

Narrenschiffe, Barken des Heils, Gondeln der Lust, Todesnachen

Berckenhagen, Ekhart

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Berckenhagen, E. (1997). Narrenschiffe, Barken des Heils, Gondeln der Lust, Todesnachen. *Deutsches Schiffsarchiv*, 20, 79-128. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59735-6>

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.

NARRENSCHIFFE, BARKEN DES HEILS, GONDELN DER LUST, TODESNACHEN

VON EKHART BERCKENHAGEN

Unter Heinrich Heines Motto *Ein bißchen Narrheit, das versteht sich, gehört immer zur Poesie* (in: Die Bäder von Lucca, Kapitel XI, 1829/30) sei dieser Essay Danielle Steel gewidmet.

Unvorstellbare Zufälle, verbliebene Geheimnisse oder Rätsel bedürfen der Aufklärung. Auch das Faszinosum Schiff – gleichgesetzt mit unserem Lebensschiff – und die ihnen immanenten Mikrokosmen erfordern weiteres, intensiveres Ausloten, Durchleuchten, Verweilen.^{1,2}

Wenn hier nun die Frage aufklingt: Warum Narrenschiff? – setzt sie zu wissen voraus: Was ist überhaupt ein Schiff? Wozu – ja welchen Zwecken dient es? Wie wird das Leben an Bord organisiert? Wer das alles nicht persönlich erlebt hat, dem ermöglichen aufmerksame, mehrfache Besichtigungen des Deutschen Schiffsarchivs und anderer weltweiter Marinemuseen gewisse Einblicke. Deshalb sollen unsere drei Fragen noch in einigen erlesenen historischen Literatur- beziehungsweise Poesie-Zitaten Antwort finden.

Am Barock-Portal des Hauses »Seefahrt« zu Bremen liest man: *Navigare necesse est*. Gleichlautend betitelt hat Gorch Fock (1880–1916) sein Hauptwerk »Seefahrt ist not!« Es beginnt mit dem erläuternden Gebet: *Insonderheit aber bitten wir ... für alle, die auf dem Wasser ihre Nahrung suchen. Segne ... die Fischerei auf der See ... behüte Mann und Schiff in allen Gefahren!*³

Unser gedankliches Kaleidoskop drehend und nautische Überblendungen nutzend, blitzt, ja leuchtet auf:

- was Utnapischtim – im Gilgamesch-Epos (um 2340 v.Chr.) – über den Bau seiner Sintflut-Arche berichtet: *Am fünften Tag entwarf ich den Außenbau des Schiffes. / Ein »Feld« war seine Grundfläche, / je zehnmal zwölf Ellen hoch waren seine Wände, / ... / sechs Boden gab ich ihm, / neunfach teilte ich seinen Grundriß ein / ... / Das Schiff war am siebenten Tag fertig. / ...* – oder
- wie Homer (um 710 v.Chr.) des Odysseus' Floßbau beschreibt (Od. 5,243ff.): *Er aber fällte Stämme ... / Zwanzig schlug er gesamt ... / ... / Und er durchbohrte sie und fügte sie passend zusammen / Und verklammerte dann das Floß ... / ... / Stellte ... aufwärts drinnen den Mast mit passender Rahe. / Schließlich machte er auch ein Steuerruder zum Lenken / Und umzäunte das Floß ringsum mit geflochtenen Weiden / Wider die Wogen zum Schutz ...*
- *Das Schiff war ein lebendes Wesen, jahrtausendlang*, versicherte Joseph Conrad (1857–1924) und erklärte dazu: *Seine unverwechselbare Persönlichkeit, sein nur ihm eigener Charakter wurde ... während seines Baues, während der Zusammenfügung all dieser Hölzer und Eisen ... all dieser Segeltücher und dieser Unmenge von Tauwerk in das entstehende Gebilde hineingearbeitet, hineingezimmert und hineingehämmert: so wurde es mit einer Individualität, mit Gesinnung und mit Fehlern begabt – so wurde es ein lebendiges Geschöpf, das ein Mann lieben konnte mit einer Liebe, die so groß war oder größer wie zu einer Frau, und genauso blind.*

- Darum kam Arthur van Schendel (1930) – vor der JOHANNA MARIA und ihrem Kapitän – zu dem Schluß: *Ein rechtschaffenes Schiff, das sein ganzes Leben lang gearbeitet hat, selbst wenn es mißhandelt wurde und wie sehr ihm auch Wind und See zu schaffen machten, gearbeitet für das Brot von Menschen, die auf ihm und an Land lebten. Und er hatte auch gearbeitet, das wußte die JOHANNA MARIA, und sicher nicht nur um [nach Schmuggelgeschäften ihr] Eigentümer zu werden.*
- Wenn Gorch Fock aus seinem Sichtwinkel 1908 ins Tagebuch eintrug: *Ein Segelschiff ist ein Wesen; ein Dampfschiff ist eine Sache, tot, kalt, ohne Arm und Bein*, erregte das natürlich berechtigten Widerspruch – so etwa bei Joseph Rudyard Kipling (1865–1936):
- *Hölzerne Schiffe schreien und knurren und grunzen, aber eiserne Fahrzeuge schüttern und beben verhalten in all ihren Hunderten von Spanten und Tausenden von Nieten ... Gußeisen ist in der Regel sehr wortkarg; aber geschweißte Stahlplatten und Schmiedeeisen, und Spanten und Träger, die viel gebogen und ... vernietet worden sind, die schwatzen beständig. Natürlich ist ihre Unterhaltung nicht halb so weise wie unser Menschengespräch.* Zuletzt versichert uns Kipling sogar: *The Liner, She's a Lady.*
- Welche Bedeutung daneben dem Kriegsschiff zukommt, wird aus Herman Melville's (1819–91) kurzer Passage deutlich: *da [es] zu dem Zwecke erbaut ist, zu kämpfen und Kanonen abzufeuern, wird es selbstverständlich ... die Mannschaft gebührend ... zu unterweisen ...*
- Folgerichtig sieht ein deutscher Hilfskreuzer-Kommandant (in Douglas Reeman's = Alexander Kents Roman »The Last Raider«, 1963) sein Fahrzeug: *Als Wesen aus Fleisch und Blut und vor allem als Symbol unserer Ehre.* Deshalb konnte die VULKAN vor dem gesichteten feindlichen Kriegsschiff nicht davonlaufen!

Mit bisher Zitiertem werden zwei für alle Meeresanrainer bedeutsame Überlebens-Künste angesprochen: die in urgeschichtlicher Zeit unter anderem⁶ von Athena-Minerva »erfundene«, stets weiter geförderte »architectura navalis« sowie jene ebenso wichtige, zu den »artes mechanicae« zählende »navigatio« (Nautik, Navigation, Schifffahrt). Beide setzen – als Binsenwahrheit – Erfundungsgabe und Klugheit voraus – demnach eine der menschlichen Kardinaltugenden: die Prudentia! Wer ist deren lasterhafter wie schöpferischer Widerpart?

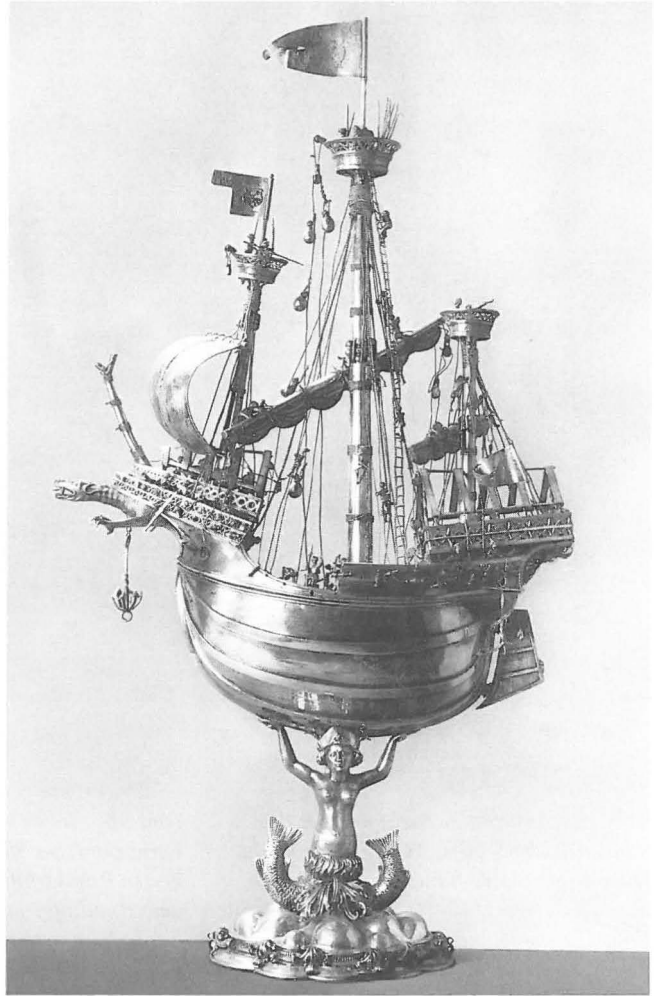
1

Die Fragen sind es, aus denen das, was bleibt, entsteht, läßt uns – als geistreicher Gedanke, Aphorismus, Bonmot – Erich Kästner (1899–1974, jener zum Literatur-Nobelpreis vorgeschlagene, 1933 verfeimte deutsche Schriftsteller) wissen und fordert auf, sich unvoreingenommen der Stultitia = Dummheit zu stellen!

Abgesehen von Lukian(ós) (etwa 120–180 n.Chr.), dem antiken Sophisten und Heinrich Heine verglichenen Satiriker, der alles Bemühen um Reichtum und Ruhm vor dem Hades-, Todes-Hintergrund sah und menschliche Torheit (voran im »Gallus«) geißelte, ist nachdrücklich an jene 1509 (im Bucklersbury-Haus des späteren englischen Lordkanzlers Thomas Morus) geschriebene ironisch-weise, humorvolle Satire »Moriae Encomium«, das »Lob der Narrheit« (lateinisch Stultitiae Laus; deutsch 1534) zu erinnern. In ihr läßt Erasmus von Rotterdam (1466/69–1536) *die Welt als Bühne der allgemeinen Torheit, die Torheit als das unentbehrliche Element, das Leben und Gesellschaft ermöglicht, und dies alles der Stultitia [der Gegenspielerin in Minervas] in den Mund gelegt*, erscheinen.

Torheit wird bei Erasmus – und nun erläutert durch Johan Huizinga (»Erasmus«, Basel 1936, S. 83ff.) – zur Lebensweisheit, Resignation und zum schonenden Urteil. *Torheit, in der Gestalt von Hochmut, Eitelkeit und Ruhmsucht, ist die Springfeder für alles, was in der*

Abb. 1 Silber-vergoldeter Tafelaufsatz in Form einer sirenengetragenen Karracke, 1502/03 für die Nürnberger Familie Schlüsselfelder angefertigt, möglicherweise von Albrecht Dürer d. Ä. (Goldschmied und Vater des berühmten Malers); Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum, H.G.21 46. – Das Schiff erscheint hier als Symbol für eine sichere Lebensreise. Sinnbild ist auch die karyatidenhafte Sirene; denn deren Verlockungen gilt es, bei vorsichtigem, nur unter Focksegel lavierendem Kurs auszuweichen. Vollplastisch sind 74 menschliche Figuren über Masten und Decks verteilt: Matrosen in der Take-lage, Kanoniere, Musikanten, Zecher, Kartenspieler, ein Liebespaar und sogar die Besucher einer Messe. Sämtliche Aufbauten bilden den abhebbaren Deckel des als Trinkgefäß konzipierten Schiffsrumpfes. Höhe des geschlossenen Tafelaufsatzes 78 cm.



Welt für hoch und groß gilt. Der Staat mit seinen Ehrenämtern, die Vaterlandsliebe und der nationale Stolz, der Pomp der Feierlichkeiten, der Standes- und Adelsdünkel, was ist das anderes als Torheit? Die Quelle aller Heldentaten ist der Krieg, das Törichteste von allem ...

Was die Welt aufrecht erhält, der Brunnenquell des Lebens, ist die Torheit. Denn was ist die Liebe anderes? ... Aller Genuß und alles Vergnügen ist nur eine Würze von Torheit ... Was ist törichter als das Spiel der Zeugung?

Torheit ist die spontane Energie, ohne die niemand auskommen kann. Wer vollkommen verständig und ernst ist, der kann nicht leben ... Torheit ist Heiterkeit und Frische und zum glücklichen Dasein unentbehrlich. Der Mensch mit reiner Vernunft ohne Leidenschaften ist ein steinernes Bild, stumpf und ohne irgendein menschliches Gefühl, ein Gespenst oder Ungeheuer ... Müßte einer im vollen Besitz seiner weisen Klarheit die Widerwärtigkeiten des Lebens voll auskosten, er nähme sich unverzüglich das Leben.

Was Huizinga im Erasmus-Buch »Lob der Torheit«⁷ hervorhebt, ist – im Bezug auf die Moria – jegliches Fehlen eines Unterschiedes zwischen Unverständigen und Blödsinnigen, Narren und Irrsinnigen.

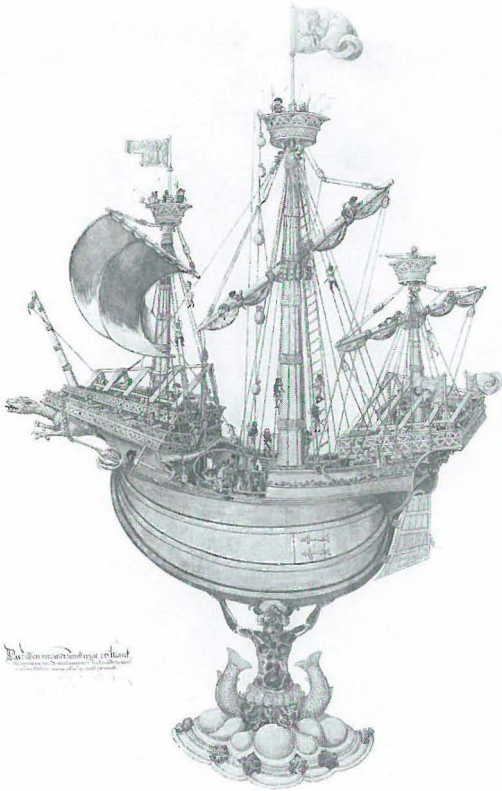


Abb. 1a Ansicht der Backbordseite des Schlüsselfelder Schiffs, Aufnahme wohl des Hamburger Goldschmiedemeisters Jakob Mores d.Ä. (um 1540–1609), farbig getuschte Federzeichnung auf Pergament, 542 x 361 mm; Berlin, Kunstbibliothek, Hdz 1505.

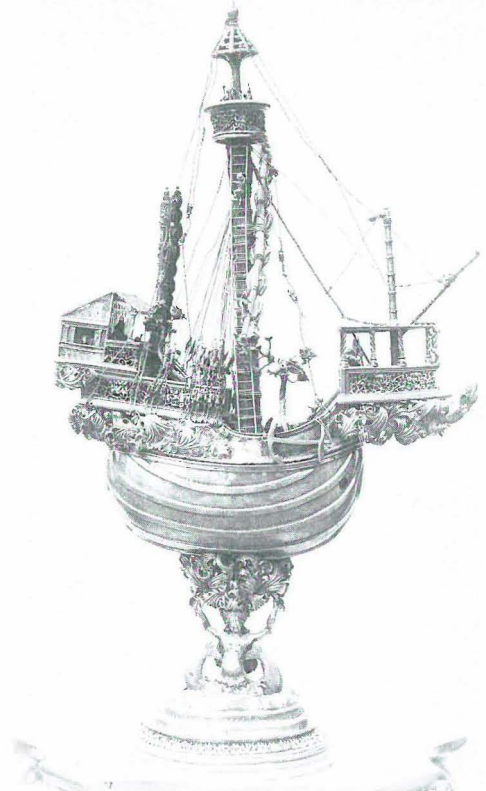


Abb. 1b Silber-teilvergoldeter Tafelaufsatz in Form eines von Matrosen und Soldaten bevölkerten Prunkschiffs, das eine Sirene über massivem Rundfuß trägt, Höhe 57,5 cm. Wahrscheinlich in Nürnberg um 1490 entstanden; Padua, in der Schatzkammer von San Antonio.

Mit Erasmus sind wir anmutig-subtil eingetaucht unter die bildlichen Narrenschiffe der Renaissance-Ära. Voran steht dort des Straßburger Humanisten Sebastian Brants (1458 bis 1521) relativ schwerfälliges »Stultifera Navis« (Abb. 2); 1494 erstmalig in Straßburg erschienen, hat es viele Wiederauflagen und – als Bestseller – weiteste Verbreitung und Nachahmung gefunden. In mehr als hundert Kapiteln werden alle menschlichen Laster wie Unzulänglichkeiten – an 111 Narren – vorgestellt, und zwar über die Sieben Todsünden, Verstöße gegen den Dekalog (die Zehn Gebote), Buhlerei und Völlerei, bis hin zu den Alltagstorheiten, wie Geldborgen, Schatzsucherei und das Wunschträumen. Stets fehlt bei all solchen Dummheiten die Einsicht der eigenen Narrheit. Sie gipfelt etwa in folgenden Versen: *Ein Narr ist, wer es wagt und spricht, / er sei befleckt von Sünden nicht: / Doch jedem Narren das gebrist, / daß er nicht sein will, was er ist.*

Indem wir uns der reproduzierten »schluraffen schiff«-Illustration (Abb. 2)^s zuwenden, findet man zwölf offensichtlich verstörte Narren – einer muß vor Schreck sogar Neptun opfern – zusammengedrängt an Bord der ohne Mast, Segel und Ruderblatt dargestellten Karracke. Mit Kurs zum verheißungsreichen Schlaraffenland – *Ad Narragoniam* – ist das antriebs- und steuerlose, übrigens detailliert gezeichnete Schiff bereits *jm mür / vnd sandt*

Abb. 2 Narren an Bord eines Narrenschiffs, das als mast- und ruderlose Karracke charakterisiert ist, unterwegs nach Narragonien. Holzschnitt nach dem Entwurf von Albrecht Dürer, in: *Stultifera Navis ... per Sebastianum Brant*, Basel 1497.



aufgelaufen. Trotzdem obsiegt rasch die närrische Zuversicht: *Wir hant noch brüder groß / vnd kleyn / Inn allen landen über al / On end / ist vnser narren zal*. – Bildfeld samt Randleisten gehören zu den mehr als 100 Holzschnitten der Basler Ausgabe von 1497, zu denen der junge Albrecht Dürer über 70 Entwürfe⁹ liefern konnte.

Von einem anderen, gleichermaßen berühmt gewordenen, flämischen Künstler – Hieronymus Bosch (um 1450–1516) – stammt das nachfolgend zu betrachtende »Narrenschiff« (Abb. 3). Hier wiedergegeben ist die 256 x 169 mm große Pinselfeinstrichzeichnung mit Weißhöhlungen, die als direkter Entwurf zum – in Komposition und Einzelfiguren entsprechenden – Gemälde Boschs (ebenfalls im Musée du Louvre zu Paris)¹⁰ gedient hat. In beiden hält Bosch, wenige Jahre vor seinem Tod, den Zeitgenossen noch einmal den Spiegel zur Selbsterkenntnis und Umkehr vor: treibt es nicht so wie diese zwölf lasterhaft-lächerlichen Narren beiderlei Geschlechts, einschließlich Nonne und Mönch. Zwei Narren sind schon über Bord gegangen, während die anderen, haltlos, in liederlicher Gesellschaft, musizieren, pokulieren, sich prügeln, johlen, streiten, volltrunken Mast-»Bäume« erklettern oder darauf ausruhen; der rechte davon im festanliegenden Narrenkostüm (der symbolisch zweiten Haut des Menschen) träumt, abgewandt und in sich versunken, über seinem Trinkgefäß



Abb. 3 *Das Narrenschiff* von Hieronymus Bosch, zwischen 1510 und 1516 entstanden als Entwurf (zum Gemälde), Pinselzeichnung 256 x 169 mm; Paris, Musée du Louvre, Cab.d.Dess., Inv.-Nr. RF 3714.

angenehm-erhebenden Sinnestäuschungen nach. Vielleicht denkt er auch an Sebastian Brants Ausruf im »Narrenschiff«: *die wellt die will betrogen syn? Mundus vult decipi, ergo decipitur!*

Dabei kann natürlich passieren, was Marie von Ebner-Eschenbach (1830–1916)¹¹ ver dichtete:

*Das eilende Schiff, es kommt durch die Wogen
wie Sturmwind geflogen;
voll Jubel ertönt's vom Mast und vom Kiele;
»Wir nahen dem Ziele!«
Der Fährmann am Steuer spricht traurig und leise;
»Wir segeln im Kreise.«*

Sich der alltäglichen Mühsal, den drängenden Sorgen und unabwendbaren Nöten – sei es auch nur für eine kurze Weile – zu entziehen, Abstand zu gewinnen, zu feiern, ist Sinn der Fastnachtszeit, des Karnevals. Im Mittelalter aber rief man auch »carne vale« = »Fleisch, lebe wohl!« – Das ursprünglich aus heidnisch-religiösen Bräuchen übernommene, meist im Februar beziehungsweise am Winterende, zur Wiedereröffnung der Schifffahrt (am Rhein

u.a.), begangene Volksfest, später sogar gesellschaftliche Ereignis, zu dem man Masken und Kostüme trug und anlegte, wird allgemein von Narren bestimmt. Sie inkorporieren ihren Umzügen nach wie vor Schiffskarren, Raderschiffe (abgeleitet von »carrus navalis«) und fahrbare Gondeln, welche unterschiedlichste, zwischen Himmel und Hölle angesiedelte Themen optisch-sinnbildhaft verkörpern (Abb. 4).¹² Dabei verlor man keineswegs aus den Augen, was Sebastian Brant anmahnte: *Wer oren hab / der merck vnd hör / Das schifflin schwancket vff dem mer / Wann Christus yetz nit selber wacht / Es ist bald worden vmb vns nacht.*

In Mittelalter und beginnender Neuzeit unterschied sich »die christliche Auffassung von der Welt als Labyrinth, vom Lebensweg als Irrgang zum endlichen Heil«¹³, zu Christus, dem jener legendäre Held Theseus (Abb. 5) vorausgegangen war, nicht grundsätzlich von der Antike. Seither wurden Labyrinth (spiralförmige Steinsetzungen, auch Trojaburgen genannt) sogar vielenorts – jedenfalls in Finnland und Nordschweden fast ausschließlich – als »maritime Denkmäler«¹⁴ angesehen, als Orte einer besonderen geschichtszugewandten Verehrung, zugleich Wege zu Einkehr und Buße (beispielsweise in mittelalterlichen Kirchen).

Theseus, Sohn des Aigeus und nachmaliger sagenhafter Herrscher Athens, konnte im minoischen Labyrinth zu Kreta den Minotaurus ausschalten. Es war jenes menschenfressende Ungeheuer, das aus der perwers-abwegigen Hingabe Pasiphaës (Gattin des Minos, Mutter von Ariadne und Phädra) an einen Stier¹⁵ hervorging. Daidalos hatte dazu für sie ein hölzernes Kuhgestell kunstreich geformt (Diodor 4,77). Nach der Geburt sorgsam versteckt, mußte Minotaurus in dem ebenfalls von Daidalos errichteten irrgartenartigen Labyrinth hausen. Dank des »Ariadnefadens« fand Theseus glücklich zu Ziel und dann Ausgang zurück, verließ danach zusammen mit Ariadne auf seinem Schiff Kreta. An Naxos' Gestade zwischenlandend, erschien ihm der Gott Bacchus im Traum, erklärte, daß Ariadne die ihm selbst vom Schicksal bestimmte Braut sei, und drohte ihm alles Unheil, wenn Theseus die Geliebte nicht ihm überlassen würde ... Gustav Schwab erläutert in den »Schönsten Sagen des klassischen Altertums« (1834–40) selbst noch das für Theseus traurige Resultat: *Theseus und seine Gefährten waren über den Raub [Ariadnes] sehr betrübt. In ihrer Traurigkeit vergaßen sie, daß ihr Schiff noch die schwarzen Segel aufgezogen hatte, obwohl mit Aigeus vereinbart worden war, bei erfolgreicher Heimkehr weiße Segel zu setzen, führte Vergeßlichkeit zum tragischen Mißverständnis. Seither trägt das griechische Inselmeer (der Archipelagos) den Namen Ägäis.*

Über dessen fischreiche Fluten segelt Bacchus-Diönysos gemächlich dahin (Abb. 6); dabei dürften mit den lustig-eleganten Schiffsbegleitern jene – wie es im Mythos (und bei Schwab im Kapitel Pentheús) verlautet – Seeräuber gemeint sein, die den jungen Gott (und



Abb. 4 Schiffswagen, in Form der Hölle in Anspielung auf das spätmittelalterliche »Grüthen [Huren]-schiff«, mitgeführt in einem Karnevalszug 1539, Aufnahme, farbige Malerei in einem Nürnberger Schembartbuch; Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum.



Abb. 5 *Theseus auf Kreta, seine Ankunft per Schiff, Empfang und Betreuung durch Ariadne, die das Wolfadenknäuel übergibt und simultan dann am Labyrintheingang wacht, darin des Theseus' Kampf mit dem Minotaurus. Im Hintergrund die Heimreise unter schwarzem Segel. Gemälde des »Meisters der Cassoni Campana«, florentinisch Anfang des 16. Jahrhunderts; Avignon, Musée du Petit Palais.*

Zeus-Sohn), ihn für einen Königsnachkommen haltend, entführten. Dionysos, zunächst nicht wie von ihm gewünscht, nach Naxos gebracht, verwandelte sie daraufhin in Delphine. Ständig unterwegs, sogar bis nach Indien gelangt, verband man mit dem von Satyrn und Mänaden begleiteten Gott orgiastische Feste, Fruchtbarkeit und Extase, wunderwirksame Metamorphosen – bis hin zum Geschlechtswechsel. Darum finden sich unter seinen Attributen Masken und Vermummungen, Schiffskarren wie phallische Symbole.



So wie Bacchus – als Gott des Weines, erlesenen Genusses und stimmungserhöhender oder Katzenjammer verursachender Ausgelassenheit – bis heute weiterlebt, ist selbst Helenas Schönheit sprichwörtlich, freilich ambivalent geworden. Nicht nur Theseus, von ihrer kaum zwölffährigen Jugendlichkeit betört, hat sie entführt, sondern – inzwischen war sie mit Menelaos in Sparta verheiratet – auch, wie hinlänglich bekannt, Paris, jener smarte trojanische Königssohn.

Als er [mit ihr] nach Hause kam, empfingen ihn seine Landsleute aufs herzlichste: alle, von Priamos bis zum letzten Untertan, beglückwünschten ihn und verliebten sich der Reihe nach in Helena, ohne zu ahnen, daß der Name Trojas ausgerechnet wegen dieser Frau eines Tages zum Synonym für leichten Lebenswandel werden würde – läßt uns Luciano De Crescenzo (geb. 1928) in seinem satirischen Roman »Helena, Helena, amore mio« (1991) wissen.



Abb. 6 *Wunderbare Meerfahrt des Dionysos-Bakchos im tierkopfgeschmückten, einmastigen Segelboot, am Heck zwei Seitenruder. Rebenäste ringeln sich um den Mast, während sich sieben Delphine in der See tummeln. Innenbild der Augenschale des Malers Exekias, um 540 v. Chr.; München, Staatliche Antikensammlungen.*

Ihretwegen entbrannte zehn Jahre Krieg um Troja, um jene am Hellespont (den Dardanellen) gelegene Festung. Homer (etwa 770–700 v. Chr.) berichtet in der »Ilias« darüber, gibt in deren 2. Buch sogar einen minutiös die Truppenkontingente der Achäer und jene über tausend von ihnen zum Transport benötigten Fahrzeuge auflistenden »Schiffskatalog«. Letzten Endes Schuld an solchem Aufwand hatten – wie es uns Inge Merkel (geb. 1922) in ihrem amüsant-lesenswerten Roman »Eine ganz gewöhnliche Ehe. Odysseus und Penelope« (1987) augenzwinkernd nahebringt – die *hündischen Augen* der Helena.

Darin erinnert sich Odysseus: *Nicht einer Leidenschaft verfiel sie, sondern sie konnte nicht nein sagen. Sie ließ sich mützerren ... – ... es waren diese Hurenaugen in einem Gesicht, einer Gestalt, einem Gang, die göttlich waren und nichts von diesen Augen wußten ... – Diese unberührte und unberührbare Götterschönheit mit dem hündischen Hurenblick: Das macht jeden rasen ... Man kann diese Statue mit den schamlosen Augen nicht zu einer gewöhnlichen Frau machen im Guten oder im Bösen.* – Haften blieb also nur ihr »böser Blick«. Zu dessen apotropäischer Abwehr dienten darum seit altersher am Schiffsbug aufgemalte oder angebrachte Augen (vgl. Abb. 6, 25a), denen man heute noch im Mittelmeer und andernorts begegnet.

Neben Helena, die uns Odysseus als »femme fatale«, männerverhexenden Vamp vorstellte, soll noch Kirke (Schwester von Pasiphaë und Aiëtes, dem Kolcherkönig mit »Goldenem Vlies«, zugleich Vater der Medea) ins Bild kommen (Abb. 7). Denn deren Zauber, Verzauberungskünste sind ebenso wichtig wie ihre Hilfe und wohlmeinenden Ratschläge. Doppelwertig in ihrer Wirkung – verwandelt sie einerseits des Odysseus Gefährten zunächst in Tiere (was die animalisch-extreme Eigenart maskuliner Sexualität freilegt),

andererseits ermöglicht sie dem Kriegsheimkehrer und durch die Welt irrenden Flüchtling – kraft des ihm von Hermes zugesteckten Gegenmittels in Gestalt des Zauberkrauts Moly (Nymphaea alba oder Alraune?) – eine sich zur betörenden Liebesbeziehung ausweitende Rekreationspause. Ermunternd wendet sie sich ihrem Gast zu (Od. 10,458–465): »Wieviel Leiden ihr trugt auf fischdurchwimmeltem Meere, / Wieviel Böses zu Land euch feindliche Männer bereitet. / Aber nun frisch auf, laßt Wein und Speisen euch munden, / Bis in eurer Brust der Mut sich wieder gekräftigt, / Wie er euch beseelte, als ihr die felsige Heimat / Ithakas verließ. Nun aber, entkräftet und mutlos, / Denkt ihr immer der Müh auf eurer Irrfahrt, und niemals / Wird das Herz euch froh, zu Bitteres habt ihr erlitten.« Darauf antwortet Odysseus (Od. 10,466–474): Wir ließen uns gern die mutige Seele bereden / Und so saßen wir dort das ganze kreisende Jahr durch / Alle Tage und zehrten viel Fleisch und Weines die Fülle. / Als ein Jahr vollendet ... / Und im Schwinden der Monde die längeren Tage gekommen, / Riefen mich heraus die teuren Genossen und sagten: »Unbegreiflicher Mann, gedenke doch endlich der Heimat, / Wenn dir das Schicksal bestimmt, gerettet zu werden und wieder / Heim zum ragenden Haus und zum Lande der Väter zu kehren.« – Vor dem Abschied gibt Kirke dann noch nützliche Verhaltensregeln, Orientierungshilfen, sogar direkte Segelanweisungen – etwa diese (Od. 12,35ff.): »Zu den Sirenen wirst du zuerst gelangen, die alle / Menschen bezaubernd umstricken ... Du aber fahre vorbei, doch erst verklebe der Freunde / Ohren mit ... Wachs ... Doch willst du selber sie hören, / Sollen ... die Leute ... / Aufrecht dich binden am Mast ... / Bis dein bezaubertes Ohr den Gesang der Sirenen getrunken ...« – Verführung wird zugleich zur Warnung!

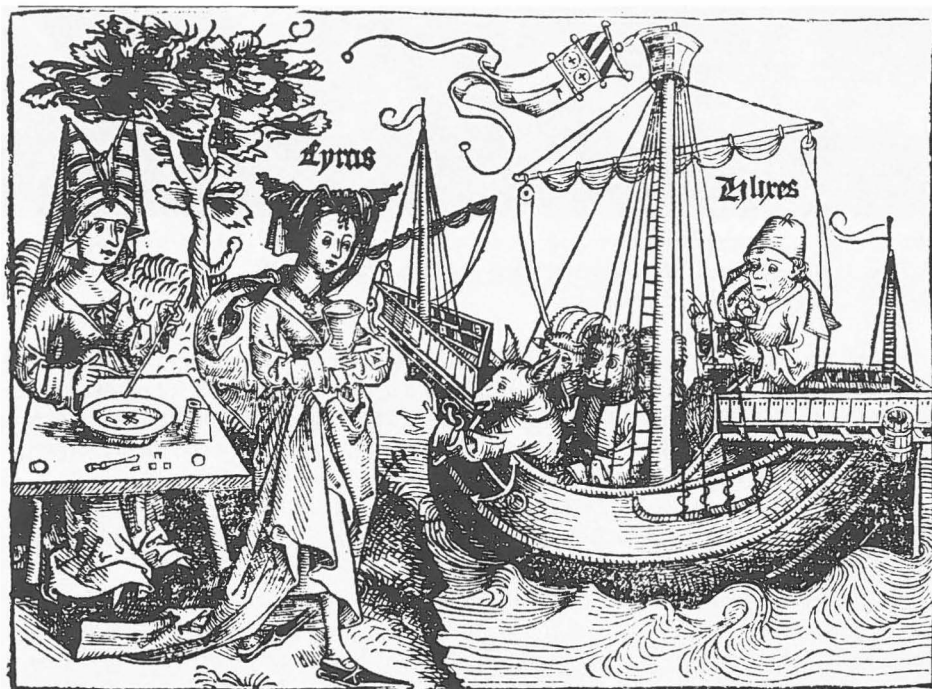


Abb. 7 Odysseus mit seinen bereits in Tiere verwandelten Gefährten an Bord (einer Karracke – die zu einem Narrenschiff ganz besonderer Art verändert ist), vor der Küste, hilflos treibend, tritt ihm dort Kirke (Cyrus) mit einem Zaubertrunk entgegen. Holzschnitt von Michael Wolgemut in Schedels »Buch der Chroniken« 1493.



Abb. 8 Die Eroberung Konstantinopels 1204 durch Kreuzfahrer und Venezianer. Großes, nach 1577 entstandenes Wandbild aus der Werkstatt des Tintoretto (1518–94); Venedig, in der Sala del Maggior Consiglio des Dogenpalastes.

Was bisher wie eine ausgeklügelte Posse, raffinierte Burleske anmutete, wandelte sich plötzlich – am Mittelmeer bleibend – angesichts der ins Heilige Land führenden mittelalterlichen Kreuzzüge (Abb. 8)¹⁶ zum großen Geschäft, Landgewinn und Beutemachen, ja zum beispiellosen Verbrechen, zur unverzeihlichen, noch nie so dagewesenen pervertierenden Torheit. Auch wenn alles ungemein ehrsam und in christlicher Glaubensgewißheit, als ritterliche Beschäftigung und männliche Bewährung, in der Hoffnung auf heroischen Einsatz und unerhörten Ehrengewinn begann, endeten bei vielen Unternehmen die beteiligten Kreuzfahrer in Krankheit, Verstümmelung und Tod.

Beispielhaft sei hier eine kurze Passage aus Reinhold Schneiders (1903–58) »Das Inselreich«, und zwar aus seiner Betrachtung Wilhelms des Eroberers und der historischen Vorgänge im Jahr 1066 zitiert: *Hier, auf dem [Englischen] Kanal, waren die Väter gefahren ... Das Geschlecht mußte wieder frei werden ... nicht zu früh, wie der Vater es gewollt, der vergeblich seine Schiffe gerüstet und dann auf der Heimkehr vom Heiligen Lande verdarb ...*

Zum schlimmsten, verwerflichsten Vorhaben gedieh dasjenige, zu dem sich Tausende von Kreuzfahrern 1202 vor Venedig eingefunden hatten, um mit Hilfe der Serenissima ins Heilige Land verfrachtet zu werden. Venedig, die unersättliche Seerepublik, nutzte diese

einträglich-vielversprechende Gelegenheit mit grandiosem Ergebnis: vor allem zur gewalt-samen Eroberung, Einnahme und ausgiebigen Plünderung der christlich-byzantinischen Kaiser-Residenz und -Stadt. Gottfried von Villehardouin hinterließ uns, als Kreuzzugsan-führer, französischer Marschall und Historiker, in seinen Aufzeichnungen »De la Conque-ste de Constantinople«¹⁷ Einblicke in das vergleichslos-absurde Geschehen, dessen Teil-nehmer, darunter auch Deutsche, sowie vertragliche Bedingungen und sonstige Begleit-erscheinungen. Am 8. Oktober 1202 verließen jedenfalls mindestens 140 Lastschiffe mit Truppen, Pferden, Belagerungs- und Kriegsgerät sowie dem für neun Monate ausreichen- den Proviant – unter dem Schutz von 72 venezianischen Galeeren – die Lagunenstadt. Am Montag, dem 12. April 1204 vollzog sich dann nach heftigen, besonders von Schiffen aus an der Seemauer geleiteten Kämpfen die Eroberung der (bisher uneingenommenen) stark befestigten byzantinischen Metropole. Dort sahen sich 20 000 Kreuzfahrer konfrontiert mit 300 000 Byzanz-Verteidigern und friedlichen Stadtbewohnern. Gewalttat, Schändungen, Plünderungen von kaum bisher erlebtem, vor keinem Privatbesitz, nicht einmal vor dem Allerheiligsten der Hagia Sophia und anderer Kirchen haltmachenden Ausmaß schlos- sen sich an. Steven Runciman meinte dazu: *Gleich den meisten barbarischen Eindringlingen beabsichtigten die Leute des Vierten Kreuzzuges durchaus nicht, alles zu vernichten, was sie vorfanden. Sie gedachten, ihren Anteil sich daran zu verschaffen ... Aber ihre Habgier und Tölpelhaftigkeit verleiteten sie zu nicht wieder gutzumachender Zerstörung. Einzig die Venezianer, die sich auf höherer Kulturstufe befanden, wußten, was es in Gewinn bringendster Weise zu erretten und zu erhalten galt.* – Ein Jahrhunderte überdauerndes Staats- wesen christlich-abendländischer Prägung war in jedem Fall bis in seine Grundfesten erschüttert; 1453 fiel es – inzwischen im Machtpoker weiter geschwächt und einer überreifen Frucht gleich – den Osmanen in die Hände.

Wie jede Medaille hat sogar das Rittertum seine zwei Seiten: jene des Kriegs- und die des Minnedienstes. Kaiser Friedrich II., 1228/29 selbst Kreuzfahrer und Jerusalem vorüberge- hend befreundet, vermochte auch ein auf die verlassene Schöne gemünztes Minnelied zu ver- fassen¹⁸:

... *Gedenkend wie sie neben mir geschritten.
Nie litt ich so als jenen Augenblick.
Da hinter meinem Schiff versank die Küste ...
Ich glaube fest, daß ich nun sterben müßte,
Trieb in den Hafen ichs nicht gleich zurück.*

Vom Rittertum, das, im Standesdünkel befangen, von Heldentaten im Krieg – also dem (nach Erasmus von Rotterdam) »Törichtesten von allem« – träumt, überleitend, sei nun das Inselleben als – skurrile – Sonderexistenz betrachtet. Elisabeth Frenzel (geb. 1915) widmete dem *erwünschten und verwünschten Inseldasein* eine tief auslotende Studie.¹⁹ Darum mögen jetzt wenigstens zwei poetisch-visionäre Beispiele folgen, und zwar aus einer der interessantesten und bedeutendsten, kostbar illuminierten Handschrift, Codex 2597 der Österreichischen Nationalbibliothek²⁰: dem »Livre du cuer d’amours espris« des Herzogs René von Anjou, entstanden um 1460 (Abb. 9).

Es handelt von einem König, der liebeskrank darniederliegt. Aus dessen Brust nimmt Amor das entsprechend versehrte Herz (cuer/queur) und übergibt es dem personifizierten, weiß gekleideten Vif Désir. Dieser ermahnt den König: wolle er von seiner Dame (Doulce Mercy) erhört werden, müsse er sie aus der Gewalt von Dangier und Refus befreien. Dann, übers Meer zur fernen Liebesinsel gefahren und dort erfolgreich, sogar den ersten Kuß mit Douce Mercy tauschend, ziehen beide aufs Schloß Plaisance und dienen fortan Venus und Amor-Eros.

Bis es dazu kommt, muß erst einmal das Meeresufer erreicht sein. König und Begleiter

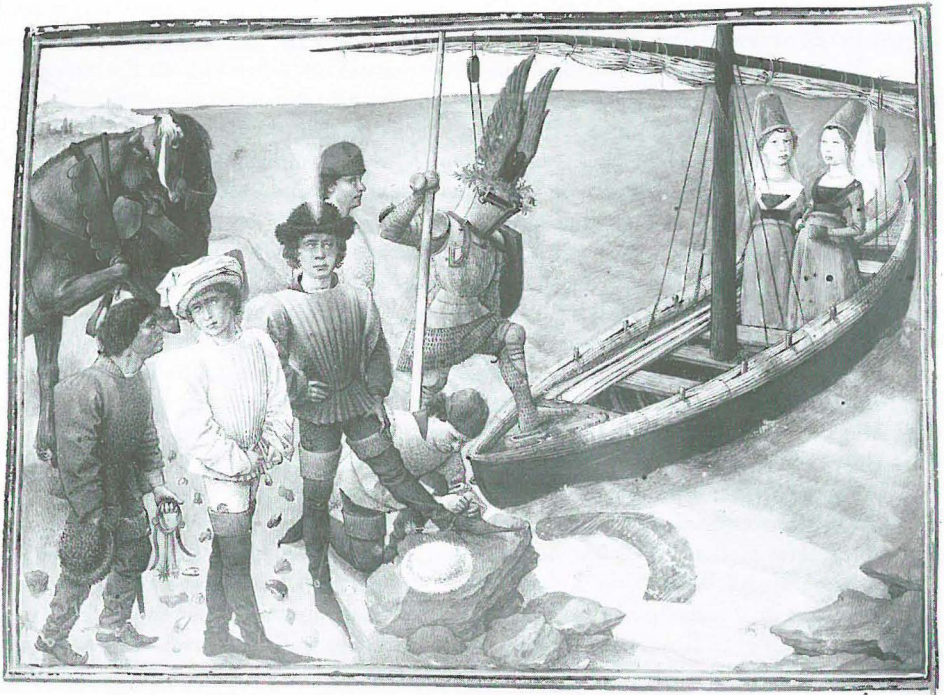


Abb. 9 *Beginn der Meerfahrt zur Insel Amors, illuminierte Buchminiatur im Livre du cuer d'amours espris des Herzogs René von Anjou, um 1460; Wien, Österreichische Nationalbibliothek, Codex 2597.*

besteigen dort das bereitliegende Segelboot, in dem schon zwei junge Damen, Fiance und Actente, warten. Nach stundenlanger Fahrt erreicht man abends einen einsamen Felsen, auf dem nur zwei Wesen, Compagnie und Amitié, einträchtig angeln. Tags darauf geht es früh weiter zur Insel mit dem Ospital d'amours (aller Liebenden Rekonvaleszenzort) und schließlich in Amors Schloß Plaisance.

Inseln erwecken freilich nicht nur Paradiesvorstellungen, sondern auch Situationsbilder vom Leben nach dem Tod, sie gaukeln der Phantasie sowohl ideale Zustände als selbst Stätten der Verführung und des Bösen vor, lassen Utopien und Traumgebilde entstehen, wie Homers »Insel Scheria«, Platons »Atlantis«, »Perdita« Sancti Brandani, »Avalon« des Königs Artus, »Alcina« bei Boiardo & Ariost, Tassos »Armida«, Kythera (»Cythère«) von Florent Dancourt oder Charles Baudelaire, Arnold Böcklins (gemalte) »Toteninsel«, »Pala« des Aldous Huxley und »L'isola del giorno prima« von Umberto Eco.

Mit Kolumbus, Vasco da Gama, Magellan – dem Zeitalter der Entdeckungen – kamen anders kultivierte, exotisch-wunderbare Eilande ins realistisch-kritische Bewußtsein Europas. Entsprechend traten zu den fluchtutopischen Motiven von »Arkadien« und »dem edlen Wilden« nun (wieder) selbst solche der Sozialutopie. Bahnbrechend, zumal darin der »beste Zustand« des Menschen – und ein Gegenbild zum europäischen Staatensystem – angeboten wurde, war die 1516 in Löwen erstmalig erschienene, später von Erasmus herausgegebene (1612 deutsch vorliegende) klassische Schrift der Gesellschaftskritik »De optimo statu rei publicae deque nova insula Utopia« vom schon erwähnten, zeitweilig Lordkanzler Sir Thomas More (= Morus, 1478–1535 hingerichtet; Abb. 10). Darin ist ein idealer (fast schon marxistisch anmutender) Staat ohne Privateigentum, mit gleichmäßig auf



Abb. 10 Die Insel Utopia mit Schiffen davor, Holzschnitt in Thomas Morus: *De Optimo Reip. Statu, Deque nova insula Vtopia...*, Basel 1518, pagina 12 (wo, durch Figuren und sonstige Staffage bereichert, Insel und Schiffe seitenverkehrt zum Frontispiz der Erstaussgabe von 1516 erscheinen).

alle verteilten Pflichten etabliert. Außerehelicher Beischlaf wird übrigens empfindlich bestraft – was des Erasmus' im »Lob der Torheit« ausführlich dargelegte, von Lebensweisheit zeugende Ansichten teilweise konterkariert.

Selbst meine, derartige Thematik bewußt berührende »Schiffahrt in der Weltliteratur« ist ein symbolisches Vehikel auf metaphorischer »Inselfahrt«: hin zu erster leidenschaftlich-reiner, verzweifelter Liebe, Zeugung (Geburt und Tod). Sachverhalt, Dauer, Ort und Handlungsträger waren: satanisch-verheerender Krieg im von Deutschen besetzten, dazu noch von Briten und Amerikanern bombardierten und eroberten Italien, vom 14. bis zum 17. November 1944, das militärisch requirierte, stacheldrahtumwehrte »Eden«²¹ in Genua-Nervi, der »gelernte Seemann, Kunsthistoriker und Archäologe« sowie Graziella, die strahlend-junge, anmutig-edle »Contessa«.²² Sofort gegenseitig betört durch blaue Augen hier und dort bezauberndstes Lächeln, beide von elementarer Sympathie füreinander bestimmt, fanden sie nur (von maritim-operativen Lagezimmer-Diensten unterbrochene) glückliche Vereinigung in – wie Ewigkeiten anmutenden und doch nur – stundenbemessenen »incontri, ricordi?« – Jene durch damalige Umstände erzwungenen, beiderseitigen Gewißheiten um Einmaliges, Unwiederholbares, ja das Einzigartig-Endgültige unserer Beziehung machten deren nachwirkende Folgen und Tragik ebenso absurd wie vielleicht doch noch, da gemeinsam gewollt, entschuldbar.

*Tornami avanti, s'alcun dolce mai
Ebbe 'l cor tristo; e poi dall' altra parte
Veggio al mio navigar turbati i venti;
Veggio, fortuna in porto; e stanco omai
Il mio nocchier; e rotte arbore, e sarte;
E i lumi bei, che mirar soglio, spenti.*

schließt Francesco Petrarca 61. Sonett »La vita fugge ...«, gerichtet an Madonna Laura, vor 1350 (= Wie wenig wär's, was köstlich, rein und gut / Vor meines Herzens Wunsch sich aufgetan, / Wenn Sturm den traurig Schiffenden umkränzte! / Im Hafen winkt das Glück. Mein müder Kahn / Schwankt mit geborstnem Mast auf wilder Flut; / Erloschen ist der Stern, der einst mir glänzte.)

Kann es auf dieser Welt etwas geben, das notwendiger wäre als Schalksnarren und Spaßvögel und Possenreißer? Napoleón Baccino Ponce de León (geb. 1947 in Montevideo/Uruguay) vergegenwärtigt in seinem preisgekrönten, 1990 in Barcelona edierten Roman »Maluco. La novela de los descubridores« (deutsch: Maluco, München 1992) einen solchen Bordnarren, Spaßmacher der Flotte des Magellan 1519/20. Er läßt Juanillo Ponce meist selber sprechen: ... *obwohl meine Mutter Jüdin und mein Vater unbekannt ist und ich ein wenig zwergig und ziemlich mißgestaltet bin ... hat mich Gott unser Herr erwählt, den Menschen die Stelle zu zeigen, wo das Paradies sich befindet ... Das Schlimmste an unserem Beruf ist ja, Traumfabrikant und Heiterkeitserzeuger zu sein; denn niemand nimmt unser-eins ernst, wenn wir im Ernst sprechen, noch kümmert man sich um unsere Warnungen und Fingerzeige, so zutreffend diese auch sein mögen ... Ich beschloß, nach Sevilla zu gehen, um dort mein Handwerk als Spaßmacher zu betreiben und ... mein Glück in dem unlängst von Columbus entdeckten Neuen Indien zu versuchen ... von meinen Künsten hielt ich mich ... am Leben bis zu jenem 10. August 1519, an dem wir an Bord der TRINIDAD jene verrückte Reise rund um die Welt antraten ...*

... Der Zustand der Schiffe gab ebenfalls Anlaß zu aller Art von Gerüchten. Martin, der Küper, der Columbus auf zwei seiner Reisen begleitet hatte ... schwört, daß er in der SANTIAGO eines der Schiffe Pinzóns wieder erkennt. Daß die Spanten der TRINIDAD weicher seien als Butter. Daß selbst eine Nußschale den Rumpf der CONCEPCIÓN an Ansehnlichkeit und Stärke übertreffen könne. Daß das Segelwerk der VICTORIA weniger vertrauenswürdig

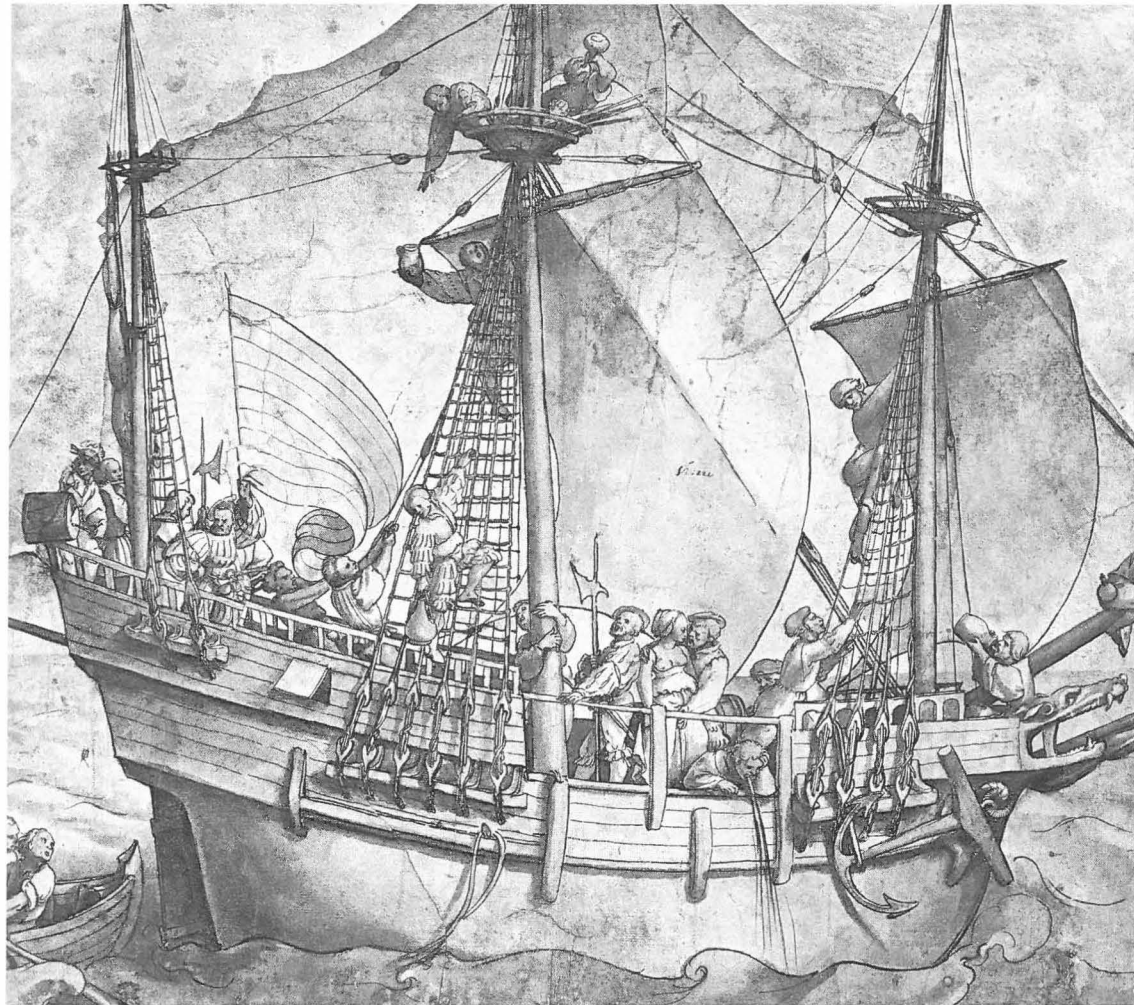


Abb. 11 Dreimastiges Segelschiff, das – im Blick auf den Humanisten Erasmus von Rotterdam und dessen Hauptwerk »Stultitiae Laus« – LOB DER TORHEIT heißen dürfte. Farbige Federzeichnung von Hans Holbein d.J. (1497–1543), um 1526; Frankfurt am Main, Städelsches Kunstinstitut. – Besatzung und eingeschifft Landsknechte sind, segelsetzend und musizierend, nicht nur beim Pokulieren, sondern offenbar schon teilweise betrunken und geben sich – mit einer Marketenderin – amourösem Zeitvertreib²³ hin, während zwei Matrosen ihr davonziehendes Fahrzeug im Beiboot mühsam noch zu erreichen suchen. – Holbein hat sowohl Erasmus als auch Thomas Morus in den 1520er Jahren porträtiert. Endgültig ist er selbst seit 1532 in London tätig, wo er pestinfiziert stirbt.

sei als die Versprechungen einer Frau. Daß die Takelage der SAN ANTONIO mit dem ersten Seewind zusammenbrechen werde. Aber nichts erregte die Phantasie der Menschen so sehr, wie das Unbekannte; denn es nährt unsere Ängste und Hoffnungen ... Wir ließen die Kanarischen Inseln hinter uns und fuhren entlang der Küste dieser wunderlichen Welt, die man Afrika nennt, als uns eine völlige Flaute überraschte, und ... fast 60 Tage liegen die Schiffe fest wie hart gewordener Mörtel ... Tag für Tag wachsen an Bord der Flotte ... unvernünft-

tige Meutereipläne ... Der Überdruß beherrscht die Männer, und sie wandeln wie Gespenster willenlos umher ...

Unter diesen Bedingungen haben [meine, Juanillos] Späße mehr für die Moral des Unternehmens getan als die Beredtheit und Besessenheit der Kapitäne. Der Conde del Maluco, der Graf der Molukken [womit Juanillo sich selber meint], ist ein Erfinder von Geschichten, zumeist anzüglichen, wie jene von Melibea, die, nachdem sie das Glied ihres Stiefvaters zwischen ihren Beinen und das ihres Beichtvaters in ihrem Mund ausprobiert hatte, ihren Körper an denen einiger hoher Damen bei Hofe rieb, in der Absicht, ihre Glut zu befriedigen; und sie war so feurig, daß sie sich schließlich in einen Stier verliebte, weshalb sie, um sich besteigen zu lassen, ein plumpes Gestell bauen ließ, in das sie sich, mit der Haut eines Kalbes bedeckt, auf allen vieren begab, und das Tier, der Nähe zu den Weibchen seiner Art beraubt, führte bei ihr, auf das seltsame Gestell gestützt, sein Glied ein, das wie ein glühendes Eisen war ...

... und der Narr der Flotte konnte sich ... nicht verweigern. Abgesehen von den Augenblicken der Erheiterung ... verbrachten wir den Rest des Tages mit der Instandhaltung der Schiffe ... In [einer] Nacht rief mich der Kapitän in seine Kabine. Er lag in der Kojе ausgestreckt ... neben ihm saß ... sein Sklave Enrique auf dem Boden. Don Hernando [de Magallan = Magellan, 1480–1521] hatte ihn als Kind aus Malacca mitgebracht, und er befand sich in der Flotte nicht nur zu seinen persönlichen Diensten, sondern auch als Dolmetscher. Mein Herr mochte ihn sehr gern, und Enrique vergalt es ihm mit der Treue eines Hundes ... Es fehlten selbstverständlich diejenigen nicht, die sagten, daß er bei Don Hernando auch die Rolle einer Frau übernahm, eine übrigens sehr seemännische Angewohnheit, welche sich der Generalkapitän auf seinen langen Reisen zugelegt haben mochte ... Eines frühen Morgens ist der Polarstern nicht mehr zu sehen, und durch die Schiffsbäume läuft die Nachricht, daß wir den Äquator passiert haben ...

... Wortlos tranken wir das stinkende Wasser, das uns zustand und jeden Tag knapper wurde. Und kauten ergeben das aufgeweichte Leder, das unser einziger Lebensunterhalt war, weil es nun auch keine Ratten mehr an Bord gab ... Auch wenn die Zähne schmerzten und sich aus dem Zahnfleisch lösten ... Und im Traum überraschte uns der bleiche Schimmer des Sonnenaufgangs. In diesem unseten Licht ... sehen wir zum ersten Mal in vier Monaten den schwarzen Umriß einiger Inseln ... Eine makellos weiße Girlande. Die Salzwasser atmet. Wie eine riesenhafte Kieme. Die Dampf ausstößt. Wie ein großer Walfisch. Wie eine ganze Gruppe von Walen. Und draußen auf dem Meer ist das Wasser blau. Von violetterm Blau. Doch jenseits der Barriere hat es sie sanfte Türkisfärbung, die wir ihm in der Nacht gegeben haben. Auch in unseren Träumen ...

Und nun [lieber Leser], magst Du rühmen und wägen, was ich Dir erzählt habe, was nichts als die Wahrheit ist, und mir sagen, ob es in der Welt einen Lustig-, Spaß-, Witzmacher, eine Schalkslippe, einen Trottler, einen Witzling und Allesfresser, einen Irren, Hanswurst, Zwerg oder, wie die Franzosen sagen, einen Buffo gibt oder geben kann, der [Dir] ... größere Dienste erwiesen hätte als dieser Juanillo Ponce, Graf Maluco.

In einer Welt, die vorgestern nicht anders war als heute, bewegt sich – mitten zwischen Wunschträumern, Märchenerzählern, Possenreißern, Hochstaplern und Gaunern, auch Stehlern und Hehlern – Cristóbal Colón beziehungsweise Christopher Columbus. Dario Fo (geb. 1926), Nobelpreisträger von 1997, beleuchtet im 1963 zu Mailand uraufgeführten Bühnenstück »Isabelle, tre caravella e un cacciaballe« (= Isabella, drei Karavellen und ein Scharlatan, übersetzt von P.O. Chotjewitz, Berlin 1986) mit bitterer Ironie und beißendem Spott Lebensumstände – vom Seeräuber zum Entdecker – sowie Umfeld und Förderer des Genuesen. Fo läßt ihn auf Westfahrt und unweit des ersehnten Ziels – beispielhaft – zur Mannschaft sagen: *Da, seht, alle Zeichen sprechen dafür, daß wir bald Land*

erreichen werden. Das ist ein Landvogel. Da ist sogar eine Nachtigall. Und dort hinten fliegt, sehr tief, genau in meine Richtung, ein Schmutzfink; ein typischer Festlandbewohner. Also beruhigt euch, spätestens morgen, vielleicht schon übermorgen, erreichen wir die indische Küste. – Dario Fo's phantastisches, selbst optisch gestyltes Ideen- und Sprachfeuerwerk entwickelt sich zu einem witzig-augeöffnenden, dabei historisch fundierten Narrenspiegel.

Jakob Wassermann (1929) und dann Salvador de Madariaga (1940) erkannten in Christoph Columbus »einen Don Quijote des Ozeans«; denn tatsächliche Wortwahl und leidenschaftliche Emphase des Entdeckers gaben Anregung und Vorbild für jene pikareske Don Quijote-Gestalt des berühmten Dichters Cervantes (1547–1616). Wie weit sich liebenswürdig-karikierende Tollheit und närrisch-tragikomischer Traum bei Don Quijote zur Einheit verschmolzen, wird am »Abenteuer mit der verzauberten Barke« (im 3. Buch, Kapitel 29; nach Ludwig Tiecks Übertragung) deutlich:

»... wir sind gewiß schon [auf dem Meer], und haben wenigstens sieben-, wo nicht acht-hundert Meilen zurückgelegt, und wenn ich ein Astrolabium hier hätte, um die Polshöhe zu nehmen, so wollte ich dir sagen, wie weit wir gereist sind; aber das ist gewiß ... daß wir ... gleich passieren werden die Äquinoctial-Linea, welche die beiden entgegengesetzten Pole ... in gleicher Entfernung trennt.«

»Und wenn wir nun an dies Lineal kommen, wovon Ihr sprecht«, fragt Sancho, »wieviel Weg haben wir davon gemacht?«

»Sehr vielen«, versetzt Don Quijote; »von den 360 Graden, die der Globus des Wassers und der Erde enthält, nach dem Calcul Ptolemäi, welcher der beste Kosmograph und Kopist des Weltgebäudes ist, haben wir bei der Linea, von der ich sprach, die Hälfte zurückgelegt.«

»Bei Gott!« sagt Sancho, »Ihr führt da zum Beweis einen herrlichen ... Zeugen auf! Euren Kostgrafen, der in das Weltgebäude pißt, oder was er sonst tut, mit seinem kühlen Kalke ...«

Don Quijote lachte ... und sagte: »Wisse Sancho, daß ... diejenigen, die sich in Cadix einschiffen, um nach Ostindien zu gehen, ein Zeichen haben, woraus sie merken können, daß sie oft genannte Äquinoctial-Linea passiert sind, nämlich, daß allen, die sich im Schiff befinden, die Läuse absterben, so daß keine übrigbleibt ... Du darfst also, Sancho, nur mit einer Hand an den Schenkel fahren, und wenn du was Lebendiges findest, so sind wir aus dem Zweifel, wo nicht, so sind wir die Linie passiert.« ... Sancho fühlte nach ... und sagte: »Entweder die Probe ist falsch, oder wir sind da noch nicht hin, wo Ihr sagt, und noch auf viele Meilen nicht.«

»Wieso?« fragte Don Quijote, »hast du eine gefunden?« »Und sogar einige«, antwortete Sancho, indem er die Finger schleuderte und die ganze Hand im Flusse wusch, auf welchem die Barke mit sanfter Bewegung in der Mitte des Stromes trieb, ohne daß sie eine geheime Kraft oder ein verborgener Zauberer führte als der Lauf des Wassers ...

Über Jahrtausende hin waren Schiffe Transportmittel für Menschen und mitgenommene Tiere, für Rohstoffe, artifizielle Produkte und Gut aller Art. Bescheidenen Reisekomfort konnten sich in Antike und bis zur beginnenden Neuzeit dabei nur hochgestellte Persönlichkeiten auf besonders ausgestatteten, kostbar konstruierten Wasserfahrzeugen leisten. Von Kleopatras Nil-Prunkboot heißt es beispielsweise in Shakespeare's Drama »Antonius und Kleopatra« (II,2) poetisch-verklärt:

Die Bark', in der sie saß wie strahlenthronend, / Brannt' auf dem Strom: das Heck gehämert Gold, / Purpur die Segel und so duftreich, daß / Die Winde liebeskrank dran; Silberruder / Bewegten sich nach Flötenschall und machten / Das Wasser, das sie schlugen, schneller folgen, / Als werb's um ihre Schläge. Doch sie selbst / Aller Beschreibung spottend; sie lag da / in ihrem Zelte (golddurchwirktes Zeug), / Dem Bild der Venus über, wo Kunst mehr wirkt / Als Natur ...

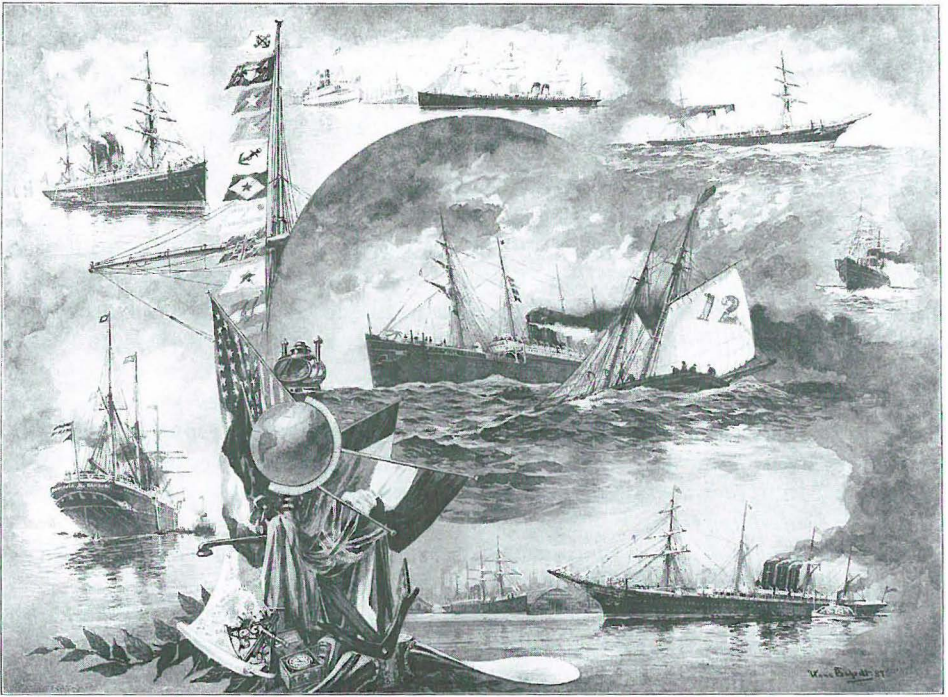
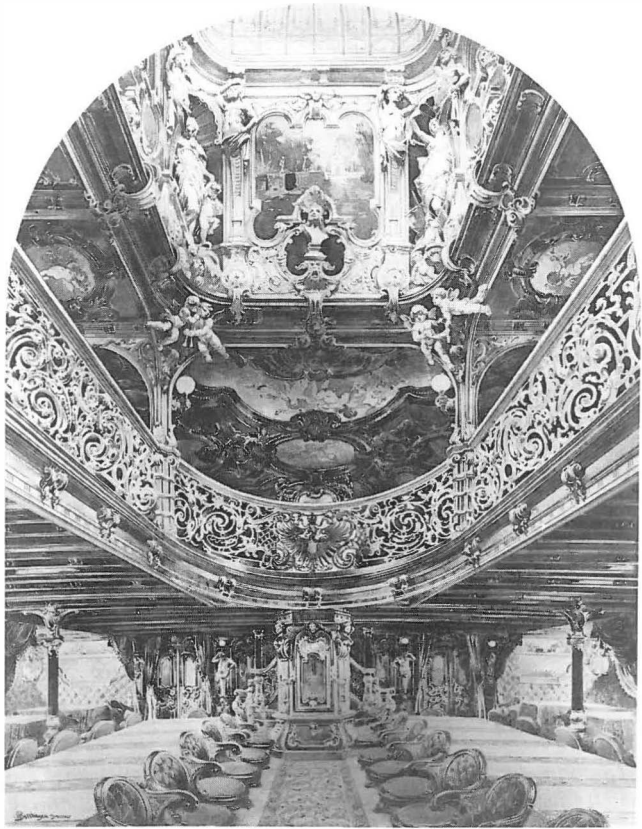


Abb. 12 *Berühmte Schnelldampfer der letzten Jahre, nach der Originalzeichnung von Hans Bohrdt (1857–1945), 1887, reproduziert in: Illustrierte Zeitung (Leipzig) No. 34, 1887, Tafel Seite 156/157. Dargestellt sind darauf: (links oben und darunter) die UMBRIA der Cunard Line (1884 erbaut, 7700 BRT, 1887 Blaues Band) und die HAMMONIA der Hapag (erbaut 1882/83 in Glasgow, 3969 BRT) – (dann Mitte oben, zentral und unten) die Dampfer PILGRIM (USA, 1880 für Old Colony Steamboat Co. erbaut), WESTERLAND der belgischen Red Star Line, GERMANIC der White Star Line (1876 Blaues Band), im Zentrum die ALLER vom Norddeutschen Lloyd (1886 in Glasgow erbaut, 4964 BRT), den Lotsensegler erwartend, darunter die BOURGOGNE der französischen Compagnie Transatlantique, (rechts oben, Mitte und unten folgen) die 5528 BRT große AMERIKA der englischen National Line (1884 Blaues Band), die ALASKA der englischen Guion Line (6393 BRT, 1882 Blaues Band) und die CITY OF ROME der englischen Anchor Line, die, seit 1881 im Atlantikdienst, als eines der schönsten Schiffe galt.*

Erst vom letzten Viertel des 19. Jahrhunderts an und parallel zu den ständig größer, schneller werdenden, schon verbissen ums »Blaue Band« kämpfenden Atlantiksteamern (Abb. 12) entstanden – als eine Art luxuriös ausgestattete Vorreiter – jene ob ihrer Rennen bekannten Flußdampfer des Mississippi und Hudson sowie all' die Küstenschiffe zwischen New Orleans und Savannah, Cape May und Newport, New York, Stonington und Fall River. Mit deren Repräsentationsräumen wandelten sich – im Sinn weltweiten Historismus – die anfänglich gewählten Stilarten von einer »Steamboat Gothic« zum vulgär-protzigen (den »maisons de tolérance« Louisianas abgelauschten) »Bordellbarock«.

Von tatsächlicher, dann erst auf den Transatlantiklinern ausgeprägten »Raumkunst an Bord« – nach Brinnin & Gaulin²⁴ eine »deutsche Erfindung« – darf daher seit Johann Georg Poppes nautisch »Bremischem Barock« gesprochen werden; denn seine über mehrere Decks greifenden, im Dekor zurückhaltender, erlesener ausgeschmückten Innenraumgestaltungen der ersten Klasse auf Passagier- und Schnelldampfern des Norddeutschen

Abb. 12a *Blick in den von Johann Georg Poppe neobarock gestalteten Speisesaal 1. Klasse im NDL-Schnelldampfer LAHN (erbaut 1887 bei Fairfield in Glasgow, 5097 BRT, max. 19,5 Knoten), aquarellierte Zeichnung vom Atelier Bollhagen, als Reproduktion in: Paul Neubaur, Der Norddeutsche Lloyd 1857–1907, Leipzig 1907, Tafel.*



Lloyd, beispielsweise der LAHN (Abb. 12a) und ihren Schwesterschiffen, wirkten sich, Maßstäbe setzend, auf Poppes Folgeschöpfungen ebenso aus wie auf deren internationale Konkurrenz.

Dadurch leitete sich auf dem bisher zweckorientiert-großräumigen Transportmittel Schiff generell eine Sonderentwicklung ein. Als deren eigentlich artfremdes, modern-absurdes Ergebnis bildete sich das mit Tausenden von Passagieren termingerechert von Küste zu Küste eilende »schwimmende Hotel« aus, der »Musikdampfer«. Stetig an Spielraum und Bordluxus zunehmend, verfeinerte sich diese neue, der elitär-gesellschaftlichen Selbstdarstellung dienende, unbeschwert über Meere dahingleitende Bühne, ja utopische Arena zum idealen prestige-abhängigen Treffpunkt der großen Welt. Mit ihr zog auf den betroffenen Linern und Riesenfähren all' das ein, was kapriziöse Launen, übersteigerte Ansprüche, ausschweifendste Phantasie gebaren – kurz gesagt: Narrentum, Tollheit, Irrsinn, Raserei, ja Trophäenwahn und – unbedacht – sogar Massentod.

Gemeint ist damit jenes tragisch-selbstverschuldete Geschehen um die am 10. April 1912 in Southampton beginnende Jungfernfahrt der als größtes »Millionenschiff«, auch unsinkbares »Wunderschiff« apostrophierten TITANIC. Infolge unverantwortlicher Torheit ihres Kapitäns scheiterte sie auf New-York-Kurs an einem Eisberg und versank am 15. April 1912 um 02 Uhr 20 mit mehr als 1500 Menschen. Danielle Steel vergegenwärtigt im bewegendem Roman »No Greater Love« (New York 1991, = Nichts ist stärker als die Liebe, München 1996) sachkundig-minuziös die Katastrophe und vermittelt schaurige Eindrücke der Absurdität, Dummheit, Selbstsucht, Anmaßung bei den Verursachern jenes zuletzt 2 Stunden und 40 Minuten dauernden, makabren Aktionsablaufes:

An der Jungfernfahrt – auf diesem romantischsten aller Schiffe – teilnehmen zu dürfen, bedeutete ein außergewöhnliches Privileg ... Insgesamt gab es dreihundertzweiundfünfzig Passagiere erster Klasse, unter ihnen zahlreiche interessante und bekannte Persönlichkeiten ... als sie nachmittags bei Tee und Toast saßen, hatte die TITANIC – [mit] an die zwanzig Knoten Fahrt – bereits drei Eisbergwarnungen von anderen Schiffen aufgefangen, von der CARONIA, der BALTIC und der AMERIKA, ohne daß Captain Smith die Geschwindigkeit drosselte ... sie plauderten noch immer, als eine leichte Erschütterung durch das Schiff ging. Es war wie ein Schürfen, als wären sie gegen etwas gestoßen ohne besonders großen Ruck ... Die Maschinen waren gestoppt worden ... ein Rundgang über Deck zeigte ihnen ..., daß ... das Schiff keine Fahrt mehr machte ... aus drei der vier großen Schornsteine Dampf zum Nachthimmel emporstieg ... Fünf Minuten nach Mitternacht gab Captain Smith ... auf der Brücke Anweisung, die Rettungsboote abzudecken. Es hatte bis zu diesem Zeitpunkt keine Rettungsübungen gegeben, keine Belehrungen, keine Vorbereitungen ... »Alle Passagiere an Deck, mit Schwimmwesten. Sofort!« Keine Glocken, keine Sirenen, kein allgemeiner Alarm. Die Stille war geradezu gespenstisch, doch der Blick des Stewards gab allen zu verstehen, daß er es ernst meinte ... daß sich das Schiff allerhöchstens eine Stunde über Wasser halten könne und daß nur für knapp die Hälfte der Passagiere Rettungsboote vorgesehen waren ... Sie standen dicht aneinander gedrängt in der Kälte beisammen, fassungslos ... Verzweifelte Versuche, die nur zehn Meilen entfernte CALIFORNIAN über Funk zu kontaktieren, blieben erfolglos ... die FRANKFURT reagierte als erste, um 00 Uhr 18, dann die MOUNT TEMPLE, die VIRGINIA und die BIRMA ... Um 00 Uhr 25 meldete sich die nur 58 Meilen entfernte CARPATHIA und versprach Hilfe. Inzwischen hatte sich auch die OLYMPIC, das Schwesterschiff der TITANIC, gemeldet, die aber war fünfhundert Meilen entfernt ... Die verzweifelten Zwischendeckspassagiere, die laut schreiend Zutritt zu den Booten forderten, fanden kein Gehör bei der Mannschaft und wurden wieder nach unten abgedrängt ... die Kapelle spielte weiter, als wären alle an einem etwas verrückten Abend blendender Stimmung ... Erst als es auf das endgültige Ende zuging, stellte sich heraus, daß es keine Boote mehr gab und daß sich noch an die zweitausend Menschen an Bord befanden, ohne Fluchtmöglichkeiten ... Sank das Schiff, dann würden die meisten mit ihm untergehen ... Der Kapitän befand

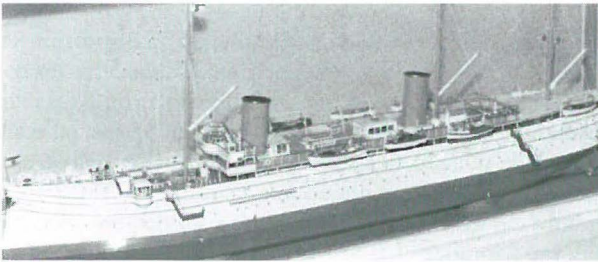


Abb. 13 Modell der HOHENZOLLERN, Dampfyacht der Kaiserlich Deutschen Marine, erbaut 1891–93 beim Vulcan in Stettin mit 4180/4228 t Wasserverdrängung, und zwar nach Plänen der Konstruktionsabteilung des Reichsmarineamts. Erich Raeder, 1910/12 Navigationsoffizier auf der Kaiseryacht, hielt sie in schiffbautechnischer Hinsicht – infolge von Toppastigkeit – für ein Monstrum, dessen Schlingerbewegungen bei starkem Seegang unzumutbar wären. Auch bemängelte er die Rückständigkeit ihrer navigatorischen Bordmittel (nur eines magnetischen Fluidkompases). 1914 Außerdienststellung, 1923 abgewrackt in Wilhelmshaven. Ausgestellt auf der Insel Korfu im »Achilleion« (als Erinnerungsobjekt an den deutschen Kaiser).

sich noch auf der Brücke, und Thomas Andrews, der Schiffbauer, half den Menschen in die Boote, als Bruce Ismay, Chef der White Star Line, seinen Kragen hochschlug und kurz entschlossen in ein Boot stieg. Kein Mensch wagte ein Wort des Protests ... (obwohl nur Kinder und Frauen in die Rettungsboote durften.)

Vom absoluten Superlativ TITANIC nun endlich zur HOHENZOLLERN (Abb. 13). Sie wurde 1914, bei Kriegsbeginn, außer Dienst gestellt, nachdem Deutschlands Imperator darauf insgesamt fast eintausendsechshundert Tage und Nächte (soviel wie viereinhalb

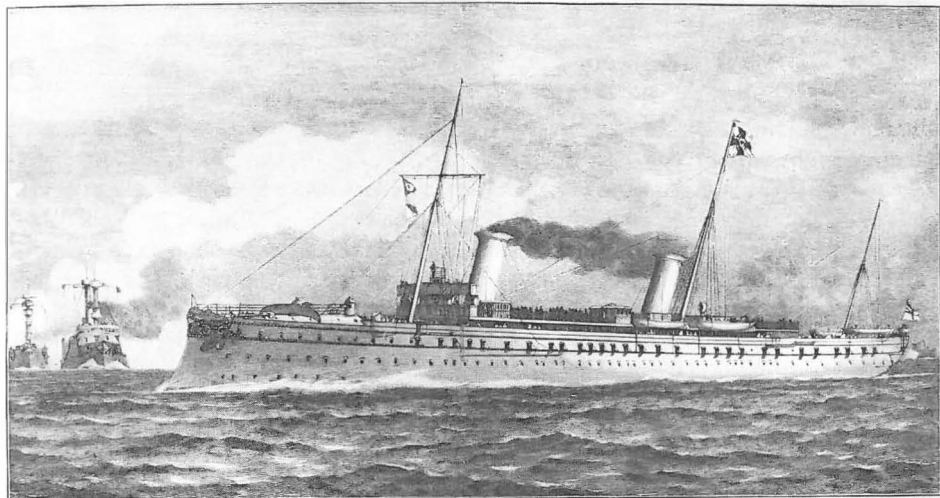


Abb. 13a Ansicht der HOHENZOLLERN nach einer zeichnerischen Aufnahme von Hermann Pemmer († 1894), als Holzschnitt reproduziert in: *Illustrierte Zeitung (Leipzig)* 103, 1894, Beilage zu Nr. 2662, Tafel nach S. 30.

Jahre) – meist »ohne Damenkonversation« – zugebracht hatte.²⁵ Über die Nordlandreisen hinterließ Philipp Eulenburg²⁶ interessante, die jeweilige Situation an Bord charakterisierende Momentaufnahmen, so für 1894: *Die Orchestermusik von früh bis abends ist auf Dauer recht ermüdend, um nicht zu sagen »unerträglich«.* Aber der Kaiser gehört zu den Menschen, denen Lärm einen angenehmen Eindruck macht. Man weiß nicht, wohin man fliehen soll, um den Trompeten zu entgehen; für 1900: *S.M. hat sich nicht mehr in der Gewalt, wenn ihn die Wut erfasst. Gestern sah er nicht einmal, daß Matrosen in der Nähe standen, als er tobte, die jede Silbe hören konnten ...;* für 1903: *Der Kaiser ... saß viel in seiner Kabine, scherzte laut mit den Fahrtgenossen, die er manchmal in die Beine zu kneifen oder zu kitzeln liebt ... Die Fahrtgenossen sind ohne Ausnahme zu hohen Würden gestiegen: Fürsten, Exzellenzen, Geheime Räte und Professoren sind aus den Grafen, Majoren und Malern geworden, und sie sind alle recht verbraucht. Aber es bleibt noch genug Energie, um heiter, ja geistreich zu erscheinen. So frisch, daß alles morgens turnen kann. Mich ekelt das sehr. Ich kann diese Exzellenzen, die die Kniebeugen machen, nicht mehr ertragen – auch nicht die Witze von morgens 9 Uhr ... Ich stehe so sehr unter dem Eindruck von Trauer, daß ich gern sofort das Schiff verließ. Ich fühle die Tränen in mir aufsteigen, wenn ich [Wilhelm II.] ... in maßlosen Ausfällen gegen allerhand Windmühlen höre ...*

Eulenburg (1847–1921), der musisch-feingeistige »Barde« und (1908 geächtete) einstige Kaiser-Intimus hatte 1898 für ein Lustspiel-Konzept zur HOHENZOLLERN-Reise den symbolträchtigen Dialog mit dem Steuermann skizziert:

»Na«, sagte ich, »wohin geht die Fahrt des Kaisers? – Norden? Süden? Osten? Westen?«

»Nee«, sagte er gedehnt, »ick fahre nur man so drauflos.«

Über Wilhelms »ganz verdrehte Marinetollheit«, seinen »Wassermilitarismus« bekümmert spottend, machte Eulenburg in vorausblickender Weise jene Krieg entfachende Wirkung des deutschen Schlachtflottenbaus 1912 in einer Denkschrift²⁷ deutlich. Schon Jahre zuvor schrieb Victoria (die Tochter der Queen Victoria und Gattin Kaiser Friedrichs III., zugleich Mutter Wilhelms II.) am 21. Juni 1894 an ihre Mutter: *Wilhelms einziger Wunsch ist, eine Flotte zu haben, die größer und stärker als die britische ist, aber mir scheint dies der*

reine Wahnsinn zu sein, und er wird sehen, wie unmöglich und nutzlos sein Vorhaben ist. Eine Seemacht, die für Deutschlands Bedürfnisse groß genug und so gut wie möglich ist, ist alles, was mit Klugheit und Sicherheit erstrebt werden sollte. Aber er hat verstiegene Pläne ...

Deren Erfüllung bewirkte Alfred von Tirpitz (1849–1916), seit 1897 Staatssekretär im Reichsmarineamt, durch das – die hochfliegenden Visionen seines Souveräns nutzende – »Zweite« (den »Risikogedanken« zugrundeliegende) Flottengesetz von 1900. Der allgemeinen Popularisierung eines weitgestreuten Marinebewußtseins diente bereits der 1899 gegründete Deutsche Flottenverein und jene Erfolgskette der vier beim Vulcan in Stettin erbauten, glanzvoll ausgestatteten Liner, welche das begehrte, für schnellste Nordatlantiktransite gestiftete »Blaue Band« 1897 erstmalig errangen und bis 1907 hielten.

Knabenliebe und Homoerotik muten so alt wie die Menschheit an. Beispielhaft dafür sind jene historisch-legendären Ereignisse – *als Kaiser Nero auf Schiffen, die mit Gold und Elfenbein ausgelegt waren, ein Gastmahl hielt, das [nach Heinrich Heine] einige Millionen kostete, sich mit Pythagoras, einem aus dem Jünglingsserail, feierlich einsegnen ließ und nachher mit der Hochzeitsfackel die Stadt Rom in Brand steckte* – oder – als Kaiser Hadrians vergötterter Liebling Antinous während einer gemeinsamen Nil-Kreuzfahrt 130 n.Chr. ertrank. Nur aus Männern bestehende, bei langen Reisen in enge Decks eingepferchte Schiffsbesatzungen wurden oft – als Notbehelf oder aus Zeitvertreib – in wochenlangen Flauten mit solchen Praktiken konfrontiert: etwa auf jenem zur Australienfahrt genutzten, ehemaligen Linienschiff, *bald nach Nelsons Tod*, in William Golding's »Rites of Passage« (1980; = Äquatortaufe) oder an Bord des deutschen Hilfskreuzers VULKAN 1917/18 in Douglas Reeman's (= Alexander Kents) fiktivem Roman »The Last Raider« (1963; = Feindpeilung steht!).

Derartigen Phänomenen sahen sich selbst reine »Männerbünde« ausgesetzt; denn ebenso begründet wie dezent ließ Walther Rathenau (1867–1922 erschossen) über des Kaisers Berater und Begleiter verlauten: ... *nur stille Anbetung war weich und sorgsam genug, den Monarchen zu umgeben. Die sie leisten konnten, durften nicht Frauen sein, waren nicht immer Männer.* – Indem man den Kaiser meinte, wurden Fürst Philipp zu Eulenburg und andere der Homosexualität angeklagt, ein Vorgang, der – wie jene Verurteilung des Dichters Oscar Wilde – für Aufsehen sorgte.

Lang ist die Liste derer, welche sich in englischsprachiger Literatur mit Torheit und Dummsein – unserem Thema – beschäftigten, zum Beispiel Daniel Defoe, Jonathan Swift, Herman Melville, Mark Twain, Barbara Tuchman, Bertrand Russel. So wird der Erfolg jenes von Brants »Narrenschiff« angeregtem, 1962 verlegten »Ship of Fools« der exzentrischen Südstaaten-Lady Katherine Anne Porter (1890–1980) kaum verwunderlich. Dieses auch verfilmte Bestseller-Produkt erhellt die Konflikte unter bunt zusammengewürfelten Passagieren auf dem zwischen Vera Cruz/Mexico und Bremerhaven 1931 verkehrenden Norddeutschen-Lloyd-Dampfer VERA. Sie ist Schauplatz und ihre Gäste offenbaren zugleich die Erkenntnis persönlicher Unzulänglichkeit, deren Gebundensein an Konventionen, rassistisch-politische Vorurteile, ganz naive Borniertheit. Mit großartiger Illusionslosigkeit wird die menschliche Natur – vor allem in Geschlechtsbeziehung und Sexabhängigkeit – bloßgelegt.

Kurze Ausschnitte zeugen nun dafür: *Die meisten Passagiere kamen zu dem Schluß, daß das Schiff, wenn man den Fahypreis bedachte, um nichts besser war, als man erwarten konnte – tatsächlich eine ziemlich ärmliche, schäbige Angelegenheit ... Ein halbes Dutzend kubanischer Studenten, anscheinend Mischlinge, erregten durch ihr lärmendes Benehmen bis spät in die Nacht hinein Aufsehen. Außerdem waren mehrere Ehepaare mit einer Kollektion normal lästiger Kinder an Bord gekommen. Nach dem Essen formierten die Studen-*

ten sich zu einem Zuge und marschierten um die Liegestühle herum, deren gesetztere Inhaber nur den Wunsch hatten, in Ruhe gelassen zu werden, durch die Gesellschaftsräume mit lesenden oder Karten spielenden Leuten, und Dutzende von Malen ums Deck, vorüber an den Fenstern von Passagieren, die schlafen wollten. Dabei johlten sie sämtliche Strophen von *La Cucaracha*, der armen kleinen Kakerlake, die nicht mehr laufen konnte, weil sie erstens kein *Maribwana* zu rauchen hatte, zweitens kein Geld hatte, sich welches zu kaufen, drittens sowieso keine Füße hatte, viertens von niemandem geliebt wurde ... Nach Pater Carillos Ansicht wurden die unteren Schichten von allen Seiten durch tausend üble Einflüsse irreführt, und im Zwischendeck gab es sehr viele gefährliche, zersetzende Elemente. Diese mußten sorgfältig überwacht werden, nicht nur im Interesse der Erstklassepassagiere, der Mannschaft und des Schiffes selbst, sondern auch zum Schutze der armen Unschuldigen, die es da unten gab, der braven, harmlosen Leute, die nichts weiter wollten, als dem Gesetz gehorchen und um in Frieden ihre Religion ausüben zu dürfen ... Als das Schiff an der Insel Wight vorüberfuhr, betrachtete Jenny entzückt das märchenhafte Schloß, das, von jungem Gehölz umgeben, auf einer sauber geschorenen smaragdgrünen Rasenfläche stand, die bis ans Meer herunterreichte. Während sie unweit der Küste vorüberfuhren, glaubte sie sich wieder einmal von ihrem Geruchssinn betrogen, von trügerischen Luftströmungen, die ihr oft fremdartige, unwahrscheinliche Düfte zutrug. Jetzt roch es nach Kräutern, frisch gemähtem Gras und weidenden Kühen. »Ja, ja«, sagte Elsa fast glücklich, »das stimmt. Ich fahre jetzt zum viertenmal vorbei, und immer duftet es hier so schön. Als ich klein war, dachte ich, so müßte es vielleicht im Himmel sein.«

Zu bewundern ist in Danielle Steel's mittlerweile über 40 Unterhaltungsromanen ihr beläufiges, dennoch nachhaltig bewußt werdendes Aufgreifen amerikanischer, dadurch oft weltweiter Zeitgeschichte und Gesellschaftsproblematis, das betont zielstrebige Engagement für Waisen, familiäre wie mitmenschliche Pflichten, die eigenartig beharrliche Suche nach Vermißten und heiler Welt, ein verschleiernendes Bemühen um neue persönliche Identität sowie – auf unser Thema bezogen – Steel's auffälliges Interesse für Schiffe. Einem Dutzend davon begegnet man allein im 1982 erschienenen, langzeitigen Bestseller »Crossings« (= Schiff über dunklem Grund). In diesem literarischen Klassiker empört sich – bereits einleitend – die in San Francisco beheimatete Romanheldin, Reederstochter von Crockett Shipping, Liane: *Ihre heftigste Auseinandersetzung lag noch nicht lange zurück; sie hatte sich Ende Mai [1939] an der St. LOUIS entzündet, jenem Schiff [der Hapag], das mit Goebels' Segen, mit 937 Juden an Bord von Hamburg nach Havannah ausgelaufen war, dort aber nicht anlegen durfte. Es hatte den Anschein, als müßten die Flüchtlinge auf dem vor dem Hafen ankernden Schiff zugrunde gehen ... Die amerikanische Regierung weigerte sich, ihnen Asyl zu gewähren ... Vom Schiff kam die Nachricht, man werde lieber Massen-selbstmord begehen als nach Hamburg zurückfahren ...*

Daß die USA – als Hort der Freiheit und angesichts des am Horizont heraufziehenden Holocausts – solches verwerfliche Nichthandeln zuließen, sogar selbst praktizierten, erscheint mehr als nur töricht (wäre auch für Erasmus von Rotterdam einst unakzeptabel oder gar entschuldbar gewesen), zumal in Adolf Hitlers programmatischem, bereits seit 1925–27 für alle Menschen auf unserem Globus lesbaren Buch »Mein Kampf« dessen verbrecherisch-makabre Ziele der Welteroberung und Judenvernichtung hinreichend bekannt gemacht waren. Nachträglicher Betroffensein wirkt wie hysterisch-närrische Heuchelei!

Aber Tatsache bleibt nun einmal, worauf schon Heraklit (etwa 550–480 v. Chr.) hinwies: *Durch die Unglaubhaftigkeit entzieht sich die Wahrheit dem Erkenntwerden.* Max Frisch (1911–91) faßte es noch schärfer: *Die beste und sicherste Tarnung ist immer noch die nackte Wahrheit. Die glaubt niemand.*

Woran man glauben, sich erinnern muß – zum Thema der Narrenschiffe zurückkehrend,

die für erlesenen Stil, höchsten Komfort, exzentrischste Lebensentfaltung einstanden – ist – am Ende der Superliner-Ära – jene seit 1935 im Transatlantikverkehr eingesetzte 79 280 BRT große, französische NORMANDIE. Ihr widmet Danielle Steel mehrere Kapitel (4–10) in den »Crossings«, läßt dort die traumhaften »Deauville«- und »Trouville«-Suiten²⁸ sowie sämtliche erstklassigen Repräsentationsräume des Riesenschiffs 1939 zum Schauplatz werden und meint:

... als Schiff voller Narren ... erschien die NORMANDIE ... Es gab drei verschiedene, diskret voneinander getrennte Eingänge für die 1942 Gäste, die an Bord erwartet wurden, nämlich Première Classe, Touriste und Cabine. Die erste Klasse war mit 864 Passagieren belegt ... Bereits auf dem Weg zu ihrer [Suite] waren ihnen die vielen Holzvertäfelungen, Glasflächen und Skulpturen im Art-Deco-Stil aufgefallen ... Die Damen, die an jenem Abend den Großen Speisesaal betraten ... langsam die Treppe hinunterschritten, trugen perfektes Make-up, tolle Frisuren ... und phantasievolle Abendkleider, in der Mehrzahl Modelle der Pariser Haute-Couture. Das Glitzern ihrer Juwelen wurde nur noch übertroffen vom Glanz der Lichter ... von den verspiegelten Wänden, die zwanzig Meter länger waren als die der Spiegelgalerie von Versailles, tausendfach reflektiert. Der über zehn Meter hohe Saal war erfüllt von einer Symphonie aus rubinrotem Taft, saphirblauem Samt, smaragdgrünem Satin und Goldlamé ... Der Tisch des Kapitäns [Thoreaux] stand vor der eindrucksvollen Bronzestatue, einer Friedensgöttin ... im Grand Salon ... mit illuminierten Springbrunnen aus Kristall, sechs Meter hohen Fenstern und in Glas eingeschliffenen Schiffsdarstellungen an den Wänden ... in den Wintergarten zu geben, der sie so fasziniert hatte ... Sie saßen dort ... zwischen Aquarien mit seltenen Fischen und den Volieren mit exotischen Vögeln ... Die NORMANDIE war nicht nur für Erwachsene, sondern auch für Kinder ein Märchenland ...

In Märchenillusionen und närrische High-Society-Thematik führten uns zudem (nach literarischen Vorlagen entstandene) Filme: wie die von Federico Fellini inszenierten »E la nave va« (1983) und »Amarcord« (1973, übrigens fiktiv auf der REX spielend, 1933 Italiens einzigem Blauen-Band-Liner), diverse TITANIC-Streifen sowie jene langanhaltend gezeigten, banaleren TV-Serien von amerikanischem »Love Boat« (ab 1977) und deutschem »Traumschiff« (seit 1982), usw.²⁹

*Es murmeln die Wogen ihr ew'ges Gemurmel,
Es wehet der Wind, es fliehen die Wolken,
Es blinken die Sterne, gleichgültig und kalt,
Und ein Narr wartet auf Antwort.*

So endet Heinrich Heines Gedicht »Fragen« (1825/26).

2

Mit Barken des (Seelen-)Heils (oder Wohlergehens) umschreiben wir voran lebenserhaltende und -rettende Fahrzeuge, wie die Arche im Alten Testament (1. Mose 8) oder das Schiff der Kirche, welches stets von irdischen Unbilden bedroht ist, doch solange Christus in ihm fährt, sichere Zuflucht bietet. Sein Zeichen ist der Kreuzesmast, er bewahrt die Gläubigen vor Tod und Verderben (1. Petrus 3,20). Erläuternd verheißen Kirchenväter, wie Hippolyt († 236; de antichr. 51): *Die Welt ist ein Meer, auf dem die Kirche wie ein Schiff im Sturm von den Wogen gepeitscht, aber nicht verschlungen wird* – oder – Ambrosius († 397): *Die Kirche ist uns gegeben als ein Hafen des Heils, und ... ruft die gefährdeten Seefahrer in den Schoß ihrer Ruhe* – oder – Origenes († um 255): *Gefahr muß sein, und das Besteigen des Schiffes der Kirche ist ein Entschluß, der das Leben umgestaltet ... eine Nachbarschaft des Todes. Ohne Wogen und Sturm kann das Schiff niemals an das heimatische Ufer gelangen.*

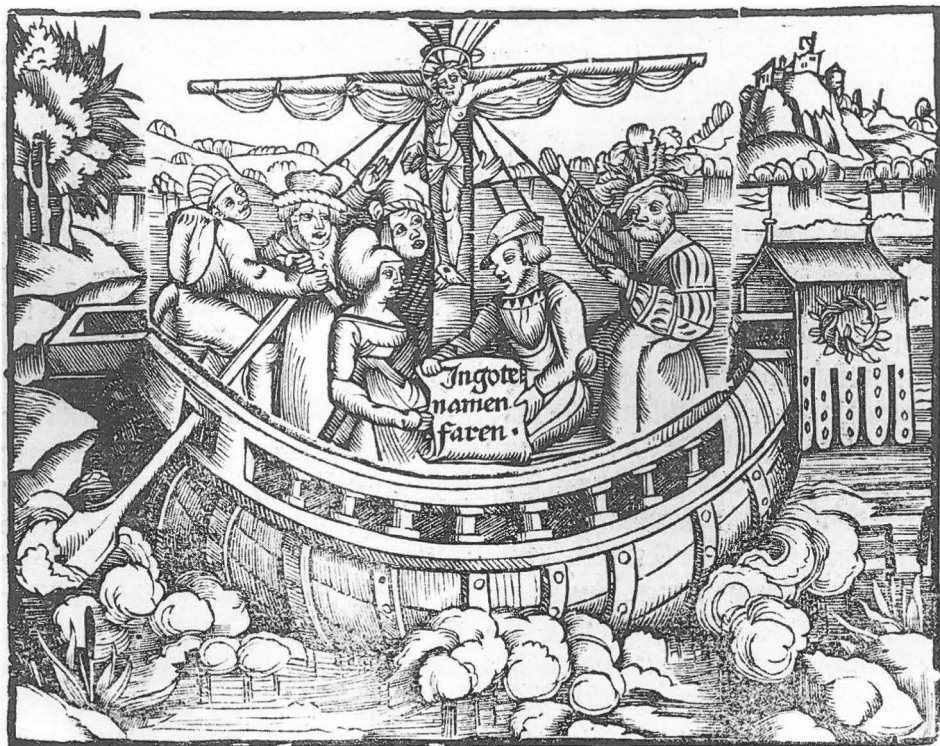


Abb. 14 In gotes namen faren. Von dem Gesang der Schiffleut, Holzschnitt in Johannes Geiler von Keisersperg: *Das Schiff des Heils*, Straßburg: Johann Grüninger 1512, Blatt XIIIr. – Sämtliche Schiffsteile, seine Ausrüstung, Ladung, Fahrabschnitte sind für Geiler Allegorien. So entsprechen der geringen Bootsgröße die Kürze menschlichen Lebens, dem Anker die Hoffnung, dem Kompaß der Glauben, dem Segel der Wille, den Rudern gute Taten. Darum lautet Geilers Maxime: Unter dem Bild des Gekreuzigten »In Gottes Namen fahren« – und nicht erst seither spricht man von »Christlicher Seefahrt«! – Ein Rätsel gab uns Ernst Buschor auf: Lebend und tot – Das Erste und Ganze sind völlig das Gleiche, / sie sind vom lebendigen Zweiten die Leiche. / Den Lebenden fesselt des Erdreichs Schwere, / der Tote fährt fröhlich durch alle Meere.

[der Mastbaum]

Biblische Schifffahrtmetaphorik³⁰ verbreitet sich zusehends zum Blick auf die Herkunft der Eucharistie aus dem antiken Seewesen, zur Frage nach der Personifizierung des Schiffes bis hin zur Betrachtung von Segelschiffen als Heilsbringer oder Heilmittel (Abb. 14–18).

Freilich selbst im profanen Bereich waren von der Antike an Schifffahrt und Segelsetzen ein Poesie-Topos, wo Dichter zu Schiffern wurden, während deren Geist und Werk sich zur Barke auswuchs.³¹

Selbstverständlich ambivalent aufgefaßt, fand dann, zu Beginn des Humanismus, sogar Francesco Petrarca (1304–74) zum stolzen Schiff als Sinnbild der Vergänglichkeit.³² Und Gorch Fock erinnert uns (1908, in *Sterne ...* S. 57) daran: *Die meisten Menschen sind nur Matrosen an Bord ihres Lebensschiffes – und sollten doch Reeder oder Steuermann sein.*

Zudem mahnt er (1908, in *Sterne ...* S. 68): *Schifferart, beste Schifffertugend ist es, sich auch Gegenwind und Seitenwind dienstbar zu machen.* Das Schlüsselfelder Schiff (Abb. 1) erweist solch gutes nautisches Verhalten, um in schwierigen, womöglich unbekanntem

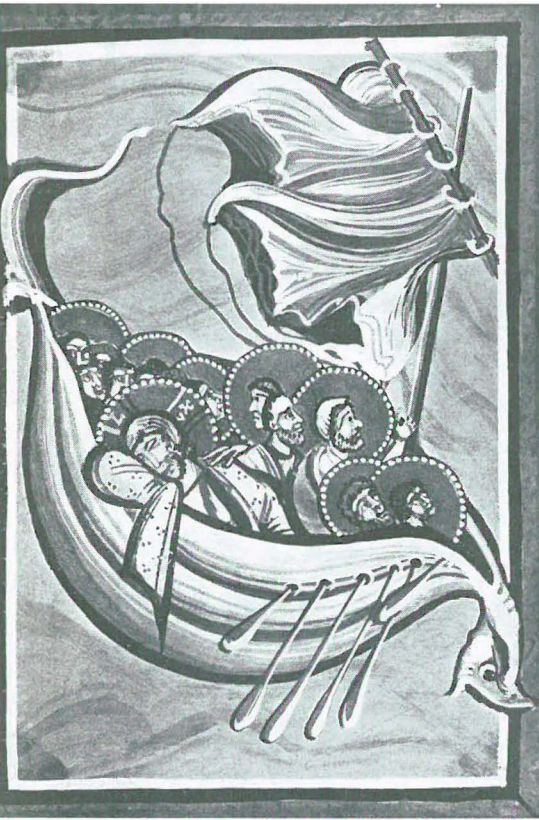


Abb. 15 *Sturm auf dem Meer mit dem ruhig schlafenden Christus (nach Matthäus 8,24) im Hitda-Codex, fol. 117r, Miniaturmalerei auf Pergament 29 x 21,8 cm, entstanden in Köln, Anfang des 11. Jahrhunderts; Darmstadt, Hessische Landesbibliothek, Codex 1640. – Dieser für das Kloster Meschede geschriebene und illuminierte Codex ist das Hauptwerk der frühmittelalterlichen Kölner Buchmalerei. Sie schuf wohl das expressiv-eindrucksvollste Beispiel einer romanischen Heilsbarke.*

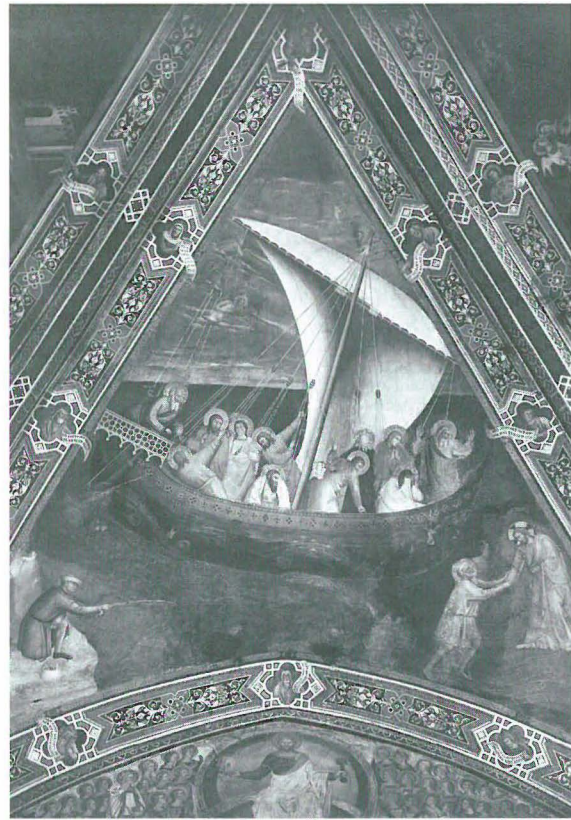


Abb. 16 *Christliche Heilsbarke Petri. Freie Fresko-Kopie nach Giotto's wohl 1313 in Alt-St.-Peter zu Rom entstandenen, verlorenem »Navicella«-Mosaik – nach den im Evangelium des Matthäus 14,22–35 geschilderten Ereignissen – auf einmastigem Handelsfahrzeug mit Lateinersegel, gemalt vom ehemaligen Giotto-Mitarbeiter Taddeo Gaddi († 1366); Florenz, im Gewölbe der Cappella degli Spagnoli in Santa Maria Novella.*

Gewässern seetüchtig zu bleiben – womit ein (vielleicht das kostbarste noch existierende) Schiffsmodell als Tafelaufsatz höchsten Wertes ins Bild kommt und uns an die lange Traditionskette, den weit verbreiteten, über Jahrhunderte gepflegten Brauch erinnert: festliche Tafeln luxuriös mit derartig kunstvoll, nautisch-gestaltetem Gold- und Silbergerät bereichernd zu schmücken (Abb. 19, 20). Deren sogar unter Ausnutzung von Nautilus-Muscheln u.a. zustandekommende Schiffsformen gemahnen nicht nur an christliche Heilsbarcken, sondern ahmten auch das Aussehen höchst gegenwartsbezogener Gewürztransporter aus Orient und Übersee nach oder spielten auf historisch-maritime Ereignisse an.

Im Prunkbesitz Karls V., des Weisen und Königs von Frankreich (reg. 1364–80), hatten



Abb. 17 *Schiffsform-Kanzel mit Mast über Kanzeldeckel, Wanken und Segeln, 1724; in der Klosterkirche von Irsee/Altbayern. – Hier hinzuweisen wäre auch auf die Fischer-Kanzel mit aufgespanntem Netz über förmlicher Galionsfigur, in der Wallfahrtskirche Weißenregen bei Kötzing.*



Abb. 18 *Schiffskanzel von Christian Jorhan d.Ä. (1727–1804) 1767 in der Pfarrkirche von Altenerding/Oberbayern. – Von demselben befindet sich in Niedererding eine ähnlich originelle Kanzellösung als Schifflein Petri, auch 1767.*

sich jedenfalls nicht weniger als sieben goldene, einundzwanzig silberne, zwei aus Kristall und ein aus rotem Jaspis gebildete Tafel-Schiffe befunden.³³

Anno 1468 sah man im Ballhof des burgundischen Herzogs zu Brügge an den Wänden Tapisserien mit Wiedergaben von Jasons Argo-Fahrt, während auf den Tafeln dreißig gold-emaillierte, dreimastige Barken standen, die als Fleischschüsseln dienten. Über ein zu Lille 1453 (im gleichen Jahr als Konstantinopel fiel und der Hundertjährige Krieg endete) von Philipp dem Guten von Burgund veranstaltetes Festmahl berichtete Philipp von Cleve folgendes: *Ein Tafelaufsatz, der bei diesem Bankett den größten Teil der Haupttafel in Anspruch nahm, war ein sehr wohlgebautes Schiff mit aufgezogenem Segel; an Bord stand ein bewaffneter Ritter ganz aufrecht ... [außenbords] ein silberner Schwanz ... der das Schiff zu ziehen schien. Bei anderer Gelegenheit sah man abends am 17. Februar noch einen weiteren Tafelaufsatz, eine Karracke vor Anker, mit allen Kaufmannswaren beladen sowie der zur Seefahrt notwendigen Mannschaft ...*

Bei einem anderen zu Ehren Kaiser Karls IV. schon 1378 gegebenem Gastmahl, dessen



Abb. 19 Tafelaufsatz in Schiffsform und als Salzfaß benutzt: das sogenannte »Burgley Schiff«. Dessen Bootskörper besteht aus einer Nautilusmuschel; er wird getragen von einer Seejungfrau. Angefertigt in vergoldetem Silber, ist das 35 cm hohe Objekt in Paris 1527/28 entstanden; London, Victoria & Albert Museum, Inv. M.60-1959.

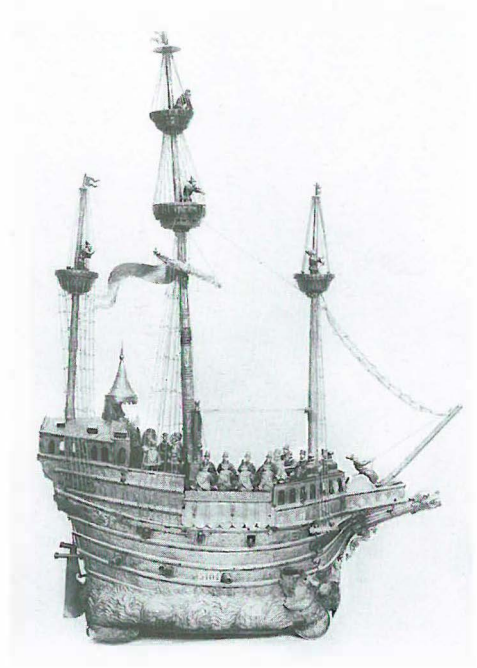


Abb. 20 Silbervergoldeter Tafelaufsatz als farbares dreimastiges Schiff, das aus dem Besitz Kaiser Karls V. stammen soll; Paris, Musée de Cluny.

opernhaftem Entremets, erschien zur Unterhaltung ein großes Schiff, dessen Flagge Jerusalems Wappen zeigte. An Bord sah man die Gestalt Gottfrieds von Bouillon mit Gefolge. Während das mechanisch (unsichtbar) angetriebene »nautische« Fahrzeug sich auf die Saalmitte zu bewegte, war dorthin noch ein turm- und mauerbewehrtes Sinnbild-Modell der Stadt Jerusalem gelangt. Hinter dessen Zinnen standen Sarazenen als Verteidiger, die bald darauf, belagert von den dem Schiff entstiegene christlichen Rittern, im Sturmangriff überwältigt wurden.

Man griff damit ein besonderes Thema christlichen Heils und Stolzes auf, das, obwohl Jahrhunderte zurückliegend, an jenen 15. Juli 1099 erinnern sollte, als Gottfried von Bouillon aus Flandern mit seinen fränkischen Rittern Jerusalem eroberte, es von den »Ungläubigen« (Mohammedanern) befreite und sich sieben Tage danach zum »Beschützer des heiligen Grabes« ausrufen ließ. Erst Gottfrieds Bruder Balduin (I.) erhielt 1100 den Titel und Insignien eines »Königs von Jerusalem«; 1119–28 begründeten sich dort Johanniter- und Templer-Orden. Im Jahr 1378 waren die heiligen Stätten in Palästina längst wieder verloren, aber fromme Pilgerfahrten liefen übers Meer mit ungeahntem Erfolg weiter – und erhielten mit den »Pilgervätern«, die 1620 auf der MAYFLOWER Kap Cod beziehungsweise Plymouth in Massachusetts erreichten, eine neue, westorientierte Zielrichtung und bis in die Gegenwart nachwirkende, von Freiheits-Idealen genährte Dimension, ja symbolische Bedeutung.

Darum mag man mir hier – angesichts der Aufforderung von Ponchitta Pierce, einer amerikanischen Journalistin, *Silence may be golden but it can also paralyse* – einen persönlichen Exkurs nachsehen; denn Danielle Steel, Amerikas bedeutende Romancière, berichtet in »The Ring« (1980; = Der Ring aus Stein) über eine beispielhafte, christlich-heilsvolle, Nächstenliebe praktizierende Rettungsvereinigung, und zwar jene von *New York* aus aktive *Women's Relief Organisation*. Diese hatte (wie D. S. schreibt) die *PILGRIM'S PRIDE* 1945 gechartert, *bisher vier Überseereisen durchgeführt und damit mehr als tausend Flüchtlinge aus dem vom Krieg zerrissenen Europa nach New York gebracht ...* – Hinter dem imaginativ-sinnreichen Namen *PILGRIM'S PRIDE*³⁴ verbirgt sich in Wahrheit die nur 719 BRT große, schon 1911 als Frachter mit Kolbendampfmaschine erbaute, in New York beheimatete, immer noch seetüchtige *MAYFLOWER* (kmvx). Darauf fuhr auch Graziella Contessa de Stales 1945 als Europa-Flüchtling über den Nordatlantik; ob sie die Geburt ihrer am 14. August 1945 zur Welt geholten Tochter Danielle Fernande nicht überlebte – oder erst 1955 zu Tode kam, bleibt offen. Halb- und Vollwaisen durchziehen, ja bevölkern fast traumatisch Danielle Steel's Werke. In der stark autobiographisch gefärbten, dem »Vater John« (Schuelein) gewidmeten »Wanderlust« (so der amerikanische Titel, 1985) entführt sie den Leser u.a. in den Orientexpress und quer durch Asien bis nach Harbin/Mandschurei. Notgedrungen arbeitete da die tragende Romangestalt Audrey Driscoll (Vollwaise und Globetrotterin) in einem Waisenhaus unter schwersten Bedingungen. Bis sie von dort den zwei Monate alten Säugling Mai Li (genannt Molly, Tochter eines Soldaten der japanischen Besatzungsmacht und einer ansässigen Chinesin, welche die grausig geschilderte Geburt ihres Kindes nicht überstand), nach San Francisco zur Adoption mitnahm, und zwar von Shanghai aus auf dem bekannten Zweischornsteiner *PRESIDENT COOLIDGE*. In demselben zwischen 1932 bis 1943 handelnden Roman ist weiterhin von so beliebten Linern wie der *ATHENIA*, *MORRO CASTLE*, *ÎLE DE FRANCE* und *MAURETANIA* die Rede. Überhaupt scheinen Schiffe für Danielle Steel ihrer dichterischen Phantasie angenäherte »*Vaisseaux du Cœur*« zu sein.

Dreißig Jahre nach der modernen *MAYFLOWER* tauchen erneut ähnliche Rettungsfahrzeuge auf. Hier nicht gemeint sind alle bis zum 29. März 1973 in Vietnam eingesetzten US-Kampfverbände, sondern der danach noch in Saigon verbliebene zivile »Rest«: Am 29. April 1975 [einen Tag bevor die Kommunisten Saigon einnahmen] brachten *siebzig [US-]Hubschrauber Menschen von der [amerikanischen] Botschaft zu den wartenden Schiffen. Eintausend Amerikaner und sechstausend Vietnamesen schafften es. Von der versprochenen Million konnte keine Rede sein.*

Unter den Glücklichen befanden sich jene das grausige Kriegsgeschehen hautnah vermittelnde, langjährige Vietnam-Korrespondentin Paxton Andrews und ihr über Jahre »vermißter«, verwundeter, vernarbter Freund Tony Campobello – beides Hauptfiguren in Danielle Steel's erschütterndem Roman »*Message from Nam*« (1990; = Nachricht aus der Ferne). *Auf USS BLUE RIDGE [LCC 19; einem im Januar 1969 stapelgelaufenen Amphibious Command Ship] dampften Paxton und Tony der Heimat ... entgegen ...*

3

Unveränderter Beliebtheit erfreuen sich bei allen Reisenden der »Grand Tour«, Italien-Bewunderern des 19. Jahrhunderts und modernen Touristen venezianische Gondeln. Deren geheimnisvoller Zauber besticht, läßt durch die Zeiten hin ihre graziös-elegante Form als ideales Liebesnest, als raffinierten Ort verschwiegener Lust erscheinen – wobei Petrarca (Sonette I, 14) natürlich zu bedenken gab: *Alle Lust der Welt ist kurzer Traum nur.*

Folgen wir darum dem Traum, wie ihn Präsident Charles de Brosses am 14. August 1739

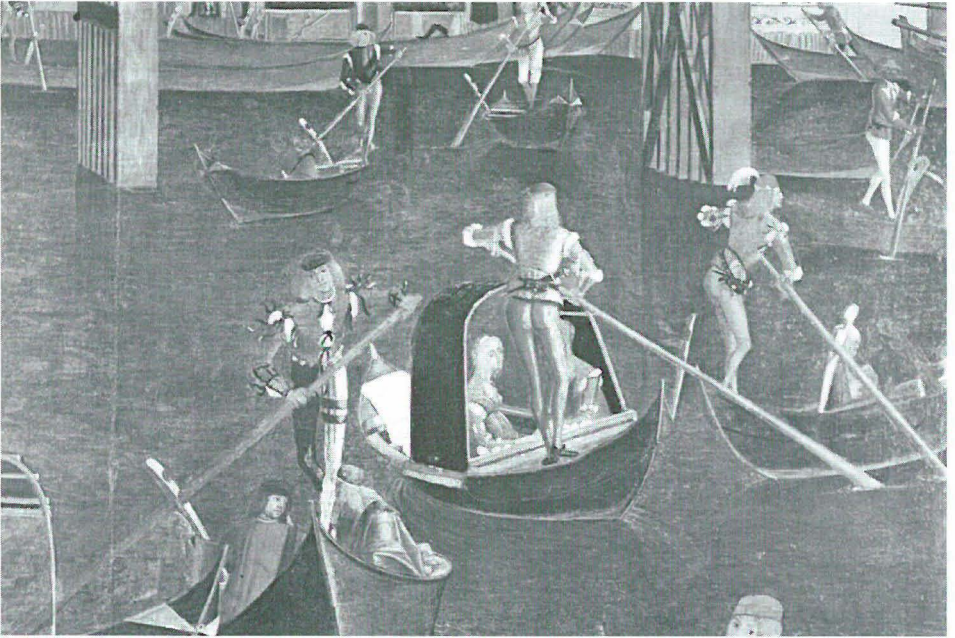


Abb. 21 Gondeln auf dem Canal Grande zu Venedig, vor der noch hölzernen Rialto-Brücke. Detail des Gemäldes »Wunder der Kreuzes-Reliquie« von Vittore Carpaccio, 1494; Venedig, Galleria dell'Accademia.

ausbreitet: *Kein Gefährt der Welt kann sich mit der Bequemlichkeit und Annehmlichkeit der Gondel messen. Sie ist ein langes, schmales Fahrzeug, fischförmig, fast wie ein Hai gestaltet. In der Mitte befindet sich ein niedriger verdeckter Kutschkasten ... Ein einziger Kutschschlag dient zum Eintritt. Der Rücksitz hat zwei Plätze, noch einmal je zwei sind auf den beiden Bänken rechts und links; diese bleiben aber meist frei und dienen nur denen im Rücksitz als Fußlage. Dieses Räumchen ist ... nach drei Seiten offen, kann aber, wenn man wünscht, durch Glasfenster oder mit schwarzem Tuch bespannten Holzrahmen geschlossen werden, die man zwischen Führungsnuten auf und nieder oder seitlich in den Gondelkasten hinein schiebt ... Der Gondelkopf trägt zur Erhaltung des Gleichgewichts ein großes Eisen mit sechs breiten, waagrecht vorstehenden Eisenzähnen, so daß ich ihn mit dem aufgesperrten Haimaul vergleichen möchte, obwohl er einem Windmühlenflügel wohl geradeso ähnlich sieht. Das ganze Boot ist schwarz bemalt und lackiert; mit schwarzem Tuch überzogen ist der Kutschkasten, mit schwarzem Samt gefüttert sein Inneres, und Kissen von schwarzem Saffian liegen auf den Sitzen. Selbst die größten Herren sind unbedingt an Schwarz gebunden³⁵ und dürfen sich also nicht im geringsten von der Farbe des kleinsten Privatmanns unterscheiden. Auf die Art ist es also aussichtslos, den Insassen einer geschlossenen Gondel etwa erraten zu wollen. Hier ist man wie in seinem Zimmer, kann lesen, schreiben, plaudern, sein Liebchen karessieren, trinken, essen und dabei in der ganzen Stadt umher seine Besuche machen. Zwei Männer von erprobter Zuverlässigkeit bringen Sie, wenn Sie wollen, von ihnen ungesehen, wohin Sie immer wünschen ...*

Ähnliche Bewunderung spricht aus Johann Gottfried Herders Brief vom 6. Juni 1789³⁶: *Nun bin ich in solch einem kleinen, schwarzen Haus geschwommen, das man eine Gondel nennt. Es ist lang und schmal, vorn und hinten spitz und sieht wie ein Frauenpantoffel aus ... Der Gondolier steht hinten drauf und lenkt die Gondel mit seinem Ruder so geschickt,*



Abb. 21a Reich mit Blumen und anderem Zierat geschmückte Gondel des über den Erdball triumphierenden Gottes Amor in der Karnevals-Regatta 1688 in Venedig, und zwar anlässlich der Visite Ferdinands III., Herzogs von Toscana, bei der Serenissima. Kupferstichtafel XI in: Bernardo Sartorio, *I Numi a Diporto su l'Adriatico. Descrizione della Regatta Solenne Disposta in Venezia a godimento ... di Ferdinando Terzo ... Nel Carnouale del 1688, Venezia (o.J.)*. – Wie beliebt Venedigs Karneval in Europa damals war, belegt die Besucherzahl z.B. für 1687, als sieben regierende Fürsten und dreißigtausend Gäste anreisten, um einige Tage an der Lagune zu verweilen.

daß man es sich kaum denken kann, wenn man's nicht gesehen hat. Man schwimmt dicht auf den Wellen so sanft wie in einer Wiege und sieht an beiden Seiten große, hohe Paläste, einer dicht am andern; unter den Brücken fährt man durch; zwischen den Gondeln, Schiffen, Barken fährt man wie auf einem Pfeil hin, daß im größten Gedränge eine Gondel die andre kaum berührt. In manchen ziemlich engen Kanälen gehen drei Gondeln nebeneinander so schnell vorbei, als wenn man einander vorüberflöge. Die Damen sitzen mit ihren Herren drin, und sie haben es zehnmal bequemer, als wenn sie in den Kutschen gerüttelt würden. In Venedig sind keine Kutschen, alles wiegt sich in Gondeln ...

Und was vertraut Heinrich Heine seinem »Venedig«-Gedicht an: *Wie lieblich ist's, wenn sich der Tag verkühlt, / Hinauszusehn, wo Schiff und Gondel schweben, / Wenn die Lagune, ruhig, spiegeleben, / In sich verfließt, Venedig sanft umspület!*

Nachdenklich gegenwartsbezogen charakterisiert Théophile Gautier (1811–72) seine (während der bis 1866 dauernden österreichischen Oberhoheit) in Venedig gewonnenen Eindrücke: *Jetzt fährt eine offizielle Gondel vorbei, mit der österreichischen Flagge am Heck, sie bringt zu irgendeiner Inspektion einen Beamten, streng und kalt, die Brust glitzert vor Orden; eine andere fährt Engländer spazieren, behagliche Touristen; diese, klein wie ein Schuh, kommt geheimnisvoll und verschwiegen, vom offenen Wasser her. Ihr heruntergelassener Felce, ihre geschlossenen Vorhänge verbergen zwei Liebende, die auf einem heimlichen Ausfluge zum Frühstück nach der Punta di Quintavalle fahren. Jene Gondel,*

breiter und größer, bringt unter ihrem blau und weiß gestreiften Sonnenzelt eine angesehene Familie zum Meerbade nach dem Lido, diesem Ufer der Adria, dessen feiner Sand noch die Hufspur der Pferde von Lord Byron trägt ... – Die Kirche öffnet sich. Ein Zug tritt heraus, rot, eine rote Babre tragend, die in eine rote Gondel gesetzt wird. Man trägt hier Trauer in Purpur. Es ist ein Abgeschiedener, den man nach dem Friedhof einschiffet, einer Insel auf dem Wege nach Murano. Die Geistlichen, die Träger, die Kerzen und die Geräte der Kirche fährt eine voranrudende Gondel. Geh zur Ruhe, armer Abgeschiedener, unter dem Sande, den das Seesalz durchdringt, im Schatten eines Eisenkreuzes, das der Möwenflügel streifen wird! Für die Gebeine eines Venezianers würde das Festland ein allzu schwerer Mantel sein.

Weiter begleiten Conrad Ferdinand Meyer (1825–98) und Friedrich Nietzsche (1844 bis 1900) unseren Venedig-Streifzug:

*Auf dem Canal grande betten
Tief sich ein die Abendschatten,
Hundert dunkle Gondeln gleiten
Als ein flüsterndes Geheimnis.*

*Goldener Tropfen quoll's
Über die zitternde Fläche weg.
Gondeln, Lichter, Musik –
Trunken schwamm's in die Dämmerung hinaus ...*

Wir erinnern uns auch, wie Danielle Steel (im Roman »Remembrance« 1981; = Träume des Lebens) Verena (die Tochter Graziellas und Umbertos, welche beide Mordopfer römischer Faschisten wurden) auf der Suche nach Großmutter und Familienerbe leitet:

*»Nein, grazie. Nicht zur Piazza. Bringen Sie mich zurück zum Bahnhof Santa Lucia.«
Langsam glitten sie unter dem Ponte dei Sospiri hindurch, und sie schloß die Augen. Fast instinktiv begann der Gondoliere zu singen; es war ein trauriges, wehmütiges Lied, und er hatte eine gute Stimme. Im nächsten Augenblick gelangten sie wieder in den hellen Sonnenschein, und das Lied erklang weiter, als sie ... an der Pracht des Markusplatzes, des Campanile, des Dogenpalastes und dann über den Canal Grande an allen Wundern Venedigs vorbeifuhren. Doch diesmal weinte Verena nicht. Sie betrachtete alles, als wollte sie es dieses letzte Mal ganz in sich aufnehmen, um sich daran zu erinnern, als ob sie wüßte, daß sie nie mehr zurückkommen würde ...*

Eine letzte dichterisch bedeutsame Impression, und zwar von 1913 aus Thomas Mann's »Tod in Venedig«, muß hier noch folgen: *Wer hätte nicht einen flüchtigen Schauer, eine geheime Scheu und Beklommenheit zu bekämpfen gehabt, wenn es zum ersten Male oder nach langer Entwöhnung galt, eine venezianische Gondel zu besteigen? Das seltsame Fahrzeug aus balladesken Zeiten ganz unverändert überkommen ... erinnert an lautlose und verbrecherische Abenteuer in plätschernder Nacht, es erinnert noch mehr an den Tod ... an letzte schweigsame Fahrt. Und hat man bemerkt, daß der Sitz einer solchen Barke, dieser sargschwarz lackierte, mattschwarz gepolsterte Armstuhl, der weichste, üppigste oder erschlaffendste Sitz der Welt ist?*

Blickt man in die weite zeitlose Welt, so finden sich selbst dort überall zunächst Gondeln der Lust, etwa im altägyptischen Märchenfragment³⁷ einer »Begebenheit zwischen Pharao Snofru [des Alten Reichs] und einer Ruderin«, wo seine Majestät befiehlt: *»...Ich werde meine Fahrt machen. Man hole mir zwanzig Ruder aus Ebenholz, die mit Gold beschlagen sind, mit Griffen aus Sebekholz. Man hole mir weiter zwanzig Mädchen, die schöne Glieder haben und schöne Brüste und auch schönes Haar, und die alle noch nicht geboren haben. Man hole mir ferner zwanzig Netze und gebe diese Netze den Mädchen statt ihrer Kleider.«
Man tat ganz so wie seine Majestät befohlen. Die Mädchen, in ihre Netze gehüllt, ruderten*

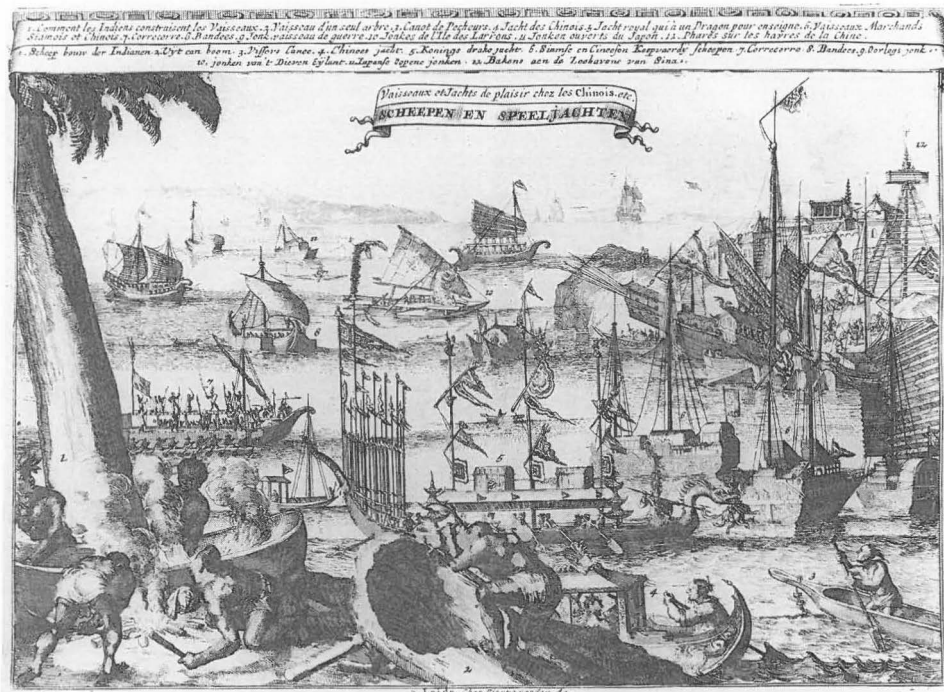


Abb. 22 Unterschiedlichste, zu Vergnügen und Lust dienende Schiffe und Yachten in Indien, China und anderenorts. Vaisseaux et Jachts de plaisir chez les Chinois etc., Kupferstich in: *Representation, Ou l'on voit un Grand Nombre Des Isles, Côtes, Rivières Et Ports De Mer ... dans les quatre Parties de l'Univers ... Gravées ... par Luyken, Mulder, Gorée, Stoopendaal ...*, Leiden (um 1730), Tafel 35.

den König hin und her – und das Herz des Pharaos wurde froh, als er das Spiel ihrer Glieder sah und wie sie ruderten ...

Solch' lustbetonte Gondel tritt – für die Antike – uns ebenso in jenem berühmten Schalenbild entgegen (Abb. 6), wo, bei milder Brise, des Dionysos-Bacchus' weinbeschwingte Meer- und Märchenfahrt, von Delphinen umspielt, nicht weniger herzerfreuend wirkt.

In Mittel- und Ostasien spielten sich seit alters her Leben und Lust (Abb. 22), auch Tod, an den großen Flüssen, häufig sogar an ruhigen Meerestädten auf Schiffen, schwimmenden Heimstätten ab. Derartige Bootsvölker blieben bis zum heutigen Tag für viele Gegenden – Bangkok, Hongkong, Shanghai, Kobe, Osaka – typisch. Darum haben seit dem 17. Jahrhundert Meister des populären ostasiatischen Farbenholzschnitts nicht nur tägliche Arbeitsgegebenheiten, wie Fischfang und Fährverkehr, in Bilder umgesetzt, sondern selbst jene Eigenart der »Frühlingsbilder« (Shunga)³⁸ geschaffen. Eines davon ist hier reproduziert (Abb. 23): als autonomes Dokument für den uralten Drang zu lebensnotwendiger, menschlich-intimer Vereinigung und deren in klassischer Antike selbstverständliche, von christlicher Lehre im Abendland zurückgedrängte Verbildlichung. Vereinzelte Ausnahmen bestätigen hierzulande die Regel – Japan bildet kraft seiner sich selbst lange auferlegten isolierten Insellage einen beachtlichen Sonderfall; denn die ersten erotischen Malereien entstammen um 1270 der Kamakura-Epoche. Zu den letzten großen Shunga-Meistern – in klassischer Holzschnittform – zählen Hokusai (1760–1849), Kunisada (1786–1864) und Hiroshige (1797–1858).

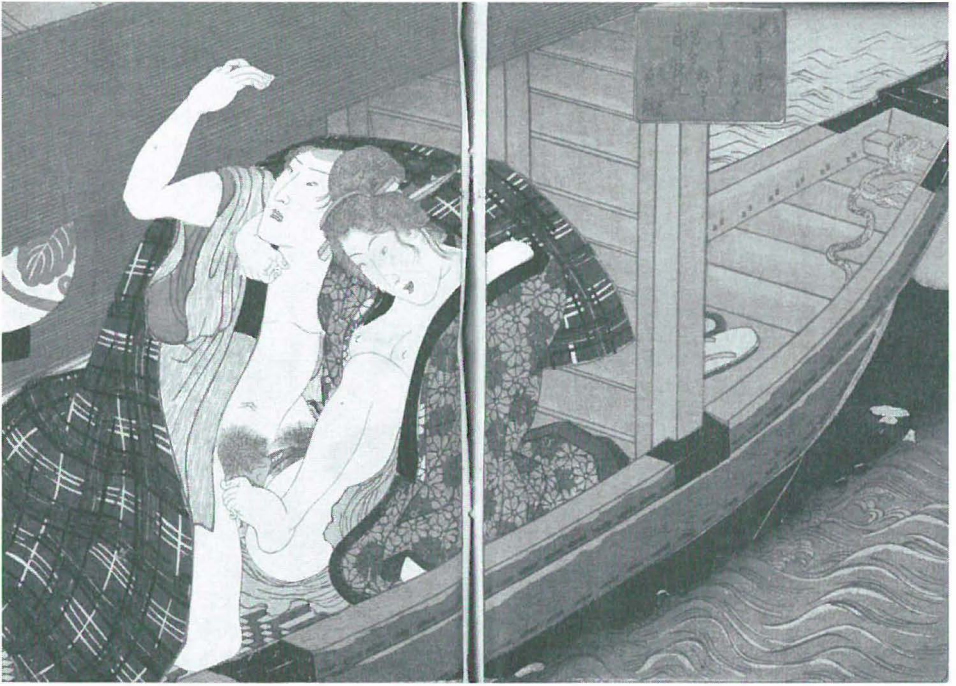


Abb. 23 *Shunga an Bord (ein Bild des Frühlings), und zwar auf verschwiegener Gondel (Shunshoku neya no shiori)*, Farbenholzschnitt des Utagawa Kunisada (1786–1864), Privatbesitz.

4

Einst galt Charon als Seelenfährmann über die Unterweltflüsse Acheron, Styx samt Pyriphlegethon, Lethe und Kokytós. Solche Seelenwanderung im Nachen, Beisetzung in Booten scheint unter den meisten seefahrenden Völkern oder Meeresanrainern oft mit mythischen und religiösen Glaubensvorstellungen eng verknüpft gewesen zu sein. Das bezeugen Grabanlagen mit seitlich bedeckt-untergebrachten Nil-Barken (Abb. 24), Bootsmodellen in Gräbern, Totenschiffsmalereien und darauf bezogene Texte Altägyptens, auch die Schiffsbilder der Nubischen Wüste wie jene bekannten schwedischen Felszeichnungen und anderweitige bronzezeitlich-maritim-mortale Denkmäler. Ebenso beispielhaft blieb die Gattung der ob ihres feinen figürlichen Malereidekors so bewunderten, weißgrundigen attischen Lekythen, schlanken Vasen (Abb. 25), mit denen man – phallosgleich – am Ende der griechisch-klassischen Ära Gräber schmückte, ehrte, adelte.

Von deren ähnlich hoch eingeschätztem, souveränen Zeitgenossen Aristophanes (etwa 445–385 v.Chr.) stammen »Die Frösche« – eine der weltliterarisch-vitalsten und geistreichsten Komödien. Sie hatte schon bei ihrer Athener Uraufführung im Januar 405 v.Chr., zumal durch den Bühnenwirksamen Hinabstieg des Gottes Dionysos in die Totenwelt, einen Riesenerfolg. – Im 1. Akt, 4. Szene³⁹, treffen am Ufer des Unterweltsees Dionysos, sein Diener Xanthias und Charon zusammen, es ergibt sich – beispielhaft – dabei folgender Wortwechsel:

CHARON (noch hinter der Szene, wie eine Kapitän laut kommandierend):
Stop! – Ruder einziehen!

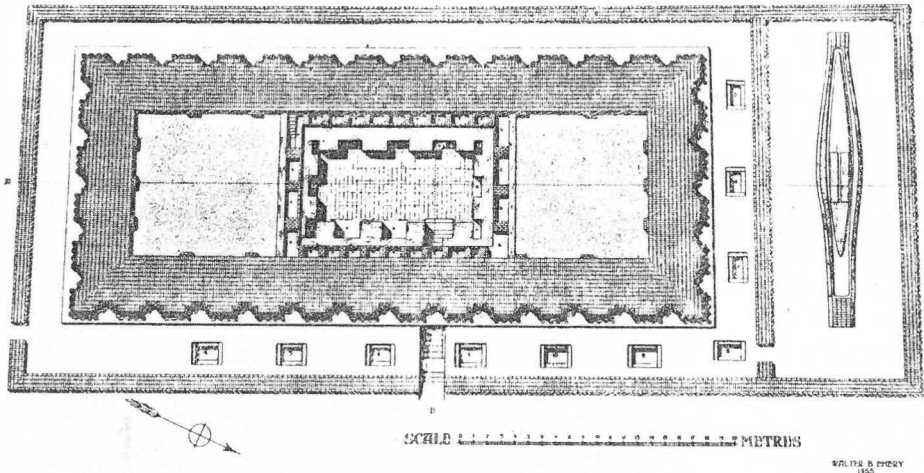


Abb. 24 Grabmal des Pharaos Udimu (der 1. altägyptischen Dynastie) zu Sakkara. Grundriß-Zeichnung der um 3000 v. Chr. entstandenen Anlage mit seitlich, rechts, untergebrachtem Boot für die Jenseitsfahrt. Ausgegraben 1952/53, siehe *The Illustrated London News* March 19, 1955, p. 500, Fig. 1. – Entsprechender Idee diente das 1954 neben der Cheops-Pyramide entdeckte, ähnlich alte, damals gut erhaltene, 43,40 m lange und 5,53 m breite sog. Cheops-Boot, um 2530 v. Chr.

XANTHIAS: Was ist denn das?

DIONYSOS: Das? Beim Zeus, das ist der See, von dem er sprach, und da sehe ich auch seinen Kahn!

(Charon erscheint mit seinem Nachen auf der Bühne)

X: Tatsächlich, beim Poseidon, und da ist ja auch der Charon!

D: Sei gegrüßt, Charon! Sei gegrüßt ...

CH: (geschäftig die Stationen abliernd) Jemand nach Rastheim bei Sorgenfrei? Ans Gefilde Lethes, nach Nirgendheim, nach Höllenhundshausen, zum Geier oder zum Vorgebirge Tainarion?

D: Hier – ich!

CH: Mach, steig ein irgendwo!

D: Wo fährst du hin? Im Ernst, zum Geier?

CH: Ja, weil du's bist. Steig schon ein!

D: (zu Xanthias) Komm her, Bursche!

CH: Sklaven fahr ich nur, wenn sie in der Seeschlacht ihre Haut zu Markte getragen haben.

X: Beim Zeus, ich komme noch nicht mit – ich hatte doch was an den Augen!

CH: Dann pack dich und lauf zu Fuß um den See herum!

X: Wo soll ich denn da warten?

CH: Beim »Dürren Stein« – kurz vor Rastheim.

D: Hast du's gehört?

X: Freilich habe ich das gehört! Ich armer Kerl, was ist mir nur heute früh über den Weg gelaufen? (Er geht längs des Secufers ab.)

CH: (zu Dionysos) Setz dich übers Ruder! – Wenn noch jemand mitwill, soll er sich beeilen!

(D. hat sich auf das Ruder gesetzt.) He, du, was machst du da?

D: Was ich mache? Ich sitze überm Ruder, wie ich sollte.

CH: Willst Du dich gleich hierher setzen, Schmerbauch?

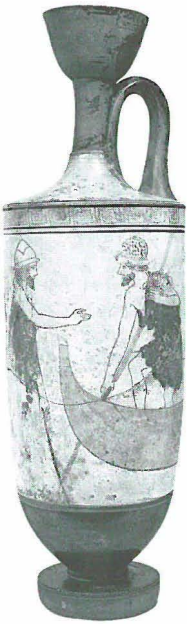


Abb. 25 Attischer Lekythos (Grabvase), auf dessen weißem Grund Hermes (als Seelengeleiter) und Charon in seinem Nachen dargestellt sind (dazu, hier nicht sichtbar, eine Frau), Arbeit des sog. »Sabouroff-Malers«, 1. Viertel des 5. Jahrhunderts v. Chr.; Athen, Archäologisches Nationalmuseum.



Abb. 25a Hermes führt Charon ein Mädchen zu, Malerei einer attischen Lekythe des 5. Jahrhunderts v. Chr., Umzeichnung, auf der das am Bug des Charon-Nachens aufgemalte apotropäische Auge besonders deutlich hervortritt.

D: (der Weisung folgend) *Schon geschehen!*

CH: *Willst du gleich die Hände nach vorn tun und richtig ausstrecken?*

D: (die Hände unbeweglich vorstreckend) *Schon geschehen!*

CH: *Mach nicht dauernd solche Flausen! Stemm dich ein – und dann ruck-zuck los!*

D: *Aber wie soll ich das können, ich Laie, ich Landratte? Ich bin doch nicht von Salamis!*

CH: *Alles nicht so schlimm! Du wirst die schönste Musik zu hören bekommen, wenn du dich mal erst richtig ins Zeug legst.*

D: *Von wem?*

CH: *Von unseren Schwänen, den Fröschen – Obrenschmaus, sag ich!*

D: *So gib den Takt an!*

CH: *Hau-ruck! Hau-ruck!*

Fünfte Szene. Auf dem Unterweltsee. Chor der Frösche:

Brekekekex koax koax, brekekekex koax koax! ...

Sechste Szene. Am jenseitigen Ufer des Unterweltsees. Tiefe Dunkelheit.

CHARON: *Schluß! – Aufhören! Zieh die Ruder ein! Steig aus und bezahl das Fährgeld! ...*

Wenn wir nun vom 5. vorchristlichen Jahrhundert ins Augustäische Zeitalter, von der Komödie Athens zum römischen Nationalepos hinüberwechseln, werden wir uns – zum Charon-Thema (Abb. 26) – in Vergil's (70 v. – 19 n. Chr.) »Aeneis« (VI, 295ff.)⁴⁰ folgende Hexameter sprechen:

Hier führt weiter der Weg zu des höllischen Acheron Wogen. / Trübe von Schlamm und wüst himwirbelnd siedet und braust der / Strudel und speit all seinen Sand in des Klagestroms Fluten. / Hier die Gewässer und Ströme bewacht als grausiger Fährmann / Charon, strot-



Abb. 26 Kumaes Sibylle zeigt Aeneas die Unterwelt (nach Vergils »Aeneis«, VI. Buch), wo oben auf vierspännigem Wagen Hades-Pluto mit Persephone als Hüter der Unterwelt dargestellt sind. Das links dominierende Höllenschiff verkörpert die Charon-Fähre, welche die Seelen der Toten zum anderen Ufer des Styx übersetzt. Ein rechts unten weit aufgesperrter Rachen symbolisiert Höllenspforte oder Tartaros-Tor. Gemälde des Jacob Isaacs van Swanenburgh um 1600; Gdańsk, Muzeum Pomorskie, Inv.-Nr. M1 445 (früher im Städtischen Museum von Danzig).

zend von gräßlichem Schmutz; verwildert umwuchert / grau und struppig der Bart sein Kinn; starr glühn seine Augen, / ... / Selber stößt er das Floß mit der Stange, bedient es mit Segeln, / fährt im eisenfarbigen Kahn die Toten hinüber, / hoch schon bejährt, doch grünt noch frisch dem Gotte das Alter. / Hierhin drängt die ganze, am Ufer wimmelnde Menge / Mütter und Gatten und Leiber, gewaltige, adliger Recken, / nun dem Leben entrückt, und Knaben und bräutliche Mägdlein, / Jünglinge auch ... / Bittend standen sie da, als erste überzusetzen, / und sie streckten die Hände voll Sehnsucht zum anderen Ufer. / ...

Einen Moment bei Vergil noch verweilend und an eine kontroverse Variante unseres Todesnachen-Motivs anknüpfend, erinnern wir uns gewiß jener sprichwörtlichen Redensart: *Seine Schiffe hinter sich verbrennen – oder – sie brennen sehen*. Angespielt wird dabei auf den entsprechenden Vorgang, als die Frauen der in Sizilien gelandeten Troja-Flüchtlinge und Gefolgsleute des Aeneas dadurch die Weiterfahrt zu verhindern suchten. Sogar Agathokles, Tyrann von Syrakus im 4. Jahrhundert v.Chr., ließ, um jeglichem Rückzugs- oder Fluchtgedanken vorzubeugen, nach der Landung in Afrika seine Flotte vernichten. Ähn-



Abb. 27 Im Höllennarthen, vor der im ewigen Feuer glimmenden Höllenstadt Dite, bewegt der Seelen-Fährmann Charon seinen Nachen über den Unterweltstrom Acheron. Bühnenbild zur Bocca d'Inferno, im 2. Akt, 6.-7. Szene der Oper »Il Pomo D'Oro«, nach dem Entwurf von Lodovico Burnacini, erstmalig aufgeführt am 13. Juli 1668 im Hoftheater auf der Cortina zu Wien. Radierung von Matthäus Küsel, 1668.

liches veranlaßte Wilhelm der Eroberer bei Hastings. Schiffe selbst zu versenken, bedeutet aber auch, sie nicht dem Feind in die Hände fallen zu lassen (und ihn behindernd) – wie am 21. Juni 1919 vor Scapa Flow oder am 27. November 1942 in Toulon geschehen oder – mir, dem Autor, – mit dem Minenschiff OLDENBURG längs des Ponte dei Mille zu Genua am 24. April 1945.⁴¹ Am 26. traten dort Waffenstillstand und Kriegsende ein.

Lukian(ós) (etwa 120–180 n. Chr.) führt in seinen »Totengesprächen« – auf sehr witzig-ironische, sogar vermenschlichende Weise – noch einmal zu Charon und Hermes (Abb. 25) zurück⁴²:

HERMES: *Rechnen wir einmal zusammen, Fährmann, wenn es dir recht ist, wieviel du mir bereits schuldig bist, damit wir nicht wieder Streit darüber bekommen!*

CHARON: *Gut, wir wollen rechnen; es ist immer besser, wenn man klare Verhältnisse schafft. Man hat dann weniger Scherereien.*

H: *Für einen Anker, den du bei mir bestellt hast, fünf Drachmen.*

CH: *Das ist viel Geld!*

H: *Beim Hades, fünf Drachmen hab ich selber dafür bezahlt, und für eine neue Dolle zwei Obolen.*

CH: *Also, schreib fünf Drachmen und zwei Obolen.*

H: *Für eine Nadel, das Segel zu flicken, habe ich fünf Obolen zahlen müssen.*

CH: *Schön, schreib auch die dazu.*

H: *Für Wachs, die Ritzen im Kahn zu stopfen, item, für Nägel und für einen Strick, den du gebraucht hast, die Segelstange am Maste zu befestigen, Summa zwei Drachmen im ganzen.*

CH: *Gut! Da hast du einmal wohlfeil eingekauft.*

H: *Das wäre es also, wenn wir nichts vergessen haben; und wann meinst du, wirst du bezahlen?*

CH: *Jetzt, lieber Hermes, ist es unmöglich; sobald uns aber eine Pest oder ein Krieg massenhaft Leute herunterschickt, dann läßt sich schon eher in der Fahrgeldabrechnung ein kleiner Rechenfehler unterbringen und auf diese Weise ein Überschuß abzweigen.*

H: *Also bleibt mir nun nichts übrig, als mich hinzusetzen und den armen Sterblichen das Ärgste an den Hals zu wünschen, um auf diese Weise zu meinem Geld zu kommen?*

CH: *Es ist einmal nicht anders, Hermes. Jetzt kommen ja nur so wenige zu uns! 's halt Frieden!*

H: *Es ist so doch besser, wenn ich dir gleich desto länger borgen muß. Aber freilich, in der guten alten Zeit, ach, weißt du noch, Charon, was da für Kerle bei uns ankamen? Lauter tapfere Recken! Blutbefleckt und verwundet die meisten; jetzt dagegen, da stirbt einer an Gift, das ihm sein Sohn oder seine Frau eingegeben hat, oder weil ihm durch seine Freßgier der Bauch geschwollen ... alles erbärmliche Wichte – in nichts mehr mit jenen vergleichbar. Den meisten, die zu uns kommen, merkt man's an, daß sie ums liebe Geld zu uns kommen: deswegen nämlich gräbt einer dem andern das Grab ...*

Um Macht, Einflußzonen und Geld ging es schließlich auch am 7. Oktober 1571 bei Lepanto.⁴³ Eingedenk dessen, was Erasmus von Rotterdam 1509 in seinem »Lob der Narrheit« über den Krieg – das Törichteste (Dümmste) von allem – anmerkte, warf Hans Leip (1893–1983) im »Bordbuch des Satans« (1959 bzw. 1977, S. 122) einen kurzen Blick darauf: *Das umfangreichste kirchliche Deckengemälde Altbayerns befindet sich zu Prien am Chiemsee. Es stellt die Seeschlacht von Lepanto dar ... Johann Baptist Zimmermann hat es [um 1738] gemalt ... Das Panorama zu Prien zeigt kräftige Szenen, zerhauene Türken, ertrinkende Söldner, brennende, sinkende Galeeren und Galeonen und darüber ... die Himmelkönigin. Dieses eindrucksvolle Andenken wurde [165] Jahre nach dem Ereignis gemalt. Das Grauen und die Bedeutung waren durch die Zeit gemildert. Der Stifter, Herr von Schurff, war der Nachkomme eines der 3987 deutschen Ritter und Reisläufer, die dabei waren und zu denen rund tausend gehörten, die man zu Messina, von Syphilis zerfressen, im Hospital hatte zurücklassen müssen, als die Flotte ... mit Kurs auf Korfu ausrückte. In der Bucht von Korinth, auf der Höhe von Lepanto, war es denn geschehen, daß sie auf die ähnlich starke osmanische Streitmacht stieß. Das Ergebnis war schlecht für die Türkei. Sie büßte ... ihren Vorrang im Mittelmeer ... ein. Aber viel mehr als die Beute kam bei der gewaltigen Schlächtereie und Materialvergeudung auch für den Sieger nicht heraus. Es verendeten rund 30 000 Sarazenen nebst deren an die sinkenden Galeeren geketteten Christensklaven. Einige Tausend dieser Unglücklichen, die mit Recht zum Teil revoltiert hatten, anstatt ihre Prügelmeister gegen den »Feind« zu rudern, erlangten bei den Kaperungen die Freiheit. An christlichen Streitern kamen rund 8000 gewaltsam um ... Venedig, obschon es über die Hälfte der Flotte gestellt und dreimal mehr Verluste als die anderen Mitglieder der Liga hatte, mußte sich [als Beuteanteil] mit 40 Galeeren, fünf Segelschiffen und 162 Sklaven begnügen. Es mußte sogar noch draufzahlen, und zwar an die besiegte Türkei, mußte sich den Frieden und Fortbestand seines Levantehandels mit 300 000 Dukaten erkaufen und war noch froh, daß es gelang ... Man durfte sich auch sagen, durch das weggeworfene Geld sei die Ehre der Christenheit gerettet ... Die üblichen Eifersüchteleien und Niederträchtigkeiten ließen den Sieg ungenutzt. Die »ewige Liga« segnete alsbald das Zeitliche. – Man bedenke: an viele imaginäre »Todesnachen« hätte man bei dem genannten Blutopfer (wohlbemerkt: an einem einzigen Tage) mit 38 000 Umgekommenen bemannen können? Rechnen wir jeweils 50 Besatzungsmitglieder, ergäbe das 760 dem Tode geweihte, mit Mann und Maus gesunkene Fahrzeuge (wobei man sich – als schaurige Parallele – an die verlorenen deutschen U-Boote zweier Weltkriege vage erinnert fühlt)! Kein Sieg, sondern ein höllischer Todesgang! Das*

Dümmste von allem! War es überhaupt noch eine Victorie? Oder nur eine – für den homo sapiens unwürdige – Blutorgie? Verirrung in selbstinszenierter Apokalypse?

Beeindruckt vom Schauplatz der einstigen, längst schon verblaßten Ereignisse – und wieder verwickelt in erneuten Türkenkampf, Griechenlands Befreiung vom Jahrhundertwährenden Osmanenjoch, entstand 1818–24 Lord Byron's Hauptwerk »Don Juan«. Dieser, (im 2. Gesang, Strophe 44)⁴⁴ von einem Schiffbruch selbst betroffen, rettet sich (Strophe 100f.) in ein Rettungsboot: *Das Land war eine hohe Felsenküste, / ... / Es schien, als ob das Boot dran scheitern müßte, / ... Doch Keinen gab's, der es zu nennen wüßte, / Weil man im Sturm die Richtung ganz verlor; / Bald hielt man für den Aetnaberg das Land, ja / Bald gar für Cypren, Rhodos oder Candia. / Ein frischer Wind und mächt'ge Wellen hatten / Das Boot dem Ufer näher zugetrieben: / Dem Nachen Charons glich's mit seinen Schatten; / Vier waren nur am Leben noch geblieben, / Drei Leichen konnten sie nicht mehr bestatten, / Denn ihre Kraft war gänzlich aufgerieben ...*

Zu ebenso zeitlosen Versen fand Carl Mikael Bellman (1740–95), Schwedens populärer Straßensänger und Poet. Anno 1785 gab er in Solgränden nahe dem Großen Markt seine 79. Epistel⁴⁵ zum besten:

Charon bläst mir die Stunde – / horch, wie die Stürme wimmern! / Mein Kahn geht vor die Hunde. / ... Gleich hört mein Herz auf zu schlagen. / Gleich hat mich Charon am Kragen. / Hin sind die Masten, / Ab säuft der Kasten, / ... / Steh nun in Charons Nachen. / Hart knirscht die Ruderpinne. / Spanten und Bordwand krachen – / Schatten – Spuk – Gebein ... / Höre ich Charon lachen, / ... / Hölle dies ist dein Rachen, / und ich muß hinein –: / ... / Ufer versacken. / ... / steh ich im Schlamm / ... / Gute Nacht, Madame!

Symbolisch klingen noch einmal Liebe und Tod in Conrad Ferdinand Meyers (1825–98) »Lethe«-Gedicht nach:

*Jüngst im Traume sah ich auf den Fluten
Einen Nachen ohne Ruder ziehn,
Strom und Himmel stand in matten Gluten
Wie bei Tages Naben oder Fliehn.*

...

*In die Welle taucht ich. Bis zum Marke
Schaudert ich, wie seltsam kühl sie war.
Ich erreicht die leise ziehnde Barke,
Drängte mich in die geweihte Schar.*

...

*Dir entriß in trotz'gem Liebesdrange
Ich die Schale, warf sie in die Flut,
Sie versank, und siehe, deine Wange
Färbte sich mit einem Schein von Blut.*

*Flehend küßt ich dich in wildem Harme,
Die den bleichen Mund mir willig bot,
Da zerrannst du lächelnd mir im Arme
Und ich wußt es wieder – du bist tot.*

... ein nächster Schlag sollte [am 7. Mai 1915] kommen ... Die LUSITANIA war versenkt worden, ein deutscher Torpedo [von U 20] hatte sie getroffen, und die Welt nahm es wie betäubt zur Kenntnis. Allem Anschein nach war ein harmloses [31 550 BRT großes] Passagierschiff ... nach achtzehn Minuten mit zwölfhundertheins Menschen untergegangen. Es war ein brutaler Schlag [der Amerikas Kriegseintritt einleitete] ... in Gedanken bei der Entsetzensnacht vor drei Jahren ... vermeinte [Edwina – in Danielle Steel's schon zitiertem

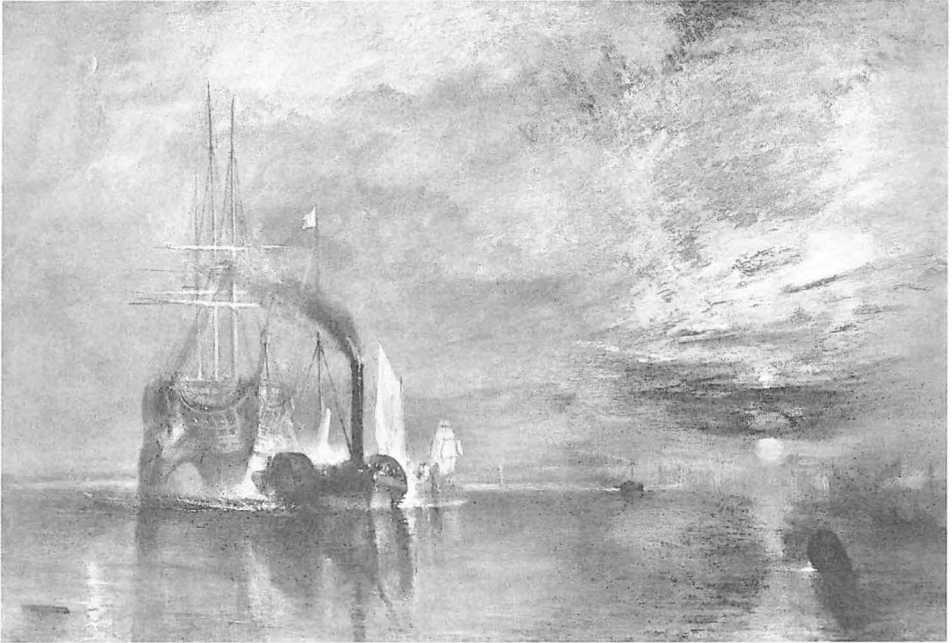


Abb. 28 THE TEMERAIRE (Der Verwegene) – Limienschiffs-Veteran aus der Schlacht von Trafalgar – bei dessen letzter, themseaufwärts nach Beaton zum Abwracken führender Schleppfahrt am 6. September 1838, Gemälde von William Turner (1775–1851); London National Gallery.

Roman »No Greater Love«] die Bordkapelle der TITANIC zu hören, die kurz vor dem Untergang eine Trauerhymne angestimmt hatte. Sie glaubte, den eisigen Wind im Gesicht zu spüren, hörte gräßliches Sägen, das Ächzen und Stöhnen, das dem Verlust ihrer Lieben vorausgegangen war ... die Schreie der Ertrinkenden. Wie konnte man die vergessen? Wann würde das alles verblässen?

Ebenso wird Bert Brechts (1898–1956) aus seiner »Hauspostille« von 1927 stammendes Gedicht »Das Schiff« zur Gewißheit von Vergänglichkeit und Tod:

I

*Durch die klaren Wasser schwimmend vieler Meere,
Löst' ich schaukelnd mich von Zeit und Schwere,
Mit den Haien ziehend unter rotem Mond.
Seit mein Holz fault und die Segel schlissen,
Seit die Seile modern, die am Strand mich rissen,
Ist entferner mir und bleicher auch mein Horizont.*

VI

*Fremde Fischer sagten aus: sie sahen
Etwas nahen, das verschwamm beim Nahen.
Eine Insel? Ein verkommenes Floß?
Etwas fuhr, schimmernd von Mövenkoten,
Voll von Alge, Wasser, Mond und Totem,
Stumm und dick auf den erbleichten Himmel los.*

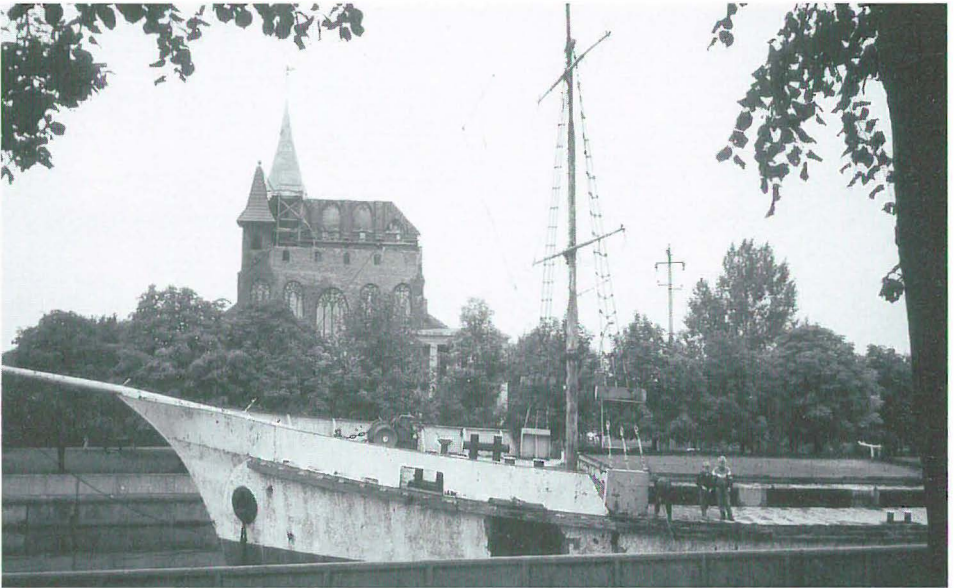


Abb. 29 *Moderne, in Tod und Apokalypse versunkene Insel: ein gespenstisches Bild der bis 1945 vor Leben pulsierenden, nun »begrünten« Dom-Insel zu Königsberg/Preußen, jetzt Kaliningrad. – In der Dom-Längsachse stehend und mit Blick auf dessen Chorwand, zeigt das im September 1994 von Hans Haßmann-Horb gemachte Foto rechts auch die helle Pfeilerhalle vom Grabmal des Philosophen Immanuel Kant (1724–1804). Inzwischen restauriert, ist es für alle Deutschen ein symbolischer Ort, an dessen seit 1945 grauenhaft ödem Ambiente die gewissenlos-verbrecherische Hybris Adolf Hitlers und die Verblendung seiner willfährig-blinden Millionen-Gefolgschaft eindrucksvollste Spuren hinterließ. Wie ein Todenachen wirkt der vorn am Pregel-Ufer festgemachte einstige Segler.*

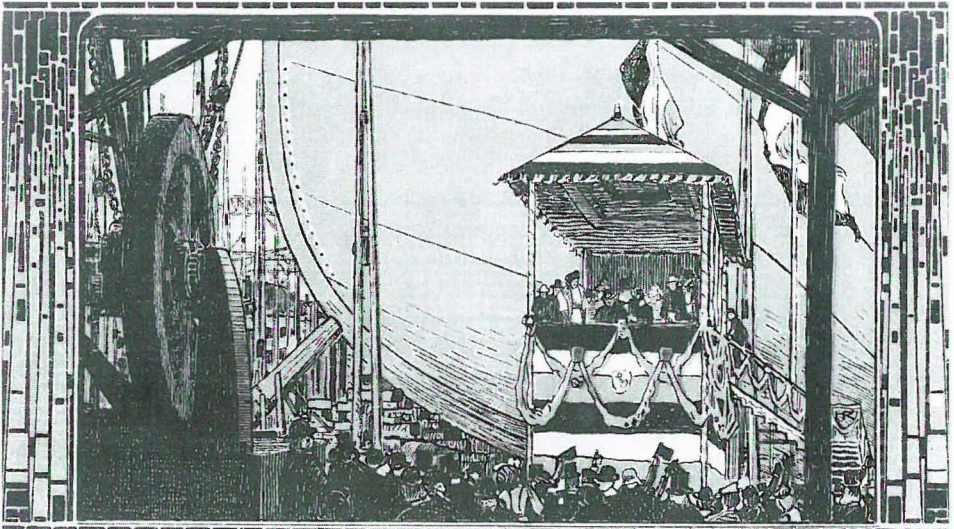


Abb. 30 *Schiffstaupe vor Stapellauf. Buchschmuck von Heine Rath, in: Paul Neubaur, Der Norddeutsche Lloyd ... 1857–1907, Band 2, Leipzig 1907, Seite 387.*

In einer wehmütigen »Ode an den Anker« summiert Pablo Neruda (1904–73)⁴⁶: *Da lag er, ein gewichtiges / Wrackteil, davongekommen; / als das Schiff zugrundeging, / ließ man ihn / am Strande liegen; / er geht nicht zugrunde: / Staubfeines Salz auf seinem Gerippe, / gekreuzigte Zeit an seiner Hoffnung, / rostet er vor sich hin / ... / Er segelt unter keinem Segel mehr. / Er ankert nur noch in meinen harten Träumen.*

So gerät zu unabänderlicher Erkenntnis: Narrenschiffe, Barken des Heils, Gondeln der Lust, Todesnachen⁴⁸ sind Metamorphosen des von Menschen geschaffenen und ihnen dienenden Wasserfahrzeugs – oder Architectura-Navalis-Objekts. Sie spiegeln dessen ebenso heilsbringende wie närrische, von Glück und Unbill, von Bösem Blick oder Klabauteermann beeinflusste Daseinsspanne zwischen Geburt und Tod – zwischen Aufschwimmen beziehungsweise Stapellauf und Abwrackfahrt oder Untergang. – Dabei begann und beginnt doch alles Schifffahren überall und stetig wieder mit feierlichen Danksagungen, zukunfts-frohen Hochrufen, verheißungsvollen Schwüren, champagnerlaunigen Taufzeremonien – dazu dem lauten Wunsch nach immer einer Handbreite Wasser unter'm Kiel!

Anmerkungen:

- 1 E. Berckenhagen: Schifffahrt in der Weltliteratur. Ein Panorama aus fünf Jahrtausenden. Hamburg: Kabel 1995, wurde besprochen von: Dr. Dieter Hartwig in: Marineforum 3/1996, S. 25–27; Günter Beyer in Reportagen im NDR am 28.2.96, in Radio Bremen am 4.3.96, in Radio Bremen 2 am 13.4.96; Dr. Wolfgang Wiedenmann in: Piekfall, Nr. 59, Hamburg 1996, S. 34; Hanns Ott in: das neue buch / buchprofile 5/1996, S. 644; J.A. de Moor in: Tijdschrift voor Zeegeschiedenis 1996, Heft 2, S. 167; Alan Robertshaw in: Mariner's Mirror 83. 1997, No. 1, S. 103; John D. Fudge in: The Northern Mariner (Memorial University of Newfoundland, Canada) VII, 1 Jan. 1997, S. 58f.; Arvid Göttlicher in: The International Journal of Nautical Archaeology. Jan. 26, 1997, S. 95f.; Prof. Dr. Helmut Börsch-Supan in: WELTKUNST. 15. März 1997, Heft 6, S. 573f.
- 2 Zu Panoramen siehe: Berlin und seine Bauten II, 1896, S. 68, Abb. 562; E. Berckenhagen: Von Schinkel bis Mies van der Rohe, Ausstellungskatalog, Berlin 1974, S. 36f., 70f., 117f., Nr. 60, 124, 227 mit Abb.; Marie-Louise von Plessen: Geschichte des Panoramas, Ausstellungskatalog der Bundeskunsthalle, Bonn 1993; dazu Besprechungen in der F.A.Z. vom 22.6.93, im F.A.-Magazin Nr. 698 vom 16.7.93, ferner zur Rettung des Luzerner Bourbaki-Panoramas in F.A.Z. vom 12.3.96.
- 3 Björn Landström: Das Schiff. Gütersloh 1961; Paul Lächler & Hans Wirz: Die Schiffe der Völker. Olten-Freiburg/Br. 1962, S. 13ff., 68f., 95f., 104f., 148 mit Abb. eines Höllenschiffs in Nürnbergs Fastnacht; A. Dudzus, E. Henriot, A. Köpcke, F. Krumrey: Das große Buch der Schiffstypen. Augsburg 1995, S. 223f.
- 4 Hamburg 1912 bzw. 1936, S. 7; Aline Bußmann veröffentlichte aus dem Nachlaß seine Tagebuchblätter und Gedichte »Sterne überm Meer«, aus der Ausgabe von 1935 folgen Zitate; anzuschließen wäre hier, als Absurdität, seine Bemerkung S. 107: *Heute [1910] sah ich zum erstenmal das Heine-Mal am Barkhof, das sie gestern in Stille aufgestellt haben ... Von dem Denkmal geht etwas Klares, Ruhiges, Ergreifendes aus. Ich sah den milden Marmor zittern, und mir war es, als lebte dieser Mann. Jabrelang hat dieses [ganzfügürliche Sitzbild] unter der griechischen Sonne gestanden – im Angesichte des Meeres, umgeben von hohen, dunklen Zypressen – auf Korfu [im Park des Achilleions]. Die Kaiserin Elisabeth von Österreich hatte es ihrem Dichter gesetzt. Da kaufte unser Kaiser das Besitztum und ließ Heinrich Heine entfernen ... Heines Patling jedoch, Julius Campe, kaufte das Denkmal, ließ es nordwärts verfrachten und wollte es Hamburg schenken. Der Senat aber hatte keinen Platz dafür: so kam es an den Barkhof ... Wie es in Korfu unter einem von sechs jonischen Säulen getragenen Rundtempel aufgestellt war, vermittelt E.C. Conte Corti: Elisabeth »Die seltsame Frau«. Salzburg¹³ 1935, Tafel vor S. 369; siehe auch Wula Papathanassiou: Achilion. Historie ... Beschreibung, Korfu 1991, Abb. S. 56, in Abb. S. 17 erscheint das am Ort befindliche große Modell der HOHENZOLLERN, während das Wertmodell vom Vulcan sich noch bis 1945 im Städt. Museum zu Stettin befand (laut Stettiner Bürgerbrief 1986, Abb. S. 35).*
- 5 Heinrich Kohlhausen: Nürnberger Goldschmiedekunst des Mittelalters und der Dürerzeit 1240 bis 1540. Berlin 1968, S. 266ff., Abb. 405–419, Nr. 338, 339; Propyläen Kunstgeschichte: Spätmittelalter und beginnende Neuzeit. Hrsg. v. Jan Białostocki, Berlin 1990, S. 323, Nr. 305, Abb. 305.
- 6 Als mythische bzw. legendäre Schifffbauer gelten auch der chinesische Urkaiser Yü, Gilgamesch in Mesopotamien, Odin bei den Nordgermanen.
- 7 Propyläen Geschichte der Literatur, 3. Band Renaissance und Barock. Berlin 1988, S. 37ff., 331 m. Abb.; Propyläen Weltgeschichte, 6. Band, Berlin 1991, S. 485, 500 m. Tafel; Die Grossen der Welt-

- geschichte. Hrsg. v. Kurt Fassmann, Band IV Boccaccio bis Palladio. Zürich 1974, darin S. 588–613 Erasmus von Rotterdam (verf. v. W.P. Eckert), S. 766–783 Thomas Morus (verf. v. C.-E. Bärsch).
- 8 Gemeint ist jenes märchenhafte Schiff, das einen zum Faulenzerland (mittelhochdeutsch »slur«) bringt.
- 9 Friedrich Winkler: Dürer und die Illustrationen zum Narrenschiff. Berlin 1951; Fedja Anzelewsky: Dürer-Studien. Berlin 1983.
- 10 Lächler & Wirz (wie Anm. 3), Abb. S. 69; zum Entwurf siehe Kat. d. Ausstellung Pieter Bruegel, Kupferstichkabinett Berlin 1975, S. 23f., Abb. 6.
- 11 Ludwig Reiners (Hrsg.): Der ewige Brunnen. Ein Handbuch deutscher Dichtung. München (1955) 1979, S. 707 (Ebner-Eschenbach-Gedicht), 850 (Buschor-Rätsel); Echtermeyer (Hrsg.): Deutsche Gedichte. Neugestaltet v. B. Wiese. Düsseldorf 1954, S. 445 (H. Heine Venedig), 516 (C.F. Meyer), 520f. (C.F. Meyer Lethe), 547 (Nietzsche Venedig).
- 12 Lächler & Wirz (wie Anm. 3), Abb. 112, S. 148 (ein anderer Nürnberger Schiffswagen der »Hölle«, im Nürnberger Codex Nor k 44).
- 13 Heinz Ladendorf: Das Labyrinth in Antike und neuerer Zeit. In: Archäologischer Anzeiger 1963, S. 762–795 m. 17 Abb.; Paolo Santarcangeli: Il libro dei Labirinti. Storia di un mito e di un simbolo. Firenze 1967; Wolfgang Carius: Vom Gartenlabyrinth. In: Das Gartenamt 9/1967, S. 416–420 m. Abb., Hermann Kern: Labyrinth. Erscheinungsformen und Deutungen ..., München 1982; mehrere Aufsätze zum Labyrinth-Thema in: Daidalos (Berlin Architectural Journal) 3/1982, dort ist S. 33 abgebildet jenes Fresko mit Pasiphae, wie sie in die hölzerne Kuh steigt, nach Entwurf Giulio Romanos von Rinaldo Mantovano (?) gemalt in der Villa del Te zu Mantua.
- 14 Deutsches Schiffsarchiv 9, 1986, S. 26 mit Abb. 11.
- 15 Den offenbar der Meerese Gott Poseidon ins verderbenstiftende Spiel brachte.
- 16 Sieben Kreuzzüge ereigneten sich zwischen 1096 und 1270; vgl. Berckenhagen (wie Anm. 1), S. 118ff., Anm. 211, 267, 321.
- 17 Die Eroberung von Konstantinopel durch die Kreuzfahrer ... 1204. Von G. v. Villehardouin, übersetzt und hrsg. v. Franz Getz. Voigtländers Quellenbücher Band 87. Leipzig o.J., darin S. 148ff. des Nicetas' Schilderung der Plünderungen; Steven Runciman: (A History of the Crusades. Cambridge 1950–54) Geschichte der Kreuzzüge. München (1957–60) 1983, S. 1257.
- 18 Carl A. Willmsen: Kaiser Friedrich II. und sein Dichterkreis. Krefeld 1947, S. 47.
- 19 In Motive der Weltliteratur. Stuttgart 1976, S. 383–401, zu Th. Morus siehe S. 390. – Die wundersame Meerfahrt des Sankt Brandan (Der 1496 hrsg. Druck in der Histor. Bibliothek von Rudolstadt). Faksimile-Druck Hayn 1994. – Heinrich Stettner: St. Brandan's wundersame Meerfahrt ... In: Deutsche Schifffahrt 2/1995, S. 8–12 mit 5 Abb. – Franz Zelger: Arnold Böcklin Die Toteninsel. Selbstheroisierung und Abgang der abendländischen Kultur. Fischer-Tb. 10514. – Horst Albert Glaser: Utopische Inseln. Beiträge zu ihrer Geschichte und Theorie. Frankfurt/M. u.a. 1996.
- 20 Ernst Trenkler: Das Livre du cuer d'amours esprits des Herzogs René von Anjou. Wien 1946, Tafel 20, 21.
- 21 Diese mit Kirche, Gewächshaus für Orchideen und Park umgebene »casa sul mare«, einst von Europas Gesellschaftseliten des Fin de siècle und im frühen 20. Jahrhundert besuchte glorreiche Nobelhotel an der Via Capolungo Nr. 24–30, wandelte man inzwischen zu einem Apartmenthaus um.
- 22 Berckenhagen (wie Anm. 1), S. 7, 284; solche ihr zustehende Anrede sich gleich lachend verbittend, entstand jene Alliteration »Concetta«, zumal man das Conchetto (von Gedanke, Einfall) seit Petrarca zur doppelsinnig-hintergründigen Andeutung gepflegt hat. – Francesco Petrarca: Sonette an Madonna Laura. Nachdichtung von Leo Graf Lanckoronski, Stuttgart Reclam (1956) 1993, S. 64f. – Siehe hier Anm. 48.
- 23 Heinrich Stettner: Um 1530: Unmoral an Bord! Hans Holbeins Schiffs-Zeichnung und ihre Retuschen. Kleine Dokumentation einer maritim-erotischen Groteske. In: Deutsche Schifffahrt (Bremerhaven) 2/1996, S. 9–11 mit 4 Abb. – Die sog. »bereinigte« Fassung findet man z.B. reproduziert bei Frank Howard: Segel-Kriegsschiffe 1400–1860. Augsburg 1996, Abb. 80; ebenso vertritt sie das Science Museum in London, vgl. Propyläen Technikgeschichte, Band 2, Berlin 1997, Abb. 179.
- 24 John Malcolm Brinnin & Kenneth Gaulin: Grand Luxe. The Transatlantic Style, 1988 (= Grand Hotels der Meere, München 1988); Tom Hughes: The Blue Riband of the Atlantic, 1973 (= Der Kampf ums Blaue Band, 1974); Melvin Maddocks: Die großen Passagierschiffe (Die Seefahrer). Eltville 1992, S. 80ff. mit vierseitiger Faltafel des Längsschnitts durch die NORMANDIE. – Neben dem Unglücksschiff TITANIC geht Danielle Steel noch auf weitere Passagierdampfer ein, darunter – für 1923 – auf die 11 000 BRT große deutsche BREMEN (ex PRINZESS IRENE, 1900 beim Vulcan in Stettin erbaut), die man 1922 aus den USA für den NDL zurückgekauft hatte, siehe A. Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt, Band 4 (1989) 1994, Abb. S. 81.
- 25 Birgit Marschall: Reisen und Regieren. Die Nordlandfahrten Wilhelms II. (= Schriften des DSM, Band 27). Hamburg 1991, S. 46 das Rathenau-Zitat.

- 26 Fürst Philipp zu Eulenburg: Mit dem Kaiser als Staatsmann und Freund auf Nordlandreisen. 3 Bände, Dresden 1931; siehe dazu Christian Graf von Krockow: Fahrten durch die Mark Brandenburg. Wege in unsere Geschichte. Stuttgart 1991, S. 204ff.: Die Liebenberger Tafelrunde; von demselben: Preussen. Eine Bilanz. Stuttgart 1992, S. 68ff.; Eulenburg spielte als Informant der Kaiserin-Mutter übrigens eine bedeutsame Rolle, auch darum sind ihre Selbstäußerungen nicht ohne Wert, siehe dazu Briefe der Kaiserin Friedrich. Hrsg. von Sir Frederick Ponsonby. Berlin o.J., S. 446, 449, 451, 453, 458, 470, 482 über provozierende Handlungen und Reden Wilhelms II. sowie S. 463f. zur deutschen Flotte. – Zur Eulenburg-Affäre siehe die Weisgerber-Karikatur »Neues preußisches Wappen« in: Die Jugend, Nr. 45, 1907.
- 27 Berckenhagen (wie Anm. 1), S. 297, 310, Anm. 96.
- 28 Brinnin & Gaulin (wie Anm. 24), Farbabb. S. 230, zur NORMANDIE insgesamt S. 204–235 mit Farbabb.
- 29 Berckenhagen (wie Anm. 1), S. 247–266, Maritimes in Film und Fernsehen.
- 30 Günter Kettenbach: Einführung in die Schifffahrtsmetaphorik der Bibel (= Europäische Hochschulschriften: Reihe 23, Theologie, Band 512). Frankfurt-Berlin 1994; Derselbe: Das Logbuch des Lukas. Das antike Schiff in Fahrt und vor Anker. Frankfurt/M. u.a. ²1997 (= Europäische Hochschulschriften: Reihe 23, Theologie, Band 276); Derselbe: Schulschiff und Religion. Bilden und genesen, Werte und Persönlichkeitsbildung. Frankfurt/M. u.a. 1997 (= Europäische Hochschulschriften: Reihe 23, Theologie, Band 596); Werner Hofmann (Hrsg.): Luther und die Folgen für die Kunst. Katalog zur Ausstellung der Hamburger Kunsthalle 1983/84, München 1983, S. 120f., 201ff. zu Schiffen des Heils und Schiffbruch der Kirche – mit Abb.; Die Welt des Hans Sachs. Hrsg. von der Stadtgeschichte. Museen Nürnberg 1976, Abb. Kat. 338 (Die christliche Geduld in Schiffsform); Ewald Kislinger: Im Zeichen der Dromonen. Byzantinische Seegelung in archäologischen und literarischen Zeugnissen. In: Antike Welt 28, 1997, Heft 2, S. 123.
- 31 Ernst Robert Curtius: Europäische Literatur und lateinisches Mittelalter. (Bern 1948) München ³1961, S. 136ff.; Wasser und Quelle. In: Symbolon. Jahrbuch für Symbolforschung N.F. Bd. 13, Frankfurt/M. u.a. 1997, darin Paul Barié: »Am Anfang war das Wasser«. Die Bedeutung des Wassers in den Welterschöpfungsmythen, S. 19ff., Günther Dietz: Okeanos und Proteus. Poseidon und Skamander. Urstrom, Meer und Fluß bei Homer, S. 35ff. – Noch ein extremer Hinweis, und zwar auf das auch verfilmte »Nachtschiff« von Marguerite Duras (Le navire Night. Paris 1979; deutsch 1992): *Die Bewegungen des Nachtschiffs sollten* [sinbildhaft] *von den Bewegungen des Begebrens zeugen*.
- 32 Berckenhagen (wie Anm. 1), S. 123 m. Abb.
- 33 Günther Schiedlausky: Essen und Trinken. Tafelsitten ... München 1956, S. 23; Heinz Biehn: Feste und Feiern im alten Europa. München o.J., S. 10ff, 158ff.; Tafelschiffe. In: Kunst und Antiquitäten, Heft 12/1991.
- 34 Berckenhagen (wie Anm. 1), S. 318 Anm. 297; siehe dazu Lloyd's Register. Steamers & Motorships, 1944–45, No. 80450; Erich Gröner: Die Handelsflotten der Welt, 1942, S. 339, vgl. dort auch S. 192 die 1931 erbaute PRESIDENT COOLIDGE, 21936 BRT, sowie S. 511 und 524 sind gleichfalls abgebildet die ÎLE DE FRANCE und MAURETANIA; zur BLUE RIDGE siehe Jane's Fighting Ships 1976–77, 79. Jg., London 1976, S. 605 mit 2 Abb.
- 35 Ursprünglich vielfarbig ausgestattet, wurdenacheiner Senatsverfügung 1562 schwarz für alle Gondeln eingeführt. Siehe Alvisè Zorzi: Venedig ... 697–1797. (Milano 1979) München 1981, S. 52.
- 36 Venedig. Briefe, Berichte und Bilder. Hrsg. von C. v. Lorck, 1938, S. 144f.; E. Berckenhagen: Schiffe Häfen, Kontinente. Berlin 1983, S. 117ff.; Florian Adler: Venedig. Träume und Impressionen [vom Karneval]. Erlangen 1994.
- 37 Im Papyros Westcar (NR), abgedruckt bei Lächler & Wirz (wie Anm. 3), S. 104f.
- 38 Shunga Erotik Art. Mit Texten von D. Marhenke & E. May. Heidelberg 1995.
- 39 Siehe Reclam-Ausgabe, hrsg. von H. Heubner. Stuttgart (1951) 1994, S. 29–32.
- 40 Vergil: Aeneis. Übersetzt von J. Götte, hrsg. von M. Lemmer, mit 136 Holzschnitten der 1502 in Straßburg erschienenen Ausgabe. (Leipzig 1979) Wiesbaden 1987, S. 154, Charons Nachen in den Holzschnitten S. 157, 159. – Interessant sind hierzu jene Aussagen über des Odysseus' Hades-Fahrt in Inge Merckels bemerkenswertem Roman »Eine ganz gewöhnliche Ehe. Odysseus und Penelope«. (1987 und Frankfurt 1989) 1994, S. 375ff.
- 41 Berckenhagen (wie Anm. 1), S. 220, 280, 316, jeweils mit Abb., 319 Anm. 311.
- 42 Lukian: Gespräche der Götter und Meergötter, der Toten und der Hetären. Stuttgart: Reclam 1967, S. 94f.
- 43 E. Berckenhagen: Lepanto 7. 10. 1571 – blutigster Tag globaler Marinehistorie. In: DSA 19/1996, S. 105–139 mit 25 Abb. – Aus ungenanntem Privatbesitz und inzwischen auf 180 x 320 cm verkleinert, kam das »nach 1571« entstandene, bis 1945 in der Sammlung Sarre befindliche Gemälde der »Schlacht von Lepanto« als Leihgabe 1997 in die Münchner Ausstellung »Rom in Bayern. Kunst und Spiritualität der ersten Jesuiten«; siehe deren von R. Baumstark hrsg. Katalog. München 1997, S. 297ff., Nr. 19, Abb. auf S. 299. – Zum besonderen Gedenken an jenen vor Lepanto rühmlich gefallenen veneziani-

schen Geschwaderchef Agostino Barbarigo entstand im kreuzförmigen Erdgeschoß-Saal der Villa Barbarigo in Noventa Vicentina (Vicenza) ein repräsentatives Fresco des Galcerenkampfes, das Antonio Vassilacchi, gen. L'Aliense, zugeschrieben wird; vgl. Michelangelo Muraro & Paolo Marton: (Civiltà delle ville venete, Udine 1986) Villen in Venetien. Köln 1996, Farbbildung S. 316f.

- 44 Byron, G.N.G. Lord: Werke. Übersetzt von H. Stadelmann, S.W. Schäffer u.a., Band 3. Leipzig-Wien 1912, S. 76, 90.
- 45 G.M. Bellman: Durch alle Himmel alle Gossen. Übertragen von F. Graßhoff. Köln 1966, S. 121ff.
- 46 Pablo Neruda: Seefahrt und Rückkehr. Hrsg. von K. Garscha. Darmstadt 1987, S. 11f.
- 47 Zum »Plan du Port de Tchesmé ... 1770«, siehe Berckenhagen (wie Anm. 1), Abb. S. 183, sei hier auf eines der von Jakob Philipp Hackert geschaffenen Gemälde der Tchesme-Serie hingewiesen, vgl. dazu Wolfgang Krönig & Reinhard Wegner: J.Ph. Hackert. Der Landschaftsmaler der Goethezeit. Köln (1994) 1997, S. 7, 40f., 138, 140–143, Abb. 103.
- 48 Zu den Todesnachen zählt selbst ein »Giftfrachter«, die KAREN B, welche zuletzt Genua anläuft, um dort ungeklärt entsorgt zu werden – lautet Donna Leon's (²² 1942) prosaische Roman-Notiz in »Death in a Strange Country« (New York 1993; = Endstation Venedig. Commissario Brunetti's zweiter Fall. Zürich 1996, S. 281). Ebenso ins Auge fallend ist jener dort (S. 328ff., 390ff.) betonte Antagonismus zwischen Concetta und Contessa.

Ships of fools, vessels of salvation, gondolas of pleasure, barks of death

Summary

These are all metamorphoses of the water vehicle, created by man and used in his service – or of that object, brought to life through cleverness and inventive power, of the *architectura navalis*. Together they reflect the span of the ship's existence – characterised both by madness and the promise of salvation, influenced by luck or misadventure, by the eye of evil or the pelagic hobgoblin ... the span between birth and death, between buoying up or launching and scrapping or sinking.

Having dealt with the questions 'What is a ship and what is its function? How is life on board organised?' we continue with an explanatory observation of that positivist-humorous satire *Moriae Encomium* (1509) or *Lob der Torheit* (Praise of Folly) by the influential humanist Erasmus von Rotterdam. His insightful doctrine then confronts Sebastian Brant's *Stultifera Navis* (1494) as well as the ship-of-fools images created for this text or in its wake by Albrecht Dürer, Hieronymus Bosch, Hans Holbein. These are surrounded by and embedded in the carnival celebrated during Shrovetide, with its ship floats and the nautical-allegorical motifs and figures set between heaven and hell – labyrinths and Trojan fortresses, island excursions and paradise ersatz, Cupid and Dionysus-Bacchus, Helena or Circe.

Maritime undertakings which evolved into more than mere follies – the capture of Constantinople by the crusaders and the Venetians in 1204 or the 1571 massacre off Lepanto – are brought to mind by means of historical account or poetic visualisation, joined – during Magellan's circumnavigation of the globe – by an entrancing board fool in the figure of the poetic-fictive Conde del Maluco by Napoléon Baccino Ponce de León. Cervantes's Don Quixote on the "magic bark" still has us smiling when soon thereafter we are enthralled by the horror in Danielle Steel's convincing description of

the presumably unsinkable ship of miracles and fools, the TITANIC, how she is piloted by a carefree captain through the ice fields, runs aground and sinks, taking 1,500 passengers with her into the icy depths. Pederasty and homoeroticism on board are brought up; afterwards we delve into the worlds of such diverse "ships of fools" as the VERA and the NORMANDIE as portrayed by Katherine Anne Porter and Danielle Steel; the latter even touches on that particularly awkward and shameful subject of the ST. LOUIS.

The passage devoted to vessels of salvation encompasses the nautical imagery of the bible and elucidates that lyric topos in which poets transform themselves into mariners or their creations into barks. Various references, quotations and illustrations provide evidence of the way in which such ships, manifestly formed in gold and silver, have attained significance over the centuries. Danielle Steel takes us from the MAYFLOWER, the anno 1620 ship of pilgrims and of hope, to a vessel devoted to a similar aim: the refugee transporting MAYFLOWER of the year 1945.

Gondolas of pleasure and desire, as common in ancient Egypt as in the Aegean Sea, Venice or Japan, have inspired many an admiring report, documented here in colourful passages.

Barks of death, vehicles of the soul, funeral boats and sinking ships, along with their ferrymen and passengers, are brought to life in a charmingly contemplative manner by Aristophanes' famous comedy *The Frogs* and Lucian's conversation between Hermes and Charon in the *Dialogues of the Dead*, as by the verses of Lord Byron, the Swede Bellman, Conrad Ferdinand Meyer, Bert Brecht, Pablo Neruda and Danielle Steel. And – not without significant reason – it is to this last author that the essay is dedicated.

Nefs des fous, barques de guérison, gondoles du plaisir, nacelles de la mort

Résumé

Toutes ces embarcations sont les métamorphoses du véhicule nautique construit par les hommes pour leur service – ou bien un objet de «l'architectura navalis», dû à l'intelligence et au don d'invention. Toutes reflètent la tranche de temps qui s'écoule pour le bateau entre la naissance et la mort – ou plutôt entre la mise à l'eau et le départ en tant qu'épave, ou le naufrage, période marquée soit par la guérison ou la folie, le bonheur ou l'accident, le mauvais sort ou le génie du bateau.

Après les questions qui ont déjà trouvé réponse: qu'est-ce qu'un bateau et à quoi sert-il? comment s'organise la vie à bord? – suit une observation commentant une satire positive et pleine d'humour «Moriae Encomium» (1509) ou bien «l'Eloge de la Folie» de l'influent humaniste Erasme de Rotterdam. Seront alors confrontés à sa leçon judicieuse le «Stultifera Navis» de Sebastian Brant (1494), ainsi que les tableaux des nefes des fous d'Albrecht Dürer, Jérôme Bosch, Hans Holbein, réalisés à ce moment-là ou plus tard. Ceux-ci sont entourés et enveloppés des motifs et des figures nautiques à mi-chemin entre le ciel et l'enfer que l'on retrouve pendant le carnaval du carême: labyrinthes et citadelles de Troie, voyage aux îles et succédanés de paradis, Amour et Dionysos-Bacchus, Hélène ou Circé.

Des actions maritimes allant plus loin que la simple folie, comme par exemple la prise de Constantinople par les croisés et les Vénitiens en 1204 ou bien en 1571 l'orgie sanglante qui eût lieu devant Naupacte, reviennent à l'esprit avec un récit historique et une remémoration poétique, auxquels s'ajoute, durant le tour du monde de Magellan, un bouffon de bord irrésistible, dans la personne fictive et poétique de Conde del Maluco, créé par Napoleon Baccino Ponce de Leon. Le Don Quichotte de Cervantes, sur la barque enchantée, nous fait encore sourire, tandis qu'un peu plus tard, Danielle Steel évoque en nous donnant le frisson, comment ce navire miracle tenu pour insubmersible, le TITANIC, autre navire de fous, conduit avec insouciance par son capitaine à travers la banquise sombre, entraînant 1 500 personnes vers les profondeurs glacées. Pédophilie et érotique homosexuelle à bord prennent la parole. Ensuite, ce sont encore d'autres nefs si différentes l'une de l'autre, telles que le VERA et le NORMANDIE, qu'évoquent Katherine Anne Porter et Danielle Steel; cette dernière touchant au thème particulièrement écoeurant et honteux du ST.LOUIS.

Les barques de guérison se déploient jusqu'à devenir des métaphores navales et bibliques; elles rendent plus distinct ce lieu-dit poétique où les poètes se transforment en bateliers ou bien leurs créations en barques. Presque palpables, représentés en or et en argent, en tant que surtout de table, de tels navires arrivèrent à travers les siècles à gagner en signification, comme le prouvent les références, les citations et les reproductions relatives. Danielle Steel nous mène même (leur but étant semblable), du MAYFLOWER, ce navire convoyant espoir et pèlerins en l'an 1620, jusqu'à cet autre MAYFLOWER transportant des réfugiés en 1945.

Les gondoles du plaisir, en Egypte comme dans la mer Egée, à Venise comme au Japon, ont déclenché de nombreux récits admiratifs, comme le montrent ici des passages colorés.

Les nacelles de la mort, véhicules d'âmes, embarcations funéraires, bateaux de l'enfer avec leurs conducteurs ou leurs passagers, nous rapprochent de façon heureuse et laissant à réfléchir, autant vers la célèbre comédie d'Aristophane «Les grenouilles» que vers le dialogue de Lukian entre Hermès et Charon dans les «Conversations des morts», de même que vers les poésies de Lord Byron, du Suédois Bellman, vers Conrad Ferdinand Meyer, Bertolt Brecht, Pablo Neruda ou bien Danielle Steel. A ce propos, c'est à cette dernière qu'est dédié, non sans raison profonde, cet essai.