

Eine Odyssee auf 24 Schiffen: zwischen "LAGOS" 1924 und "BERLIN" 1993

Berckenhagen, Ekhart

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Berckenhagen, E. (1993). Eine Odyssee auf 24 Schiffen: zwischen "LAGOS" 1924 und "BERLIN" 1993. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 16, 175-208. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59739-2>

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.

EINE ODYSSEE AUF 24 SCHIFFEN: ZWISCHEN »LAGOS« 1924 UND »BERLIN« 1993

VON EKHART BERCKENHAGEN

The Liner, She's a Lady, formulierte Rudyard Kipling – und traf exakt jedes Seemanns, vielleicht auch Kreuzfahrers inniges Verhältnis zu seinem Schiff. Geliebte, Braut oder Mutter, ein weibliches Wesen – wird Gefährt und zur Gefährtin auf See. Darum reden wir von ihm in zärtlichem Ton: die LAGOS oder die BERLIN.

1

Mütter entsprechen solchen Ladies. An die Hand nehmend, wenn wir Glück haben, lenken sie unsere ersten Schritte. Mir geschah das, gut einjährig, im Herbst 1924 bei zuweilen stürmischer Überfahrt von Hamburg nach Istanbul – auf fugengeteerten Planken des 2300-BRT-Dampfers LAGOS. Beleg dafür blieb meiner Mutters beim Passieren gemachtes Foto von Gibraltar (Abb. 1).

Bekannt als eine der »Säulen des Herakles«, schnürt sie mit Ceutas bis zur Punta Almina reichendem Vorgebirge, als südlicher Erhebung, dem Mittelmeer einen westlichen Flaschenhals. Durch ihn setzt jene Homer (Od. 12,1) schon geläufige Oberflächenströmung ostwärts. Allen aus dem Atlantik kommenden Schiffen erleichtert sie Weiterfahrt und Einlaufen ins wärmere, rascher verdunstende mediterrane Seegebiet. Davor warteten einst schwerste »Arbeiten« (10./11.) auf Herakles.

Der halbgöttliche Sohn Alkmenes und Zeus', zwölf Jahre im Dienst König Eurystheus' von Mykene, mußte Geryons herrliche rote Rinder entführen. Um ihre ferneren Weiden zu erreichen, benutzte unser Held jene von Helios ausgeliehene Sonnenscheibe, *in welcher der Sonnengott selbst seinen nächtlichen Weg vom Niedergange bis zum Aufgange zurücklegt. Auf dieser fuhr Herakles mit seiner nebenher segelnden Flotte nach Iberien herüber ... Dann kam er nach der Insel Erythia [Cadiz?], wo Geryones mit seinen Herden hauste*, läßt uns Gustav Schwab in seinen »Sagen des klassischen Altertums« (nach Hesiod, Theogonie 287ff.,



Abb. 1 *Felsen vor Gibraltar, von der LAGOS aus am 3. September 1924 aufgenommen*

979ff.) wissen. Anschließendender Raub gelang wie auch nächste unerfüllbar erscheinende »Arbeit«.

Vier jungfräuliche Hesperiden samt hundertköpfigem Drachen bewachten an desselben Okeanos' Ostgestade einen von Gää gepflanzten, zur Zeus-Hera-Hochzeit gestifteten Baum voll goldener Äpfel. Ihre kostbaren Früchte sollte Herakles entwenden und nach Tiryns schaffen. Dazu gewann er durch Atlas zwar betrügerische Hilfe, doch dessen schweres Himmelgewölbe schulterte Herakles selbst listigerweise nur kurz (Hesiod, Theogonie 215f.). So mit griechischer Mythologie konfrontiert, was dem Gymnasiasten schnell aufging, sah ich erst Jahrzehnte später (1979 von Bord der ITALIA, 1986/93 der BERLIN) jene »Säulen« und bewunderte im seit 1704 britischen Marinestützpunkt Gibraltar natürlich auch alle dort traditionsbewußt an steilen Felsen gehegten Affen.

2

Aus ähnlich strategischem Kalkül sicherte sich Großbritannien Malta für seine Navy und nutzte dessen Grand Harbour von 1800 bis 1964. Günstig vor Sizilien und Tunesien gelegen, dazu mitten im Seeweg zwischen west- und östlicher Hemisphäre, bewertete schon das Altertum Malta als mediterranen Nabel, als götternahes Eiland. Zu Hause war dort Atlas' Tochter Kalypso. Lord Byron spricht von ihr – anspielend auf Gozo und Malta – in »Childe Harolds Pilgerfahrt« (1812ff.):

*Nur der Calypso Inseln laß mich nennen,
Das treue Schwesternpaar im Mittelmeer:
Noch wird der Müde sie als Hafen kennen,
Die schöne Göttin aber weint nicht mehr,
Vom Felsen spähend nach dem Freunde, der
Ein sterblich Wesen kühn ihr vorgezogen.*

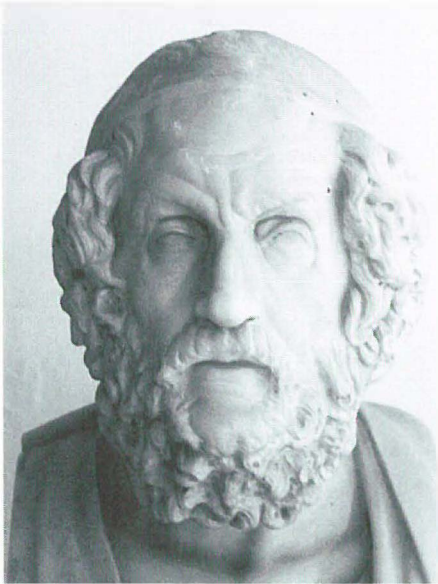


Abb. 2 Homer-Büste, durch Kaiserin Elisabeth von Österreich erworben, an der Terrasse des »Achilleions« auf Korfu

Gemeint sind Odysseus und Penelope (Abb. 2). Indes boten sich (gelandet aus der Tirrenia-Fähre MALTA-EXPRESS 1987, 1990/93 von der BERLIN) eindrucksvolle Zeugnisse hier freigelegter Megalith-Kulturen (4000–2000 v.Chr.). Es sind goldfarbene Ruinen rundräumiger, ursprünglich eingewölbter Tempel, darunter als ältester die »Gigantija« zu Gozo. Beziehungsvoll gilt das raffiniert, zweistöckig gestaltete Hypogaeum von Mdiny als unterirdische Kult- und Orakelstätte der »Magna Mater«; denn man fand darin Terrakottafingürchen schlummernder, fettleibiger »Priesterinnen«. Dem unübersehbaren Torso einer ähnlichen, zwar stehenden, handgreiflich »großen Mutter«-Statue begegneten wir im Heiligtum von Hal Tarxien. Darin verlebendigen sich Formen frühen Matriarchats. Sie bewirkten Fausts Suche nach den »Müttern«, zumal ihn Goethe ausrufen läßt: *In Eurem Namen, Mütter, die ihr thront Im Grenzenlosen, ewig einsam wohnt ...*

Relikte späterer Zeit verdankt die wasser-

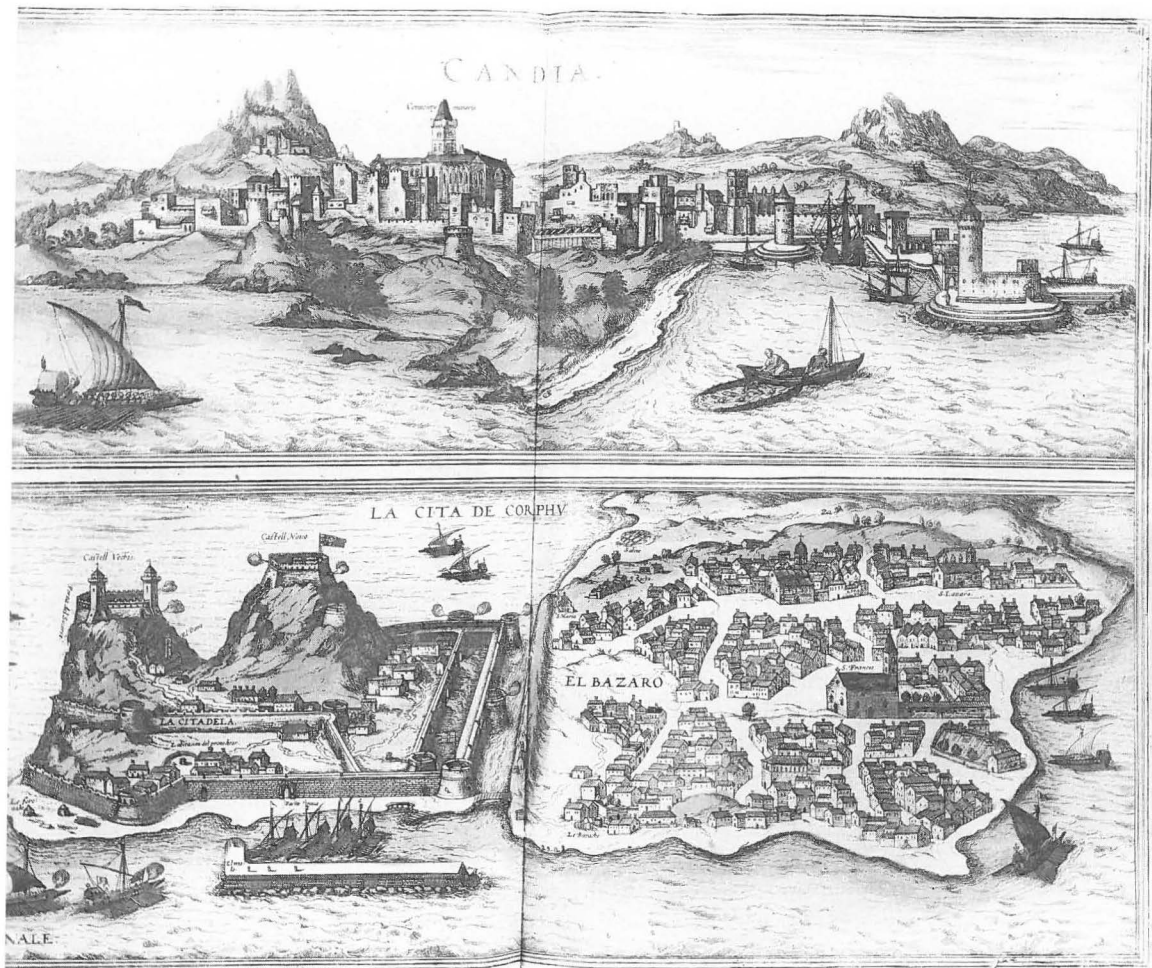
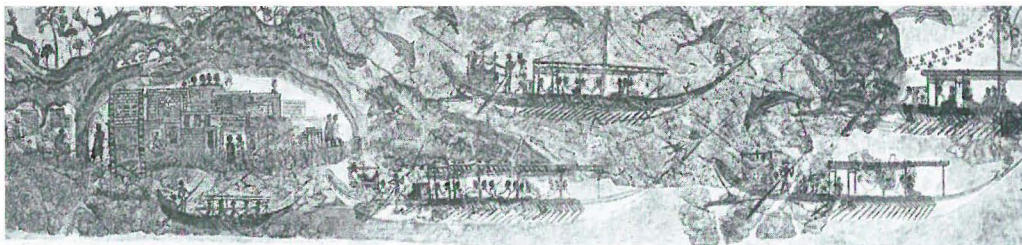


Abb. 3 Iraklion-Candia/Kreta und Korfu, Kupferstich-Tafel in Braun & Hogenberg: *Civitates orbis terrarum*. 1572ff.

arme Inselgruppe Phöniziern, Karthagern und Römern, auch Byzantinern, Arabern, Normannen wie Spaniern. Kaiser Karl V., in dessen Reich die Sonne nicht unterging, überließ Malta 1530 dem aus Rhodos gewichenen Johanniterorden. Kulturschöpferisch und befreiend betätigte er sich dort bis 1798; danach hielt Napoleon Malta zwei Jahre noch als maritimes Relais für seinen Ägypten-Zug. Eigenartig und einmalig berühren uns – neben 23 gigantischen Steinzeitbauten – jene ebenso zahlreichen wie hoch aufragenden Kuppelkirchen, beispielsweise in Mosta; sie zählt zu der Welt größten. Wie hätte man – gegenüber benachbarten Mohammedanern – Christi Macht nachdrücklicher beweisen können? – zumal der Legende nach in Malts St. Pauls Bay Paulus, sein Apostel, 58 n.Chr. strandete und lehrte (NT, Apostelgesch. Kap. 27 und 28).



3

Ost-südost-Kurs (mit GALAXIAS 1978, ATALANTE 1980) lag an, bis Kretas Berge auftauchen, Iraklion erreicht war (Abb. 3). Indem wir sein Archäologisches Museum besichtigten, dazu weitflächig ausgegrabene, teilrekonstruierte Paläste in Knossos, Mália und Festós besuchten, eröffnete sich – vor ausgedehnten, labyrinthisch um Höfe verschachtelten Baugruppen, berücksichtigenden Wandmalerei- und Keramikresten, Spuren fortschrittlichster Wassertechnik und erstaunlichem Wohnkomfort, verdichtete sich zudem angesichts bezaubernder weiblicher Statuetten mit brustfrei dekolletierter Kleidung – das magische Bild jener zwischen 2000–1550 v. Chr. zu extravaganter Blüte gediehenen minoischen Zivilisation. Sie schuf sich zum Schutz ihrer unbefestigten, fruchtbaren Insel eine große Handels- und Kriegsflotte: die älteste, zugleich erste faßbare Seemacht im Mittelmeer. Deren Haupthafen lag einst in Amnisos an Kretas Nordküste.

Obwohl frühe minoische Schriftzeichen bekannt sind, verharren ihre tonangebenden Persönlichkeiten in sagenhaftem Dunkel. Zeus, als nachmalig höchste olympische Gottheit, war auf Kreta geboren oder zumindest dort aufgewachsen. Zu Besuch beim König von Tyros in Phönizien, entführte er auf einem weißen Stier dessen Tochter Europa, zeugte dann mit ihr drei Söhne: Minos, Rhadamanthys und Sarpedon. Sie verkörpern die älteste kretische Herrscherdynastie. Minos galt zwar als umsichtiger Gesetzgeber, doch mit seiner Gemahlin Pasiphae, Tochter des Sonnengottes Helios und der Okeanide Perseis, hatte er insofern Probleme, als sie ihm nicht nur Ariadne und Phaedra gebar, sondern eben auch jenes menschliche Stierkopf-Ungeheuer: den Minotauros.

Um solch kannibalisches Monster zu verbergen, wurde Daidalos aus Athen – als technisches Universalgenie (Leonardo da Vinci lange vorausgehend, aber vergleichbar) – zum Bau eines unentrinnbaren Labyrinths verpflichtet. Schuldhaft darin später eingesperrt, konnte Daidalos dem ausweglosen Irrgarten selbst nur mittels für sich und seinen Sohn Ikaros gefertigter Flügel entfliehen. Theseus hingegen, Sohn des Königs Aigaios von Athen (Namensgeber der Ägäis), von Ariadne geliebt und mit einem Garnknäuel ausgestattet, vermochte – nach Tötung des Minotauros – dank des »Ariadne-Fadens« zu Ausgang und Freiheit zurückzufinden.

»Freiheit oder Tod« ist darum der Titel eines jener – üble Besatzungszustände auf Kreta nahebringenden – Romane, mit denen Nikos Kazantzakis (1883–1957) Weltruhm erwarb. Denn nach Kretas griechischen und hellenistischen Perioden (500–67 v. Chr.) folgten Jahrhunderte römischer, byzantinischer, venezianischer und – 1669 bis 1898 – türkischer Fremdherrschaft.



Abb. 4 *Schiffsfries, Fresko aus dem Westhaus in Akrotiri auf Santorin, Mitte 2. Jahrtausend v. Chr.; Archäologisches Nationalmuseum Athen*

4

Weit zerstörerischere Katastrophen – jene Vulkan-Eruption von Thera-Santorin, bald anschließender Einsturz der ausgebrannten Caldera, dabei verheerend wirkender Tsunami (eine 200 m überschreitende Flutwelle) – erlitt sogar Kretas Nordufer bereits Mitte des 2. Jahrtausends v.Chr. Dieses zeitlich sehr ferngerückte Inferno (übrigens viermal stärker als der Krakatau-Ausbruch 1883) erschloß sich uns imaginativ noch (an Bord der GALAXIAS 1979 und ITALIA 1981) beim Einlaufen in das riesige, meerwassergefüllte Oval der Kykladeninsel. Von einem ursprünglich mehr als 1000 m Höhe erreichenden (dem Stromboli ähnlichen) Vulkankegel blieben drei Kraterandstücke übrig. Sie steigen innen bis zu 360 m steil empor und tragen weiße Ortschaften wie gleißende Kronen.

Zentral im – geologischen Wunder gleichen – fast der Chiemsee-Größe entsprechenden Kessel wuchsen mittlerweile zwei kleine »Kamenis« aus dem Wasser, ein »Schlot« blieb davon aktiv. So ist Santorin – nach Johannes Gaitanides' feinsinniger Meinung – *mehr Hades als Hellas ... eine immer wieder aufgerissene Wunde, eine geköpft Insel ... Apokalypse zum Naturdenkmal versteinert*. Und trotzdem raunt uralte Mär von ihr: *Kalliste! o du Schönste!* – zumindest der Ägäis, wenn nicht aller sieben Meere.

An Santorins Südstrand, in Akrotiri, förderten Ausgrabungen – unter meterhohen Bimssteinschichten – seit 1967 eine umfängliche, noch vor 2000 v.Chr. gegründete Ortschaft zu Tage. Deren zweistöckige Häuser waren angefüllt mit beachtlichen Geräten und Mobiliar, feinsten Keramik sowie bauchigen Vorratsgefäßen und geradezu märchenhaften Fresken. Darunter befinden sich delikat, Mitte des 2. Jahrtausends v.Chr. gemalte geschmeidige Krokuspflückerinnen oder nackt dem Meer entstiegene Fischerjungen, modisch geschminkte, fast lebensgroß unter gestirntem Himmel stehende Damen, blaue Äffchen, frühlinghafte Lilien- und Papyrusgewächse sowie das Miniaturpanorama einer schiffreichen Marineexpedition vor exotischem Gestade (Abb. 4; jetzt alle im Archäologischen Nationalmuseum zu Athen). Verblüffend stimmen deren stilistische Merkmale mit den Eigentümlichkeiten kretisch-minoischer Dekorations- und Bildkunst überein.

Wie zur Bestätigung prägte Thukydides (etwa 460–400 v.Chr.; Griechenlands früher Historiker) den Begriff »Thalassokratie« und erklärte sie (1,4): *Als erster all derer, von dem Überlieferung berichtet, versah Minos sich mit einer Flotte und schuf so die Vormacht über den größten Teil des heute griechischen Meeres. Auch über die Kykladen gewann er die Herrschaft, und nachdem er die Karer vertrieben hatte, ließ er Kolonisten sich dort ansiedeln, denen er seine Söhne zu Herrschern gab.*

Ordnung, Maß, Licht und Klarheit sind Wesenszüge Apolls. Ewiger Jugend gewiß und voll Weisheit, auch als Anführer der neun Musen bekannt, ebenso der Heilkunde verpflichtet, übt er sich zudem in Gerechtigkeit, wird Strafender, Rächender, wenn es gilt, Frevel und menschliche Hybris zu sühnen. Man verehrte Apoll, Zwillingsbruder der Artemis, beides übrigens Kinder von Zeus und Leto, vor allem in Delphi, freilich selbst zu Delos, seinem Geburtsort. Diese darum »heilige« Insel (Abb. 5), ursprünglich frei im Meer treibend, verankerte Poseidon mitleidig im Ägäis-Zentrum. Seitdem blieb sie der Kykladen Radnabe.

Unter solcher Prämisse machten wir (mit der GALAXIAS 1978, IOANNIS 1980, BERLIN 1993) »am besten Ankerplatz«, vor der Hekate-Insel, zwischen Rhenatia und Delos fest, und waren, ausgeschifft, sogleich in dem von unerhörter Stille, hellstem Licht überlagerten (mit Pompeji mühelos konkurrierenden) berückendsten Grabungsgebiet antiker griechisch-römischer Kulturen.

Schon Homer (Od. 6,160ff.) ließ Odysseus beim Anblick Nausikaas – von deren Schönheit und Ehemäß geblendet – ausrufen: ... *meine Augen sahen noch nie solch sterblichen Menschen ... nur auf Delos fand ich einst an Apollons Altar Einen dir gleichen Wuchs: eine neuaufgesprungene Palme.*

Im Terrain des ehemaligen »Heiligen Sees« entdeckten wir die »Nachfahrin« jenes Apoll geweihten eleganten Baumes – unweit seiner eigentlichen Kultstätte. Nur Schritte davon liegt die berühmte Löwen-Allee. Deren ehemals neun sprungbereite, aus naxischem Marmor vollplastisch gemeißelte, souverän erfaßte Tierkörper (einer steht lange schon vor Venedigs Arsenal) rechnen zu den ästhetisch feinsten griechischer Kunst, präzis des 7. Jahrhunderts v.Chr., als Delos im Ionischen Inselbund hervortrat.

Zwischen Okzident und Orient gelegen, dem Getreidehandel, Seeverkehr, Geld- und Warenumschatz, Hetären- und Sklavenmarkt dienend, erlebte Delos – als Vorort und Tresorier des »Attisch-Delischen Seebundes« 477–454 v.Chr. – erneute Blütezeit. Ähnlich glückliche Perioden schlossen sich im Hellenismus und unter römischer Herrschaft an. Imposante Reste von Amts- und Lagerhäusern, Kornspeichern, Theatern, prächtigen, mehrstöckigen Luxusvillen zeugen dafür. Und doch sei nicht vergessen, daß zu Delos, Ursprungs- und seit 1000 v.Chr. Verehrungsort Apolls, des Gottes von Maß und Klarheit, über Jahrhunderte hin – kreatürlichem Schicksal enthoben – niemand weder geboren werden, noch sterben durfte; ein seit den Ausgrabungen wieder deutliches Phänomen.

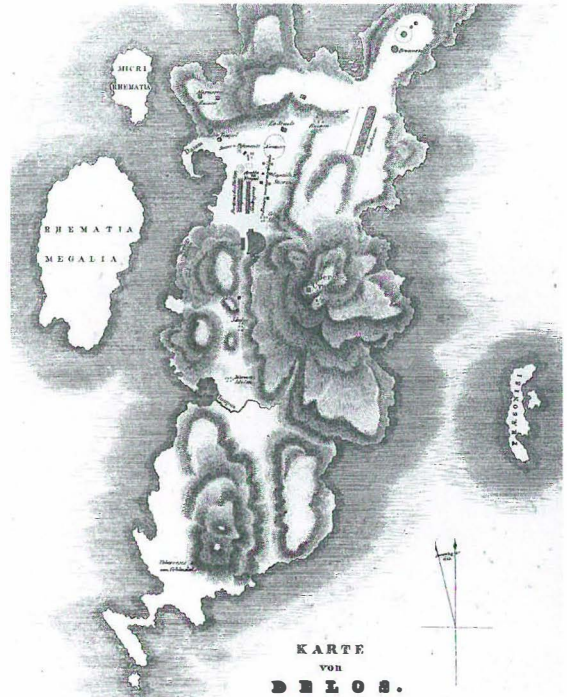


Abb. 5 Delos, Karte der Insel, Stahlstich in Stuart & Revett: *Die Alterthümer zu Athen, 4. Theil. o.J., Tafel XII der 28. Lieferung*



Abb. 7 Von Odysseus' ursprünglich aus zwölf Booten bestehender Flottille werden elf durch die Laistrygonen in Tepepylos vernichtet, Farbdruck nach dem um 40 v. Chr. entstandenen Esquilinischen Fresko in Rom

tische Detailtreue des im 2. Gesang der »Ilias« enthaltenen »Schiffskatalogs« ahnen. Darin ist von mehr als 1100 nach Landschaftskontingenten geordneten, »bauchigen« Fahrzeugen die Rede. Jeweils 50 Ruderer und/oder 120 Krieger hatten sie an Bord. Demzufolge nahmen zumindest 50 000, wenn nicht 100 000 Mann an der übers Meer – die Ägäis – gestarteten Troja-Expedition teil: ein grandioser – in Relation zur Normandie-Invasion vom Juni 1944 ihr kaum nachstehender – Aufwand!

Oftmals Dardanellen und Troja (Abb. 6) – bei Seereisen nach und von Istanbul-Konstantinopel (mit der LAGOS 1924, ROMANIA 1926, DIANA 1929, ITALIA 1931, SAN GIORGIO 1957, ITALIA 1979/81, BERLIN 1993) – passierend, erlebten wir Heinrich Schliemanns ab 1871 zu frühem Ruhm gekommene Ausgrabungsstätte Troja (mit der gesicherten Kulturschicht »Troja I« um 2950 v. Chr. beginnend) inzwischen unter neuartig erfolgsträchtigen Aspekten. Denn Manfred Korfmann, seit 1982 in der Troas weitergrabend, dort sogar bis 1995 fest projektierend, lokalisierte nicht nur Trojas bronzezeitlichen Hafen, Tenedos gegenüber, in der Beşik-Bucht, sieben Kilometer südwestlich des »Burgberg Ilions« (Hisarlik-Hügel), sondern ermittelte sogar unter den bisher erforschten Besiedelungshorizonten den von »Troja VI« (ca. 1700–1250 v. Chr.) als jenen, an dessen erdbebenbedingtem Abschluß wohl tatsächlich Homers Trojanischer Krieg stattfand.

Einem daran maßgeblich beteiligten Heroen, dem durch alle Kampfesgefahr von Athena sicher geleiteten Odysseus, widmete Homer – kosequent vom Allgemeinschicksal einer gesamten Gesellschaft auf das Einzelgeschick eines Individuums abhebend – sein zweites Epos: die »Odyssee«. Sie ist der atemberaubend »modern« – mit Rück- und Vorausblenden souverän umgehende, historischen Anlaß nutzende, sinnlosen Krieg verdammende, selbst sozialen Wandel würdigende Roman einer letztlich intakten Familie und der – aus

Konstantinopel

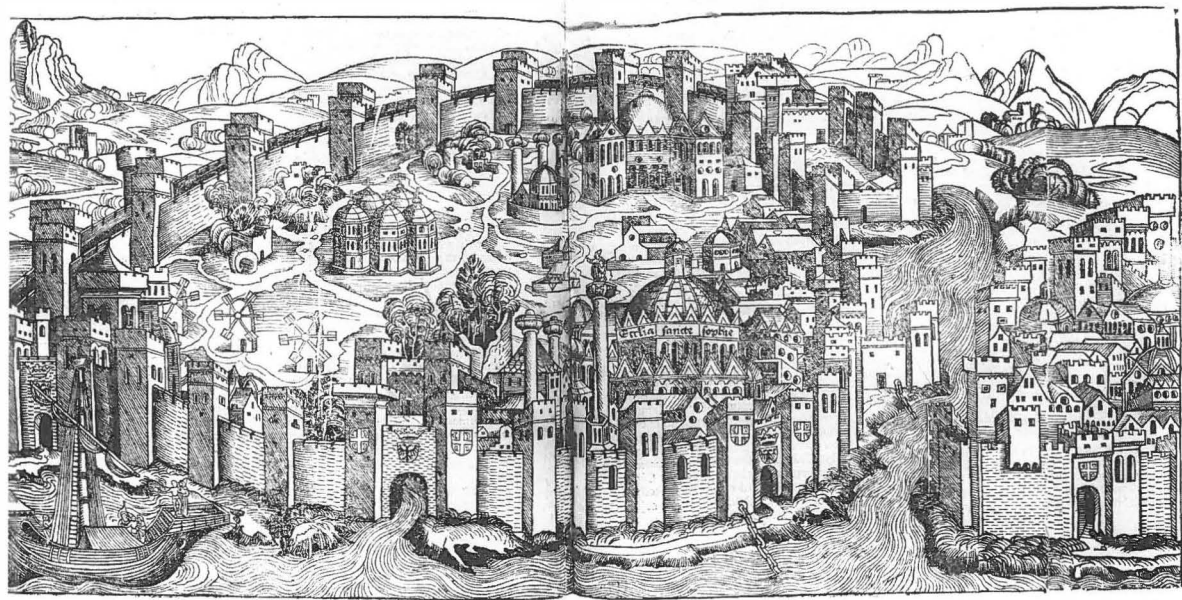


Abb. 8 Konstantinopel, Holzschnitt in Hartmann Schedel: *Buch der Chroniken*. 1493

eigener Schuld wie Götterfügung – leidvoll-langwierigen, persönlich gemeisterten Heimkehr.

Auf Ithaka, mit Penelope nach zwanzig Jahren Abwesenheit wiedervereint, läßt Homer (Od. 23, 310–341) Odysseus seiner Frau, in der dritten Person, augenzeugethaft knapp, fast emotionslos über die Ereignisse nach Trojas Fall mitteilen:

*Odysseus begann, wie er zuerst die Kikonen bezwungen,
Dann das üppige Land der Lotophagen erreichte,
Was der Kyklop getan, und wie er Rache genommen
Für die braven Gefährten, die jener grausam gefressen,
Wie er zu Aiolos kam, der ihn so gütig empfangen,
Und entsandt, doch wie ihn das Schicksal noch nicht in die Heimat
Ließ, nein, wie er jammernd aufs neu von wirbelnden Winden
Über die fischreiche Flut des wilden Meeres verschlagen.
Wie er die Laistrygonen sodann in Telepylos antraf,
Die seine Schiffe zerschlugen [Abb. 7] und alle tapfern Gefährten
Töteten; nur Odysseus entfloh im dunkelen Meersschiff.
Und er erzählt auch von der List und dem Zauber der Kirke,
Wie auf berudertem Schiffe er dann des Hades entlegenes
Haus erreichte, um dort des ... Teiresias Seele
Zu befragen, und wie er dort alle Gefährten erblickte,
Auch seine Mutter, die ihn gebar und das Kindlein erzogen,
Wie er alsdann der Sirenen bezaubernde Lieder vernommen,
Wie er ... die Charybdis erreichte
Und die Skylla, der keiner noch unbeschädigt entronnen
... wie die Gefährten des Helios Rinder geschlachtet,*

*Wie dann ... Zeus das schnelle Schiff mit des Blitzstrahls
 Flamme zerstörte und alle die edlen Gafährten ...
 Tötete, doch er selber den Losen des Todes entkommen,
 Wie an Ogygias Insel er ... zur Nymphe Kalypso
 Trieb und sie ihn begehrt zum Gatten wünschte, in bohler
 Grotte zurückhielt, ihn pflegte und immer sagte, sie wolle
 Ihm ... ewige Jugend verleihen –
 Aber niemals gelang es ihr, sein Herz zu bereden –
 Wie er dann leidbeladen das Land der Phaiaken erreichte,
 Die ihn wie einen Gott ... verehrten
 Und ... in einem Schiff zur teuren Heimat entsandten
 Mit unendlichen Gaben an Erz ... und Silber und Kleidern ...*

7

Mein Tagebuch bezeugt für den 23. Juni 1957 an Bord der 4500 t großen SAN GIORGIO, eines ebenso schnittigen wie elegant ausgestatteten Passagierschiffs der Adriatica: ... gegen 04 Uhr auf Oberdeck, um die Einfahrt in die Dardanellen zu erleben, Troja – im Dunst an Steuerbord – zu sehen, was angesichts vieler, allzu dichter Hügel und Bergzüge mißlang, dafür ging die Sonne im Hellespont auf. Sie beleuchtet einen Tag, der verlorene Jugend und Heimat noch einmal aufleuchten läßt.

Um 13 Uhr kommt Konstantinopel in Sicht, wird immer größer, ist unvergleichlich schön, ja vertraut, so – als ob ich es gestern, nicht schon 1932, als neunjähriger Bub⁷, verlassen hätte. Jedes Bauwerk – ob türmebewehrte Seemauer (Abb. 8) oder minarettumstandene Kuppeln am angestammten Platz. Eigentlich scheint nichts verändert ... doch bei Yedikule (Kastell der sieben Türme mit Porta Aurea) störende Industrie mit rostigen Gasometern! Um 14 Uhr Festmachen am Galata-Kai. Abenteuerliche Taxen stehen bereit, bringen uns zur Sultan-Achmet- oder »Blauen« Moschee (von 1609–16), aufs römisch geprägte Hippodrom mit 390 n.Chr. errichtetem Theodosius-Obelisk (aus ägyptischem Karnak) und delphischer Schlangensäule. Justinians erhabene Hagia Sophia wird besichtigt, die Yerebatan-Zisterne und das Topkapi-Serail-Museum, seine antiken Skulpturen, aufgesucht, der Çinili Köşk – als 1473 vollendete osmanische Bau-Zimelie – beglückt wahrgenommen.

Am Abend im deutschsprachig-lutherischen Pfarrhaus zu Pera erwartete uns freundschaftliche Aufnahme mit Führung durch Kirche, Predigerwohnung samt Garten. Nur dessen dreiflügelig umfriedeter Grünbereich schien – in Istanbul – das einzige gegenüber dem Erinnerungsbild kleiner gewordene Areal zu sein; denn in unverbläster Rückschau – auf darin endlose Holländerfahrten, Katzenjagden durch meine drei Hunde und mitfühlendem Verfolgen unserer gemächlich, »meilenweit« sich fortbewegenden Griechischen Schildkröte – blieb derartige Erfahrung seltsam. Mit ihr wurde freilich die behütete Kindheit in Konstantinopel momentan so gegenwärtig, daß es schwer fiel, diesem »ersten Zuhause« gleich wieder den Rücken zu kehren.

Drei Tage später: 14 Uhr Ablegen, Auslaufen. Anderthalb Stunden lang, achteraus zurückweichend, verdämmerte im Sonnenglast die Silhouette meiner einstigen »Stadt der Glückseligkeit« (übigens die türkische Bedeutung des Namens Istanbul, Hauptstadt des Osmanischen Reiches von 1453 bis 1923). Skutari, Haidar Pascha – Kopfbahnhof der 1902 begonnenen, bis nach Bagdad projektierten Eisenbahnlinie – und Kadiköi grüßten von Backbord, während die Prinzeninseln eine Weile noch unsere Route durchs Marmarameer säumten.

Doch bevor es gänzlich außer Sicht gerät, noch ein gedanklicher Rückblick in des byzantinischen Kaiserreichs bedeutendste Kirche: jene 537 und – nach Erdbebeneinsturz – 563 wiedergeweihte Hagia Sophia. Dank augenöffnender, wörtlich zu nehmender »Lehrgänge« mit meinem religions- und archäologiekundigen Vater ist sie mir früh zum Maßstab abendländischer Architektur, sogar zum weltweit unübertroffenen, genialsten Raumwunder gewachsen. Was verbindet dieses nun mit Homers »Odyssee« und einem modernen Kriegsschiff?

Schon der Begriff »Schiff«, erweitert zum »Kirchenschiff«, tritt uns im Hagia-Sophia-Innern entgegen; denn dem von einer Riesenkuppel überwölbten, kubischen Zentralraum sind in West-Ost-Richtung jeweils halbkuppelbekrönte Baukörper angefügt. Eine bewegungsbezogene Basilika entstand dadurch, und zu ihrer konstruktionsbedingt wichtigsten Wandstruktur zählen im Erdgeschoß ausgerechnet ($2 \text{ mal } 8 =$) 16 gewaltige, tragende Säulen. Blicken wir dann zum Kuppelrund empor (55,6 Meter hoch; einst von Goldmosaik überzogen, in dem allein Christi Kreuz stand), bemerkt man am Wölbungs-Unterrand 40 rundbogig schmale Lichtdurchlässe, welche dem Sakralraum eine magisch schwebende Transzendenz sichern – und uns signethaft den Zugang zu christlicher Ikonographie, allgemeiner Zahlensymbolik eröffnen. Bedeutet die Acht (samt deren Verdoppelung) ewige Dauer und absolute Vollkommenheit, zumal ja nur acht Menschen die Sintflut überlebten, so die 40 – nach der Lehre des Augustinus (354–430) – das irdische Leben in Plage, Wanderschaft und Erwartung. Vierzig Tage und Nächte fiel alles vernichtender Sintflut-Regen (1. Mose 7,4).

Indem wir jenen einflußreichen Kirchenvater bemühten, seine entscheidende Erkenntnis latenter Verbindung zwischen griechisch-lateinischer Antike und Christentum werten, erscheint unser Bezug auf Homers »Odyssee« – im eigentlichen Wortsinn – als durchaus »merkwürdig«: 40 Tage umfaßt deren gesamte Handlungsdauer, mithin die Leidenszeit des »Duldens Odysseus«. Nur acht Nächte und 16 Tage werden nach Homers Intention erzählend vergegenwärtigt, und zwar – der täglichen Stundenzahl sowie dem naturgegebenen Dreierhythmus von Schlaf, Arbeit und Feierabend entsprechend – in ($3 \text{ mal } 8 =$) 24 Gesängen. Drei Personen – Odysseus, Penelope und Telemach – sind wesentliche Handlungsträger, gleich jener göttlich-weisen Trinität, welche sich in den beiden Halb- und der zentralen Vollkuppel der Hagia Sophia – als Haupteindruck – manifestiert. Homers Begeisterung für Zahlenbezüge, ja sogar -spiele geht soweit, daß er in der »Odyssee« (13,13f. und 8,390f.) von 13 bronzenen Dreifuß-Kesseln spricht, welche die gastfreundlichen Phäaken Odysseus schenkten und mit ihm nach Ithaka schafften.

8

Purer Zufall oder schicksalhafte Fügung war im Februar 1929 mein Besuch auf der (1925 erst als Kreuzer vom Stapel gelaufenen) EMDEN, wobei ich mit dem Kopf voran in eines ihrer Geschützrohre gestülpt werden sollte. Damals hatte sie – unter ihrem »Pour le mérite«-dekorierten Kommandanten von Arnauld de la Perière zum Freundschaftsbesuch in Konstantinopel, vor Galata, im Bosphorus geankert – mich so nachhaltig beeindruckt, daß sie maßgeblich zu meinem kriegsbedingt späteren Marine-Einsatz beitrug.

Zurückgekehrt nach Deutschland und dort seit 1933 endlich geordneten Gymnasialunterricht nutzend, war ich während aller Schulferien häufig Gast in Stettin (Abb. 9). Dort wirkten meine namensgleichen Ur- und Großväter als Schiffseigner, mit Steuermannspatenten auf »Großer Fahrt« versehenen Schiffer – einer davon verlor 1806 vor Britanniens Nordseeküste seine Rahslup, ein anderer »blieb« auf See –, verdienten ihren Lebensunter-



Abb. 9 *Stettin-Plakat, Farblithographie um 1935*

ter, dicker Linienschiffe, schlanker Kreuzer und rassiger Torpedoboote, einst in deutscher oder fremder Währung beglichen, waren in sich handwerklich erstaunliche Meisterwerke, in denen Kommandobrücken und Decksaufbauten, Takelage und Windhutzen, Bootsdavits, Ladeluken und Spills, Geschütztürme und Torpedorohre, Maschinentelegraphen, Steuerruder und Positionslaternen, detailgetreu ausgebildet, die Phantasie beflügelten, Sehnsüchte weckten und jene Illusion, selbst an Bord zu gehen, mitzureisen, fast zur Wirklichkeit steigerten. In solch »beseelten« Schiffen behaut zu sein, sich ihnen bedenkenlos anzuvertrauen, sich mit ihnen sicher durch Sturm- und Kalmenzonen fortzubewegen, sie vielleicht einmal fahren zu können – was für ein Traum! Und welcher Junge mit vierzehn/fünfzehn hängt ähnlicher Phantasmagorie nicht an?

Mein Vater nahm mich im Juli 1939 zu einer zehntägigen Trampfahrt des Stettiner R.C. Gribel-Dampfers NÜRNBERG auf die Ostsee mit. Jeder von uns hatte pro Tag nur Devisen im Wert einer Reichsmark zur Verfügung, um den allerdringendsten Erinnerungsbedarf in Åbo, Stockholm und Visby zu decken. Zuletzt, vor Swinemünde, gerieten wir in ein Seegefecht, das – in der Sphäre zwischen Schein und Realität – sich als Drehszene zum Tobis-Film »Der letzte Appell« erwies. War es schon soweit? Vorerst nicht; denn im Folgemonat – direkt an der Schwelle des Zweiten Weltkriegs – durfte ich mich, aufgrund eines gewonnenen, für Schüler ausgelobten Modell-Wettbewerbs der Kriegsmarine (es galt, eines ihrer

halt als Hersteller gehobenen Möbelbedarfs oder als Banker. Zu ihnen gehörte Marie Elisabeth Nüscke (1747–1813), eine Tochter jener an der Oder einst bekannten, gleichnamigen Werften-Dynastie (deren erster das Gewerbe betreibende Ahn reicht bis 1650 zurück). Im Kontor der noch berühmteren, zur Zeit des Kaiserreichs bedeutendsten deutschen Schiffbau-Anstalt »Vulcan« erwarb sich der Vater meines Vaters sein Rüstzeug fürs später gewinnbringende, gläubig Gottes Segen widerspiegelnde Geldgeschäft. Zu besonderer Faszination kam durch ihn die wunderbare, im Museum auf der Hakenterrasse ausgestellte Schiffsmodelle-Sammlung des Stettiner »Vulcan«.

Schiffsschicksale interessierten mich damals schon; denn alle betrachteten, intensiv studierten Werftmodelle rundum vereinigter Reichspost- und Passagierdampfer, Tanker, Kabelleger und Frach-

Torpedoboote – LU – im Maßstab 1:200 zu bauen) für zwölf Tage auf dem Kreuzer LEIPZIG einschiffen. Inmitten des noch friedlich daliegenden Baltischen Meeres erlebte ich Schiffsverschlußzustände, Gefechtsübungen, Artillerie- und Torpedoschießen, Brand- und Lecksicherungsmaßnahmen, aber kaum routinemäßigen Bordalltag. Eine Vorahnung kommenden Unheils war nicht mehr Fiktion: wie heißt es in Adolf Hitlers »Mein Kampf«, Band 2 (1927) – *Deutschland wird entweder Weltmacht oder überhaupt nicht sein.*

9

Krieg – als ultima ratio – bewirkte in mir, fünf Jahre dem ebenso unmenschlichen wie absurden, ja verbrecherischen Geschehen widerwillig unterworfen, ähnlich rationale Reaktion, um totaler Menschenverachtung und Selbstaufgabe zu entgehen. Schiffe halfen dabei, Bordkameradschaft und Glück! Schon Weihnachten 1940 und anschließende Monate auf dem »Vorpostenboot 212« (einem ehemaligen deutschen Fischdampfer, ex FRITZ BUSSE; Abb. 10a) in Brest eingestiegen, lächelte Fortuna. Bald wuchsen dem jungen Soldaten bei sturmgewürzten Aufklärungstörns vor Ouessant und längs der bretonischen Küste nicht nur Seemannsbeine, sondern auch Vertrauen, ja Stolz auf Gefährt und Besatzung.

Als wir am 10. Mai 1941 – bei einem Tanker-Geleit bis zur Schelde – um 12 Uhr 50 Englands Küste in Sicht bekamen, begann ein nachdenklicher Augenblick – im Angesicht des Feindes. Kurz danach, 13 Uhr, zeigte sich Cap Gris Nez, während die begleitenden Jagdflugzeuge Me 109 über uns ihre schützenden Kreise zogen. Um 13 Uhr 15 unterschieden wir durchs Fernglas deutlich acht in Eisenkonstruktion errichtete Funktürme. Immer klarer wurde die britische Steilküste. Deren Kreidefelsen – von Dungeness bis weit über Dover hinaus – wuchsen merklich in die Höhe. Vierzehn Sperrballone zählte ich allein über Dover; 14 Uhr lag es querab. Hellgrün wirkte die Wasserfläche des Kanals – und kein Schuß fiel.

10

Vorübergehend dann professioneller Schiffbaupraxis hingegeben, brachte ich es in Kiel bis zum Elektroschweißen von U-Boots-Sektionsteilen. Ich hauste dabei 1942 mit anderen Bauoffiziersaspiranten auf der abgetakelten, reichlich engen HOLSTENAU. Später in Antwerpen an mehrwöchig durchgezogenem Bootsführerlehrgang für das Fahren von Penichen, requirierten Flußmotorschiffen, teilnehmend, geriet ich im August 1943 nach Marseille, bezog während Monatsfrist meine erheblich geräumigere Kabine auf einem damals schon mit Tarnanstrich verunstalteten Wohnschiff, der einst luxuriösen französischen VILLE D'ALGER. Von deren heruntergekommenen Salons ging es noch tiefer abwärts; denn fortan fuhr ich Penichen, die MARION zum Beispiel, zunächst nach Toulon über offene See. Ihr und den jeweils knapp 40 m langen, 5 m breiten Schwesterprähen mit 335 t Lade-fähigkeit setzten kabbeliges Meer, Strömung und Böen unterwegs derartig zu, daß sich erst einmal längere Reparaturen und verbändefestigende Umbauten ergaben. Dazu ins schweröl-verkrustete Trockendock verholt (Abb. 10b–f), wurde die eingetretene Umweltkatastrophe schon dem Geruchssinn bewußt; denn Toulons Hafen war ein Schiffsfriedhof geworden.

Das selbst einigermäßen komfortabel »aufgebesserte« Penichenlogis in der Werftliegezeit zwar nutzend, sah man uns aber jede freie Stunde einige Kilometer westlich von Toulon am Meer verbringen: unter schattig duftenden Schirmpinien, bunten Markisen bevorzugter Hafencafés oder Platanendächern beliebter Restaurants von Sanary-sur-Mer und Bandol. Als angenehm temperierte, heitere Erholungsplätze hatten sie sich Reste einstigen

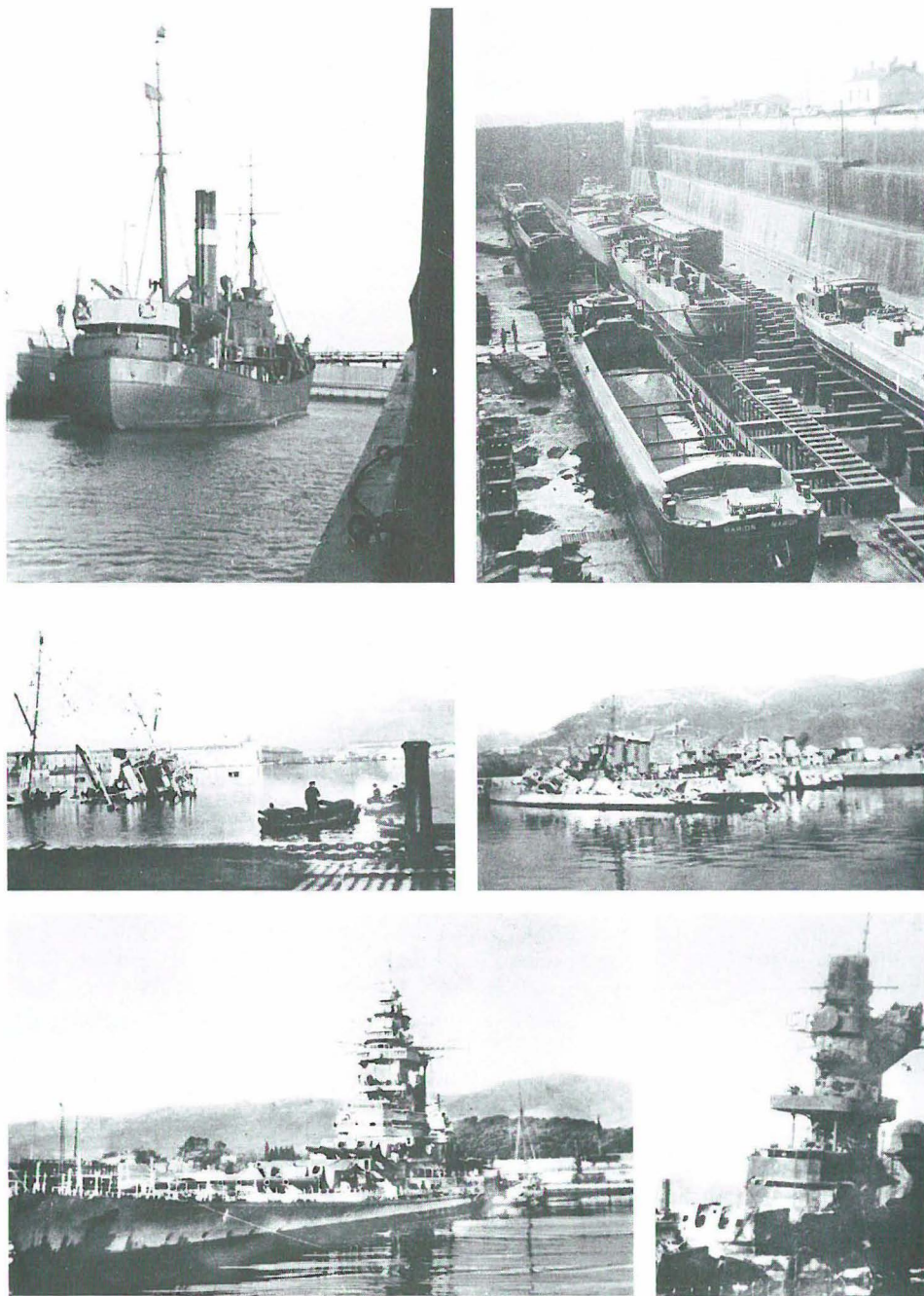


Abb. 10 a: VORPOSTENBOOT 212 in Brest, Foto Februar 1941; b: Penichen, vorn die MARION, im Trockendock von Toulon, Foto September 1943; c-f: Teile der beim Einmarsch deutscher Truppen in Toulon am 27. November 1942 selbst versenkten französischen Flotte, darunter die DÉDAIGNEUSE, Zerstörer, Kreuzer sowie – unten – die Schlachtschiffe STRASBOURG und DUNKERQUE, nach Fotos in: *The Illustrated London News*, 20. Februar 1943

Flairs, stillen Charmes bewahrt – und die Apéritifs, der Pastis, die einheimisch vorzüglichen Weine, perlender weißer aus Cassis, vollblumig roter aus den Anbaugeländen Bandols, mundeten wie eh und je, was für die genossenen Proben provençalischer Kochkunst mit ihren Zutaten von Olivenöl, Knoblauch, Salbei und Thymian ebenso galt. Über all' dem lagerten einschmeichelnde Chansonmelodien: »Je suis seul ce soir«, »J'attendrai«, »Tu m'apprendras«, »Premier Rendez-vous«, »Au clocher de mon cœur«, »Je n'en connais pas la fin« – wie wahr!

Trotzdem wurde jene Periode zur Seligkeit. »Bliss«, ähnlich knisterndes Gefühl charakterisierend, nannte Katherine Mansfield ihre 1918 im Hotel »Beau Rivage« zu Bandol vollendete Short Story. Gleichzeitig und nach ihr bevölkerten andere namhafte Literaten den von Klima und abseitiger Lage gesegneten Küstenabschnitt: Aldous Huxley, Paul Valéry oder René Schickele. Er zog einen ganzen Kreis deutscher Schriftsteller 1933–38 dorthin – ins ungewollte Exil: Bert Brecht, Feuchtwanger, Kesten und Erwin Piscator, Toller, Werfel und Arnold Zweig, dazu Heinrich und Thomas Mann. Arbeitend am zweiten Band des Josephs-Romans, saß er abends auf der Veranda seiner bescheidenen Maison »La Tranquille« (der »Sorgenlosen«) und notierte: *Ich sitze oft bis spät vor meinem Arbeitszimmer, sehe die Sterne und bedenke des Lebens Sonderbarkeit.*

Sonderbar war es im Herbst 1943 tatsächlich; denn – nach solch betäubenden Wochen »au coin du paradis«, dabei oftmals auf den gleichen oder gar denselben Stühlen beider Hafencafés sitzend, welche von genannten Emigranten wenige Jahre zuvor benutzt worden waren – erfolgte die Kommandierung nach Genua, Liguriens »Superba«, in meinen künftigen, schmerzlich-schönen Schicksalsort.

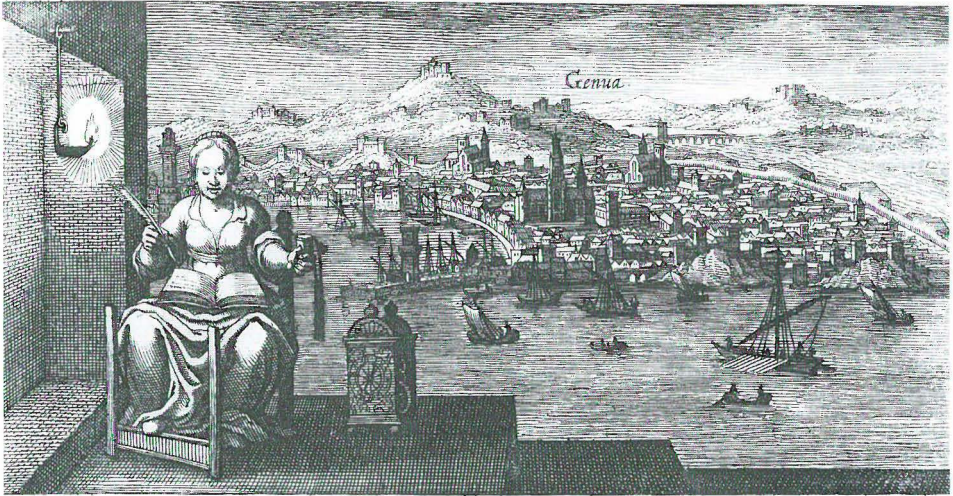


Abb. 11 »Unteroffizier vom Dienst« auf dem minenbeladenen, auslaufbereiten Torpedoboot TA 26 in La Spezia, Foto April 1944

11

Unter den »besonderen Vorkommnissen« stets gegenwärtig blieb jener Transport von Schweröl im Dezember 1943, als bei mäßig bewegter See, freilich aufländig erheblich zunehmendem Wind der Dieselantrieb meiner vollgetankten Peniche KITTY kurz vor Umrunden des östlichen Genueser Molenkopfes endgültig ausfiel und nach Werfen des nicht fassen wollenden Notankers ein Stranden am Wellenbrecher, dem Molo Duca di Galliera, unabwendbar schien. Damals hing rettende Schlepperhilfe tatsächlich am »seidenen Faden«. Oder war es Pallas Athene, die nicht nur zur Beschützerin, listigen Lenkerin des »meerbefahrenen Odysseus« wurde, sondern auch mir beistand in vielen ebenso haarsträubenden wie sinnlosen Nachteinsätzen auf »TA 26« (ex ARBITO, einem ehemals italienischen Torpedoboot; Abb. 11). Binnen Minuten spanne fiel es selbst dann feindlichem Torpedo zum Opfer, trug aber menschlicher Hybris wenig später das Ritterkreuz ein.

SEDULUS ARTE PLACET.



Non Deus ignavos curat, non laudat inertes, Qui facit officium sedulus, ille placet.

Gott acht nicht viel der faulen Leut,
Lobt nicht der Kunst Unwissenheit:

Der aber sein Ampt stets recht verricht,
Der gefällt Ihm wohl, den läßt Er nicht.

Abb. 12 Genua-Ansicht, Kupferstich in Daniel Meisner: *Thesaurus Philo-Politicus ... Anderer Theil*. 1624, Tafel 67

Zuletzt gab es fast keine Nacht mehr, in der west- oder südlich von Genua nicht irgendein deutsches Boot durch gegnerisches Einwirken verloren ging. Verzweifelt und nur selten noch beim Bergen Schiffbrüchiger helfen könnend, mußte ich es, zeitweilig dem Lagezimmer der 7. Sicherungsdivision zugeteilt, mitansehen. Ironisch-tragischerweise befand sich jene Befehlszentrale im einst weltläufigen, garten-, sogar orchideenumgebenen Nobelhotel »Eden« zu Nervi bei Genua (Abb. 12).

12

Allerdings – bevor ich auf der OLDENBURG, meinem letzten, mehr Himmelfahrtskommando als schwimmendem Untersatz einstieg (übrigens einem Minenschiff, zuerst italienische Eisenbahnfähre, ex GARIGLIANO, die wir mit eigener Sprengladung an Genuas prominentem Abfertigungskai Stazione Marittima di Ponte dei Mille am 24. April 1945 versenkten), überlagerte eine – im raren Zauber homerischer Odysseus-Kirke-Episode wohl ähnliche – Begegnung alle persönliche Not, ja sterile Zukunftslosigkeit. Obwohl selbst bereits unentrinnbaren Strudeln allgemeiner Katastrophe fatalistisch ausgesetzt, erschütterten und beglückten folgende – autonomes Überleben endlich weckende – Zeilen von aparter Genueserin Graziella Concetta de Stales: *Caro ... in questa immensa solitudine dei Giori il mio pensiero vola a te, alla tua bella giovinezza ed alle ore tanto belle passate con te – Ho nel cuore tanta gioia e un inno mi canta tutta la serena e deliziosa dolcezza dei nostri incontri, ricordi? Non ti scrivo di piu, sò che per te sarebbe troppo difficile il dover tradurre tutto quello che ti vorrei dire – Ti penso sempre e vorrei poterti rivedere, ma come? ma quando?*

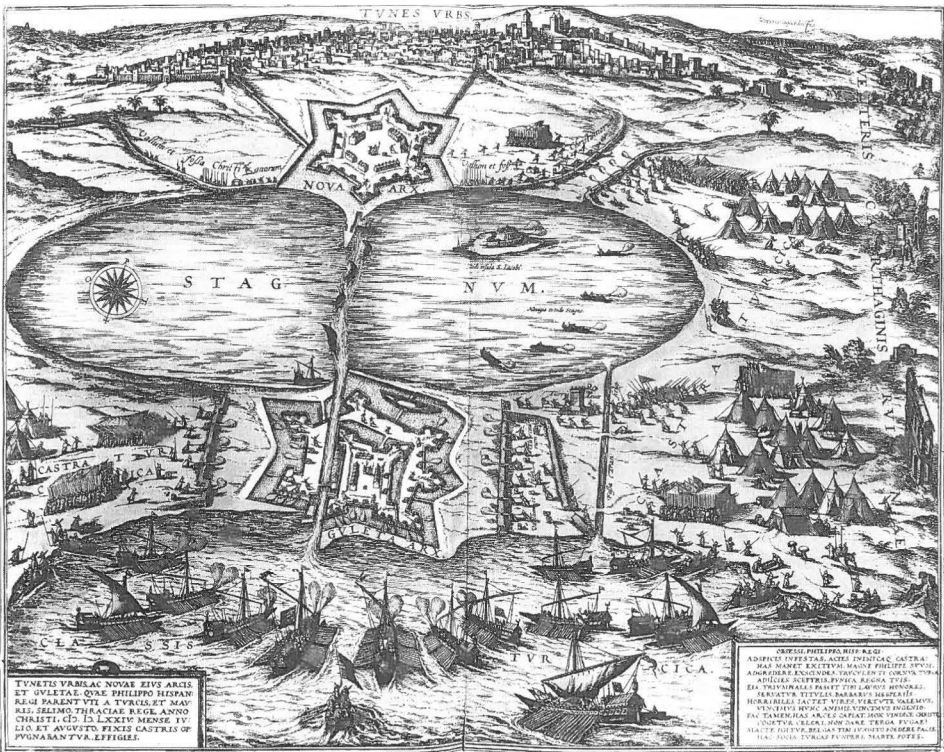


Abb. 13 Vogelschau-Ansicht von La Goulette und Tunis (Karthago), Kupferstich in Braun & Hogenberg: Civitates orbis terrarum. Nach 1572

ma dove? – Ti auguro ogni bene, ti pergo le mani in una cordiale stretta che ti dice tutta la mia simpatia e tutta la gioia che ho nel cuore quando penso a te.

13

Zurück blieben Narben. Die Physis war angekratzt, deshalb mußte meine Lebensmaxime fortan lauten: »non omnis«. Schiffe fahren, gar sie bauen wollen, erschien als Utopie. Extrem, entsagungsvoller harter Wiederanfang, Studien europäischer Kunstgeschichte, Archäologie, Architekturtheorie sowie »architectura navalis« und ihrer Nachbardisziplinen, erschlossen neue Etappen, bis das ideale Ziel, Berlins Museen und ein Wirken an ihnen, nicht ohne Athenes unmerkliche Lenkung, tatsächlich erreicht war. So wurden Jutta (verwandt mit Ernst Moritz Arndt und einer Comtesse Wartenberg) – inzwischen meine Penelope – und unsere Kinder zu Partnern aller nachfolgenden Seefahrt.

Seereisen verbinden viele Möglichkeiten: zwei Jubiläen bei strahlender Mitternachts-sonne in lauer Polarluft, Spitzbergen oder die Lofoten querab, bei zart wiegenden Schiffsbewegungen (der BERLIN 1987), jeweils am Mitternachtsbüfett mit sämtlichen Gaumenköstlichkeiten versorgt, festlich beginnen zu lassen – oder – in Gedenken an Hölderlins »Hyperion«-Bekenntnis (1797) *Ich liebe dies Griechenland überall. Es trägt die Farbe meines Herzens* – sich ihm selbst und seiner unvergleichlich schönen, wundererfüllten Insel-

welt, rasch beeindruckt, zu nähern – oder – festgemacht (mit der BERLIN 1990) in La Goulette (Abb. 13), sich alsbald unter bunt exotischen Basargewölben des nordafrikanischen Tunis staunend, feilschend, düftebenommen zu bewegen, bis die Erinnerung an längst vergangene Lateinstunden – *Catos ceterum censeo, Carthaginem esse delendam* – aufblitzen und den Wunsch erwachen läßt, wenigstens Spuren einstiger Örtlichkeiten vom römischen Hauptfeind Karthago doch noch zu erhaschen – oder – sich nur der bequemsten Möglichkeit zu widmen: vom aufmerksamen Bordservice umsorgt, verwöhnt, einfach zu träumen, Tontauben zu schießen, Shuffle Board zu spielen, am Swimmingpool – inmitten weitester, unendlicher atlantischer Meeresfläche – doppeltes Fernsein von Alltag und drängenden Terminen wohlzig zu empfinden.

Gewiß sind der Wahlentscheidungen noch weitere! Uns hat stets das Glück gereizt, eingeschifft, ein ständig gleiches Bett zu haben, nicht nach Hotels suchen und keine Koffer packen zu müssen und – was das Wichtigste ist – bequem und noch dazu erlebnisreich anschaulich dahin geschippert zu werden, worauf man sich lange gefreut hat: als Wiedersehen oder Neuerfahrung. Begreifendes Kennenlernen bedeutet freilich auch »Arbeit«. Ich habe sie als Kunstbeflissener, sogar als Urlaubstätigkeit, nie gescheut; denn – so trivial es klingen mag – man sieht, durchschaut, erlebt dreidimensional nur das, wovon man etwas weiß, man empfindet Genuß erst, wenn die erblickte Wirklichkeit schöner, großartiger, überwältigender ist als alle gedankliche Vorstellung oder die tote, einem irgendwo zugegangene – und sei sie noch so bunte – Reproduktion. Selbstverständlich sollte man Architektur, künstlerische Zeugnisse menschlichen Bauens, Räume ertastend, Proportionen abwägend, durchmessen, im Kontext ihrer Umgebung, Schritt um Schritt, sie langsam, zugegeben mühsam, »erfahren«. Dem Fachmann steht es gut an – in notwendiger Selektion – nur das Beste zu würdigen und seinen jüngeren Partnern das Verständnis dafür zu erschließen.

14

So stand jene (im April 1979 mit der ITALIA) speziell ausgesuchte Seereise unter diesem Thema »Bauwunder verschiedener Epochen«. Roland war knapp 17, Bettina fast 15 Jahre alt; beide suchten an Bord natürlich Kontakt mit ihresgleichen, sollten aber »beiläufig« auch durch Exkursionen Bildungserweiterung haben. Gleich beim Anlaufen von Neapel bot sich ihnen ein erster Begriff vom benachbarten Pompeji, einer 79 n. Chr. unter den Ausbruchsstoffen des Vesuvs versunkenen, seit dem 18. Jahrhundert wieder ans Licht kommenden Provinzstadt, zugleich das umfassende Bild römischer Urbanität, Gesellschaftsordnung und Lebenskultur. Auf der zweiten Station, Alexandria, waren sofort zwei der antiken »Sieben Weltwunder« handgreiflich nahegerückt. Doch bereits dort begann das Dilemma; zählen wir zunächst jene sieben auf: ägyptische Pyramiden (Abb. 14), Stadtmauern (oder hängende Gärten der Semiramis) von Babylon, Tempel der ephesischen Artemis, Goldelfenbein-Bildnis des Zeus von Olympia, Maussolleion von Halikarnass (Bodrum), Koloss von Rhodos und Leuchtturm (Pharos) von Alexandria. Letzterer, vom Baumeister Sostratos aus Knidos um 280 v. Chr. vollendet, 120 m hoch, später sogar befeuert, im 12. Jahrhundert immer noch in Betrieb, steht erdbebenbedingt freilich nicht mehr, aber die Fragen – nun vor Ort: »Wo hat er am Hafen gestanden?, »Wie sah er aus?« »Wo wurden seine Steine wiederverwendet?«, weitete sich für alle Beteiligten zum Abenteuererlebnis aus. Es noch steigernd, trugen anschließend besuchte drei Pyramiden samt Sphinx in Gizeh zur Erkenntnis bei, daß in der Architektur an deren Anfang (und jeweils am Beginn aller später neuen Bauperioden) geometrisch klare, dreidimensional einfache Formen, wie Pyramide, Kegel, Kubus, Kugel und kristalline Pfeiler, stehen (oder Vorrang behalten). Übri-

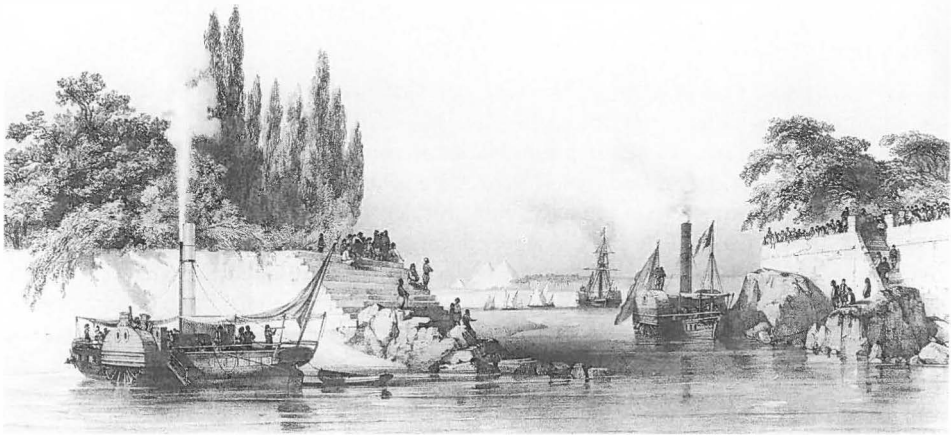


Abb. 14 Raddampfer auf dem Nil, hinten die drei Pyramiden von Gizeh bei Kairo, Lithographie in A. de Latour: *Voyage de Duc de Montpensier à Tunis ...* 1847

gens ist neben der Cheops-Pyramide das dort 1954 entdeckte, für des Pharaonen Jenseitsfahrt bestimmte, 2530 v.Chr. gebaute und aus 161 Einzelteilen bestehende, etwa 43 m lange und 5 m breite, älteste erhaltene Schiff der Welt in einem Museumsmagazin verstaut.

Übereinandergetürmte steinerne Blöcke bilden die »Klagemauer«, womit wir zur dritten Station, Haifa und nach Bus-Transfer in Jerusalem angelangt waren: vor dem Fundament des 70 n.Chr. zerstörten Salomonischen Tempels, auf dessen Areal sich seit 691 der fayencengeschmückte, von einer vergoldeten Kuppel bekrönte, oktagonale »Felsendom«, eines der ältesten, bedeutendsten Heiligtümer des Islam, erhebt. Derart in aktuellste, tragisch-unlöslich verwickelte Staats- und Glaubenskonfrontation eingeführt, erreichen wir – als vierte Station – von Izmir aus Ephesos, um dort die eine wiedererrichtete Säule des gewaltigen, in seinen Ausmaßen nur noch klar am Grundriß erkennbaren, 356 v.Chr. von Herostratos aus purer, egozentrischer Ruhmsucht angezündeten, danach großartiger rekonstruierten und erneut 262 n.Chr. endgültig vernichteten Artemis-Tempels in Augenschein zu nehmen. Es folgt (fünftens) Istanbul und dort natürlich ein Besuch in der seit 1934 zum Museum (und damit zur Touristenattraktion) umfunktionierten Hagia Sophia (von der vorn schon die Rede war). Diesem Raumwunder stellten wir beim sechsten Halt – Piräus ist durch eine Metro mit Athen eng verbunden – dann das Ideal, die säulengestrafte Körperlichkeit eines »klassischen« griechischen Tempels dorischer Prägung – in Gestalt des Athena parthenos geweihten Parthenon – auf der Akropolis entgegen, bei deren Verlassen ein Hinweis auf ihre Propyläen, das formale Vorbild für Berlins Brandenburger Tor, nahelag.

Wenn danach, vom siebten angelaufenen Hafen, von Civitavecchia aus, sogar Roms riesige St.-Peters-Kirche in die Vergleichsreihe kam, wurde das Leitmotiv europäischer Spätrenaissance und weltweiten Barocks erstmalig für unsere Kinder deutlich. Schließlich, achtens, ausgeschifft in Genua, vermittelte ein Spaziergang durch dessen »Goldene Meile«, bestehend aus den kostbaren Palästen der Via Balbi, Via Cairoli, Via Garibaldi, deren frühe Ansichten übrigens Rubens in seinen »Palazzi di Genova« 1622–26 edierte, in grandioser Weise einen nachhaltigen Begriff von erlesenster Wohnkultur Europas. Darum sprach Madame de Staël von einer *rue des rois*. Guy de Maupassant lobte deren *wahre Distinktion*

edler Geistigkeit. Er, übrigens Dichter des »Bel Ami«, bemerkte zudem: Einer der schönsten Anblicke, die einem diese Welt zu bieten hat: Genua vom hohen Meer aus.

15

In Berlin, dessen Pergamonmuseum nicht nur den großen pergamenischen Altar mit Gigantenfries, geschaffen von Pyromachos 166–156 v.Chr., sondern auch das römische, um 120 n.Chr. entstandene, etwa 29 m breite Markttor von Milet zu seinen Topstücken zählt, während eines selbst darauf bezogenen Berufslebens tätig, trieb es uns stets von neuem zu deren Ursprungsstätten. Natürlich per Schiff (mit der SAN GIORGIO 1957, GALAXIAS 1978, ATALANTE 1979, ITALIA 1979/81), die Ägäis durchquerend, suchten wir den ehemals von Griechen besiedelten, später von Römern regierten kleinasiatischen Küstenabschnitt auf. Von den Landehäfen Dikili, Izmir und Kuşadasi waren, motorisiert, Pergamon, Ephesos,

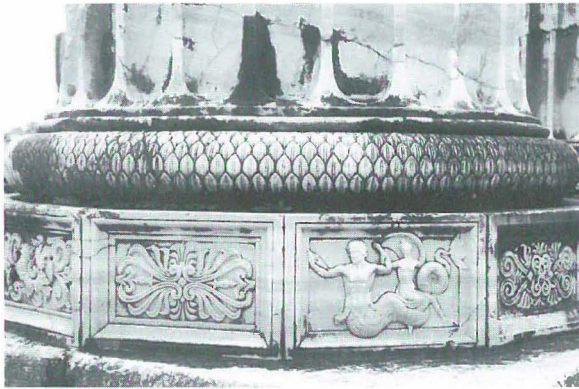


Abb. 15 *Fortuna auf einem Meermann reitend, Marmorrelief an der Basis einer Säule des jüngeren Apollon-Tempels von Didyma bei Milet, 2. Jahrhundert n. Chr.*

Priene, Milet und Didyma (Abb. 15) zu erreichen – fast alles früher am oder in Meeresnähe gelegene Grabungsorte der Berliner Museen – wahrlich Sternstunden deutscher (in Ephesos österreichischer) Archäologie!

Als sie ab 1899 jenen – rastergleichen – Grundriß der Stadt Milet, seit dem 7. Jahrhundert v.Chr. eine der Welt größten, 494 zwar von den Persern zerstört, aber ab 479 v.Chr. nach des Hippodamos' Plan wiedererrichtet, freilegte, kam eine rationale, guter Seewind-

Durchlüftung dienende Stadtanlage mit rechtwinklig sich kreuzenden und parallel verlaufenden Straßen zu Tage.

Schon im 6. Jahrhundert lehrten zu Milet die frühesten maßgeblichen Philosophen abendländischen Denkens: Thales, Anaximandros und Anaximenes. Zweiter entwickelte jene Vorstellung von der Kugelgestalt des Himmels, in dessen Zentrum unsere Erde frei schwebt. Außerdem soll Anaximandros ein Modell davon geschaffen, eine Land- und Seemassen darstellende Erdkarte gefertigt und die Sonnenuhr erfunden haben. Gleichzeitig schrieb ein anderer Gelehrter, Phokos aus dem nahen Samos, ein Lehrgedicht über »Schiffsastronomie«. Darin besang er – wie schon Homer (Od. 5,270ff.) – den aus nautischer Empirie abgeleiteten nordweisenden Kleinen Bären und weitere Sternbilder als Orientierungshilfen zur See. Als geistiges, auf die Nachbarstädte überstrahlendes Zentrum und als handelspolitische Metropole mußte dieses »Venedig des Altertums« Neid und fremder Mächte Begehrlichkeit in besonderem Maße wecken, wie das Ereignis Anno 494 zeigt.

16

Nur vierzehn Jahre danach – 480 v.Chr. – endete Xerxes', des Perserkönigs, Europa-Invasion in jener denkwürdigen Seeschlacht vor Salamis bei Athen. So wurde dortige Akropolis

wenige Jahrzehnte später zum Siegesmonument, der Parthenon zu einem 24 Jahrhunderte überdauernden griechischen Dankessymbol für entscheidende Hilfe der jungfräulichen Göttin Athena. Als Spiegel deren erfinderischer Weisheit, was uns angesichts der großartigen Ruine immer noch deutlich blieb, ist ihr zum kostbaren Schrein stilisiertes athenisches Heiligtum von ingeniosen Kurvaturen und sublimer Eleganz geprägt; denn alle horizontalen Oberkanten sind scheinbar schnurgerade, weisen jedoch eine Entasis auf, eine zur jeweiligen Mitte hin – natürlich nur Milli- und Zentimeter – zunehmende Schwellung. Sie betrifft das Stylobat (die Stufenlage, auf der sämtliche Architekturelemente ruhen) ebenso wie das Gebälk. Selbst die kannelierten Säulen belegen im Schaft ähnliche Entasis. Hinzu kommt, daß Säulenkranz und Cellamauern sich leicht nach innen neigen, womit des Tempels kubische Außenform, kaum merklich, pyramidal-schwebend und zart himmelweisend wirkt.

Folgerichtig fand man auf der Akropolis ein attisch-antikes Trieren-Relieffragment (Abb. 16), aus dem die Gestalt jener einst zum Seesieg beitragenden athenischen Kriegsschiffe authentisch hervorgeht. Inzwischen liegt im Piräus (dessen bis heute nachwirkenden Stadtgrundriß erwähnter Hippodamos aus Milet neu entwarf) eine moderne Rekonstruktion solcher nautische Antriebspräzision mit militärischer Technikperfektion gleichermaßen verbindenden Trieren. Zu deren Sonnen- und Winterschutz errichtete man an den Häfen Zea, Munichia und Kantharos zumindest 82, 196 und 94 nachweisbare, davon 38 in Zea rekonstruierte Schiffshäuser (Neosoikoi, die jeweils 40 m lang und 6,5 m breit sind).

Als wir erstmals nach dem Krieg (im Juli 1956 auf der 1400 t großen KYKLADES der Toyas Line), von Brindisi kommend, noch im Golf von Korinth fuhren, lagen zur Linken Zentralgriechenlands Bergzüge Parnass (mit ölbaumprächtigen Itea sowie weissagendem Delphi) und Helikon, an Steuerbord des Peleponnes' bergige Kette von Erymanthos, Kyllene und Akrokorinth (dahinter die Argolis mit goldmaskenreichem Mykene). Dann zog für unendlich spannende Minuten der schmale, steil neben beiden Schiffswänden emporsteigende Durchstich, Korinths 1893 eröffneter Kanal, fast schrammend, an uns vorbei – bis im Saronischen Golf aus weiträumiger Ferne – aquarellfarbig hingetupft – Salamis, Athens Akropolis und Ägina grüßten. Auf Gegenkurs, mit dem Ziel Ithaka, Heimat des Odysseus, wurde uns die Durchfahrt des Kanals von Korinth (mit der BERLIN 1993) erneut ebenso eindrücklich wie erregend zuteil.

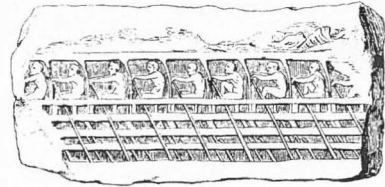


Abb. 16 Umzeichnung des Trieren-Reliefs, 5. Jahrhundert v. Chr.; Akropolis-Museum Athen

Über Andalusien hinaus gilt das Sprichwort: *Quien no ha visto Sevilla, no ha visto maravilla. Quien no ha visto Granada, no ha visto nada* – wer nicht Sevilla sah, erlebte kein Wunder, und wer nicht Granada kennt, dem fehlt alles! Dessen eingedenk liefen wir (mit der ITALIA 1979 und der BERLIN 1986) Cadiz, Malaga und Motril an. Von dort war zunächst Cordoba – »die verborgene Schöne« – schnell erreicht und mit ihr eines der respektabelsten, kulturell bestimmenden Zentren des maurischen Islam. Dann eingetaucht in den oasenhaften, bogen- und kuppelüberspannten Säulenwald der Mezquita, jener zwischen 785 und 1009 errichteten, 22 750 qm »großen Moschee«, begegnete uns eine von schriftbedingt-phantastischer Ornamentvielfalt bestimmte, rational klar gefügte, einmalige Sakral-

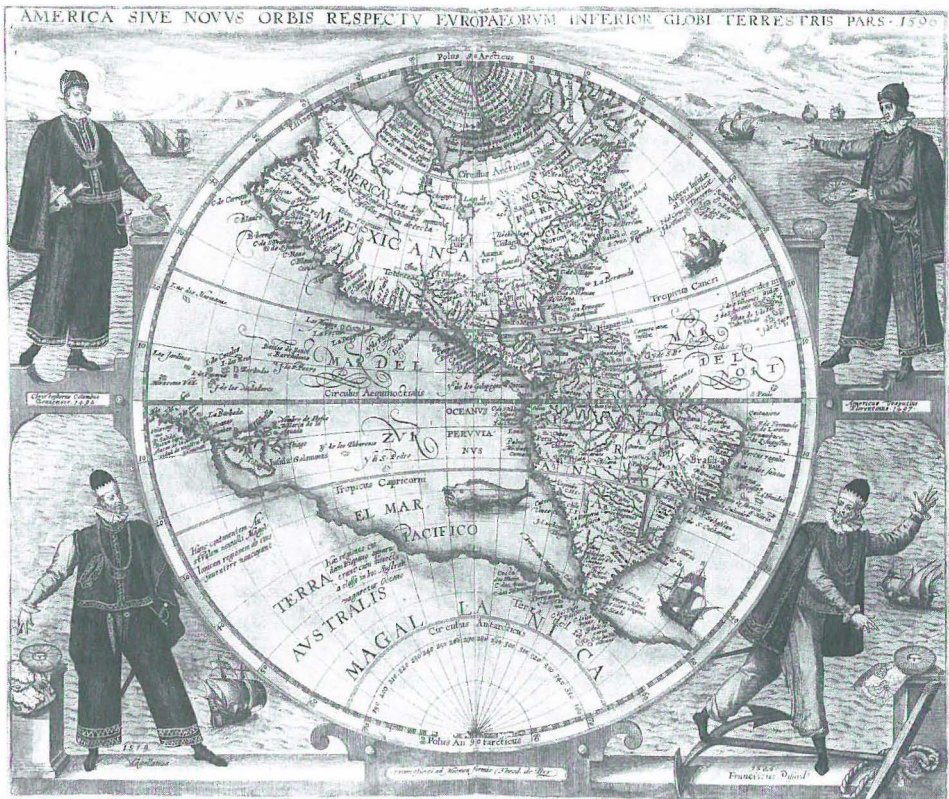


Abb. 17 Erdkarte von Amerika mit Kolumbus, Magellan, Amerigo Vesputti und Pizarro, Kupferstich von Th. de Bry. 1596

architektur – und angesichts der beiden Denkmäler für Maimonides (1135–1204) und Averroës (1126–98) nachhaltiges Wissen um mittelalterliche Geistigkeit: deren – Aristoteles (384–322 v.Chr.) sowohl wiederbelebende, als auch ausweitende – Lehre von Vernunft und Toleranz.

Gerade ihren Spuren – oder deren bestürzendem Gegenteil – wurden wir in Granada vor den Grabmalen der katholischen Könige Isabella von Kastilien und Ferdinand von Aragón gewahr; denn ihnen gelang am 2. Januar 1492 der christlichen Reconquista Vollendung – mit dem Einzug in Granada und auf dessen maurischem Juwel: der Alhambra. Deren verzaubernde, Tausend und eine Nacht-Geschichten verlebendigende, Wasserkünste in ungehörter Konsequenz miteinbeziehende, dem 14. Jahrhundert entstammende Räumlichkeiten zeugen – den Cuarto Dorado, Myrtenhof, Barkensaal, Comares-Turm (Thronsaal), Löwenhof (mit zentralem, von zwölf schwarzen Marmorlöwen getragenen Brunnen, 11. Jahrhundert) und umliegende Säle de los Abencerrajes, de los Reyes, de las Hermanas, Mirador samt Lindaraja-Gärten durchschreitend – von exquisiter, orientalisches-märchenhafter Pracht und absoluter ästhetischer Vollkommenheit. Brutal wirkt daneben Karls V. als Siegesmonument gebauter kaiserlicher Palast. Wie stark freilich maurische Kunst oder deren Luxus den jungen Kaiser zu beeindrucken vermochte, wird überraschend unter dem goldüberstirnten Rund des Stalaktitengewölbes im Gesandtensaal des maurischen Alcázar zu Sevilla evident, wo Karls Vermählung mit Isabella von Portugal am 11. März 1526 erfolgte.

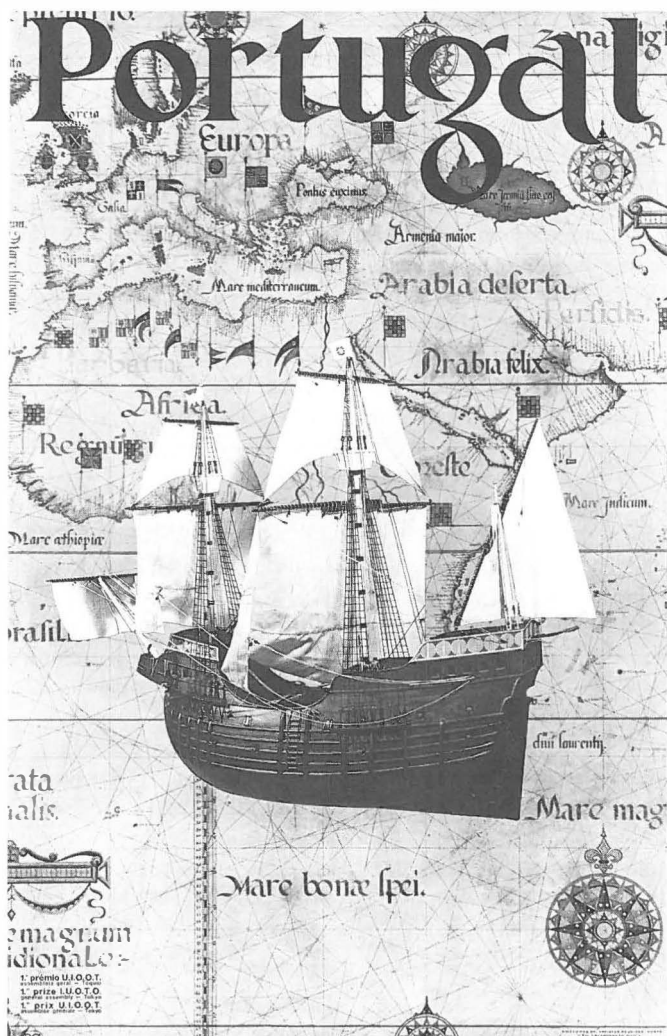


Abb. 18 Portugal-Plakat, Farblithographie 1969/70. Darauf das Modell einer portugiesischen Karracke des Entdeckungszeitalters, vor einer Portulan-Karte von Europa, Vorderasien und Afrika

Wenn wir danach zum Kolumbus-Kenotaph in Sevillas Kathedrale, in die – nach Roms St. Peter und Londons St. Pauls (wo Nelson ruht) – der christlichen Diaspora drittgrößte Kirche hinüberwechselten, kam nicht nur des glücklichen Entdeckers zwiespältige Persönlichkeit (Abb. 17), sondern auch deren Eingebettetsein in christliche, jüdische und maurische Konfliktsituation zu vertiefendem Bewußtsein. Salvador de Madariagas »klassische« Kolumbus-Biographie (von 1940) erhellt solche Tatbestände, indem er beispielsweise herausstellt, daß Kolumbus – erst einen Tag nach der von Ferdinand und Isabella endgültig bewirkten Mauren- und Judenvertreibung aus Spanien – am 3. August 1492 vom westlich von Sevilla, bei Huelva gelegenen Hafen Palos mit seinen drei Karavellen SANTA MARIA, PINTA und NIÑA in See gehen konnte. Acht Monate später brachte er weltbewegende Nachricht spektakulär gelungener Atlantiküberquerung heim. Und Sevilla errang das

Privileg, Einfuhr- und Umschlagstadt aller aus den neuen westlichen Besitzungen auf spanischen Schiffen transportierten Gold- und Silberladungen zu werden, was ihren Reichtum erklärt.

18

Lá vai a Nau Catrineta / Por sobre as águas do mar ... – dort fährt die Nau CATRINETA hin über Meereswogen, beginnt ein portugiesisches Volkslied ... und wir umfahren die goldenen Sandbänke vor Lissabon, liefen (mit der LAGOS 1924, von meiner Mutter berichtet, ITALIA 1979 und BERLIN 1986/93) in den Tejo ein. Schon kamen an Backbord drei Monumente in Sicht: Turmkastell von Belém, Jerónimos-Kloster und Padrão dos Descobrimentos. Ihnen galt unser vorrangiges Interesse; denn das 52 m hohe, als »nao« (Schiff) stilisierte, 1960–62 jubiläumsfreudig vollendete Denkmal der Entdeckungen ist zugleich Erinnerungsort für Heinrich den Seefahrer (1394–1460). Als portugiesischer Königssohn (mit britischer Mutter) nahm er 1415 an erfolgreicher Expedition gegen Ceuta teil, wurde 1419 Gouverneur der Algarveprovinz und betrieb dort – von Cap Sagres und vom Hafen, ebenso Schiffbauplatz Lagos aus – die nautischen Vorbereitungen zu allen nachfolgenden maritimen Erkundungsfahrten entlang Westafrikas Küste bis nach Guinea. Heinrichs Vision erfüllend, umrundeten portugiesische Kapitäne (Abb. 18) wie Bartolomeu Diaz 1488 das Cap der Guten Hoffnung, Vasco da Gama landete sogar 1498 in Indien und Cabral 1500 in Brasilien. Sämtliche Daten und Fortschritte dieser geographischen Erschließung und politischen Inbesitznahme neuer ferner Inseln wie Landstriche enthält – mitten in riesiger Windrose – ein Weltkartenmosaik, welches zwischen Padrão und Jerónimos-Kirche zum »Begehen« – selbst des Atlantiks, Indiks und Pazifiks – einlädt.

Nur Schritte sind es dann, und wir betreten den 1500 grundsteingelegten, 25 m hohen, ehrwürdigen Raum jener als Seefahrer-Gedächtnisstätte mit Vasco da Gama-Sarkophag und Kenotaph des Dichters Camões, desgleichen als Grablege portugiesischer Könige, wie Manuels I. el Felice, berühmt gewordenen Kirche Santa Maria. Ihr zur Seite liegt ein stets wieder besuchenswerter, zweigeschossiger Kreuzgang. Besonders prachtvoll führt er Portugals Manuelinik, jenen künstlerischen Mischstil aus europäischer Renaissance und arabisch-fernöstlichen Formelementen, durchsetzt mit nautisch-maritimen Einzelmotiven, vor Augen; dort halten wir sogar vor einer Gedenkstele für den 1935 verstorbenen hoch geschätzten Poeten Fernando Pessoa inne – Verse seiner zeitlos schönen »Ode marítima« meditierend.

Ebenfalls der Jungfrau Maria geweiht und beliebte manuelinische Stildetails, wie Armillarsphären, Jakobsstab, Tauwerk, Muscheln und ein Rhinoceros, darin erkennend, diente das 1516–21 in den Tejo hineingebaute Turmkastell von Belém anfangs auch der feierlichen Verabschiedung oder Empfangszeremonie für alle aus- und wiedereinlaufenden, Reichtümer von entlegenen Kontinenten mitbringenden Fernfahrer. Sie erhoben Portugal für ein Säkulum zu einer See-, ja Weltmacht ersten Ranges. Deren frühen Indien-Triumph besang Louis de Camões in seinen »Lusiaden«, dem 1572 erschienenen – Homers »Odyssee« ebenbürtigen – portugiesischen Nationalepos. Schon Alexander von Humboldt legte es uns ans Herz.

19

Ergriffen vor dem Geheimnis / Wie sich Petersburg breitet / Jenseits der endlosen Newa – einstimmenden Versen Boris Pasternaks – nahmen wir im August 1985 (an Bord der BERLIN) Kurs auf Leningrad. Nachdem im Finnischen Meerbusen Kronstadts Festungs-



Abb. 19 St. Petersburg: Werft der Admiralität, Lithographie von K.P. Beggrow, 1826

werke hinter uns lagen, das Kreuzfahrtschiff im eng ausgetonnten Seekanal an kaum zu zählenden Ankerliegern und vielen Roststreifen entlangfuhr, schließlich am zugewiesenen Liegeplatz festmachte, erfüllte sich, nach argwöhnischer Paßkontrolle, ein lang gehegter Traum – und das Nachholen schmerzlicher Unterlassung.

Wurden Imagination und Sehnsucht – aus St. Petersburger Impressionen Puschkins, Gogols oder Dostojewskis: deren »Ehernem Reiter«, »Eugen Onegin« oder dem »Newski-Prospekt«, der »Künstlernovelle« oder »Schuld und Sühne«, »Weiße Nächte« – entlehnt und gespeist, so galt es – nach einer zehn Jahre zuvor in Berlin ausgerichteten Präsentation »St. Petersburg um 1800« (anlässlich gerade getätigter Erwerbung von 31 kostbaren zeitgenössisch-relevanten Architekturzeichnungen) – endlich die notwendige Ortsautopsie für jenes Unterfangen nachzuholen.

Bei Rundgängen beeindruckten dann an den weiten Newa-Ufern und vielen halbkreisförmig-zentriert verlaufenden Stadtkanälen breit und riesig hingelagerte, gut proportionierte Paläste und Bautengruppen, architektonisch in großem Maßstab gestaltete Fluchten und grandiose Prospekte. Mittel- und allseitiger Bezugspunkt der vom »Zar und [Schiffs-] Zimmermann« Peter dem Großen (1682–1725) sowie von den Kaiserinnen Elisabeth (1741–62) und Katharina II. (1762–96), ebenso von Alexander I. (1801–25) mit gleichbleibender Intention geschaffenen Seestadt ist die – um ein ursprüngliches, 1705 angelegtes Werftgelände – monumental dreiflügelige, 1805–23 neu errichtete Admiralität (Abb. 19). Andréj Sachárow akzentuierte deren 420 m lange, dreistöckige Hauptfront mit jenem 70 m hohen, nadelförmig endenden Turm. Vor ihm beginnen drei strahlenförmig – St. Petersburg prägende – Radialstraßen: Newski-Prospekt, Uliza Dserschinskogo, Majorow-Prospekt.

Natürlich besuchten wir die Zarengräber in der Kirche der 1703 baubegonnenen Peter- und-Pauls-Festung, statteten der Ermitage und ihren Sammlungen einen ersten Pflichtbe-



such ab, kamen zur ehemaligen Börse, vor die verankerte AURORA (Teilnehmerin an jenem Tsushima-Debakel 1905 und 1917 »meuternde« Auslöserin der leninistischen Oktober-Revolution), gelangten sogar nach Peterhof, in die Isaakskathedrale, vor Peter Behrens' ehemalige kaiserliche deutsche Botschaft und zum Reiterstandbild des Stadtgründers, dessen als Basis dienender, über See transportierter monolithischer Granitblock etwa 1500 t wiegt.

Das Vordringen zu einem Weltwunder besonderer Art, und zwar dem »Gottorfer Globus«, gestaltete sich schwieriger. Seine doppelwandige, 3250 kg wiegende, begehbare und zehn Personen aufnehmende, im Durchmesser 3,50 m betragende Riesenkugel wurde, als Gestirnsglobus innen und Erdglobus außen, auf Anregung des am Holstein-Gottorfer Hof wirkenden, ebenso gelehrten wie weit – bis Persien – gereisten Adam Olcarius (1599–1671) in Holland hergestellt, kam in das speziell für sie im Schloßgarten zu Schleswig erbaute »persianische« Haus, von dort dann 1713 als Geschenk an Peter den Großen nach St. Petersburg. Hier ist der einzigartige (zwar von zeit- und umständebedingten Schäden gezeichnete) Globus nun im Turm jenes von Andreas Schlüter (Baumeister des 1950 gesprengten Berliner Schlosses) entworfenen einstigen Kunstkammergebäudes des Zaren, an der Großen Newa, unweit der Akademien von Wissenschaften und Künsten untergebracht. Ihn, seine Welt- samt Himmelskugel kann man – wie weiland Atlas oder Herakles – kaum »in Händen« halten. Inzwischen sind uns – dank jüngst publizierter, sensationeller Erkenntnisse Werner Papkes, wonach schon um 2340 v.Chr. den Chaldäern im südlichen Zweistromland das heliozentrische Weltsystem vertraut und im Gilgamesch-Epos kodifiziert war – die Sterne erheblich näher gerückt.



Abb. 20 *Deutschlands Hochseeflotte, interniert in der Bucht von Scapa Flow, Foto vom 28. November 1918*

20

Sich in Tromsø (Sommer 1987 auf der BERLIN) kurz vor Mitternacht und noch bei Helligkeit einschiffend, ging es alsbald durch Sunde, an zahllosen Inseln, verschneiten Gebirgsketten vorbei, streckenweise sogar über offene See, nach Hammerfest. Diese nördlichste, eisfreie Hafenstadt der Welt, nach Kriegszerstörungen (1944) großzügig wiederaufgebaut, lebt vom Fischfang und deren Verwertung. Dort sahen wir erstmals charakteristisch-dachförmige Holzgerüste zum Trocknen von Fisch, voran Kabeljau, lasen die mit goldenen Lettern auf rotem polierten Granit von einer Erdvermessung kündende Inschrift der Meridiansäule. Drei Monarchen hatten jene vom Polarmeer bis zur Donau reichende Untersuchung 1816–52 veranlaßt. Ebenso betrachteten wir amüsiert Plakate einer skandinavischen Möbelfirma, die mit Kopenhagens »kleiner Seejungfrau«, verändert, aber bequem liegend, für breite Betten warb. Danach Stop in Honningsvåg. Anschließend kamen wir – nicht mehr auf der Flucht, wie 1795 Frankreichs nachmaliger Bürgerkönig Louis Philippe – nur als neugierig-seebefahrene Touristen zum Nordkap (das immerhin 1752 km von Norwegens Südküste entfernt ist).

Von dort nach Svalbard sind es etwa 1240 Seemeilen. Ihre Distanz, selbst bis zur Packeisgrenze, vorbei an Bäreninsel und weiter durch die dank Golfstrom eisfreien Gewässer vor Spitzbergs bergig-hoher, schneebedeckter, von Gletschern unterbrochener, majestätisch schweigend daliegender Westküste entlanglaufend, brachte den zusätzlichen, erhabenen Eindruck unendlicher Fläche ewigen, westwärts driftenden Eises. Nur Stunden später, mitten im »Möllerhafen« vor Anker gegangen, ausgebootet und an den felsigen Strand

gebracht, entdeckten wir in aller Ödnis nicht nur zarteste Spuren blühender Vegetation, sondern jene rotgestrichene Schutzhütte, großspurig-spöttisch »Lloyd Hotel« genannt. Sie ruft zahlreiche, seit Ende des 19. Jahrhunderts in Mode gekommene Nordlandfahrten wach.

Grandiosen Höhepunkt, mit ungesehenen Farbkontrasten, bildete dazu ein Halt im geologisch eigenartig gebildeten, von bastionsartigen Bergformationen und breiten Gletschermulden mit riesigen Eisabbruchkanten geprägten Tempelfjord. Es folgten spannende Passagen durch landschaftlich berückenden Tjeldsund und Ofotfjorden bis nach Narvik, dort Inaugenscheinnahme der zur schwedischen Grenze und weiterführenden Erzbahn, danach, den Westfjord verlassend, herrliche Ansichten von Lofoten und zerklüfteter norwegischer Festlandseite, eine feierlich heitere Polartaufe und – als ebenso unvergeßliches Erlebnis – das atemberaubende Eindringen in den Geirangerfjord. Von seinen Flanken winkten »Freier« und »Sieben Schwestern« herüber, und wir genossen den Blick vom 1465 m hohen Dalsnibba hinab auf unsere, wie ein Spielzeugschiffchen wirkende, 9570 BRZ große BERLIN.

Bergen, uralter Wikingerort, woran die (1992 niedergebrannte) Stabkirche Fantoft und Haakonshalle mahnen, erinnert mit Marienkirche wie »Tyske Bryggen« zudem an Hanse-Vergangenheit und im idyllischen Anwesen von Trolldhaugen an Edvard Grieg, den berühmten Komponisten; es blieb achteraus. Doch bevor das bewundernswerte Land der Trolle, Riesen und Giganten endgültig verlassen war, schien noch historische Rückschau auf Wilhelm II. und dessen zur Leidenschaft gewordene Norwegen- und Nordmeerreisen notwendig zu werden, zumal seine 1892 im Stettiner »Vulcan« vom Stapel gelaufene HOHENZOLLERN (deren Navigationsoffizier 1910–12 übrigens Raeder war; Abb. 21) dazu diente.

Kaiserlicher Begeisterung für alles Maritime entsprach das Eintreten für jenen »Risikogedanken«, welchen Tirpitz, Chef der deutschen Marine, lanciert hatte. *Er glaubte* – wie es Golo Mann betont – *weder an starken Küstenschutz noch an die Kreuzer, die der Kaiser sich wünschte, um die sieben Meere befahren zu lassen. An aggressive Seemacht glaubte er, an die Fähigkeit zur Entscheidungsschlacht, an die in den Heimathäfen stationierte Schlachtflotte.* Fatalerweise entstand sie. So konnte Wilhelms vormaliger Freund Philipp Fürst zu Eulenburg-Hertefeld – in hellsichtiger Studie (Nr. 1554 vom April 1912) – schreiben: *Weil wir eine große Kriegsflotte gebaut haben, hat sich das europäische Gruppenbild der Mächte verschoben. England ist jetzt unser Feind, nicht aus eigenem Antrieb, sondern durch unseren Antrieb, das heißt durch den Bau unserer Kriegsflotte.* [Sie] – *nicht etwa die englische – ist die Veranlassung, daß alle Großmächte gleichfalls ihre Kriegsflotte verstärken und daß sogar Österreich sich auf das Dreadnought-Abenteuer einläßt. Denn es ist ein Abenteuer, wenn ... durch den fortgesetzten Neubau derartiger Riesenschiffe finanziell geordnete Staatswesen ruiniert und schließlich gar in Verzweigungskriege gedrängt werden.*

Scapa Flow inmitten der Orkney Inseln (Abb. 20), wo die Selbstversenkung der ausgelieferten deutschen Hochseeflotte im Juni 1919 stattfand, bezeichnet das Ende des verlorenen Traums von Weltmacht durch Flottengröße. Angestachelt von Erich Raeder, dem anachronistisch-realityfern immer noch kaiserbefangenen, späteren Marine-Chef, hat Adolf Hitler ihn weitergeträumt – bis 1940 allein vor Narvik zehn Zerstörer (deren spärliche Reste im Rombaksfjord noch wahrnehmbar sind) vernichtet und sogar die TIRPITZ, Deutschlands letztes Schlachtschiff, erst durch britische Kleinst-U-Boote lahmgelegt, schließlich, am 12. November 1944 von Superbomben getroffen, mit 902 Mann im Sandesund bei Tromsø gekentert waren.

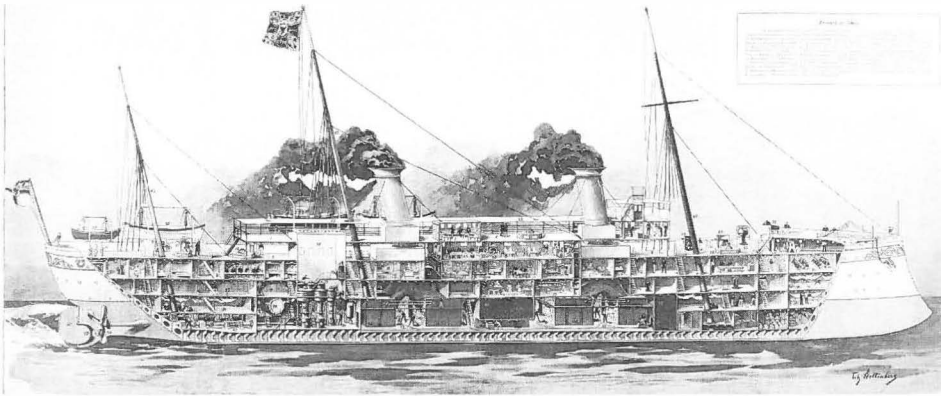


Abb. 21 Längsschnitt durch die Kaiseryacht HOHENZOLLERN, Holzstich-Tafel nach Fritz Stoltenberg in: *Illustrirte Zeitung*, 1894

21

An südlicher Adria-Einfahrt gelegen und als strategisch-überregionaler Bezugspunkt, hat Korfu (Kerkyra) Geschichte »gemacht«: 743 v.Chr. wird von Korinth aus dort eine Tochterstadt gegründet, findet um 664 v.Chr. die erste Meeresschlacht griechischer Historie statt, siegt Korfu 435–433 v.Chr. erneut zur See. So geht es – einem Flickenteppich gleich – Jahrhunderte fort mit maritimen Aktionen, Belagerungen und Besetzungen durch Syrakusaner, Römer und Vandalen, Ostgoten, Byzantiner und Normannen, Genueser, Venezianer und Türken, Russen, Franzosen und Briten (1815–64), Italiener und Deutsche. Davon blieben unübersehbare Spuren – in türkentrotzend mächtigen Zitadellen (Abb. 3), im Venedigs Ruhm kündenden Schulenburg-Denkmal, in der Wallfahrtskirche des Heiligen Spyridon (dem Lawrence Durrells »Schwarze Oliven« anrührende Seiten widmen), in Gouverneurspalast, Cricket-Platz (Esplanade) oder vorgelagerter Quarantäne-Insel (Lazaretto) –, und doch suchten wir (von der DIANA 1929, KYKLADES 1956, ATALANTE 1980, FEDRA 1989, BERLIN 1990 und OURANOS 1992) gelandet, hier zunächst jenes verklärte, glückselige Scheria, Eiland der Phäaken, welche Odysseus in wunderbar geschilderter Nachtfahrt (Od. 13,84ff.) auf einem ihrer Schiffe nach Ithaka schlafend heimbrachten. Poseidon, darob erzürnt, ließ das Boot, zurückgekehrt, vor Korfus Küste in der Mäuseinsel versteinern.

Von vergleichbar tödlicher Starrheit ist der Gorgo Medusas Antlitz geprägt. Es tritt uns als zentrale Giebelskulptur eines in Garitsa zu Korfu gefundenen Artemis-Tempels (um 590 v.Chr.) im Archäologischen Museum entgegen und erzählt handgreiflich von jener schaurigen Geschichte: wie Perseus Medusas Haupt abschlägt, dabei entsteigen zwei von Poseidon gezeugte Kreaturen ihrem blutigen Hals, und zwar Pegasos als geflügeltes Pferd (1993 war ihm in Hamburg eine exquisite Ausstellung gewidmet) sowie Chrysaor (der anfangs erwähnten Geryon zum Sohn hatte). Im Pegasos symbolisiert sich nachmaliges, Phantasie beflügelndes Dichterross, das oft auf dem Parnass Musen und Apoll begleitet.

Mit Apolls Statue und den (römischer Borghese-Familie abgekauften) ebenso lebensgroßen Marmorfiguren aller neun Musen sowie mit Achills geliebtem Bildwerk schmückte und kennzeichnete zugleich Kaiserin Elisabeth von Österreich (1837–98, in Genf ermordet) ihres zu Gastouri entstandenen »Achilleions« ausdrücklich musenbenannten Terrassenbereich. Seit 1890 Sommervilla und Ziel eigener – Repräsentationspflichten überdrüssiger – Weltflucht, aber auch hingebungsvoller Studien griechischer Sprache, Geistigkeit und



Abb. 22 *Venedig-Ansicht mit BUCINTORO*, Gemälde von Francesco Guardi, um 1765; Musée du Louvre Paris

Poesie, wofür die dort versammelten Büsten von Weisen und Dichtern, wie Platon, Sophokles und Euripides, Iomer (Abb. 2) und Sappho, sogar Shakespeare, Lord Byron und Heinrich Heine, unmißverständlich zeugen, wurde das in unübertrefflich schöner, mediterraner Meeres- und Berglandschaft eingebettete Areal selbst zur Bühne jener »Sissi«, welche als frühe, zivilcouragierte Emanzipierte nachdenklichen Respekt verdient.

Nachdem Kaiser Wilhelm II. 1907 das herrliche Gelände erworben und es bis 1914 bei fünf jeweils mehrwöchigen Aufenthalten nur kurz genutzt hatte, fallen als Überbleibsel sein Schreibpult mit forschem Sattelsitz, mediokre Bilder des imperatorischen Reisebegleiters und maritimer Verherrlichung verpflichteten Hofmalers Willy Stöwer, der Majestät höchsteigener Nachttopf und das vorzüglich gearbeitete Modell der Kaiseryacht HOHENZOLLERN (Abb. 21) sowie – unten am Strand von Perama – Ruinenteile einer monumentalen Landebrücke ins Auge. Sic transit gloria mundi!

22

Anscheinend unvergänglich, freilich von Elementen gefährdet, umfängt uns, immer wieder in Venedig aus- und einlaufend (mit DIANA 1929, ITALIA 1981, BERLIN 1990/93), jener 697 bis 1797 längstlebigen, zeitweilig über ein Weltreich gebietenden Seerepublik verführerische Pracht. Darum bekannte unser bedeutender Archäologe Ludwig Curtius (1952 noch in Rom einer meiner verehrten Mentoren): *Venedig ist von allen Städten der Welt das größte Augenerlebnis*. Es wäre hinzuzufügen, daß Venedigs Maler samt einiger dorthin zugereister – etwa William Turner, Auguste Renoir, Paul Signac oder Oskar Kokoschka –, aus dem Fluidum, gar Ingenium des vergleichslosen Lagunenorts schöpfend, Werke hinterließen von farbig-luminös mitreißender Suggestion.



Abb. 23 Die BERLIN in Cagliari/Sardinien, Foto Oktober 1990

Schon beim Betreten der Markuskirche fesseln goldgründige Mosaiken mit einprägsamen Szenen von Sintflut, Noahs Arche und acht ihr entstiegene Überlebenden. Im Dogenpalast steht man vor den maritimen Glanz kündenden Leinwänden Palmas, Tintoretto, Vicentinos – mit bildgewordenen Erinnerungen an Konstantinopels Einnahme 1204 oder jenen nicht geringer Weltgeschichte beeinflussenden Seesieg bei Lepanto 1571. In den Museen, voran Venedigs Accademia, bewundern wir Gentile Bellinis »Kreuzes-Legende« ebenso wie Vittore Carpaccios Gemälde-Folge der »Hl. Ursula«, in denen das frührenaissancehafte, inselartig-kanaldurchzogene Stadtkonterfei – in malerisch originalgetreuen Wiedergaben, vor allem von Partien des Canal Grande – auch orientalisches Flair mitanklingen und Schiffstypen in reicher Vielfalt erkennen läßt. Dort beeindruckt gleichermaßen jene im 18. Jahrhundert atmosphäreeerfüllten, locker-präzis gezeichneten venezianischen Veduten und Marinen oder pastos gemalten Ereignis-Träume von Antonio Canale, genannt Canaletto, oder Francesco Guardi. Ihm verdanken wir beispielsweise spontane Vergegenwärtigung illustrier Regatten wie der alljährlich am Himmelfahrtstag stattfindenden feierlichen Ausfahrt des BUCINTORO (Abb. 22) und des an Bord befindlichen Dogens symbolische Vermählung mit dem Meere. Ein Modell von Venedigs letzter Staatsyacht findet sich übrigens im unbedingt zu besichtigenden Museo storico navale, wo, dem Arsenal benachbart, venezianischer Schiffbau höchst anschaulich erschlossen, auch Venedigs Ausstrahlung im gesamten Mittelmeerraum nachvollziehbar wird.

23

Einfallsreichtum, Mut zum Risiko und Fortüne sind Ingredienzien, aus denen erfolgreiche Reeder in allen Jahrhunderten – sie wären ohne Wissen darum geschichtslos gesichtslos! – gemacht werden. Zuweilen sind es sogar scheinbar kleine Nebensächlichkeiten – Ausstattung der Fahrzeuge mit interessanten alten Gemälden, durch besonderen Stil eigenwillig



Abb. 24 Lübeck-Ansicht, Kupferstich-Tafel in Braun & Hogenberg: *Urbium Totius Germaniae Superioris ... Pars Prior*. 1657

ausgezeichnete Werbeschriften oder gar banale Aufmerksamkeiten, wie etwa eine vom Reeder persönlich unterzeichnete Glückwunschkarte zum deutschen Wiedervereinigungstag am 3. Oktober 1990, welche, mit sinnreichem Berlin-Motiv, unsere neuerliche Wahl eben jenes Liners – der BERLIN (Abb. 23) – beeinflussten.

Am genannten Feiertag hatten wir Trápani auf Sizilien angelaufen und nutzten damals sämtliche gebotenen Möglichkeiten zu neuem Kennenlernen: des bei Gela fragmentarisch aus tiefer See geborgenen, im Baglio Anselmi Museum zu Marsala bewahrten, punischen Kriegsschiffs, einer 35 m langen, 5 m breiten, von 68 Ruderern angetriebenen, offenbar um 241 v.Chr. gesunkenen Liburna. Wir betraten dort auch – angeregt durch Venedigs großartig augenöffnende Phönizier-Ausstellung (1988 im Palazzo Grassi) – Mozia, einen ursprünglich phönizisch-karthagischen Inselstützpunkt aus der Mitte des 8. Jahrhunderts v.Chr. mit wohlgefühten Hafenanlagen, Verteidigungsmauern und weiteren Funden.

Anschließend kamen wir hinauf zum Monte Erice, wo man – 750 m steil überm Meer – ein sich überwältigend darbietendes Panorama Westsiziliens und vorgelagerter Ägadischer Eilande (homerisch-odysseeische Stätten Polyphems?) genießen und Kulturgeschichten mannigfacher Bedeutung begegnen, ja nachgehen konnte. Die Spanne reicht vom Verehrungsort Aphrodites (beziehungsweise Astartes oder Venus) ebenso wie Herakles' oder Dädalos', vom Besiedlungsplatz einiger unter Aeneas' Führung hierhin verschlagener Trojaner über Phönizier, Karthager bis zu Römern, Sarazenen und Normannen. Diese weihten dem Heiligen Julian den Eryxberg. Selbst noch Kaiser Karl V. soll ihm seine Reverenz erwiesen haben. Heutzutage ist er periodisch-elitärer Treffpunkt einer international-naturwissenschaftlichen Gelehrtenwelt geworden.

24

Zu Neustadt, dem ostholsteinisch-anheimelnden Seestädtchen, vom Hafensteig aus, werden durch Peter Deilmanns Reederei nicht nur auf Europas Flüssen – Elbe, Donau und Rhône – Schiffe eingesetzt, sondern, weltweit gelenkt, auch die BERLIN. Ihrer Eleganz und »traumhaften« Beliebtheit entsprach in den Zwanziger und Dreißiger Jahren jene als »Stolz deutscher Hamburg-Südamerika-Fahrt« apostrophierte CAP ARCONA: She was a Lady! Tragisch mit dem Kriegsende verknüpft, lag deren ausgeglühtes Wrack, in der Lübecker Bucht gesunken, noch über Monate vor Neustadt. In Sichtkontakt dazu fand unterdes Autor vorstehender Aufzeichnungen »eines Lebens mit Schiffen« im 600 Jahre

alten Niendorf die neue, erträumte Heimat. Sie liegt nicht weit vom ehemaligen Hanseort Lübeck (Abb. 24) – mit Köln und Nürnberg eine der drei mittelalterlichen deutschen Großstädte: also an vorrangigen Stellen eigener Identifikation – und noch kürzer entfernt zu Travemünde, wo wir uns bequem auf der BERLIN einschiffen und, von erlebnisvollen Kreuzfahrten heimgekehrt, wieder landen durften.

Wie heißt es in Fernando Pessoa's »Ode marítima«? *As viagens agora são tão belas como eram dantes ...* – in der Übersetzung von G.R. Lind – *Reisen sind heute so schön wie eh und je / und ein Schiff wird immer schön sein, nur weil es ein Schiff ist. / Reisen sind immer noch Reisen, und die Ferne liegt immer noch, wo sie lag – / nirgendwo, Gott sei Dank! / ... / Dampfer in den Häfen, so individuell ... / So gefällig in der ruhigen Anmut von Handeldingen, die übers Meer reisen, / über das alte, immer homerische Meer, o Odysseus!*

An odyssey on twenty-four ships

Summary

Voyages by sea, particularly those taken on cruise liners, combine many possibilities: The festive commencement of two jubilees under a radiant sun in mild polar air, the ship cradling one gently past Spitsbergen or the Lofoten, the midnight buffet providing every mouth-watering delicacy imaginable ... or ... in memory of Hölderlin's "Hyperion" Confessions (1797) – *Ich liebe dies Griechenland überall. Es trägt die Farbe meines Herzens.* – to draw closer to the author himself and his incomparably lovely, wonder-filled island world, swiftly abandoning oneself to the impression ... or ... anchored in La Goulette, to lose no time in immersing oneself in a sea of exotically gay bazaar canopies in North African Tunis, to marvel, to bargain, benumbed by the very fragrances, until the memories of a long-forgotten Latin lesson – Cato's *ceterum censeo, Carthaginem esse delendam* – flash across one's mind, awakening the urge to glimpse at least the traces of erstwhile localities of the Roman archenemy Carthage ... or ... to devote oneself to the most luxurious alternative: to be waited upon, even pampered by an attentive board service, to simply talk, read, daydream, trapshoot, play shuffleboard, or relish the double remoteness of lounging at the side of a swimming pool in the midst of the expansive, infinite surface of the Atlantic, away from the daily routine and pressing appointments ... or ... even when the weather is stormy and the sea is rough, the circumstances thus extreme, to have the opportunity of witnessing the force of the elements – otherwise nearly lost to the oblivion of our civilization-oriented awarenesses – and their mastery by an experienced and prudent crew.

The author – himself the descendant of shipwrights and the able owners of ocean-going ships, born in Constantinople, one of the most beautiful metropolises of the world, raised on the Bosphorus and the Golden Horn, engaged in action during the war as member of small tactical units on the Atlantic and the Mediterranean – came to favour the seas, the islands and the ports as the environment in which to combine holiday pleasures with a keen interest in the history of culture. Twenty-four steamships and liners of varying sizes, each serving the author as home for several days,

ensured the ever deeper-reaching experiences of the “Columns of Heracles” and Gibraltar, of Malta, Crete, Santorin and Delos, of Troy, Istanbul, Miletus, Alexandria, Piraeus and Corfu, of Venice, Trapani and Genoa, of Seville, Lisbon and St. Petersburg. The relationships of these places to their geographic surroundings, their major monuments and the outstanding figures of their histories – all of these aspects are illuminated in a cultural context of mythology, history and literature, archaeology, architecture and the fine arts as well as navigation, and are woven into previously seldom perceived associations stretching across centuries.

This highly individual approach to seafaring, linked with the visionary goal of educational refinement, proves to be not only fruitful but an example deserving the serious recognition of every maritime museum and its publications.

The odyssey as it appears here is the condensed version of the intentionally quite personal epilogue to the book *Navigation in World Literature. A Panorama of Five Millennia* (or, to suggest a humorous alternative, “Poseidon per Pegasus”) presently in preparation.