leon wahrlich / War kein Tor, kein Faselante, / Als er unternahm die Irrfahrt / Nach der Insel Bimini / ... / Mehr als andre Menschenkin- der / Wundergläubig ist der Seemann; / Hat er doch vor Augen stets / Flammend groß die Himmels- wunder, / Während ihn umrauscht beständig / Die geheimnisvolle Meerflut, / Deren Schoß entstieg weiland / Donna Venus Aphrodite.*
- 52 Arno Schönberger: Die »Weltallschale« Kaiser Rudolfs II., in: Studien zur Geschichte der europäi- schen Plastik. Festschrift für Theodor Müller. München 1965, S. 253ff. mit Abb. – Ders.: Ausgewählte Werke. Kataloge des Kunstgewerbemuseums Berlin. Band I. Berlin 1963, Nr. 96–97, Abb. 97. – Klaus Pechstein: Goldschmiedewerke der Renaissance. Kataloge des Kunstgewerbemuseums Berlin. Band V. Berlin 1971, Nr. 101 mit 6 Abb. – Franz Adrian Dreier: Kunstgewerbemuseum Berlin. Kataloge ... Band X. 1985, Nr. 101 mit 3 Abb. – Ders.: Die Weltallschale Kaiser Rudolfs II. In: Katalog der Berliner Festspiele: Mythen der Neuen Welt. Hrsg. von K.-H. Kohl. Berlin 1982, S. 110–120 mit 11 Abb., wo – zum besseren Verständnis der Europakarte – besonders auf Abb. 99 hingewiesen sei.
- 53 Admiral Ludwig Borckenhagen (1850–1977): Salamis. Eine seekriegsgeschichtliche Studie. Berlin 1910 (als Beilage der Marine-Rundschau, Dezemberheft 1910 = 55 S., 4 Skizzen, 1 Taf.). – A. Köster: Das antike Seewesen. 1923, S. 211. – J. Fernau: Rosen für Apoll. Die Geschichte der Griechen. München, Berlin (1961) 1977, S. 158ff. – Philipp Vandenberg: Das Geheimnis der Orakel. München (1979) 1982, S. 233ff. mit Abb. des Inschriftensteins von Troizen (Themistokles-Dekret). – Katalog Schiffe Häfen Konti- nente. Berlin 1983, S. 51ff. – O. Höckmann: Antike Seefahrt. München 1985, S. 128f. – Pemsel: Seeherr- schaft I. 1985, S. 20ff. mit Karte. – Pemsel: Biographisches Lexikon. 1985, S. 276f. – Morrison und Coates: Die athenische Triere. 1990, S. 72–78 mit Karte. – Propyläen Weltgeschichte Bd. 3 Griechenland. 1991, S. 228ff., 239ff. – Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 76ff. – Lauffer (wie Anm. 8), 1999, S. 594ff., 693.
- 54 Freely und Sumner-Boyd (wie Anm. 19), 1975, S. 356 Hügeltor der See-Mauer, S. 528 Yildiz-Palast am Bosphorus. – Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 128, 130. – W. Müller-Wiener: Die Häfen von Byzantion Konstantinopulis Istanbul. Tübingen 1994, S. 38, Taf. 2.
- 55 Siehe Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 220f.
- 56 Ebd., S. 21, 206, 217.
- 57 George Morgenstern: (Pearl Harbor. The Story of the Secret War. 1947). Pearl Harbor 1941. Eine ameri- kanische Katastrophe. Hrsg. von Walter Post. München 1998, S. 199ff. »Magic« (Abb. 5), S. 343ff. »Wer ist schuld?«. – Jene unmittelbar nach der Pearl Harbor-Affäre sich zutragenden, von blindem Rassenhaß geprägten, ebenso unsäglichen wie ungesetzlichen Ereignisse vergegenwärtigt Danielle Steel im Roman »Silent Honor« (New York 1996; = Stiller Ruhm. München 1999). Schlaglichtartig beleuchtet sie dort die inhuman-entwürdigende Verfolgung und Internierung Zehntausender von US-Amerikanern der ersten oder zweiten Generation japanischer Einwanderer. Diese »nisei« und »sansei« hatten vor allem in Kali- fornien bis dahin eine neue Heimat gefunden.
- 58 Robert D. Ballard: Das Geheimnis der Lusitania. Berlin u.a. 1995. – D. Hickey und G. Smith: Lusitania. Die Chronik der letzten Fahrt. Bern, München 1983. – Patrick O'Sullivan: Die Lusitania. Mythos und Wirklichkeit. Hamburg, Berlin, Bonn 1999.
- 59 Unter den Architektur-Utopien des 20. Jahrhunderts befinden sich nicht nur Friedmans »Brückenstadt« (1963), sondern auch Hans Holleins »Unterirdische Flugzeugträgerstadt« (1964); vgl. Katalog Stadt und Utopie. Modelle idealer Gemeinschaften. Berlin 1982, Abb. S. 101, 106.
- 60 Salvatore Quasimodo, der sizilianische Dichter und Nobelpreisträger 1959, veröffentlichte zehn Jahre zuvor den gleichnamigen Poesien-Band, dem dieses Zitat aus »Thanatos athanatos« entnommen ist. – Vgl. Ausgewählte Gedichte. Italienisch/Deutsch. Übertragen von Gianni Selvani. München, Zürich <sup>3</sup>1987, S. 38f.
- 61 Heinz Ciupa: Die deutschen Kriegsschiffe. Rastatt 1979, S. 138ff. mit Abb. (von MFP 624 und AF 46). – Randolf Kugler: Die vierte Flotte. In: Schiff und Zeit 27, 1988, S. 52ff.: danach waren etwa 788 Marine- fährprähme im Einsatz. – Gerd-Dietrich Schneider: »Plattbugkreuzer« Artillerieträger der Marine. Ham- burg 1999.
- 62 Karl Alman: Graue Wölfe in blauer See. Tatsachenbericht. München (1977) 1980, S. 175ff. »Der deutsche Übersetzverkehr in der Messinastraße. Die 2. und 10. Landeflotte. Die Räumung von Korsika« (unter Verwendung entsprechender Manuskripte G. von Liebensteins). – Auch Cajus Bekker: Flucht über's Meer. Ostsee – Deutsches Schicksal 1945. (Oldenburg 1959). Berlin u.a. 1981, S. 14ff., 171f. schrieb: *Es sind die »Dergl« ... die den bedrängten Ostpreußen schon ab Ende Januar [1945] zu Hilfe eilten. Marine- fährprähme vor allem; lange, grob zusammengefügte Blechschachteln. Mit ungelenken, eckigen Bewe- gungen im Wasser. Niemand sieht ihnen die riesigen Transportleistungen an, die sie schon vollbracht haben. Niemand traut sie ihnen zu. Wenn es darauf ankommt, fassen sie 800 Menschen. Achthundert auf einem knapp 50 Meter langen und 6 Meter breiten Prähm! Oder die Artillerie-Fähren; eine Abart der Prähme, die ein paar Kanonen mehr tragen, dafür weniger Laderaum besitzen.*



- 63 Hermann Kern: *Labyrinth. Erscheinungsformen und Deutungen. 5000 Jahre Gegenwart eines Urbilds.* München (1982) <sup>4</sup>1999, S. 13 wird ausdrücklich betont: ... *in merkwürdigem Gegensatz zu einer in Antike und Mittelalter weitverbreiteten literarischen Tradition weisen alle Labyrinth-Darstellungen bis zur Renaissance nur einen einzigen Weg auf, bieten also keine Verirrungsmöglichkeit.*
- 64 *Träume 1900–2000. Kunst, Wissenschaft und das Unbewußte.* Hrsg. von Lynn Gamwell. Katalog. Wien 2000. – *Der Kleine Pauly* (wie Anm. 10), Bd. 3, 1975, Sp. 968ff. Mantik (Ekstase, Träume, Orakel, Nekromantie); Bd. 5, Sp. 929ff. Traumdeutung. – Hans Kurth: *Lexikon der Traumsymbole.* (Genf 1975). München 1983, S. 118 Dampfschiff, S. 265 Schiff, Schiffbruch, S. 275f. Segelboot, Segelschiff.
- 65 Elisabeth Frenzel: *Motive der Weltliteratur. Ein Lexikon dichtungsgeschichtlicher Längsschnitte.* Stuttgart <sup>3</sup>1999, S. 802–830: Weissagung, Vision, vorausschauender Traum.
- 66 Hrsg. von Regine Otto. Berlin, Weimar 1999, S. 7, 10, 188. – Giacomo Leopardi: *Canti e Frammenti.* Italienisch/Deutsch. Stuttgart 1990, S. 90ff.
- 67 Zu Danielle Steel siehe Berckenhagen (wie Anm. 1), 1995, S. 273. – Überschattet vom bestürzenden Eindruck der Explosionskatastrophe des 1995 indienstgestellten russischen Atom-U-Bootes KURSK am 12. August 2000 nördlich von Murmansk in der Barentssee (siehe F.A.Z. vom 15.8.2000, S. 1, 3, und 18.8.2000, S. 1, 3, 5, auch vom 22.8.2000, S. 1ff., 15f.) fand übrigens das Manuskript zu diesem Aufsatz seinen Abschluß. – Anzufügen ist hier noch der Bericht über den russischen Wunder-Torpedo (»Shkval«), siehe F.A.Z. Nr. 286 vom 8.12.2000, S. 12.

## In the labyrinth of nautical/maritime dreams, utopias and visions

### Summary

In Volume 40 of the “Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums” a panorama of five millennia was undertaken; naturally, due to the spatial limitations, only a rough sketch was possible. The two primary themes – maritime history and world literature – both deserve further attention to many facets, as well as answers to questions left open. In a (new and final) attempt to do justice to these circumstances, reference is made in this article to the following twelve motif particles of maritime- and marine-related dreams, utopias and visions.

Part 1: Helmuth von Moltke’s nightmares, sparked in 1846 by seasickness and his resulting soldierly disobedience, come into play.

Part 2: The sinking of three different warships in 1940/41 – off Narvik, off the Aegean island Tinos and in the Strait of Gibraltar – are investigated with regard to the tragic dream states that followed.

Part 3: Against the topographical background of Venice, a blood-dripping dream develops, its beginning set fictitiously in the present. This vision is accompanied by associations concerning the historical causes, as well as reflections on row galleys and the traumatic consequences of storms.

Part 4: The dreamlike visionary “revelations” of the prophet Mohammed led to the Islamisation of entire world religions, even across oceans, and to such outstanding maritime commanders as Khair ed-Din (Barbarossa) and Cheng Ho (Ma Ho).

Part 5: Marine-related dreams of Shakespeare, Antonio Tabucchi, Hans Leip put us in a now contemplative, now cheerful, now melancholy mood.

Part 6: Invasions ending in utopias, beginning with the events that took place before the gates of Bronze-Age Troy – epically envisioned with the help of Homer’s Iliad –, then on the opposite shore of the Dardanelles, formerly known as the Hellespont, and finally in 1914–16 on the Gallipoli peninsula, throw glaring spotlights on the inhuman hubris of their perpetrators.

Part 7: Unconditional human embedment in the elements and nature as brought to life by Goethe, Heinrich Heine, the Bible – as well as impressions of great storm-

caused shipwrecks: off Sicily in 255 b.c., off Japan in 1280, on the coasts of Brittany in 1588, that of the Duncan Dunbar off Sydney in 1912 (depicted by Mark Twain) and the grounding of the Titanic on the iceberg.

Part 8: William II, Raeder and Dönitz – 1918, 1943 and 1945 – whose mysteriously absurd-utopian conduct and action reduced them to losers and failures.

Part 9: Gerhart Hauptmann, the Old Testament – in the story of Noah's Ark –, further Giotto's "Navicella" mosaic in the atrium of Old St. Peter's in Rome (between 1300 and 1610), and even Emperor Frederick II's crusade operation of 1229 have afforded us a wealth of natural and excessively symbolic visions.

Part 10: Optically realised visionary dreams are provided by Fra Mauro's map of the world completed in 1459 (with an interpretation by James Cowan) and Emperor Rudolph II's "universe dish" made of gold-plated silver in 1589 (by Jonas Silber).

Part 11: Fantasy, guile, perseverance, courage – united in each case in a single vision – made victors of Themistocles near Salamis in 480 b.c., of Sultan Mehmet II on the Golden Horn in 1453, of Tegetthoff off Lissa in 1866, of Togo in the Sea of Japan in 1905, while Tsushima remains strangely linked with the 1941 attack on Pearl Harbor and its equally dramatic consequences.

Part 12 addresses the autonomous question as to the why and wherefore of the war experience and of those of its later consequences I regarded worth mentioning – metaphorically associated with dream ideas "after such a swift change," as Johann Gottfried Herder envisioned them in his sea voyage journal of 1769, – or as interpreted by Giacomo Leopardi in his poem "L'infinito" of 1819, and finally by Danielle Steel in 1980.

## Dans le labyrinthe des rêves, des utopies et des visions nautiques/maritimes

### Résumé

Dans le volume 40 «Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums» paru en 1995, si un panorama de cinq millénaires a été entrepris et n'a pu être qu'esquissé, c'est bien entendu en raison du manque de place. Cependant, de par leurs nombreuses facettes, les deux thèmes principaux – navigation et littérature mondiale – requièrent autant qu'une plus ample attention des réponses aux problèmes posés. Afin d'y satisfaire (une nouvelle fois et pour en conclure), les douze motifs suivants de rêves, utopies et visions reliés à la mer et à la marine, se retrouvent dans l'article.

1<sup>ère</sup> partie: Y jouent un rôle les cauchemars de Helmuth von Moltke en 1846, dûs au mal de mer, et sa désobéissance soldatesque en décollant.

2<sup>ème</sup> partie: Trois naufrages différents de navires de guerre, qui eurent lieu en 1940/41 respectivement du côté de Narvik, devant l'île Tinos en mer Égée et dans le détroit de Gibraltar, sont analysés en regard des états de rêves tragiques qui en résultèrent.

3<sup>ème</sup> partie: Ayant pour fond topographique Venise, un rêve se forge, au début romanesque et se jouant dans le présent, pour finir dégoulinant de sang. Des associations sur ses causes historiques l'accompagnent, ainsi que des reflets de galères et de suites traumatiques dues à des tempêtes.

4<sup>ème</sup> partie: Les révélations du prophète Mohammed, semblables à des visions de rêve, qui conduirent à l'islamisation de régions entières du monde, au-delà même des océans, et qui donnèrent naissance à d'aussi remarquables commandants que Khayr al-Dīn Barberousse et Cheng Ho (Ma Ho).

5<sup>ème</sup> partie: Dans laquelle les rêves marins de Shakespeare, d'Antonio Tabucchi, de Hans Leip, nous invitent tantôt à la réflexion ou la joie, tantôt à la mélancolie.

6<sup>ème</sup> partie: Les invasions finissant en utopies, tout d'abord celle de la ville de Troie à l'époque du bronze, rendue de façon épique par Homère dans son Iliade, puis, de l'autre côté de l'Hellespont (ancien nom du détroit des Dardanelles), et pour finir en 1914-16 sur la presqu'île de Gallipoli, jettent un éclairage aveuglant sur la démesure inhumaine de leurs auteurs.

7<sup>ème</sup> partie: L'inconditionnel encastrement des humains au sein des éléments et de la nature, tel que le révèlent Goethe, Heinrich Heine, la Bible – mais aussi la perception de grands naufrages dûs aux tempêtes, au large de la Sicile en 255 av. Jésus-Christ, en 1280 au large du Japon, sur les côtes bretonnes en 1588 ainsi que celui du Duncan Dunbar devant Sydney (relaté par Mark Twain), ou bien encore l'échec du Titanic face à un iceberg en 1912.

8<sup>ème</sup> partie: Réduits au rang de perdants et de ratés par leur comportement et leurs agissements mystérieusement absurdes et utopiques: Guillaume II en 1918, Raeder en 1943 et Dönitz en 1945.

9<sup>ème</sup> partie: Gerhart Hauptmann, l'Ancien Testament – avec l'Arche de Noé –, plus loin la mosaïque «Navicella» de Giotto dans l'atrium de Saint-Pierre de Rome (entre 1300 et 1610), et même les croisades de l'empereur Frédéric II, nous procurent une surabondance de visions naturelles et excessivement symboliques.

10<sup>ème</sup> partie: Des rêves visionnaires, optiquement réalisés, nous sont offerts par la carte du monde de Fra Mauro, terminée en 1459 (interprétée également par James Cowan), et la «coupe de l'univers» de l'empereur Rodolphe II, en argent doré, exécutée en 1589 par Jonas Silber.

11<sup>ème</sup> partie: Fantaisie, ruse, persévérance, courage – à chaque fois réunis en vision – permirent le triomphe à Thémistocle au large de Salamine en 480 av. J.-C., au sultan Mahomet II en 1453 dans la Corne d'Or, à Tegetthoff en 1866 devant Lissa en Dalmatie, à Togo en 1905 dans la mer du Japon, tandis qu'étrangement, Tsushima reste étroitement lié à l'attaque de Pearl Harbor en 1941 et à ses suites non moins dramatiques.

La 12<sup>ème</sup> partie répond à la question autonome de la signification que peuvent avoir les expériences de la guerre, et des événements qui, advenant par la suite, me parurent dignes d'être évoqués – reliés métaphoriquement avec des idées de rêves après un si rapide changement, comme Johann Gottfried Herder en eut la vision en 1769, dans son journal de voyage maritime – ou bien comme Giacomo Leopardi l'interpréta dans son poème «L'infinito» en 1819, et finalement, Danielle Steel en 1980.