DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSARCHIV

Wissenschaftliches Periodikum
des Deutschen Schifffahrtsmuseums /
Leibniz-Institut für Maritime Geschichte

Scientific Periodical
of the German Maritime Museum /
Leibniz Institute for Maritime History

DSA
41 · 2024

Deutsches Schifffahrts Museum

[transcript]

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Deutsches Schifffahrtsmuseum (Hg.)
Deutsches Schifffahrtsarchiv 41, 2024

Deutsches Schifffahrtsarchiv. Wissenschaftliches Periodikum des Deutschen Schifffahrtsmuseums / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Editorial

Das »Deutsche Schifffahrtsarchiv« (DSA) ist das international rezensierte wissenschaftliche Periodikum des Deutschen Schifffahrtsmuseums / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte (DSM). Die Zeitschrift steht allen Forschenden offen, die ein für die deutsche Schifffahrtsgeschichte und ihre globalen Verflechtungen relevantes Thema bearbeiten. Willkommen sind Beiträge in deutscher und englischer Sprache.

"Deutsches Schifffahrtsarchiv" (DSA) is the internationally reviewed scientific periodical of the German Maritime Museum / Leibniz Institute for Maritime History (DSM). The journal is open to all researchers working on a topic relevant to German maritime history and its global implications. Contributions in German and English are welcome.

Richtlinien für Autor:innen | Guidelines to authors: https://urn.dsm.museum/DSA/DSA-Richtlinien-Guidelines.pdf.

Redaktionsanschrift | Editorial address: Deutsches Schifffahrtsmuseum / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte, Wiss. Redaktion, Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven, redaktion@dsm.museum.

Das **Deutsche Schifffahrtsmuseum** wurde 1975 in Bremerhaven eröffnet und ist Teil der Leibniz-Gemeinschaft. Als Leibniz-Institut für Maritime Geschichte beschäftigt sich das Forschungsmuseum schwerpunktmäßig mit der sich wandelnden und bedeutsamen Beziehung zwischen Mensch und Meer am Beispiel maritimer Technologien und macht die gesellschaftliche Bedeutung von Schifffahrt anschaulich.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Deutsches Schifffahrtsmuseum (Hg.)

Deutsches Schifffahrtsarchiv 41, 2024

[transcript]

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über https://dnb.dnb.de/ abrufbar.

Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 4.0 Lizenz (BY-NC-ND). Diese Lizenz erlaubt die private Nutzung, gestattet aber keine Bearbeitung und keine kommerzielle Nutzung.
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/
Um Genehmigungen für Adaptionen, Übersetzungen, Derivate oder Wiederverwendung zu kommerziellen Zwecken einzuholen, wenden Sie sich bitte an rights@transcript-publishing.com
Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z.B. Schaubilder, Abbildungen, Fotos und Textauszüge erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

Erschienen 2025 im transcript Verlag, Bielefeld
© Deutsches Schifffahrtsmuseum (Hg.)

Umschlaggestaltung: Maria Arndt, Bielefeld
Schriftleitung, Redaktion und Lektorat: Erik Hoops
Druck: Elanders Waiblingen GmbH, Waiblingen
https://doi.org/10.14361/9783839475409
Print-ISBN: 978-3-8376-7540-5
PDF-ISBN: 978-3-8394-7540-9
Buchreihen-ISSN: 0343-3668
Buchreihen-eISSN: 2944-1579

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier mit chlorfrei gebleichtem Zellstoff.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Inhalt/Contents

Rømøs kurzes Gastspiel im Beowulf-Epos
Bedingungen und Funktionen der Identifizierung einer Wattenmeerinsel vor der jütländischen Küste in zwei Versen altenglischer Literatur im 19. Jahrhundert
Jochen Haas 7

Ein Schwimmdock aus dem Jahr 1691 und die frühe Entwicklung der Docks
Heinrich Schoof 35

Marine und Fischerei
Transfer von Technologie bei gleichzeitiger gegenseitiger Skepsis
Ingo Heidbrink 63

Seebäderdampfer KÖNIGIN LUISE (1913/14)
Eine Schiffsbiografie: Vorgeschichte und Hintergründe, Helgolanddienst und Kriegsschicksal
Christian Ostersehlte 83

Salut für Norwegen!
Die Internierung des Hilfskreuzers BERLIN im Trondheimsfjord (1914–1919)
Rainer Benjamin Hoppe 207

Digging into a Biocultural Archive
The Potential and Urgency of Research on Historical Whale Bones Illustrated by Examples from Bremen
Youri van den Hurk, Hans Christian Küchelmann and Luke Spindler 253

Making Hidden Treasures Visible
Describing and Photographing Prints and Maps in the Rare Books Collection at the Maritime Museum in Rotterdam
Ron Brand 265

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Museumskogge oder Touristenkogge?
Zur Authentizität von Nachbildungen am Beispiel der Bremer Kogge
Tobias Schade 281

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Rømøs kurzes Gastspiel im Beowulf-Epos

Bedingungen und Funktionen der Identifizierung einer Wattenmeerinsel vor der jütländischen Küste in zwei Versen altenglischer Literatur im 19. Jahrhundert

Jochen Haas

Jochen Haas | Mainz, Germany | eriemer.jhaas@t-online.de
© Jochen Haas 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-001

Schlüsselwörter/Keywords

Rømø • Wattenmeerinsel • Beowulf-Epos • Nationalismus • Deutschland • Dänemark • Großbritannien • Friesen • Nordfriesland • Schleswig-Holstein • Sprache • Volk • Identität • Funktion von Literatur • Diskurskultur
Rømø • Wadden Sea island • Beowulf epic • Nationalism • Germany • Denmark • Great Britain • Frisians • North Frisia • Schleswig-Holstein • Language • Nation • Identity • Function of literature • Discourse culture

Zusammenfassung/Abstract: Rømø's Brief Guest Appearance in the Beowulf Epic: Conditions and Functions of Identifying a Wadden Sea Island off the Jutland Coast in Two Verses of Old English Literature in the 19th Century

Ausgehend von einer Halb- und einer Langzeile des altenglischen Beowulf-Epos (Datierung in der Forschung zwischen dem 8. und 11. Jahrhundert), in der ein zusammengesetzter Begriff (*Heaþo-Ræmes*) vorkommt, wird dessen Interpretation im ideengeschichtlichen und politischen Umfeld der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts in Dänemark, Deutschland und Großbritannien untersucht. Es geht um die Fragen, warum sich ein Teil der Wissenschaftler für die Lokalisierung als Rømø, der Wattenmeerinsel vor der Westküste Südjütlands, entschied, und welche Autoren dem aus welchen Gründen widersprachen. Die Forschungsgeschichte dokumentiert neben

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

philologisch-linguistischen Schwierigkeiten die Einbindung, Nutzung und Determinierung von Deutungsfeldern und -absichten in und durch politisch-tagesaktuelle und grundlegende Paradigmen, die die Landesgeschichte Schleswig-Holsteins betreffen und eingebunden sind in verschiedene Formen und Inhalte des Nationengedankens nachnapoleonischer Zeit, so dass die Beschäftigung mit einer kleinen Insel – in einer scheinbaren maritimen Peripherieregion gelegen – zu einem Teil eines grundlegenden Diskurses europäischer Geistesgeschichte wurde.

Starting from a half and a long line of the Old English Beowulf epic (dating between the 8th and 11th century AD), which includes a compound term (*Heaþo-Ræmes*), its interpretation is examined within the intellectual and political context of the early 19th century in Denmark, Germany and Great Britain. It is about the questions of why some scientists opted for a localization as Rømø, a Wadden Sea island off the west coast of southern Jutland, and which authors disagreed with this choice and their reasons for doing so. In addition to philological-linguistic difficulties, the history of research documents the integration, use, and determination of fields of interpretation and intentions in and through politically up-to-date and fundamental paradigms that relate to the state history of Schleswig-Holstein and are integrated into various forms and contents of the national concept of the post-Napoleonic period so that the preoccupation with a small island situated in an apparent maritime periphery became part of a fundamental discourse of European intellectual history.

Zu den Aspekten des kognitiven, emotionalen und mentalen Umgangs mit der maritim-amphibischen Kulturlandschaft[1] der Inseln vor den Flachküsten der südlichen Nordsee gehört auch der einer besonderen Interpretation einiger Zeilen poetischer Weltliteratur, denn das vor Südwestjütland gelegene Rømø[2] (Röm) galt im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts für kurze Zeit als ein realer Ort im Beowulf-Epos.

Diese Verbindung wäre, neben der literarhistorischen Bedeutung der Stelle, auch ein wichtiges und seltenes mittelalterliches Quellendokument für die Region gewesen, da das angelsächsische Epos als die *älteste historische Urkunde Schleswigs*[3] galt und damit (auch) eine außerliterarische geografische Wirklichkeit widerspiegelt. Diesem Aspekt geht es in der Folge weiter nachzugehen.[4]

1 Vor allem im angelsächsischen Forschungsraum existiert mittlerweile eine umfangreiche theoretische und Fallliteratur zum Phänomen der »Seascape«. Dazu: van de Noort 2011, S. 23–27.

2 Zur Geschichte der Insel vgl. u.a. Jessen 1980; Sørensen 1977.

3 Outzen 1819, S. 22. In diesem Sinn auch Michelsen 1828, S. 31 (s.u.).

4 Eine sehr gute Übersicht, forschungshistorische Systematisierung mit Aufweis der biografischen, allgemein politisch-historischen und wissenschaftlichen Rahmenbedingungen und Faktoren sowie einer teilweisen, bei nichtenglischen Texten übersetzten, Quellenedition der Forschung bei:

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

1. Die Stelle und ihre Interpretation

Es handelt sich um die Langzeilenteile 518–519;
in der Wortaufteilung des Manuskripts:
þa/hine on morgen tid on heaþo ræmes/holm up æt bær.[5]

Ediert wird dies:
[2. Kurzzeile v. 518] … *þa hine on morgen tid*/[1. Kurzzeile v. 519] *on Heaþo-Ræmes*/[2. Kurzzeile v. 519] *holm up ætbær.*

Raemis, das hohe Ræmis …, die Insel Röm … belegen [!] *in der Nordsee mit einem hohen steilen und klippenreichen Ufer umgeben – angelsächsisch heißt Sa-rima ein hohes Ufer.* Damit hatte Nikolaus Outzen in seinem forschungsgeschichtlich überaus wichtigen Artikel zum »Beowulf«[6] diesen Bezug von Insel und Dichtung hergestellt. Die hier behauptete Lokalisierung ist philologisch allerdings nicht unwesentlich ein Produkt der sprachlichen Quellenarbeit Outzens, die sich nicht unbedingt am altenglischen Text zu orientieren scheint bzw. diesen missversteht.

Bei Outzens Textverständnis dürfte Grímur Jónsson Thorkelins lateinische Übersetzung[7] in seiner *editio princeps* zur Verortungsinterpretation wesentlich beigetragen haben: *illum tempore matutino in altam Raemis insulam advexere*, bei der nach heutigem sprachwissenschaftlichen Kenntnisstand

– erstens das an. *holmi* (Insel) mit dem ae. *holm* (See, Meer) verwechselt wurde; hier sollte man bedenken, dass Thorkelin von Geburt Isländer war,

– zweitens die 1. Halbzeile von v. 518 *hæfde mare mægan* (»er [Breca] hatte mehr Stärke [als Beowulf]«) mit *magis intensae vires* übersetzt und als Subjekt (Nom. Pl.!) des Gesamtsatzes mit dem Prädikat *advexere* genommen wurde.

Die unterstellte etymologische Nähe von ae. *rima* zum Inselnamen Rømø in all dessen Varianten, auch mit heller Vokalisierung (s.u.), nahm Outzen wohl als wichtigen identifikatorischen Beweis für die Gleichsetzung, ohne zu bedenken, dass – selbst bei einer zutreffenden linguistisch-lexikalen Verwandtschaft – diese eben nur etwas über die sprachliche Nähe des altenglischen Appellativs zu einem kontinental westgermanischen Toponym mit geomorphologischer Konnotation und entsprechend zugrunde liegendem Begriff aussagt. Auch der Hinweis auf das die Oberflächengestalt näher erläuternde *sa-ri-*

Shippey/Haarder 2005. Ihre Aussagen werden unten angeführt und gegebenenfalls ergänzt und erweitert. Ebenfalls wichtig: Earle 1892.

5 »Dann trug ihn [Breca] zur Morgenzeit zu den Kampfraumern hinauf die See.« Die Textlesung, Zeilen- und Worttrennung erfolgte nach der Fotografie des fol. 142r des Ms. Cotton Vitellius AXV bei Zupitza 1882, S. 25. Das Manuskript hat jedoch einen Fließtext und entspricht nicht dem dichterischen Zeilenschema. Zu den »Kampfraumern« s.u.

6 Outzen 1816. Thorkelin 1815 hat die Halbzeilen ohne Zählung jeweils als eigene Zeilen gedruckt. Daher beruft sich auch Outzen nur auf dessen Paginierung (hier S. 41).

7 Thorkelin 1815. Zur Bedeutung Thorkelins für die Beowulf-Forschung z.B. Shippey/Haarder 2005, S. 8–18.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

ma[8], das jedoch im Beowulf-Epos nicht vorkommt, ist hierbei kein wie auch immer geeignetes stützendes Argument.

Allerdings ist die Stelle textkritisch tatsächlich etwas diffiziler, wie auch die editorischen Divergenzen in der Folgezeit zeigen; dies bezieht sich auf die Kasusmorphologie:

Es heißt im Ms. *on heaþo ræmes*. Aufgrund der Präposition und der Valenz der Stelle würde man einen Akk. Pl. erwarten, der allerdings standardaltenglisch das Suffix *-as* haben müsste, wodurch sich die Annahme eines Toponyms relativieren würde. Und somit hat es auch an Emendationsversuchen nicht gefehlt.

Sieht man von *Heaþo Ræmis* bei Thorkelin ab[9], von dem Outzen abhängt, haben beispielsweise Grein[10] und Bugge[11] folglich *Heaþoræmas* bzw. *Heaðoreamas*, Letzterer zusätzlich mit dem nach R verebneten »Widsith-Diphthong«[12] *Heaþoreamas*.

Unter Umständen hat Thorkelin, sofern er nicht im Allgemeinen davon ausging, dass eine Insel in Relation zum Meeresspiegel »hoch« ist – selbst bei einem im Unterschied zu Sylts Morsum-Kliff geomorphologisch tatsächlich eher flachen Profil Rømøs –, an einen Bericht des Tacitus gedacht. Der römische Autor schilderte die Ereignisse des Herbstes des Jahres 16 n. Chr. über die durch Südweststürme nach Nordfriesland versprengte Flotte, die die Legionen des Feldzuges des Germanicus über die Ems und den Rhein in ihr Winterlager transportieren sollte.[13] Der Südwind trieb die Schiffe auf den offenen Ozean hinaus, wo *Inseln mit schroffen Felsen und verborgene Untiefen* die größte Gefahr darstellten. In begrifflicher Variation nennt Tacitus diese *insulae saxis abruptis* kurze Zeit später *apud scopulos et prominentis oras*.[14]

Der syntaktische Aufbau ist aber klar: Akk. Obj. = *hine* (Akk. Sing. Mask. Personalpronomen); Subjekt: *holm*; Prädikat: *ætbær* (3. Pers. Sing. Praet. d. IV. Ablautreihe v. *ætberan*).

Bedeutete *holm* »hochgelegene Siedlungsstelle«, »Insel«, ergäbe dies, da das Wort Subjekt ist (und aufgrund der Satzgrammatik sein muss), jedoch keinen Sinn, abgesehen von der Schwierigkeit, *heaþo-* zu erklären; zudem ist – anders als im Altsächsischen

8 *Særima*. Nachweise in der ae. Literatur bei Bosworth-Toller 1898, S. 811.

9 Thorkelin 1815, S. 41.

10 Grein 1857, S. 13.

11 Bugge 1889, S. 55.

12 *Mid Hronum ic* [Widsith] *wæs ond mid Deanum ond mid Heaþoreamum* (Widsith, v. 63). Möglicherweise erklären dies aber unterschiedliche dialektale Zusammenhänge.

13 Gemeint ist eine nach dem Kentern der Tide einsetzende Sturmflut. Ann. II, 23: *Sed aestate iam adulta legionum aliae itinere terrestri in hibernacula remissae; pluris Caesar classi inpositas per flumen Amisiam Oceano invexit. ac primo placidum aequor mille navium remis strepere aut velis inpelli: mox atro nubium globo effusa grando, simul variis undique procellis incerti fluctus prospectum adimere, regimen inpedire…omne dehinc caelum et mare omne in austrum cessit, qui tumidis Germaniae terris, profundis amnibus, immenso nubium tractu validus et rigore vicini septentrionis horridior rapuit disiecitque navis in aperta Oceani aut insulas saxis abruptis vel per occulta vada infestas. quibus paulum aegreque vitatis, postquam mutabat aestus eodemque quo ventus ferebat, non adhaerere ancoris, non exhaurire inrumpentis undas poterant.*

14 Ann. II, 24. Der Realienbezug ist hier nicht zu diskutieren. Zunächst sollte man von literarisch konstruierter Natur in einer aus der Sicht vieler Mediterraner wilden Region am Ende der Welt ausgehen, zu der in der Vorstellungswelt der wilde Ozean und die schroffe Landschaft zählen, und weniger von Beschreibungen tatsächlicher geologischer Gegebenheiten, etwa am Morsum-Kliff auf Sylt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

– *holm* in der Bedeutung von »Hügel«, »hochgelegene Siedlungsstelle« ansonsten nicht bezeugt.[15]

Die Arbeit Outzens fand ihren Widerhall in einer kurzen referierenden Erwähnung der Beowulf-Hypothese im vierten Band des »Staatsbürgerlichen Magazin, mit besonderer Rücksicht auf die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg« von 1824, in dem u.a. die Insel landeskundlich kurz vorgestellt wurde.[16] Eine sachliche Bewertung fand allerdings nicht statt.

Von dänischer Seite legte man sich im Zuge der frühen Beowulf-Rezeption für die Insel geografisch jedoch nicht fest. In einem Kommentar zu seiner geistesgeschichtlich wichtigen dänischen Reimübersetzung des angelsächsischen Epos stellte Nikolai Grundtvig ohne genaue Lokalisierung, lediglich lapidar und die Episodenerzählung im Epos paraphrasierend fest: *Ramis-Grund … navnes som Stedet hvor Brakke* [d.h. Breca] *flød op efter Svømningen.*[17]

Über die Gründe für diese explikatorische Indifferenz ist allenfalls zu spekulieren. Neben vielleicht tatsächlicher, wenn auch unwahrscheinlicher, Unkenntnis der Analyse Outzens könnte eine Art publikatorischer Selbstzensur im Hinblick auf Veröffentlichungen in den Kieler Blättern wegen deren dezidierter nichtreichsdänischer herzoglich-patriotischer Grundausrichtung stehen, bei den gleichzeitig friso- und anglophilen Tendenzen der Deutungen Outzens. Dies wog offenbar schwerer als die Tatsache, dass der Südteil Rømøs immerhin seit 1544 dänische Enklave war und nur der Nordteil herzoglich-schleswigsch – beides bis 1864.

Prominenter Vertreter der Rømø-Hypothese, freilich ohne nationale und regionalpatriotische Implikationen, war John M. Kemble in seiner forschungsgeschichtlich bedeutenden Edition des Beowulf-Epos aus dem Jahr 1835.[18] Er argumentierte, ob in Kenntnis der Arbeit Outzens ist unklar, landschaftsgeo- und ethnochorografisch zugunsten »Schleswigs« als Herrschaftsraum Hygelacs und Aktionsraum Beowulfs und resumierte: *our Géats are separated from the Sueiones by a wide sea while the Gauts and Sweans are confirmed. Moreover Heaðoraemis … is the island of Rom, off the north-western coast of Sleswic* [i.S. des Herzogtums], *nearly opposite to which, and not far inland Ravenslund and Ravensberg, yet retain a record of Hygelac's capital, Hrofneholt.*[19]

Sehr viel vorsichtiger bewertete dagegen 1824 John Conybeare die gesamte Stelle, in der der mögliche Konflikt zwischen den Brondingen, ihrem König Breca und Beowulf thematisiert sei: *but the passage is very obscure.*[20]

Bereits drei Jahre nach Kemble hatte Ludwig Ettmüller, der sich explizit gegen Kemble wandte, in seiner deutschsprachigen Erstübersetzung des Epos die Rømø-Deutung

15 Bosworth-Toller 1898, S. 550.
16 Hier nach Jessen 1980, S. 48–60.
17 Grundtvig 1820, S. 321.
18 Allgemein Shippey/Haarder 2005, S. 21–26.
19 Kemble 1835, pref. XVII.
20 Conybeare 1826, S. 285.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

zurückgewiesen: Dieser sei *von der falschen Ansicht ausgegangen, daß die Geaten*[21] *in Schleswig saßen.*[22]

Als bis heute vertretene ethnonymische[23] Deutungsalternative bot er die ebenfalls dithematisch bezeichneten *Heaþoreamas* im altenglischen Gedicht »Widsith«[24] an sowie die *Raumarici(i)* bei Jordanes (gest. nach 552).[25] Deren Name lebt wohl im modernen Romerike (Norwegen, nördlich Oslos) im *Raumsdalr* (Rømsdalen)[26] weiter. *heaþu* (*heaðu/heaðo*) ist hier, wie auch an zahlreichen anderen Stellen der altenglischen Literatur, ein schmückendes und rühmendes (substantivisches) Beiwort.[27] Ausgehend von der Tatsache, dass es in der Bedeutung »Krieg«, »Kampf« nur in Komposita (Personen, Sachen, Eigenschaften) im Epos selbst und an anderen Stellen häufiger vorkommt und als isoliertes Substantiv nur in v. 1862 in der Bedeutung »See«[28], dürfte daher eine Übersetzung mit »Seeraumer« unwahrscheinlicher sein als diejenige mit »Kampfraumer«.

Eine auch stabreimende Alliteration: *þa hine on morgen tīd/on Heaþo Ræmes holm up ætbær*, unterstreicht jedenfalls stilistisch den inhaltlichen Zusammenhang zwischen dem

21 *Geatas* werden in vv. 195 und 205 erwähnt. Vermutlich handelt es sich aber, wie der Kontext nahelegt, um Verschreibungen für *Geotas*. Es ging und geht um die Frage der Lokalisierung dieser Geaten/Gauten; entweder siedelten sie in Südschweden oder eben in Jütland. Da die Gea/oten, die Beowulf als Kampfgefährten mit nach Heorot, also über die See, genommen hatte, an anderer Stelle als *Wederas* bezeichnet werden (v. 225) und hier ein Bezug zum Gewässernamen Vättern vorliegen könnte (Hube 2005, S. 56), dürfte die Jütenhypothese hinfällig sein. Der Vergleich zum Widsith, v. 59: *mid Sweom ond mid Geatum ond mid Suþdenum* [war Widsith zusammen] bringt hier nicht allzu viel, außer dass in unmittelbarer textlicher Nachbarschaft »Schweden« und »Süddänen« genannt werden. Es handelt sich eindeutig um die latinisierten *Getae*, wie *lib. monstrorum*, cap. 3: *Hugilaicus (Hyglac) imperavit Getis* nahelegt. Bei Gregor von Tours, hist. Franc. III, 3 ist Chochilaichus dagegen *rex Danorum*.

22 Ettmüller 1840, S. 87.

23 Vgl. z.B. in deutschen Übersetzungen: *Zur Morgenzeit dann/trug ihn* [Breca] *die rollende See zu den Raumern ans Land* (Lehnert 2004, S. 51, S. 186). Als Ortskennzeichnung aber: *Eines Morgens war dann/die Mühsal* [des Schwimmwettkampfes] *beendet. Das Meer trug den Breca/bei Hæthram an Land* (Frey 2013, S. 23); *Zur Stunde des Morgens führte der Strom ihn zum Strande der Raumer* (Hube 2005, S. 80). Unter den neueren engl. Übersetzungen z.B.: *On the eighth morning* [das Wettschwimmen dauerte insgesamt sieben Tage!],*/the sea washed him* [d.h. Breca] *up on the Heathoreams' shore*« (Williamson 2011, S. 51).

24 Ettmüller 1840, S. 87. Er meinte: *Mid Hronum ic* [Widsith] *wæs ond mid Deanum ond mid Heaþoreamum* (v. 63). Eine weitere Nennung des im Widsith vorkommenden Herrscherpersonals ist *Breoca Brondingum* (Dat. Pl.) (v. 25). Dies war schon Conybeare 1826, S. 285 nicht entgangen.

25 Mommsen 1882, Getica 3, 23: *Sunt et his exteriores Ostrogothae, Raumarici, Aeragnaricii, Finni mitissimi, Scandzae cultoribus omnibus mitiores; nec non et pares eorum Vinoviloth; Suetidi, cogniti in hac gente reliquis corpore eminentiores: quamvis et Dani, ex ipsorum stirpe progressi*. Das auf die *insula Scandza* bezogene geo- und ethnografische Vorstellungssystem des Jordanes ist allerdings vor allem im Hinblick auf die Relation von *Ostrogothae*, *Raumarici* etc. und *Dani* näher zu beleuchten. Zur Erweiterung der Stelle um *theodisc* durch Frechulf im frühen 9. Jahrhundert s.u.

26 Hoops 1965, S. 79f. Die dann logisch-problematischen Zusammenhänge mit *Finna land* in v. 580 sind aber nicht recht erkannt (s.u.).

27 Bosworth-Toller 1898, S. 523f.

28 Nach Bosworth-Toller 1898, S. 523.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Schwimmer, seiner passiven Rolle am Ende des Wettkampfes – die Strömung trägt ihn – und dem Ziel.[29]

Kembles Ansicht referierte Leo 1839. Er vermutete jedoch eher eine Identifizierung mit der im Großen Belt gelegenen Insel Romsø[30] bzw. ein Rämesîge, das dem englischen Ortsnamen Ramsey zugrunde läge[31]; Positionen, die auch fünf Jahre später in Müllenhoffs groß angelegter Arbeit zu den Völkern an Nord- und Ostsee vorgetragen wurden.[32]

Auch die nächste deutsche Übersetzung von Grein 1857 – bei Nichtübertragung des Subjekts – nahm Abstand von der Rømø-Theorie zugunsten einer ethnonymischen Interpretation: *zur Morgenzeit trug ihn (sc. Breca) der Holm da zu den Headorämen*.[33]

Linguistisch hatte schließlich Clement 1864 gegen die Rømø-Hypothese argumentiert, da ein ae. korrektes *Raemig* für die Insel, sofern eben eine Ortsbezeichnung beabsichtigt war, notwendig gewesen wäre.[34] Spätestens seit den Ausführungen von Leo[35] aus dem Jahr 1842 zu den entsprechenden dithematischen angelsächsischen Stellenbezeichnungen mit *-ig* (»Insel«) als Grundwort war für die damalige Forschung ein solcher Einwand berechtigt (und ist es auch heute). Die altenglische Form hätte immerhin semantisch dem nach ostnordischem Monophtongierungsschema entwickelten (alt-)dänischen Grundwort *ø* (»Insel«) entsprochen, bei einem Ausgangswort wie westgermanisch ae. *eah*, vor allem aber an. *ey*, sogar noch ahd. *ouwa*.

Im Jahr 1231 findet sich *ø* in *Rymø hus* in Waldemars II. Steuerliste.[36] Varianten gibt es in der urkundlichen Literatur zu Rømø bis ins 16. Jahrhundert mit *riim, rymo, rymöhe, rymme, röme, remme, ro(m)möe, rö(m)mö, rom, rum*, so dass hinsichtlich des Bestimmungswortes *fast alle Vokale vertreten* sind.[37] Dessen Bedeutung ist unklar, eine Verwandtschaft mit as. *rim(i)* (»Rand, langgestrecktes, erhöhtes Ufer«) zumindest sinnvoll, wenn sie nicht nur die geomorphologische Struktur, sondern auch die aus der Binnenlandsicht periphere Lage meint, dann möglicherweise bezeichnend für die Frage nach der Eigen- oder Fremdbezeichnung. Sie ist jedoch nicht im Outzen'schen Sinn für eine Identifizierung Rømøs geeignet (s.o.).

Dieser hatte allerdings offenbar ein Problem übersehen, das für seine Argumentation als wichtig beachtet zu werden gewesen wäre und das sich aus dem Kontext der Gesamtpasssage ergab.

---

29 Die Kampfraumer sind nicht der Heimatstamm Brecas, denn er »zog von dort zum eigenen Stammland/– er war lieb seinen Leuten – in das Land der Brondinge/zur umfriedeten hellen Burg, wo er (sein) Volk hatte, eine feste Siedlung und Ringe« [d.h. den Schatz seines Clans] (vv. 520–522).

30 In König Waldemars Steuerliste *Rumsø*. Sie zählt dort zu den *insulae minores* (Nielsen 1873, S. 52).

31 Leo 1839, S. 58. In England gibt es drei Orte dieses Namens, je einen in Cambridgeshire, Essex sowie auf der Isle of Man.

32 Müllenhoff 1844, S. 154f.

33 Grein 1857, S. 236. Auch Simrock 1859, S. 29, Z. 21 nennt die Bevölkerungsgruppe Headoramen.

34 Vgl. Jessen 1980, S. 20. Jessen gibt keinen Zitathinweis, es dürfte sich aber um Clements Schrift »Die dänischen Enklaven im Herzogthum Schleswig und ihre gewaltsame Entstehung auf nichtdänischem Boden« von 1864 handeln. Leider war mir diese Arbeit nicht zugänglich, so dass hier – zugegeben methodisch problematisch – nur aus zweiter Hand referiert wird.

35 Leo 1842, S. 76f.

36 Nielsen 1873, S. 52. Vgl. auch die Angaben zu Natural- und Geldeinnahmen der Kathedralkirche von Ribe aus *Rimø* nach der *Avia Ripensis* (Nielsen 1869, Nr. 73; 108).

37 Jessen 1980, S. 13.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Die Zeilen sind Teil einer Schmähung, die von Unferth, einem Höfling König Hrothgars, gegen Beowulf vorgebracht wird. Jener spielt dabei auf einen verlorenen Schwimmwettkampf[38] Beowulfs gegen einen Mann namens Breca, den Herrscher der Brondinge, an, der hier auch handelndes Subjekt ist.[39] Eine Richtigstellung der Schilderung der Ereignisse aus der Sicht Beowulfs findet sich dann in seiner Gegenrede.[40]

Diese Ereignisse und Handlungen sind zwar für die Beurteilung Beowulfs als naturbeherrschender Held wichtig, der nach seinem Bericht die Schifffahrtswege gesichert habe, da er Monsterwesen der See bekämpft und unschädlich machte, doch liegt hier das Augenmerk auf toponomastischen und sachlichen Beziehungen zu unserer Stelle mit ihrer Identifzierung von Heaþo-Ræmas vor der Westküste der jütischen Halbinsel. Denn Beowulf gibt als Ziel ein anderes als Unferth an: *ða mec sæ oþbær/flod æfter farode on Finna land/wudu weallendu* (vv. 579–581): »da trug mich die See, der Strömung nach, nach Finna Land, das wogende[41] Waldholz« (d.h. Schiff[42]). Thorkelin hatte übersetzt: *ubi me mare vexit fluctu insequenti in Finlandiam*[43], Kemble bezeichnete den Ort einfach mit »Finland«[44], Ettmüller mit »Finnenland«.

Dass hier nicht das heutige Finnland gemeint ist, war bereits Leo klar, der auch ausdrücklich auf die schwierigen Bezüge zu unseren Zeilen hingewiesen hatte, sofern es sich um eine Region in Schleswig gehandelt haben sollte.[45] Hätten Outzen und Kemble, auf den Ettmüller sich als Einzigen beruft, recht, müsste *Finna land* folgerichtig in oder unmittelbar bei der genannten Insel gelegen haben. Außerdem liegt es nahe, Personen- und Ortsnamen aus dem Beowulf-Epos[46] mit jenen im als eigenes Fragment überlieferten Finnsburg-Lied, das dänisch-friesische Clankämpfe unter den Protagonisten Hnæf, Hengest, Gudlaf, Oslaf (Dänen) und Finn (Friese) schildert, in einen unmittelbaren Zusammenhang zu bringen. Doch bei der Lokalisierung der »Finnsburh« selbst herrscht kein Konsens. Ettmüller sah Fünen als *Finaland* an[47], Hoops referiert Zuweisungen im Sinne von Finnmarken[48] und Finnheden/Halland.[49]

38 Zum Motiv und altnordischen Parallelen (v.a. Egils-Saga) vgl. Bugge 1889, S. 51–55. Zur möglichen gemeinsamen Wurzel in einem »Volkslied«, also der Oral Poetry zugehörend, a.a.O., S. 53. Bugges Quellenvorstellungen sind hier sicher auch von nationalromantischen Deutungsmustern geprägt.

39 Vv. 500–527.

40 Vv. 528–581.

41 Ein in der Seefahrt Erfahrener assoziierte das Rollen, Stampfen und Schlingern auf dem wellenbewegten Meer.

42 Er schwamm also nicht an Land.

43 Thorkelin 1815, S. 46.

44 Kemble 1835, S. 25.

45 Ettmüller 1840, S. 57f.

46 Vv. 1063–1159.

47 Ettmüller 1840, S. 58.

48 Hierfür trat deutlich Bugge 1889, S. 54, ein.

49 Hoops 1965, S. 82f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

2. Hintergründe

Der hier skizzierte Deutungsansatz zweier Langzeilen ist nun einerseits eingebunden in die im zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts intensiv einsetzende Beschäftigung[50] mit dem Beowulf-Epos selbst, einschließlich des vernetzten publizistischen Diskurses der beteiligten Forscher, andererseits ist er beredter Ausdruck nationaler und ethnischer Mentalitäten in Dänemark und Deutschland in den ersten beiden Dritteln des 19. Jahrhunderts.[51]

Das Epos, mehr noch aber die Art und Weise seiner Rezeption und die Intensität der Beschäftigung mit ihm, funktionierten dabei letztlich sehr wohl als emotionaler Grund von Stolz und Glück auf die schleswigsche Heimat, wie gerade Outzens Einlassungen deutlich zeigen. Sie stehen dabei in einem wechselseitig konstituierenden Beziehungsgeflecht zu den suprapersönlichen patriotisch-romantischen Doktrinen und kollektiven Gefühlssystemen der Zeit, wobei die Inhalte hier sehr variabel waren und sich in den Kategorien von Nation, Region, Staatsangehörigkeit, Staatszugehörigkeitsgefühlen, Abstammungs-, Kultur- und Sprachgemeinschaft sowie staatsrechtlicher Verfasstheit bei enger räumlicher Überlagerung bewegten.

2.1 Politisches

Bereits Thorkelin selbst hatte das Beowulf-Manuskript im Zuge eines *movements*[52] zur Erforschung der nationalen Geschichte[53] 1785 neu entdeckt[54] und abgeschrieben. Seines Erachtens existierte ein (alt-)dänisches Original, entstanden während der Ereigniszeit, das dann unter König Alfred von Wessex (848/849–899) übersetzt worden sei.[55] Angesichts der großen argumentativen Bedeutung der Konzeption der »Ursprünglichkeit« und der »Originalität« im Denken der Zeit[56] und der Aussage Outzens, die Landessprache Schleswigs zur Zeit des Beowulf-Epos sei eben n o c h n i c h t Dänisch, sondern Angelsächsisch gewesen – damit aber Deutsch, auch in der Sprache, denn Angelsächsisch sei Deutsch gewesen[57], war die Debatte um Entstehungsraum und -zeit, in dem sich die Genese eines literarischen Werkes vollzog, eröffnet und von elementarer Bedeutung für dessen Qualifizierung.

Zumindest unbewusst schien ein neutraler Umgang mit der Vielschichtigkeit des Verhältnisses von Ereigniszeit, Ereignislokalisierung, Sprache, beteiligter Eth-

50 Vgl. detailliert Shippey/Haarder 2005.

51 Zur Forschungsgeschichte vgl. neben Shippey/Haarder 2005 auch Greenfield/Robinson 1980 und v.a. Earle 1892.

52 Earle 1892, Introduction, S. XI.

53 Hierzu zählt auch Suhm 1803/1804. Die Vorarbeiten reichen allerdings bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurück. Vgl. außerdem Langebek 1772; Cooley 1940, S. 45; Zitat auch bei George 2010, S. 12.

54 Zur turbulenten Handschriftengeschichte z.B. Earle 1892, Introduction, S. IX.

55 Vorwort, S. X–XI.

56 Vgl. Smith 1924, S. 21 u.ö. Anciennität konnte als Legitimationsgrund einer Existenz an einem physischen und geistigen Ort angesehen werden.

57 Outzen 1819, S. 25.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

nien, Entstehungsort und -zeit sowie Autorenschaft kaum möglich; zumal bei sich entwickelnden und etablierenden Nationalismen und Regionalismen mit Vorstellungssystemen von »Nationalliteraturen«[58], da sowohl Forscher aus Großbritannien als auch aus Dänemark[59] und Deutschland – Letztere sehr wohl vor dem seinerseits komplexen Hintergrund dortiger nationaler Einigungsbestrebungen – in den Instrumentalisierungsprozess eingebunden waren. Als begrüßenswerte ergänzende historische Quelle für die nordfriesische Geschichte und für die Auseinandersetzung zwischen Friesen und Jüten stufte Michelsen 1820, wenn auch ohne Rømø-Bezug, das Beowulf-Epos als neu entdecktes Zeugnis ein[60], wodurch die politische und gesellschaftliche Instrumentalisierung dieses Textes und die Schaffung potentiellen Handlungswissens deutlich werden.

Demgegenüber markiert die schwedische Beowulf-Aufnahme in dem zeitlich engen Rahmen der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts, der sich vornehmlich der Thorkelin-Rezeption widmete, lediglich die entsprechende Behandlung durch Gustaf Wilhelm Gumælius (1789–1877)[61], der einige Passagen übersetzte. Doch erfolgte sie immerhin an prominenter Stelle in der Zeitschrift »Iduna«[62], dem Publikationsorgan des »Götiska Förbund«, jenes sich im Geist der Romantik der Erforschung der »nordischen« Vergangenheit widmenden Kulturvereins, womit hier eine ideengeschichtliche Parallelität zwischen Dänemark, Deutschland und Schweden signifikant wird.

Outzen hatte in diesen Zeiten des zunehmenden öffentlichen Bekanntwerdens des Beowulf-Epos sehr früh in den nach der Niederlage Dänemarks als Verbündeter Napoleons im Jahre 1815 aus herzoglich-schleswigschem und holsteinischem Verfassungspatriotismus bei gleichzeitigem Bekenntnis zur »deutschen Nation« gegründeten »Kieler Blättern«[63] seinen Artikel platziert. Obgleich er um die mögliche Kritik bezüglich einer solch patriotisch-regionalbezogenen Befangenheit seiner Person wusste[64], vermutete er in der diffizilen ethnohistorischen Interpretation des Beowulf-Epos eine anglische[65] Urheberschaft des Werkes, keine dänische *im heutigen Sinn*[66] (d.h. der Zeit um 1815). Die Datierung jedoch rückte er – entgegen Thorkelin – aus geistesgeschichtlichen Gründen nicht vor das 7./8. Jahrhundert[67] und vermutete sogar einen Zusammenhang mit den von Willibrord in Dänemark ausgesuchten 30 jungen Männern[68], von denen einer nach seiner geistlichen und wissenschaftlichen Ausbildung das Epos verfasst haben soll.

58 Zur modernen Definition von Wilpert 2001, S. 548.
59 Cooley 1940.
60 Michelsen 1828, S. 31.
61 Shippey/Haarder 2005, S. 119–124.
62 Iduna 7, 1817, S. 133–159.
63 Siehe das allgemein gehaltene programmatische Grundsatzreferat von Carl Theodor Welcker im ersten Band (Welcker 1815, v.a. S. 32f.). Bezeichnend auch der vollständige Zeitschriftentitel: »Eine Zeitschrift zur Erhaltung und Erweiterung des vaterländischen Sinnes«. Vgl. Vogel 1989.
64 Outzen 1816, S. 311.
65 Ebd., S. 326.
66 Ebd., S. 325.
67 Outzen 1819, S. 35.
68 Levison 1920, S. 123f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Der interpretativ-spekulative Aufwand zur Stützung seiner Hypothese war dabei insgesamt beträchtlich. So konnte Outzen zwar nicht leugnen, dass »Dänen« im Beowulf-Epos, auch in poetischer Variation, als »Ringdänen«[69], »Nord-, West-, Ost- und Süddänen« terminologisch häufig erwähnt werden, »Angeln« dagegen nicht[70], doch waren für ihn tatsächlich »unsere Vorfahren«, d.h. die Bewohner Schleswigs, gemeint. Diese Konstruktion war argumentativ und forschungslogisch sicher auch deswegen nötig, damit keine Traditionslinien begründet werden konnten. Denn diese hätten, wie in Zeiten aufkommender ethnischer -ismen (Germanismus, Skandinavismus, Gotizismus), zunächst rückschrittig von den gegenwärtigen politischen, kulturellen und, was wichtig war, territorialen Verhältnissen historische Entitäten begründen können, um diese dann wiederum – eben als Legitimation – via Tradition als (logisch falsches) Argument für eventuelle politische Verhältnisse und Taten der Gegenwart einzusetzen.

Die Arbeit Outzens kommentierte Friedrich Christoph Dahlmann[71], ein Protagonist der Verfassungseinheit der beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein und einer Angliederung an den deutschen Staatsverbund[72], wodurch der dänische Gesamtstaat[73] in seiner bisherigen Form beendet gewesen wäre, mit einer prominent im Outzen'schen Text platzierten Note. Er verwies dabei auf den angelsächsischen, also nicht dänischen, jedoch auch nicht anglischen/schleswigschen Entstehungsraum bei einer Spätdatierung des Gedichtes ins 11. Jahrhundert, was sich aber in erster Linie gegen Thorkelins chronologische Position richtete. Allerdings war schon Outzen, was Dahlmanns Kritik[74] nicht unbedingt ausreichend würdigt, das grundlegende Spannungsfeld von ethnischer Identität des Autors des Epos und einer hieraus möglicherweise abzuleitenden geo-/topografischen Verankerung der Erzählung aufgrund spezifischer Ortskenntnis und Entstehungsort – bezüglich der relativen Entstehungszeit nach Einführung des Christentums herrscht tatsächlich wenig Dissens – sehr wohl bewusst.

---

69 Das Bestimmungswort bezeichnet die Schutzbewaffnung mit einem Kettenhemd aus kleinen Eisenringen; die Dänen sind also kriegerisch.

70 Sehr wohl aber in Widsith, v. 62: *Mid Englum* [Angeln] *ic* [Widsith] *wæs ond mid Swæfum* [Sueben?] *ond mid ænenum* [Identifizierung?]. Unklar ist jedoch, ob kontinentale oder insulare Angeln, also »Eng«länder, gemeint sind. Dies ist auch bei v. 36: *Offa weold Ongle* der Fall, da es sowohl bei den kontinentalen Angeln einen Offa als auch den (heute) bekannteren Häuptling in England (»Offa's dyke«) gab.

71 Zu Dahlmann siehe Outzen 1816, S. 308f.

72 Zur Biografie vgl. Springer, A.: s.v. In: Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. 5, S. 795 mit weiterer Literatur. Das staatsrechtliche Problem lag primär in dem Spagat zwischen unterschiedlichen, ursprünglich lehensrechtlichen Bindungen und Loyalitätsverpflichtungen von Schleswig an die Krone Dänemarks und von Holstein an das Deutsche Reich bzw. den Deutschen Bund, kompliziert durch personen-/dynastiebezogene Regentschaften und der seit dem Vertrag von Ripen 1460 festgeschriebenen Ungeteiltheit von Schleswig und Holstein.

73 Eine Alternative legte der Landvogt der Insel Sylt, Uwe Jens Lornsen, vor, der eine Verfassungs- und Verwaltungsautonomie der Herzogtümer mit staatsrechtlicher Bindung an das nicht (mehr) absolutistisch zu regierende Königreich Dänemark vorschlug. Wegen dieser Ansichten wurde Lornsen seines Amtes enthoben und mit Festungshaft bestraft.

74 Hierbei berief er sich auf eine Rezension des Jahres 1816, die, was er fairerweise ausdrücklich vermerkte, Outzen bei der Abfassung seines Manuskriptes noch nicht gekannt haben konnte (die umfangreiche Besprechung des Werkes Thorkelins in den Ergänzungsblättern zur Jenaischen Allgemeinen Literaturzeitung 45, 1816, Sp. 353–360 und 46, 1816, Sp. 361–366).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Auffallend ist allerdings die deutlich propagierte, angeblich seit der Völkerwanderungszeit aufgrund der Landnahme durch Angeln, Jüten und Sachsen bestehende kulturelle und sprachliche Bindung »Angelns« an England.[75] Einen gewissen Endpunkt solchen Denkens, kombiniert mit einer ausgeprägten Anglophilie, bei massiveren danophoben und frisophilen Zügen, findet sich dann bei Knut Jungbohn Clement. Sein Friesenpatriotismus, auch in Abgrenzung gegen herzoglich-schleswigsche, aber eben nichtfriesische Identitätsbemühungen sowie erst recht gegen reichsdänische Territorialzustände, stand vor dem Hintergrund sinnstiftender Vorstellungen einer vermeintlich uralten[76] »Friesischen Freiheit«. Und die engen sprachlichen und kulturellen Zusammenhänge zwischen (Nord-)Friesland und England hatte er so in seinen späteren Arbeiten, mit teilweise heftigem antidänischem Rassismus, häufiger vertreten.[77] Die Sprunghaftigkeit in Clements Denken und Argumentieren dokumentiert sich jedoch hinsichtlich Dänemarks vor allem in seiner als heroisch figurierten wikingischen Geschichte in den späten 1830er-Jahren. Damals gab er an, Dänemark sei sein *Mutterland*.[78] Allerdings sind diese positiven Einschätzungen vor allem in Zusammenhang mit seinem wütenden und aggressiven Nordgermanismus zu sehen, der unsystematisch, assoziativ springend und teilweise heftig rassistisch (Slawen) sowie konfessionell (in jedem Fall antikatholisch, lutherisch-kritisch, proreformiert, ohne selbst reformiert zu sein) eifernd bei proenglischer Schwärmerei vorgetragen wurde.[79]

Die bei Outzen und Dahlmann zu beobachtende nationale Akzentverschiebung ist nun sehr bemerkenswert, betrachtet man zum einen die bei Thorkelin so vehement vertretene »Danitas« der mittels einer *conclusio e silentio* behaupteten Existenz eines verloren gegangenen dänischen Originals, zum anderen die zeitlich unmittelbar vorangegangenen prodänischen Äußerungen, die nicht unwesentlich vonseiten der Dozentenschaft der Universität Kiel kamen.[80]

Denn dezidiert empörte antibritische Äußerungen und Kritik an Verteidigern der Politik Großbritanniens im Zuge der Konflikte Dänemarks seit 1801[81] charakterisieren beispielsweise die 1807 im dortigen Universitätsverlag erschienene anonyme Schrift »Ist es England gelungen, seinen Raubzug gegen Dänemark zu rechtfertigen? Eine Untersuchung, veranlaßt durch die englische Deklaration vom 25. Sept. 1807«.

Nach der Niederlage 1801 suchte Dänemark, auch unter dem Eindruck der napoleonischen Kontinentalsperre, eine Annäherung an Frankreich, was allerdings das Misstrauen Großbritanniens provozierte. Dies gipfelte in der Beschießung Kopenhagens im

75 Outzen 1819, S. 28f.

76 Vgl. zum Thema den Sammelband: van Lengen 2003.

77 Z.B. Clement 1849, S. 4; Clement 1836, S. 18–25. Monografisch und systematisch hat er sich dem Thema dann einige Jahr später (Clement 1862) gewidmet.

78 Clement 1839, S. 141.

79 Clement 1839. Es erübrigt sich, aufgrund des durchgängigen Gesamttenors Einzelstellen anzuführen.

80 Ratjen 1870, S. 36.

81 Großbritannien unter Admiral Horatio Nelson besiegte am 2. April 1801 die dänische Flotte im Öresund, nachdem Dänemark einem bewaffneten Neutralitätsbund mit Schweden, Preußen und Russland beigetreten war, faktisch allerdings französischen und niederländischen Reedern den Flaggenwechsel gestattet hatte.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

September 1807 mit erheblichen Verlusten an Menschenleben und Sachgütern – einschließlich der Beowulf-Notizen Thorkelins, der in Kopenhagen wohnte – sowie der Auslieferung der Kriegsflotte. Angesichts solcher massiven materiellen wie immateriellen Zäsuren im sozialen und kulturellen Identitätsbewusstsein sind mentale, durchaus auch trotzige, Stabilisierungsversuche nach innen, auch über die Sprache, erklärbar.

Nach 1807 kam es zu einer äußerst engen dänisch-französischen Allianz, durch die das skandinavische Königreich die politischen, ökonomischen und mentalen Konsequenzen nach der Niederlage Napoleons jedoch deutlich zu spüren bekam. Vor allem der Verlust Norwegens an Schweden im Frieden von Kiel vom Januar 1814 hatte hier Gewicht; ebenso die Überlassung Helgolands an Großbritannien. Zentrifugale Kräfte gewannen anschließend Raum; der bis dahin unter den akademischen bürgerlichen Eliten vorhandene dänische Gesamtstaatspatriotismus *sollte sich nach 1815 verflüchtigen und dem nationalstaatlichen Identifikationsprinzip Platz machen*.[82]

Getragen von patriotischen Gefühlen, aber mit sehr wohl funktionalistisch-kommunikationstheoretischen Ansätzen bei der Sprachverwendung, sind daher die Bemühungen Høegh-Guldbergs zu verstehen. Sein Konzept, das teilweise apologetische Züge hat, legte er vor allem in der Vorrede seines 1809 erschienenen »Lesebuches« dar.[83] Aus Gründen der gegenseitigen Verständlichkeit sei in einem multinationalen, aber politisch homogenen Dänemark eine Leitsprache, eben das Dänische, nötig, ohne dass die damit implizierte zentralistische Herrschaftssicherung und die Probleme eines Sprachzwanges negiert würden.

2.2 Ethnos und Kultur

In den Kontext eines ethnogenetischen Narrativs vor dem Hintergrund heftiger politischer tagesaktueller Ereignisse sind nun die komplexen Erörterungen Outzens zur Ethnonymie mit der ihn stark beschäftigenden Frage nach dem Ursprung des Namens der Dänen und dem Verschwinden anderer Völkerbezeichnungen, eben auch jener der Angeln, vor dem Hintergrund der in zeitlicher Tiefe unterschiedlich auftretenden und agierenden Völker von Angeln/Sachsen, Dänen, Jüten und Friesen zu sehen. Er hatte nun in diesem analytisch komplexen und komplizierten Geflecht, unter Einbeziehung herzoglich-schleswigscher, herzoglich-holsteinischer und reichsdänischer Identitätvergewisserung[84], die bemerkenswerte Integration des zu dieser Zeit mit aktuellen Editionen der Wissenschaftsgemeinde bekannt gemachten Beowulf-Epos in die Regionalgeschichte vorgenommen und ein kohärentes, wenn auch nicht tatsachenkongruentes, Konstrukt geschaffen, das nicht nur neutrale wissenschaftliche, sondern auch emotional regionalpatriotische Ziele verfolgte. Denn Outzen sah sich sehr wohl im dänischen Gesamtstaat aufgehoben, betonte dabei jedoch die kulturelle und vor allem sprachlich-dialektale Eigenständigkeit seiner schleswigschen Heimat[85], deren gegenwärtige linguistische Position er im Rahmen eines onomatologisch/politischen Vierperiodensystems systematisch

82 Bohn 2006, S. 88.

83 Høegh-Guldberg 1809.

84 Vgl. hierzu übergreifend Shippey/Haarder 2005, S. 12–18, 107–113.

85 Vgl. hierzu auch allgemein Jensen 1961, S. 27–29; Rohweder 1976, S. 34f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

verortete. Damit vertrat er also relativchronologisch differenziertere Ansätze, wobei eine – wenn auch nicht als vollständig angenommene – Auswanderung der Angeln vor der Einwanderung der Jüten stattgefunden habe[86]: 1. Periode: Landesnamen nach den Angeln; 2. Periode: Südjütland; 3. Periode: Schleswig; 4. Periode: Schleswigholstein (in dieser Schreibweise).[87]

Zur Feststellung der Verortung des Beowulf-Epos durch Outzen, das er als Quelle für die 1. Periode preist, zumindest im Kenntnisraum Südjütlands, spielen daher die entsprechenden Lokalisierungen einiger Orte eine eminent wichtige Rolle.

Der gelehrte Pastor, der im Friesischen sicher, aber offenbar nur teilweise im Altenglischen bewandert war, nutzte sowohl George Hickes und Humphrey Wanleys umfängliches zweibändiges Katalogwerk altenglischer und altskandinavischer Handschriften in den Bibliotheken von Sammlern und Colleges von Oxford und Cambridge unter Bezug auf das dort gegebene lateinische Resümee (*tractatus nobilissimus poetice scriptus. descripta videntur bella, quae Beowulfus quidam Danus, ex regio Scyndigorum stirpe ortus gessi contra Sueciae regulos*)[88] als auch Jacob Langebeks Arbeit[89], der sich seinerseits auf Hickes/Wanley berief.

Danach war Beowulfus ein *Danus*. Da Hickes allerdings nur die vv. 1–19 sowie vv. 53–73 gedruckt (und für sich genau übersetzt?) hatte, konnte ihm das sachliche Missverständnis unterlaufen, das Epos behandele (nur) Kriege zwischen Kleinkönigen, da hier tatsächlich die gewalttätigen Konflikte der Scyldinge als historischer Rückexkurs zur Charakterisierung der *dramatis personae* der Clangenealogie des Herrn von Heorot – Hrothgar –, zu der ein Beowulf als Vorfahr gehörte, geschildert werden.

Langebek konnte dennoch forschungskritisch monieren: *miror, neminem eruditorum Angliae curiosum fuisse de tantae antiquitatis editione, qua et suis propter poesin et nostris* [!] *historiae causa infinite gratificarentur*.

Doch stellte bereits 1807 Sharon Turner, der als erster umfangreichere Passagen[90] des Epos ediert hatte, fest: *This poem is certainly a metrical romance in the Anglo-Saxon language. It is the most interesting relic of the Anglo-Saxon poetry which time has suffered us to receive.*[91] Außerdem seien die angelsächsischen Dichtungen *poems, full of fancy*[92], was bezüglich des historischen und kulturgeschichtlichen Realitätsgehaltes des Beowulf-Epos eine Relativierung bedeuten würde.

Entscheidend war für Outzen allerdings nicht Turners Teilübersetzung, die ihn aufgrund der Auswahl vermutlich nicht zu seinen lokalistischen Deutungen hätte bewegen können, sondern eben die hochaktuelle zweisprachige (altengl.-lat.), editionsphilologisch und damit auch – wie gerade an unserer Stelle deutlich erkennbar (s.o.) – in

86 Outzen 1819, S. 32.

87 Ebd., S. 10. Der Rest der Arbeit stellt eine detailreiche Ausarbeitung dieses Periodensystems dar.

88 Hickes/Wanley 1705, S. 218f. (nicht nur S. 219, wie bei Outzen, dort die lat. Zusammenfassung). Auf S. 218 finden sich, entsprechend der Editionsweise von Hickes und Wanley, Textpassagen als faksimilieähnlicher Abdruck mit angelsächsischer Typografie.

89 Langebek 1772, S. 4 und v.a. S. 44 (hier besonders Fußnote e).

90 Turner 1807, S. 91, 294–303, 329.

91 Ebd., S. 294.

92 Ebd., S. 316.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der Übersetzung nicht unproblematische Erstausgabe Thorkelins[93], der das Gedicht als *admirabile de Scyldingis Epos* kennzeichnete.[94]

Für den schlewigschen Gelehrten erschloss sich hier, und dies wollte er allen Interessierten mitteilen[95], ein *unvergleichliches Denkmal aus der uralten Vorzeit*, ein *köstliches Kleinod*, das Teil des historischen Wissens der Menschen vor allem seiner schleswigschen Heimat werden müsse. Mit diesem Ansatz des Umgangs und des Verständnisses war Outzen auf der wissenschaftlichen Höhe der Zeit, denn die historische Interpretation eines poetischen Großwerkes jenseits der griechischen Epen war dabei zeitnah auch für das Nibelungenlied durchgeführt worden.[96]

Durch die über die bisherigen Inhaltssummen hinausgehende Detailedition des Beowulf-Epos sah Outzen in historisch-wörtlicher Auslegung des Textes – man sollte nicht übersehen, dass er als lutherischer Pfarrer über ein analoges, hinreichendes Rüstzeug der Bibelexegese und seiner Typologie verfügte – seine Heimat zum Handlungsort von Weltgeschichte, der Eroberung Britanniens durch Angeln (und Sachsen), und von Weltliteratur geworden: *Schon bey der ersten Durchlesung überzeugte ich mich sogleich, daß der Verfasser durch ganz unverkennbare Züge und Merkmale gerade dieses unser Land, und kein andres als das wahre Vaterland seiner Könige und Helden, und ihren Heldenthaten und Begebenheiten sehr deutlich bezeichnet haben.*[97]

Anders als regionale kulturelle und sprachliche Subsysteme homogenisierender bzw. inferiorisierender Konzepte eines kulturpolitischen Zentralismus lagen hier durch ihre historische und linguistische Legitimation in zeitlicher Tiefe auch für das soziale, kulturelle und politische Leben in der Gegenwart selbstvergewissernde, begründete Anschauungen vor, die eben auch jenen vermeintlichen Untereinheiten ein eigenständiges Sein zugestanden. Denn auf sprachwissenschaftliche Argumente bezogen, sei das Angelsächsische zwar mit dem Dänischen in Lexik und Phonetik verbunden, mehr aber noch mit der Sprache Schleswigs.[98]

Neben den sich nach Outzen auf die Konflikte zwischen Friesen und Jüten in »Angeln« beziehenden Schilderungen und der 1819 deutlich gemachten Position, die Sprache seiner Landsleute sei noch nicht Dänisch, sondern Angelsächsisch, mit der wichtig gewordenen Identitätsbehauptung *das ist deutsch*[99] und den nicht-dänischen Personennamen, die es in seiner 1. Periode im Handlungsraum – anders als eben die angelsächsischen – nicht gegeben habe, was ein deutlicher Zirkelschluss ist, trat nun die toponomastische Argumentation[100], als deren Teil das Argument »Rømø« anzusprechen ist.

93 Thorkelin 1815. Die Leistung Thorkelins hatte Earle 1892, Introduction, S. XII charakterisiert: *this first edition is chiefly valuable as a historical monument and a literary curiosity*. Allerdings fordert er zur gerechten Beurteilung der frühen Autoren auf, denen die grammatikalischen und lexikalischen Hilfsmittel Nachfolgender eben nicht zur Verfügung standen (ebd., S. XIII).

94 Thorkelin 1815, S. VII.

95 Outzen 1816, S. 310.

96 Z.B. Göttling 1814.

97 Outzen 1819, S. 22.

98 Ebd., S. 19.

99 Ebd., S. 25.

100 Outzen 1816, S. 319f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Dabei seien (1.) entweder moderne Ortsnamen unmittelbar auf solche des Epos zurückzuführen oder (2.) jene verdankten etymologisch ihre Form dort auftretenden Personen. Somit sei:[101]

– ad 1: Byrhtan byrig (*to herebyrhtan byrig*, v. 1199) = Byert/Hadersleben[102]; Hronesness (*on/to Hrones næsse*, vv. 2805; 3136) = Röhnshoved[103]; *Hrefnesholt* (*in Hrefnesholt*, v. 2935) = Rornholt[104]; *Earnaes* (*under earna næs*, v. 3031) = Arnis/Schlei[105] und eben *Heaþo-Ræmes* = Rømø;

– ad 2: Esgrus in Angeln verdanke seinen Namen Æschere einem Gefolgsmann Hrothgars; *-grus* sei von *hrusa* (= »(Grab-)Hügel«) abzuleiten[106]; Jörris im Kreis Schleswig-Flensburg stamme von Heorogar bzw. Heregar ab[107]; Wiglas Dor bei Klein-Dannewirk verdanke seinen Namen Beowulfs Gefährten und Neffen (schwesterlicherseits) Wiglaf.

Die diesbezügliche Argumentation ist komplex und selbst Teil der Danewerkforschungsgeschichte.[108] Sie kann daher hier nur sehr oberflächlich gestreift werden. Outzen benutzte, ohne vollständiges und korrektes Zitat, Stephan Stephanius' Kommentarwerk zu dessen Saxo Grammaticus-Abhandlung.[109] Jener bezog sich u.a., mit wörtlichem Zitat, auf Thietmar von Merseburgs (975/976–1018) Chronik für das Jahr 975: *Inperator* [Otto II.] … *Secunda [expeditione] Danos sibi rebelles petens, ad Sleswic properavit. Ibi etiam hostes suos foveam, quae ad defensionem patriae parata est, et portam, quae Wieglesdor vocatur, armis preoccupare videns* …[110] Der Bezug zu Wiglaf, ein im Übrigen im angelsächsischen Raum auch jenseits des Königs von Mercia (reg. 827–829, 830–840) bekannter Name[111], ist jedoch tatsächlich problematisch.

Jacob Grimm[112] sah in Wigles eine Verschreibung für *Fifel*.[113] Das ae. *Fifeldor* sei die Eider[114] – die *Egidora, Agadora, Aegidora* der Annalisten und Historiker – und habe einen Bezug zu an. *Oegisdyr*.[115] Damit scheint der Konnex zu Ægir, der Personifikation des Oze-

101 Zunächst der Ortsname nach Outzen, in Klammern nach dem Epos mit Präposition und Flexionsform.

102 »Leuchtende Burg«; dazu Hoops 1965, S. 150.

103 »Walfischkap«; dazu Hoops 1965, S. 294.

104 »Rabenwald«.

105 »Adlerkap«; dazu Hoops 1965, S. 314 mit Referierung der Forschungen zu konkreter Lokalisierung in Schweden (Årnäs, Örnäs).

106 Ersterwähnung 1352 als *Es rus*, wohl mit altdän. *æski* (»Eschengehölz«) verwandt bzw. herleitbar (Laur 1992, S. 240).

107 Er meinte Jerrishoe. Da die Ersterwähnung 1196 *Erijshogh* lautet, ist beim Bestimmungswort an den Personennamen E(i)rik zu denken (Laur 1992, S. 364).

108 Outzen 1819, S. 44.

109 Stephanius 1645, S. 200f.

110 Holtzmann 1935, III, (4) 6, S. 102, Z. 25–29.

111 Vgl. Prosopography of Anglo-Saxon England (PASE), s.v., https://pase.ac.uk/jsp/pdb?dosp=VIEW_RECORDS&st=PERSON_NAME&value=2591&level=1&lbl=Wiglaf (11.05.2023).

112 Grimm 1875, I, S. 198 (identisch mit S. 147 der Erstauflage Göttingen 1835).

113 Zu den Stellennachweisen vgl. Bosworth/Toller 1898, S. 286.

114 Vgl. in dieser Bedeutung Widsith, v. 43. Dort eine knappe Zusammenfassung der Konflikte unter Offa (vv. 36–45; zu Hrothgar und Hrothulf vv. 46–50).

115 Dieser ist allerdings in der Form Egðir ein Personenname, der mit Eggþer, einem Riesen der Völuspa, 42 zusammenhängt (Simek 2006, S. 83 mit Nachweisen).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

ans, hergestellt[116], da *fifel* mit der Bedeutung »See« in der angelsächsischen prosimetrischen Übersetzung der *consolatio* des *Boethius*[117] als *fifelstream* und in der *Elena*[118] als *fifelvæg* auftritt. Die Eider sei dann als Kind des Ozeans aufgefasst worden; -dor, was Thietmar ja als *porta* übersetzt, bzw. -dyr konnotierte die Flussmündung als Tor zur offenen See.[119] Die semantische Nähe von *fifel* zu monströsen Wesen zeigt sich, neben einer Erwähnung im zweiten Waldere-Fragment[120], jedenfalls im Beowulf-Epos, wo Grendel als Bewohner von Sumpf und Einöde geschildert wird und in *fifelcynnes eard* (»dem Reich des/eines Stammes von Monstern«) lebt.[121]

2.3 Literaturtheorie, Linguistik und politische Philosophie

All diese Bemühungen sind aber nicht nur durch politische Umstände und deren mögliche zeitgenössische Interpretation determiniert, sondern sie können vor dem Hintergrund damals hochaktueller und moderner grundlegender philosophischer sowie literatur- und sprachtheoretischer Denksysteme angesiedelt werden. Hierbei spielten gerade Überlegungen zur Nationalliteratur eine wichtige Rolle, denn im Jahr 1807 hatte Jacob Grimm in Bezug auf das Nibelungenlied die Einzigartigkeit und *Vortrefflichkeit dieses Nationalepos, das in der ganzen modernen Literatur ohne Beispiel ist*[122], gelobt, wobei sich diese Bemühungen um eine deutsche Literatur schon seit der Mitte des 18. Jahrhunderts an diesem Nationalepos[123] entzündet hatten.[124]

Doch von deutscher Seite griff man weiter aus, indem sogar der »Beowulf« als literarische Entität für die allgemeine deutsche Literaturkultur – einschließlich der Linguistik – in Anspruch genommen wurde. Dies zeigt sich gut an Wilhelm Grimms vergleichender Studie aus dem Jahr 1829 zu den deutschen Heldensagen. Seine Absicht war es, inhaltliche und sprachliche Zusammenhänge, vor allem *Umbildungen und Abweichungen*[125] der Sagen aufzudecken. Dem Beowulf-Epos kam dann gerade im Zusammenhang mit dem

116 Simek 2006, S. 3 mit Nachweisen.

117 Fox 1835, Metr. 26,51.

118 Kemble 1843, S. 473.

119 Grimm 1875, I, S. 198.

120 Waldere, 2, 10.

121 V. 104. Auf die inhaltlichen Zusammenhänge von Monstervorstellungen im Beowulf-Epos, auch hinsichtlich Seeungeheuern (Breca-Episode), und dem »Liber [de diversis] monstrorum [generibus]« ist hier nicht näher einzugehen. Hierüber existiert eine umfangreichere Forschungsliteratur. Zusammenfassend Orchard 2003; Simek 2019, S. 113–132 zu Seeungeheuern. Die (hoch-)mittelalterliche Interpretation und allegorische Deutung dieser Wesen nach Thomas de Cantimpré (Liber de natura rerum, III) um die Mitte des 13. Jahrhunderts zeigt allerdings ihre positive Funktion als Zeichen Gottes, da dieser diese Tiere geschaffen habe, damit sie der Mensch bewundere (dazu Simek 2019, S. 114).

122 Grimm 1807, S. 226.

123 Ehrismann 2005, S. 97–101. Zur modernen Definition des Begriffes: von Wilpert 2001, S. 548.

124 Auffindung der Handschrift C (Donaueschinger Nibelungenhandschrift) am 28. Juni 1755 in der Bibliothek des Grafen von Hohenems.

125 Grimm 1829, Vorwort, S. III.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Nibelungensagenkreis um Siegfried, dessen inhaltliche und teilweise onomatologische Nähe festgestellt wurde, eine wichtige Rolle zu.[126]

Einmal mehr zeigt sich hier die strukturelle Einbindung des Denkens und wissenschaftlichen Sprechens in die genannten Großthemen der Zeit: die gleichzeitig philosophische, literarische und sprachwissenschaftliche[127] idealistisch-metaphysische Diskussion über Wesen und Wert von »Nation« und »Staat« gerade in Deutschland (beispielsweise Fichtes »Reden an die deutsche Nation«[128] und der fordernde Gedanke der Bildung der »Volksseele«, etwa im Sinne Herders).[129]

Wenn Wilhelm von Humboldt in seinem Essay »Ueber den Nationalcharakter der Sprachen« die enge wechselseitig aufeinander bezogene selbstorganisierende Verbindung von Nationen, ihrem Denken, Fühlen und ihren Sprachen, die dennoch ihr eigenes selbstständiges Sein besitzen[130], betont, so ist damit eine weitere, die Zeit prägende kulturtheoretische Doktrin bezüglich des Verhältnisses von Sprache und Nation/Volk angesprochen, die faktisch durchaus ein kultur- und territorialpolitisches Potenzial besaß, was sich auch in Schleswig-Holstein und Süddänemark bis heute zeigt.

In einem solchen ideenhistorischen Klima erschien, sicher auch reagierend, von dänischer Seite Grundtvigs Beowulf-Übersetzung.[131] Für ihn war das Epos eine »gotische« Dichtung.[132] Dabei galten die »Goten« als ethnische Identitätsgeber nordeuropäischer Staatsvölker schlechthin; eine Auffassung, die sich letztlich auf Jordanes' bekanntes Diktum von Skandinavien als *vagina nationum* stützte.[133] Damit war aber nicht nur ein ästhetischer poetologischer Aspekt abgesteckt, sondern auch im nationalmythologischen Geist eine Abgrenzung nach außen vollzogen, durchaus im Sinne eines die skandinavischen Nationalgrenzen von Schweden und Dänemark übergreifenden Gotizismus.[134] Die besondere Form der Translation in ein dänisches Reimgedicht hängt dabei jedoch nicht unwesentlich von Grundtvigs Selbstauffassung ab, als ein den altnordischen Sängern und Dichtern (*scop*) vergleichbarer Künstler und Propagandist selbstvergewissern-

126 Ebd., S. 16f.

127 Bär 1999, S. 412–420.

128 Fichte 1808.

129 Vgl. allgemein z.B. Kainz 1974, S. 423f.; ein wichtiges Schlüsselzitat Herders, das immer im Sinne einer Allgemeinaussage verstanden wird, findet sich in Herder 1769, S. 38: *In jedem Bardenlied zeigt sich ein Volk, dessen Seele ganz der Tapferkeit und einer feierlichen Liebe flammete.* Der Bezug hier geht jedoch primär auf die ossianische Dichtung, das »Volk« ist das schottische. Zum »Geist der Zeit« und dem »Geist des Volkes« vgl. Herder 1773, S. 89.

130 Die sprachphilosophische Position von Humboldts ist hier sehr summarisch zusammengefasst (von Humboldt 1999, S. 13f.).

131 Vgl. allgemein zu Grundtvigs wissenschaftshistorischer Positionierung Shippey/Haarder 2005, S. 18–21, 139ff. sowie Earle 1892, Introduction, S. XIVf.

132 *Et gothisk helte-digt*; vgl. auch Busbee 2010.

133 Mommsen 1882, Getica 4, 25: *Ex hac igitur Scandza insula quasi officina gentium aut certe velut vagina nationum cum rege suo nomine Berig Gothi quondam memorantur egressi: qui ut primum e navibus exientes terras attigerunt, ilico nomen loci dederunt. Nam odieque illic, ut fertur, Gothiscandza vocatur.*

134 Es handelt sich um ein schwedisches Phänomen der (Frühen) Neuzeit, das verschiedene kulturelle und politische Seins- und Verhaltenskategorien umfasste; vgl. Schmidt-Voges 2004.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der skandinavischer Literatur, der dieses Ziel auch empathisch-seherisch mit poetischen Formen erreichen wollte.[135]

Neben einer persönlichen Disposition Grundtvigs zur »Scandzaphilie« spielte als Auslöser seiner in Form und Inhalt teils irrationalen Bemühungen die tiefe soziale, mentale und vor allem ökonomische Krise des postnapoleonischen Dänemark bis etwa 1830 und die genannte theoretische Grundsatzdebatte der Zeit um Sprache, Nation und Staat eine gewichtige Rolle. Sie zeigen die Rahmenbedingungen der Edition des Beowulf-Epos und seiner dänischen Übersetzung[136] aus dem Jahr 1820 hinreichend auf, wobei sich der dänische Gelehrte jedoch bereits 1815, in Erwiderung auf Thorkelin und Müller, mit dem Epos beschäftigt hatte.[137]

Die bereits oben genannte Bedeutung der vorgeblich deutschen Sprachlichkeit des Beowulf-Epos wurde zunehmend wichtig, d.h. die Beheimatung, die Ursprünglichkeit dieser Literatur auf diesem Teil des Kontinents, wie es früher sprachlich und geografisch die regionale »Anglo-Friesenheit« war. Dabei differenzierte man sehr wohl zwischen den linguistischen und kulturellen Befunden.

Als ein *deutsches Heldengedicht*, geschrieben in angelsächsischer Mundart, sah Leo das Beowulf-Epos an.[138] Und er hatte seinen Blick auf die gesamte altenglische Literatur gerichtet, die er in einem Vergleich mit der kontinentalen als *reicher, unterhaltender in das deutsche Alterthum*[139] einführend ansieht und als für dieses nutzbare historische Quelle hoch einschätzt.[140] Bezeichnenderweise tat er dies in seinen 1838 veröffentlichten, als akademisches Lehrbuch konzipierten »Altsächsische(n) und Angelsächsische(n) Sprachproben«, also in einem didaktischen, die Vorstellungen potenzieller wissenschaftlicher deutscher Multiplikatoren an Gymnasien und Universitäten prägenden Zusammenhang.

Auf dem Höhepunkt nationalliberaler Emphase 1848/49 und der Suche nach ursprünglichen und alten Erzählüberlieferungen stellte Müllenhoff unter Berücksichtigung allgemein deutschnationaler kulturgeschichtlicher, nicht mehr nur regionalschleswigscher[141], Aspekte fest: *Was die Angelsachsen an alten Erinnerungen bewahrt haben, dürfen wir umso mehr unserem Land zusprechen, weil hier die Heimat ihrer Helden und Spielraum ihrer Taten ist.*[142]

Einen gewissen Höhepunkt deutschnationaler Aspektuierung britischer frühmittelalterlicher Geschichte, die latent als historische Voraussetzung gegenwärtiger globaler imperialer Machtfülle gesehen wird, markiert dann die Deutung der angelsächsischen Eroberungsgeschichte Britanniens in der Mitte des 5. Jahrhunderts, denn sie war für Jacob Grimm im geistesgeschichtlichen Kontext nationaler Einheitsbestrebungen von 1848 nichts weniger als ein *Zug, welcher dort ein deutsches Weltreich gründete*, und – dies war dem

135 Vgl. Haarder 1965.

136 Vgl. Shippey/Haarder 2005, S. 91–96.

137 Grundtvig 1815a, cols. 945, 992, 1009, 1025, 1030, 1045; Grundtvig 1815b, cols. 1106, 1121, 1139.

138 Leo 1839; Leo 1838, S. X.

139 Leo 1838, Vorwort, S. VI.

140 Ebd., Vorwort, S. V.

141 Auch wenn diese berücksichtigt bleiben, da das Beowulf-Epos eine schwierig zu interpretierende landeskundliche kultur- und ethnohistorische Quelle bleibt; Müllenhoff 1844, S. 139f.

142 Müllenhoff 1849, S. IXf.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Sprachforscher Grimm aber ebenso sehr wichtig – besaß wegen des Spracherhalts (wohl des kontinentalen Anglischen) für die Linguistik die gleiche Bedeutung wie die Landnahme Islands für die altnordische Sprache.[143]

Resümierend konnten Shippey und Haarder daher, jedoch in erster Linie bezogen auf die Arbeiten der Brüder Grimm, festhalten: *to extend "German" to "Germanic," and incorporate Beowulf in the image they were busily developing of a pure, old, prechristian "Germania," whose ancient and unified language, mythology, heroic cycle, and culture could be reconstructed from rediscovered ancient texts.*[144] Diese Klassifizierung stand allerdings in einer Tradition der Synonymie der Begriffe »Germanen« und »Deutsche«, die bis in die Renaissance zurückreicht[145], wobei sich dieser Germanismus jedoch zunehmend von einem kulturellen zu einem politischen wandelte.[146] Eine solche Diskontinuität im Begriffsgebrauch, determiniert von linguistischen, historischen und kulturellen Urteilen, ist ein Kennzeichen der Zeit.

Ideengeschichtlich wichtig ist hier beispielsweise eine unseren Autoren zeitlich nahe Schrift von Johann Christoph Adelung; allerdings mit der wichtigen Bemerkung, dass die Bezeichnung »deutsch« *bloß den Germanen diesseits der Ostsee eigen geblieben zu seyn* [scheint], *denn da die skandinavischen Völkerschaften sich jemals selbst Deutsche genannt, oder diesen Nahmen von anderen bekommen, habe ich nicht gefunden, obgleich der Nahme Germanier häufig auch auf sie ausgedehnet worden.*[147]

---

143 Grimm 1848, S. 642.

144 Shippey/Haarder 2005, S. 22.

145 Wolfram 1998, S. 35. Das bei diesem in deutscher Übersetzung gegebene Zitat von Beatus Rhenanus (1485–1547) lautet im Original (nach Peutinger 1684, S. 89): *Nostri enim sunt Gothorum, Vandalorum, Francorumque triumphi.* Es bezieht sich nicht nur auf die im Folgenden genannten historischen Siege germanischer Stämme über die Römer während der Völkerwanderungszeit, was man als vorbildhaft ansehen kann, sondern auch auf das sich darauf gründende Selbstbewusstsein. Geschichtsschreibung sollte sich nicht nur mit den Ereignissen im Mediterraneum beschäftigen, sondern auch die heimische (*nostri*), d.h. nord- und mitteleuropäische Vorzeitgeschichte sei es wert, genauer betrachtet zu werden. Bezeichnenderweise spricht Rhenanus hier aber nicht von *Germani*, sondern nur von einzelnen west-, nord- und ostgermanischen Großverbänden. Die besondere Rolle, die Tacitus' »Germania« und die ersten Bücher der »Annales« bei der nationalen deutschen Selbstvergewisserung seit dem Humanismus, im Unterschied zum Mittelalter, spielten, hat vor einiger Zeit Mertens 2004 in einer forschungs- und quellenkritischen Arbeit deutlich gemacht. Allgemein auch der diesen Artikel enthaltende Sammelband Beck 2004; darin v.a. die Beiträge Haubrichs 2004, Goetz 2004 und Nielsen 2004. Zur inhaltlichen und textkritischen Frage einer Frühverwendung von *theodisc*(-) im frühen 9. Jahrhundert bei Frechulf von Lizieux und der damit gekoppelten Problematik von Volksbegriff vs. abstrahierendem Forschungsbegriff Bär 2019, S. 417. Die sprachhistorische Verwendungs- und theoretisierende Begriffsgeschichte von *theodiscus*, *teutonicus* ist hier aber nicht weiter zu verfolgen.

146 Gollwitzer 1971.

147 Adelung 1806, S. 152. Zur Frage der Selbstbezeichnung und der Herleitung von *Tuisto* die umfängliche Passage S. 139–150. Die Stelle bei Tacitus, auf die sich Adelung beruft, ist: Germania, 2: *Celebrant (sc. Germani) carminibus antiquis, …Tuistonem deum terra editum.* Doch dies meint eben nicht, wie Adelung (S. 150), behauptet, der Stammvater und eigentliche Namensgeber der Germanen sei Tuisto, sondern es sei dessen Sohn Mannus, der als *origo gentis conditorque* (hier von mir nominativisch formuliert) gilt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Damit wären die handelnden Personen des »Beowulf« zwar keine »Deutschen«, dennoch aber blieben Sprache und sogar der Verfasser »deutsch«. Allerdings ist bei alledem konnotativ noch nicht die spätere chauvinistische, jedoch auch als Reaktion auf Allens prodänische Untersuchung[148] zu erklärende Schärfe zu spüren, wie sie etwa in Clements Behauptungen deutlich wird, das Dänische sei eine skandinavische Mundart, also keine eigene Sprache, die (was impliziert ist) damit keine territorialpolitischen Herrschaftsansprüche legitimiert. Sie habe sogar einen großen Anteil an deutschen Wörtern, und überhaupt verdankten die Dänen den Deutschen Kultur und Fortschritt.[149]

Einen guten Überblick der zeittypischen Vorstellungen und des (möglichen) Allgemeinwissens hierüber unmittelbar kurz vor oder gleichzeitig mit der sprachwissenschaftlichen Zäsur der Wissenschaftsimplementierung der Indogermanistik gibt das deskriptiv angelegte Lexikonlemma »Deutsche Sprache« im »Brockhaus« 1817.[150] Die germanische Sprache ordnet sich danach in den nordischen, den deutschen und den mösisch-gotischen Zweig. Der erste unterteilt sich weiter in »skandinavisch« mit Schwedisch und Dänisch sowie Isländisch als eigene Untergruppe, der deutsche Zweig in Fränkisch/Alemannisch/Schwäbisch sowie in Angelsächsisch und Niedersächsisch/Plattdeutsch/Holländisch; der mösisch-gotische entspricht dem Krimgotischen. Widersprüchlich und Dokument linguistischer Unsicherheit in der Sache sind dagegen dann die hierarcho-taxonomischen Angaben zur dänischen Sprache, denn diese sei eine *Tochter der niederdeutschen und der im 10ten Jahrhundert nach Island verdrängten normannischen Originalsprache*, also des Altwestnordischen.[151]

In diese Tradition der Zuordnung und Inkorporation des Beowulf-Epos in die deutsche Nationalliteratur ist schließlich Simrocks Feststellung von 1859, das Beowulf-Epos sei *dem Grunde nach ein deutsches Gedicht* und beinhalte einen *deutschen Mythus*[152], einzureihen. Diese Aussage ist zeitlich zwar später als die hier hauptsächlich untersuchten Äußerungen und setzt mit Blick auf die Verhältnisse in Schleswig und Holstein die staats- und verfassungsrechtlichen[153] sowie sprachlichen Konflikte[154] voraus, die in der Positionierung Schleswigs gipfelten, doch gibt seine Klassifizierung des Beowulf-Epos einen wichtigen Hinweis auf die Methodik definitorischer Identifikation solcher, als nationale Kulturgüter angesehenen Werke, obwohl diese weder in »Deutschland« entstanden waren, noch sich der deutschen Sprache bedienten, es sei denn, man sah eben das Altenglische als deutsche Mundart, Sprachzweig, Dialekt o.ä. an. Denn eine nähere Sach- und Begriffsbestimmung von *dem Grunde nach* legt Simrock, auch wenn es sich nur um die »Vorrede« seines Werkes handelt, nicht vor. Hier unterscheidet er sich deutlich von

148 Allen 1849.

149 Clement 1849, S. 4.

150 Brockhaus 1817, Bd. 3, S. 154.

151 Ebd., Bd. 3, S. 41.

152 Simrock 1859, S. III.

153 Die Erhebung von 1848 unter Involvierung Preußens führte am 8. Mai 1852 zwar zu einem Friedensschluss, der allerdings brüchig war und schließlich in den Krieg von 1863/64 zwischen dem Deutschen Bund und Dänemark mündete.

154 Vgl. die jeweils als Propagandaschriften einzustufenden Arbeiten von Allen 1849 (prodänisch) und Clement 1849 (antidänisch).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

seinen teilweise militaristischen Ansichten über den franko- und italophoben pädagogischen Wert nationaler »deutscher« Literatur, wie sie für ihn durch das Nibelungenlied oder durch Walther von der Vogelweide repräsentiert werden[155] und die vor den zeithistorischen Ereignissen des bevorstehenden preußisch-französischen Krieges von 1870/71 und den italienischen Einigungsbestrebungen des Risorgimentos geistesgeschichtlich zu stellen sind. Die überaus harschen Töne Simrocks gegenüber Frankreich in der zweiten Auflage seiner Walther-Edition mögen auch damit zusammenhängen, die Lektüre des Nibelungenliedes in preußischen Schulen zu rechtfertigen, da sie dort erst 1867 in die Curricula aufgenommen worden war, aus denen sie allerdings schon 1882 wieder verschwand.[156]

Es ist nicht klar, ob Simrock die knappe Bemerkung Ettmüllers, auf dessen Werk er sich allgemein bezog, als Referenz benutzte, die er dann allerdings missverstanden hätte. Zwar hatte dieser behauptet, das Beowulf-Epos ermögliche *eine klare Vorstellung von der Beschaffenheit der deutschen Volksdichtung vor Karl dem Großen* und sei Quelle für eine völkerwanderungszeitliche Kulturgeschichte, doch verstand er dies als Möglichkeit, mittels Analogie kulturelle und literarische Informationen über die bis auf das althochdeutsche Hildebrandslied verloren gegangenen germanischen kontinentalen Großdichtungen jener Zeit zu erhalten.[157]

Obwohl das Beowulf-Epos nun tatsächlich keine kontinentale Dichtung ist und sein Adressatenkreis sprachlich insular beheimatet war, flossen poetisch oder ungebunden verarbeitete und gestaltete tradierte nordeuropäische Ereignisberichte oder Motive – nicht notwendigerweise ein zu rekonstruierendes »Lied« dänisch-schwedischer Provenienz – in jenes Großwerk ein. Jedenfalls waren diese Personen, Themen und Handlungen in England von Interesse, sei es im (ethnisch) angelsächsischen, sei es im (ethnisch) skandinavischen Milieu, etwa des Danelag. Das Epos füllt deshalb aber keine Lücke auf dem Kontinent, weder als kulturhistorische noch als literaturgeschichtliche Quelle (dies leugnet zu Unrecht seine Eigenständigkeit), sondern es funktionierte vermutlich ähnlich den hochmittelalterlichen Epen und Romanen diverser Sprachen. Auch fern des Entstehungsortes und teilweise exotischen Handlungsraumes dieser Literatur oder seiner Vorlagen hörte und las man von Alexander dem Großen, den Trojanern, Aeneas, Artus, Siegfried, Roland oder Dietrich von Bern, um sich zu unterhalten oder sich belehren zu lassen; doch geschah all dies in Form höchst eigenwertiger und eigenständiger Literatur.

3. Zusammenfassung

Die eingangs nur summarisch genannte literarische Beschäftigung mit dem mittelalterlichen »Utland« ist nun differenziert zu betrachten und unter die Aspekte der Determinationen (Forscherpersönlichkeiten, rationale, emotionale Beweggründe und sinn-

155 Simrock 1870, S. 1f.

156 Ehrismann 2005, S. 101. Mit Hinweis auf Zurückdrängung der klassischen Sprachen zugunsten anwendungsorientierter Fächer (neue Sprachen, Naturwissenschaften), die in der Gründerzeit als nützlicher angesehen wurden.

157 Ettmüller 1840, S. 1.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

stiftende Funktionen, zeittypische paradigmenähnliche Denk- und Gefühlssysteme) der Beschäftigung mit der hier in erster Linie interessierenden Stelle sowie des Beowulf-Epos als Ganzes zu stellen.

Erstens: Unbeschadet der Tatsachenkongruenz und Aussageabsicht der beteiligten Wissenschaftsautoren des 19. Jahrhunderts ist der eigentliche Gegenstand ihrer Bemühungen weder Rømø noch ein anderer physisch-realer Ort, sondern ein mittelalterlicher literarischer Textort. Wir wissen nicht, ob und inwieweit es dem mittelalterlichen Hörer und Leser des Epos möglich war, eine zutreffende Lokalisierung von Einzelorten (d.h. im Unterschied zu ungefähren Territorialvorstellungen von den Wohnsitzen von Stämmen oder Clans) in der realen Welt vorzunehmen, oder ob sie es als Teil einer informierenden, d.h. historisch-geografisches Wissen transportierenden, unterhaltenden und belehrenden Fiktionalliteratur ansahen.

Zweitens: Die Interpretation dieses Textes zeigt neben philologisch-linguistischen Schwierigkeiten die Einbindung, Nutzung und Festlegung von Deutungsfeldern und -absichten in und durch politisch-tagesaktuelle Paradigmen. Außerdem ist die allgemeine Funktion der persönlichen, nicht nur intellektuellen, sondern mindestens ebenso wichtigen emotionalen Vergewisserung und Versicherung in gegenwärtigem Raum und gegenwärtiger Zeit entscheidend. Hinzu treten neben sozial- und staatsphilosophischen grundlegende staatsrechtliche Fragen der Verfasstheit des multinationalen, monarchisch regierten dänischen Territorialstaates, mit allen Konfliktpotenzialen von zentral-absolutistischer bzw. liberal-konstitutioneller und eher partikularistischer Monarchie, auch solche der kulturellen Selbstvergewisserung und -behauptung aller beteiligten »Nationen« unter Nutzung von und Prägung durch Frühformen eines Nationalismus, eines Germanismus, eines Gotizismus, sowie eines »Anglo-Friesismus«. Doch handelt es sich nicht nur um strukturell-statische Phänomene. Denn die hier behandelten Dokumente markieren in der Diachronie sehr wohl, bei intentional durchaus heterogenem Charakter und nicht immer scharf zu fassenden Definitionslinien, auch einen Übergang von einem kulturellen zu einem deutlich hervortretenden politischen Germanismus.

Drittens: Zwar ist dieser Ansatz des Verstehens einer mittelalterlichen Dichtung aus der Determinierung durch die geistigen Bedingtheiten der eigenen Zeit ein kulturhistorisch wirksamer Mechanismus, der sich, um theologische und philosophische Kategorien ergänzt, bei anderer textlicher Quellenlage und Intention der neuzeitlichen niederländischen, friesischen und dänischen Autoren im 17. und 18. Jahrhundert zeigt, wenn diese die vorgelagerten Inseln West-, Ost- und Nordfrieslands im Mittelalter behandeln. Doch lassen sich hier im Gegenstandsbereich tatsächlich verschiedene offen benannte oder implizite Insularitätskonzepte[158] finden, die sich von dem untersuchten Rezeptionstypus einer Insel unterscheiden. Denn nicht die Feststellung einer Form (möglicher) insularer Identität, gar als Imagination, war hier ausschlaggebend, sondern nicht zuletzt der regionalpatriotische Stolz auf die welt- und literaturhistorische Rolle Schleswigs als Ganzem. Jedoch dokumentiert der Umgang mit der Rømø-Hypothese einen nicht zuletzt wegen seiner Argumentationsmethoden bemerkenswerten

158 Auf die Forschungsgeschichte zur Insularität reflektierend und selbst Teil jener werdend der Tagungsbericht Wilkens/Ramponi/Wendt 2011.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abschnitt wissenschaftlicher Diskurskultur in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Beschäftigung mit einer kleinen Insel, in einer scheinbaren maritimen Peripherieregion gelegen, wurde so zu einem Teil einer grundlegenden Debatte europäischer Geistesgeschichte.

Abkürzungen

ae.: altenglisch; afries.: altfriesisch; ahd.: althochdeutsch; an.: altnordisch; as.: altsächsisch

Quellen und Literatur

Adelung, Johann Christoph (1806): Aelteste Geschichte der Deutschen, ihrer Sprache und Litteratur, bis hin zur Völkerwanderung. Leipzig.

Allen, Carl Ferdinand (1849): Ueber Sprache und Volksthümlichkeit im Herzogthum Schleswig. In: Die sprachlichen und staatlichen Verhältnisse des Herzogthums Schleswig in vier Abhandlungen nach Allen, Paulsen, Werlauff und Ostwald. (Skandinavisches Portfolio, Nr. 4). Leipzig.

Bär, Jochen A. (1999): Sprachreflexion der deutschen Frühromantik. Konzepte zwischen Universalpoesie und grammatischem Kosmopolitismus. Berlin/New York.

Bär, Jochen A. (2019): Sprachreflexion – Ansätze einer Metasprachgeschichte (Sprachbewusstseinsgeschichte). In: Bär, Jochen A., Lobenstein-Reichmann, Anja & Riecke, Jörg (Hg.): Handbuch Sprache in der Geschichte. (Handbücher Sprachwissen, Bd. 8). Berlin/Boston, S. 407–438.

Beck, Heinrich (Hg.) (2004): Zur Geschichte der Gleichung »germanisch – deutsch«. Sprache und Namen, Geschichte und Institutionen. (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Ergänzungsbd. 34). Berlin/New York.

Bohn, Robert (2006): Geschichte Schleswig-Holsteins. München.

Bosworth, Joseph & Toller, Thomas Northcote (eds.) (1898): An Anglo-Saxon dictionary. 2. Aufl. Oxford.

Brockhaus, Friedrich Arnold (1817): Conversations-Lexicon oder encyclopädisches Handwörterbuch für gebildete Stände. 4. Aufl. Altenburg/Leipzig.

Bugge, Sophus (1889): Studien über das Beowulf-Epos. In: Beiträge zur Geschichte der deutschen Sprache und Literatur 12, S. 1–112, 360–374.

Busbee, Mark Bradshaw (2010): Grundtvig and Tolkien on Beowulf: A Comparative Analysis. In: Grundtvig-Studier 61 (1), S. 12–30.

Clement, Knut Jungbohn (1836): Ueber den Ursprung der Theudisken. Altona.

Clement, Knut Jungbohn (1839): Erklärende Einleitung zur Geschichte Dänemarks, besonders zur Geschichte des dänischen Heldenalters und seiner letzten Helden. Hamburg.

Clement, Knut Jungbohn (1849): Das wahre Verhältnis der süderjütschen Nationalität und Sprache zur deutschen und frisischen im Herzogthum Schleswig. Eine histori-

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

sche und ethnographische Beleuchtung des 6ten Heftes der anti-schleswig-holsteinischen Fragmente. Hamburg.
Clement, Knut Jungbohn (1862): Schleswig, das urheimische Land des nicht dänischen Volks der Angeln und Frisen und Englands Mutterland, wie es war und ward. Eine historisch-ethnologische Denk- und Beweisschrift. Hamburg.
Conybeare, John Josias (1826): Illustrations of Anglo-Saxon Poetry. London.
Cooley, Franklin (1940): Early Danish Criticism of Beowulf. In: English Literary History 7 (1), S. 45–67.
Earle, John (1892): The Deeds of Beowulf: An English Epic of the Eighth Century Done Into Modern Prose. Oxford.
Ehrismann, Otfrid (2005): Das Nibelungenlied. München.
Ettmüller, Ernst Moritz Ludwig (1840): Beowulf, Heldengedicht des achten Jahrhunderts. Zum ersten Male aus dem Angelsächsischen in das Neuhochdeutsche übersetzt und mit Einleitung und Anmerkungen versehen. Zürich.
Fichte, Johann Gottlieb (1808): Reden an die deutsche Nation. Berlin.
Fox, Samuel (1835): King Alfred's Anglo-Saxon Version of the Metres of Boethius: With an English Translation and Notes. London.
Frey, Johannes (2013): Beowulf. Das angelsächsische Heldenlied. Stuttgart.
George, Jodi-Anne (2010): Beowulf: A Reader's Guide to Essential Criticism. London.
Göttling, Karl Wilhelm (1814): Ueber das Geschichtliche im Nibelungenliede. Rudolstadt.
Goetz, Hans-Werner (2004): Die »Deutschen Stämme« als Forschungsproblem. In: Beck, Heinrich (Hg.) (2004): Zur Geschichte der Gleichung »germanisch – deutsch«. Sprache und Namen, Geschichte und Institutionen. (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Ergänzungsbd. 34). Berlin/New York, S. 229–254.
Gollwitzer, Heinz (1971): Zum politischen Germanismus des 19. Jahrhunderts. In: Festschrift für Hermann Heimpel [Bd. 1]. Göttingen, S. 282–356.
Greenfield, Stanley Brian & Robinson, Fred Colson (1980): A Bibliography of Publications on Old English Literature to the End of 1972. Toronto.
Grein, Christian Wilhelm Michael (1857): Dichtungen der Angelsachsen, stabreimend übersetzt. Bd. 1. Göttingen.
Grimm, Jacob (1807): Ueber das Nibelungen Liet. In: Neuer literarischer Anzeiger 2, Nr. 15, S. 225–232; Nr. 16, S. 241–247; Nr. 33, S. 528.
Grimm, Jacob (1848): Geschichte der deutschen Sprache. Teil 1. Leipzig.
Grimm, Jacob (1875): Deutsche Mythologie. 4. Aufl. Berlin.
Grimm, Wilhelm (1829): Die Deutsche Heldensage. Göttingen.
Grundtvig, Nicolai Frederik Severin (1815a): Et Par Ord om det nys udkomne angelsaxiske Digt. In: Nyeste Skilderie af Kjøbenhavn 60, cols. 945–952; 63, cols. 998–1002; 64, cols. 1009–1015; 65, cols. 1025–1030; 66, cols. 1045–1047.
Grundtvig, Nicolai Frederik Severin (1815b): Nok et Par Ord om Bjovulfs Drape. In: Nyeste Skilderie af Kjøbenhavn 70, cols. 1105–1009; 71, cols. 1121–1125; 72, cols. 1139–1144.
Grundtvig, Nicolai Frederik Severin (1820): Bjowulfs Drape. Et Gothisk Helte-Digt fra forrige Aar-Tusinde, af Angel-Saxisk paa Danske Riim. Kjøbenhavn.
Haarder, Andreas (1965): Grundtvigs vurdering af Beowulf som kunstværk. In: Grundtvig Studier 18 (1), S. 7–36.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Haubrichs, Wolfgang (2004): *Theodiscus*. Deutsch und Germanisch – drei Ethnonyme, drei Forschungsbegriffe. Zur Frage der Instrumentalisierung und Wertbesetzung deutscher Sprach- und Volksbezeichnungen. In: Beck, Heinrich (Hg.): Zur Geschichte der Gleichung »germanisch – deutsch«. Sprache und Namen, Geschichte und Institutionen. (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Ergänzungsbd. 34). Berlin/New York, S. 199–228.

Herder, Johann Gottfried (1769): Kritische Wälder. Oder Betrachtungen, die Wissenschaft und Kunst des Schönen betreffend, nach Maasgabe neuerer Schriften. Riga.

Herder, Johann Gottfried (1773): Von deutscher Art und Kunst. Einige fliegende Blätter. Hamburg.

Hickes, George & Wanley, Humphrey (1705): Linguarum vett. septentrionalium thesaurus. grammatico criticus et archæologicus [etc.]. Oxoniæ [Oxford].

Høegh-Guldberg, Frederik (1809): Dänisches Lesebuch für Schleswigholsteiner, welche die Sprache Dänemarks zu lernen gesonnen sind. Kiel.

Holtzmann, Robert (Hg.) (1935): Die Chronik des Bischofs Thietmar von Merseburg und ihre Korveier Überarbeitung. (Monumenta Germaniae Historica, SS rer. Germ., N.S., Bd. 9). Berlin.

Hoops, Johannes (1965): Kommentar zum Beowulf. 2. Aufl. Heidelberg.

Hube, Hans-Jürgen (Hg.) (2005): Beowulf. Das angelsächsische Heldenepos über nordische Könige. Wiesbaden.

Jensen, Johannes (1961): Nordfriesland in den geistigen und politischen Strömungen des 19. Jahrhunderts (1797–1864). Neumünster.

Jessen, Hanns Christian (1980): Röm. Memoiren einer Insel. Husum.

Kainz, Friedrich (1974): Klassik und Romantik. In: Maurer, Friedrich & Rupp, Heinz (Hg.): Deutsche Wortgeschichte. Bd. 2. (Grundriß der germanischen Philologie, Bd. 17, 2). 3. Aufl. Berlin/New York, S. 245–492.

Kemble, John Mitchell (ed.) (1835): The Anglo-Saxon Poems of Beowulf, the Travellers Song and the Battle of Finnesburh. 2nd ed. London.

Kemble, John Mitchell (1843): The Poetry of the Codex Vercellensis, with an English Translation. London.

Langebek, Jacob (Hg.) (1772): Scriptores Rerum Danicarum Medii Ævi. Tomus I. Hafniae [Kopenhagen].

Laur, Wolfgang (1992): Historisches Ortsnamenlexikon von Schleswig-Holstein. 2. Aufl. Neumünster.

Lehnert, Martin (Hg.) (2004): Beowulf. Ein altenglisches Heldenepos. Stuttgart.

Leo, Heinrich (Hg.) (1838): Altsächsische und Angelsächsische Sprachproben. Halle.

Leo, Heinrich (1839): Bëówulf, dasz älteste deutsche, in angelsächsischer mundart erhaltene heldengedicht nach seinem inhalte, und nach seinen historischen und mythologischen beziehungen betrachtet. Ein beitrag zur geschichte alter deutscher geisteszustände. Halle.

Leo, Heinrich (Hg.) (1842): Rectitudines singularum personarum. Nebst einer einleitenden abhandlung über landansidlung, landbau, gutsherliche und bäuerliche verhältnisse der Angelsachsen. Halle.

Levison, Wilhelm (Hg.) (1920): Vita Willibrordi Archiepiscopi Traiectensis. In: Krusch, Bruno & Levison, Wilhlem (Hg.): Passiones Vitaeque Sanctorum Aevi Merovingici.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

(Monumenta Germaniae Historica, SS rer. Merov., Bd. 7). Hannover/Leipzig 1920, S. 81–141.

Mertens, Dieter (2004): Die Instrumentalisierung der »Germania« des Tacitus durch die deutschen Humanisten. In: Beck, Heinrich (Hg.): Zur Geschichte der Gleichung »germanisch – deutsch«. Sprache und Namen, Geschichte und Institutionen. (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Ergänzungsbd. 34). Berlin/New York, S. 37–101.

Michelsen, Andreas Ludwig Jacob (1828): Nordfriesland im Mittelalter. Eine historische Skizze. Schleswig.

Mommsen, Theodor (Hg.) (1882): Iordanis Romana et Getica. (Monumenta Germaniae Historica, Auct. ant., Bd. 5,1). Berlin.

Müllenhoff, Karl (1844): Die deutschen Völker an Nord- und Ostsee in ältester Zeit. In: Nordalbingische Studien 1, S. 111–174.

Müllenhoff, Karl (Hg.) (1849): Märchen und Lieder der Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. Kiel.

Nielsen, Hans Frede (2004): On the Terms for Germanic Employed by Scandinavian Scholars in the 19th and 20th Centuries. In: Beck, Heinrich (Hg.): Zur Geschichte der Gleichung »germanisch – deutsch«. Sprache und Namen, Geschichte und Institutionen. (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Ergänzungsbd. 34). Berlin/New York, S. 309–324.

Nielsen, Oluf August (Hg.) (1869): Samling af Adkomster Indtægtsangivelser og kirkelige Vedtægter for Ribe Domkapittel og Bispestol, nedskrevet 1290–1518 kaldet »Oldemoder« (Avia Ripensis). Kjøbenhavn.

Nielsen, Oluf August (Hg.) (1873): Liber census Daniae. Kong Valdemar den Andens Jordebog. København.

Orchard, Andy (2003): Pride and Prodigies: Studies in the Monsters of Beowulf Manuscript. Toronto.

Outzen, Nicolaus (1816): Das angelsächsische Gedicht Beowulf, als die schätzbarste Urkunde des höchsten Alterthums von unserem Vaterlande. In: Kieler Blätter 3, S. 307–327.

Outzen, Nicolaus (1819): Versuch einer gründlichen und unpartheyischen Beantwortung der merkwürdigen Preisaufgabe über die dänische Sprache im Schleswigschen [etc.]. In: Preisschriften die dänische Sprache im Herzogthum Schleswig betreffend. Kopenhagen.

Peutinger, Konrad (1684): Beati Rhenani Dissertation epistolica de originibus Gothicis ad Bonifacium Amerbachium … In: Peutinger, Konrad: C. Pevtingeri Sermones Convivales De Finibvs Germaniae contra Gallos. Ienae [Jena], S. 88–98.

Ratjen, Henning (1870): Geschichte der Universität zu Kiel. Kiel.

Rohweder, Jürgen (1976): Sprache und Nationalität. Nordschleswig und die Anfänge der dänischen Sprachpolitik in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Glückstadt.

Schmidt-Voges, Inken (2004): De antiqua claritate et clara antiquitate Gothorum. Gotizismus als Identitätsmodell im frühneuzeitlichen Schweden. (Imaginatio borealis, Bd. 4). Frankfurt a.M. u.a.

Shippey, Tom A. & Haarder, Andreas (eds.) (2005): Beowulf: The Critical Heritage. London.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Simek, Rudolf (2006): Lexikon der germanischen Mythologie. 3. Aufl. Stuttgart.
Simek, Rudolf (2019): Monster im Mittelalter. Die phantastische Welt der Wundervölker und Fabelwesen. 2. Aufl. Wien/Köln/Weimar.
Simrock, Karl (1859): Beowulf. Das älteste deutsche Epos. Stuttgart/Augsburg.
Simrock, Karl (Hg.) (1870): Walther von der Vogelweide. Bonn.
Smith, Logan Pearsall (1924): Four Words: Romantic, Originality, Creative, Genius. Oxford (hier: London 1972).
Sørensen, H.E. (1977): Rømøs Historie. Skærbæk.
Stephanius, Stephan (1645): Notæ Uberiores in Historiam Danicam Saxonis Grammatici. Una Cum Prolegomensis Ad Easdem Notas. In: Saxonis Grammatici Historiæ Danicæ Libri XVI. Stephanvs Johannis Stephanivs summo studio recognovit, Notisq[ue] uberioribus illustravit. Soræ.
Suhm, Peter Frederik (1803/1804): Peter Friedrich von Suhm's Geschichte der Dänen. Leipzig.
Thorkelin, Grímur Jónsson (Hg.) (1815): De Danorum Rebus Gestis Secul. III [et] IV. Poëma Danicum Dialecto Anglosaxiconica. Ex Bibliotheca Cottoniana Musei Britannici. Havniæ [Kopenhagen].
Turner, Sharon (1807): The History of the Anglo-Saxons. Vol. II. 2nd ed. London.
van de Noort, Robert (2011): North Sea Archaeologies. A Maritime Biography, 10,000 BC – AD 1500. Oxford.
van Lengen, Hajo (Hg.) (2003): Die Friesische Freiheit des Mittelalters. Leben und Legende. Aurich.
Vogel, Klaus Anselm (1989): Der Kreis um die Kieler Blätter (1815–1821). Politische Positionen einer frühen liberalen Gruppierung in Schleswig-Holstein. (Kieler Schriften zur politischen Wissenschaft, Bd. 3). Frankfurt a.M. u.a.
von Humboldt, Wilhelm (1999): Ueber den Nationalcharakter der Sprachen. Bruchstück. In: Wilhelm von Humboldt: Werke. Bd. 4: Schriften zur Sprachphilosophie 1. 1820–1829. O.O.
von Wilpert, Gero (2001): Sachwörterbuch der Literatur. 8. Aufl. Stuttgart.
Welcker, Carl Theodor (1815): Ueber vaterländische Zeitschriften. In: Kieler Blätter 1, S. 1–47.
Wilkens, Anna E., Ramponi, Patrick & Wendt, Helge (Hg.) (2011): Inseln und Archipele. Kulturelle Figuren des Insularen zwischen Isolation und Entgrenzung. Bielefeld.
Williamson, Craig (ed.) (2011): Beowulf and Other Old English Poems. Philadelphia, Pa.
Wolfram, Herwig (1998): Das Reich und die Germanen. Zwischen Antike und Mittelalter. München.
Zupitza, Julius (ed.) (1882): Beowulf. Autotypes of the Unique Cotton Ms. Vitellius A XV in the British Museum. London.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Ein Schwimmdock aus dem Jahr 1691 und die frühe Entwicklung der Docks

Heinrich Schoof

Heinrich Schoof | Karlsruhe, Germany | heinrich@schoof.cc
© Heinrich Schoof 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-002

Schlüsselwörter/Keywords

Schiffbau • Schiffsreparatur • Dock • Schwimmdock • Trockendock • Schiffslift • Schiffskamele • Trogdock • U-Dock • Sektionsdock • Schleusen • Schleusentore • Dockverschlüsse
Shipbuilding • Ship repair • Dock • Floating dock • Graving dock • Ship lift • Ship camel • Trough dock • U dock • Sectional dock • Lock • Lock gates • Dock gates

Zusammenfassung/Abstract: A Floating Dock from 1691 and the Early Development of Docks

In der jüngeren Vergangenheit wurde eine Medaille bekannt, die ein Schwimmdock zeigt, das 1691 in Kopenhagen in Betrieb genommen wurde. Das ist Anlass, nach der frühen Geschichte der Docks zu fragen, ging man doch davon aus, dass die ersten Schwimmdocks Ende des 18. Jahrhunderts in England entstanden.

Für 1730 ist nur das Projekt eines Schwimmdocks für den Hafen von Toulon belegt. 1690 wurde in Amsterdam erstmalig das Schiffskamel als Schwimmhilfe zur Überquerung des Pampus, einer Untiefe vor der Hafeneinfahrt, eingesetzt. Das führt zu der Vermutung, dass auch ein Schwimmdock mit den damaligen Mitteln zu verwirklichen war. Es wird gezeigt, dass sich unter den zahlreichen wasserbautechnischen Darstellungen von Cornelis Meijer auch Konzepte von Schwimmdocks aus der Zeit vor 1675 befinden, die dem verwirklichten Dock in Kopenhagen sehr ähnlich sind. Die Entwicklung der frühen Trockendocks und Kanalschleusen zeigt, dass wesentliche Elemente der Schwimm-

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

docks, vor allem die Tore, bereits verfügbar waren und demnach der Bau von Schwimmdocks bereits deutlich früher möglich gewesen wäre.

Die frühen Schwimmdocks waren ausnahmslos Trogdocks. Die spätere Entwicklung des Dockbaus führte zur Ausdifferenzierung weiterer Typen. Es wird gezeigt, dass auch das moderne U-Dock, das auf die Mitte des 19. Jahrhunderts zurückgeführt wird, Vorläufer hat, die Ende des 18. Jahrhunderts entworfen wurden.

Recently, a medal has become known showing a floating dock that was put into operation in Copenhagen in 1691. This raises the question about the early history of docks, as it has been assumed that the first floating docks were constructed in England towards the end of the 18th century.

Only the project of a floating dock for the port of Toulon is documented for 1730. In 1690, the ship's camel was used for the first time in Amsterdam as a floatation device to cross the Pampus, a shoal in front of the harbor entrance. This leads to the assumption that a floating dock could also be realized with the resources available at the time. It is shown that among the numerous hydraulic engineering representations by Cornelis Meijer, there are also concepts of floating docks from before 1675, which are very similar to the realized dock in Copenhagen. The development of early dry docks and canal locks indicates that key components of floating docks, particularly the gates, already existed. As a result, the construction of floating docks could have been feasible much earlier.

The early floating docks were all trough docks. The later development of dock construction led to the further differentiation of types. It is shown that the modern U dock, which dates back to the mid-19th century, also has predecessors designed in the late 18th century.

Einleitung

Münz- und Medaillensammlungen sind ein Feld für Spezialisten. Für die Geschichte des neuzeitlichen Schiffbaus gelten sie als kaum ergiebig. Allerdings wurden Medaillen seit dem 15. Jahrhundert gern genutzt, um religiöse Themen zu veranschaulichen oder besondere Gelegenheiten und großartige Anlagen zu würdigen. Aber es ist überraschend, wenn das Bekanntwerden einer Medaille aus dem 17. Jahrhundert Anlass gibt, unser Wissen über die Entwicklung des Schwimmdocks einer Prüfung zu unterziehen, gelten diese doch als alltägliches Werkzeug der Reparaturwerften, wovon kaum der Glanz weltweiter Schifffahrt ausgeht. Das Docken ist heute allenfalls lästiger Pflichttermin, der in der Einsatzplanung eines Schiffes eher unauffällig zu berücksichtigen ist.

Das Schwimmdock ist ein Gerät, um Schiffe aus dem Wasser zu heben und vor allem für Reparaturen trocken zu stellen. Es steht in einem Konkurrenzverhältnis zum Trockendock, Schiffslift, der Aufschleppe und ähnlichen Techniken. Reparatur- und Wartungsbedarf bei Schiffen sind so alt wie die Schifffahrt selbst. Besonderer Vorrichtungen bedurfte es erst, als die Schiffe für die einfache Handhabe zu groß und schwer wurden. Das Schwimmdock ist eine relativ aufwendige Anlage und wurde erst vergleichsweise

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

spät eingesetzt. Während aus dem alten Ägypten und China Berichte über Trockendocks vorliegen, sind Schwimmdocks aus dieser Zeit nicht bekannt.[1]

Bei den frühen Schwimmdocks handelte es sich um einfache Trogdocks. Sie wurden als Holzkonstruktionen in Kastenform oder in Annäherungen an den Schiffsrumpf gebaut und an einer Schmalseite mit einer verschließbaren Öffnung versehen. Im abgesenkten Zustand konnten Schiffe in das Dock gezogen werden. Sie wurden dort auf dem Kiel gelagert und sicher abgestützt. Dann wurde das Dock verschlossen und das Wasser aus dem Trog abgepumpt. Das Dock schwamm auf, und der Arbeitsraum für Reparaturen wurde frei. Um das Dock absenken zu können, ist bei Holzkonstruktionen Ballast erforderlich, wofür in der Regel Steine geladen wurden. Zur Verbesserung der Stabilität des Docks im abgesenkten Zustand wurden später seitliche Luftkästen eingebaut, die zum Ausgleich unterschiedlicher Belastungen teilweise mit Wasser gefüllt werden konnten. Die Luftkästen dienten dann gleichzeitig als Arbeitsbühnen für Dockarbeiter. Im Übergang zu den späteren offenen Schwimmdocks wurde auch der Boden als wasserdichter Kasten ausgebildet. Der weitaus größte Arbeitsaufwand entstand durch das Pumpen. Dabei nutzte man den Tidenhub, was allerdings eine sehr robuste Bodenkonstruktion erfordert.

Frühe Schwimmdocks in England und Frankreich

Der historische Ursprung des Schwimmdocks liegt im Dunkeln. Als Gründungslegende kann die Geschichte von dem Kapitän gelten, der kurzerhand von einem zur Zeit Peters des Großen im Hafen von St. Petersburg liegenden alten Schiffsrumpf das Heck absägte, diesen mit einer Klappe versah und so das erste Trogdock in Gebrauch nahm.[2] Diese Geschichte dürfte eine Legende sein, obwohl ausgediente Schiffsrümpfe für vielfältige Zwecke genutzt wurden.[3] Um einen alten Schiffsrumpf in ein Trogdock zu verwandeln, bedarf es erheblicher Umbaumaßnahmen, da die erforderliche Beseitigung der Decks die Festigkeit unzulässig mindert. Aber die Geschichte verweist in eine Zeit, für die Trockendocks zur üblichen Ausstattung zumindest großer Marinestützpunkte zählten. Um 1700 waren alle englischen Marinewerften mit Trockendocks ausgerüstet, die überwiegend im Laufe des 17. Jahrhunderts gebaut worden waren.[4] In der Literatur wird der Einsatz der ersten Schwimmdocks meist auf das Ende des 18. Jahrhunderts datiert. Es handelt sich hierbei um ein Dock in Devenport bei Plymouth und ein weiteres in Rotherhithe an der Themse. Über das Dock in Devenport ist nicht viel bekannt. Es wurde 1774 oder 1776 von dem Schiffszimmermann Aldersley gebaut.[5] In der Literatur findet sich eine Abbildung, die jedoch wenig über Konstruktion und Funktionsweise aussagt.

1 Bunson 1878, S. 246.
2 Vgl. u.a. Kannt 1963, S. 49; Maxton 1899, S. 66; N.N. 1909, S. 461.
3 Schoof 2019, S. 18.
4 Coad 1989, S. 91.
5 N.N. 1899, S. 66.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Es handelt sich um ein Trogdock mit zweiflügeligem Tor. Das Dock hatte offenbar nicht – wie in Rotherhithe – die Form eines Schiffsrumpfes.[6]

Zu dem Dock in Rotherhithe gibt es wesentlich reichhaltigere Informationen. Besonders verbreitet ist eine im Marinemuseum in Greenwich und im Britischen Museum vorhandene Abbildung[7], die neben dem Dock auch die Kirche von St. Mary in Rotherhithe zeigt und damit eine recht genaue Verortung erlaubt.[8] Das Dock wurde von der privaten Werft Younger & Co. betrieben. Als Schiffbauer werden Christopher Watson[9] und als Baujahr 1785 genannt.[10] Auf den ersten Blick könnte man einen alten Schiffsrumpf vermuten, der allerdings wesentlich größer als das eingedockte Schiff war. Tatsächlich bestand eine zusätzliche Bodenkonstruktion, die durch kräftige Balken mit den Seitenwänden verbunden war. Nur so konnte das Dock auch ohne größere Schäden bei Ebbe auf dem Flussgrund der Themse aufsetzen. Der Dockverschluss bestand aus kräftigen Bohlen, die am Heck vermutlich von oben eingesetzt wurden. Die Bohlen reichten nicht sehr hoch. Das schwimmende Dock tauchte auch im beladenen Zustand nicht viel mehr als 2,5 m über der Bodenkonstruktion. Das Bild vermittelt den Eindruck, als sei das Dock bereits viele Jahre in Betrieb und reichlich abgewirtschaftet. Einen ganz anderen Eindruck vermittelt ein weniger verbreitetes Bild von Robert Cleveley aus dem Britischen Museum.[11] Es zeigt das Dock während der Flut. Eingedockt ist eine Collier Brig, ein Schiff zur Versorgung von London mit Kohle. Das Dock ist in perfektem Zustand und liegt weiter vom Ufer, eher in der Fahrrinne. Zumindest der Liegeplatz dürfte der Wirklichkeit mehr entsprechen.

In einem weitläufigen Rechtsstreit, den die Corporation of London 1786 gegen die Werft Younger & Co. führte, ging es um die Frage, ob das Dock infolge seines Liegeplatzes die Schifffahrt beeinträchtige. Die Corporation of London war erfolgreich, aber das Dock wurde noch im 19. Jahrhundert genutzt. Über die Konstruktion und Handhabung geht aus den Prozessunterlagen allerdings nichts hervor. Jedenfalls dürfte das Dock regelmäßig im tiefen Wasser gelegen haben und allenfalls beim Eindocken zur Vermeidung von Pumparbeit in seichteres Wasser geschleppt worden sein. Es existiert ein Plan des Docks von John Charnock, bei dem allerdings zweifelhaft ist, ob das Dock nach diesem gebaut oder der Plan erst später angefertigt wurde.[12] Jedenfalls entspricht der Plan weitgehend dem ausgeführten Dock. John Charnock (1756–1802) gehörte zu den zahlreichen gebildeten Engländern mit vielseitigen Interessen. Nach einer Tätigkeit bei der Marine verfasste er u.a. eine mehrbändige Geschichte des Schiffbaus.[13] Als Schiffbauer ist er aber nicht hervorgetreten. Der Plan zeigt die Spanten, die einem Schiffsrumpf entsprechen und auf kräftigen horizontalen Bodenbalken aufsitzen. Seitlich ist eine Stützkonstruktion so angebracht, dass auf jeder Seite Dreiecksverbände entstehen, die den Wasserdruck aufnehmen können. Der Dockverschluss wird offenbar von oben eingesetzt.

6 Bramwell 1867, Plate 18, Fig. 15.
7 https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/127088.html (05.08.2020).
8 Berk 1907, S. 102.
9 Lysons/Lysons 1810, S. 354.
10 Encyclopaedia Britannica, Vol. 7. London 1954, S. 486.
11 British Museum, London, Nr. 1944,1014.20.
12 National Maritime Museum of Greenwich, PAF 2953.
13 Charnock 1801–1802.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 1: Rotherhithe und das Schwimmdock von Christopher Watson mit einer eingedockten »north-east collier brig«, gemalt von Robert Cleveley, vor 1809. (British Museum, London, Nr. 1944.1014.20/© Trustees of British Museum)

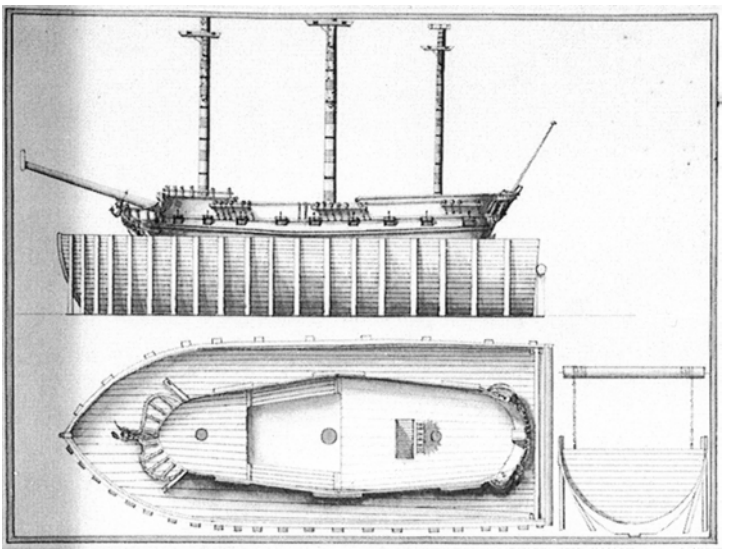


Abb. 2: Plan eines Schwimmdocks mit einem Dreimast-Segler von John Charnock. Es gibt keinen Nachweis, dass es sich um das Dock von Watson handelt, aber Charnock lebte in den 1790er-Jahren in Blackheath und muss das Dock in Rotherhithe gekannt haben; es gab kein weiteres Schwimmdock in der Gegend. (National Maritime Museum Greenwich, Collections PAF 2953)

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Durch die verschiedenen Bilder gewinnt man einen etwas genaueren Eindruck von dem Dock, das den Stand der Technik gegen Ende des 18. Jahrhunderts widerspiegelt. Es handelt sich um ein einfaches Trogdock ohne die später regelmäßig auftretenden seitlichen Luftkästen, die das Manövrieren im abgesenkten Zustand wesentlich vereinfachten und auch im Zusammenhang mit der Pumparbeit genutzt werden konnten. Das aber spielt hier keine Rolle, da das Pumpen bei Ausnutzung der Tide weitgehend entfiel. Vor allem das Bild mit dem am Ufer aufgesetzten Dock dürfte mit seiner archaischen Anmutung den Gedanken provoziert haben, es handele sich hier um das erste Schwimmdock. Diese Annahme wird allerdings nur dadurch gestützt, dass keine älteren Beispiele bekannt waren.

Christopher Watson erhielt 1785 ein Patent für ein neu erfundenes Schwimmdock für das Docken von Schiffen in Flüssen, Häfen oder auf See und an Plätzen ohne Tide.[14] Das Patent unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von dem in Rotherhithe verwirklichten Projekt. Das Patent wurde noch 1795 gehalten. Vermutlich wurde kein Dock nach dem Patent gebaut. Das Dock sollte an allen vorstellbaren Liegeplätzen nutzbar sein und war deshalb auch mit Pumpen ausgerüstet. Es hatte zwar die Form eines Schiffsrumpfes, sollte aber speziell als Dock gebaut werden, allerdings ohne massive Unterkonstruktion. Das erleichtert das Verlegen an andere Plätze, beeinträchtigt aber die Festigkeit der Konstruktion. Die Spanten sind im kritischen Bereich verstärkt. Als Dockverschluss ist ein zweiflügeliges Tor vorgesehen. Für eine einfache Handhabung sind rechteckige Tore vorgesehen. Um das zu ermöglichen, wird die schiffsähnliche Dockhülle zum Heck hin in eine angenähert rechteckige Form überführt. Zum Schutz gegen Beschädigungen befinden sich die geöffneten Flügel in einer seitlichen Ausbuchtung. Zu den Pumpen werden keine weiteren Angaben gemacht. Dem Patentbrief ist eine lange Liste der einzelnen Konstruktionselemente beigefügt, für die jeweils die Holzart benannt wird. Daraus lässt sich in groben Zügen die Konstruktionsweise erschließen. Watson sah einen besonderen Vorteil darin, das Dock an den jeweiligen Ort einer Havarie schleppen zu können, um dort das zu reparierende Schiff aufzunehmen. Er bemühte sich wohl um die Marine als Kunden, die aber bis in das 20. Jahrhundert gegenüber Schwimmdocks eine ablehnende Haltung einnahm. Die Dimensionierung sollte das Docken der größten Schiffe ermöglichen. Genannt wird das Kriegsschiff mit 100 Kanonen. Entsprechend soll das Dock in der Länge 245 Fuß (74,68 m) und in der Breite 58 Fuß (17,68 m) messen. Welche Maße das verwirklichte Dock in Rotherhithe aufwies, ist nicht bekannt, es dürfte aber kleiner gewesen sein.

14 Great Britain, Commissioners of Patents, Patent No. 1504 vom 4. November 1785.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

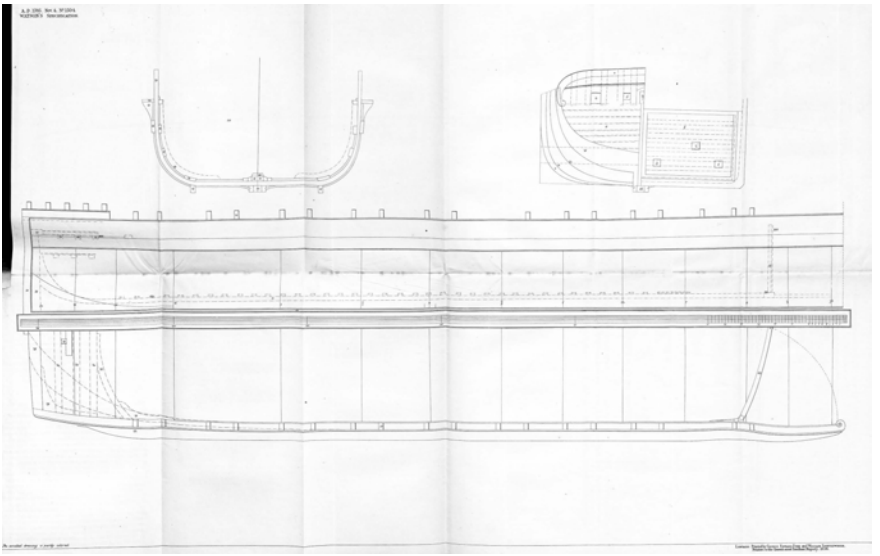


Abb. 3: Plan eines Dockentwurfs von Christopher Watson, 1785. Der Plan zeigt oben links den Bug des Docks und rechts das Heck mit dem Tor, in der Mitte eine Längsansicht und unten eine Hälfte der Draufsicht. (Brit. Patent Nr. 1504 von 1785)

Für Toulon wurde bereits 1730 von M. Dubuisson der Vorschlag gemacht, ein Schwimmdock zu bauen, um Schwierigkeiten zu umgehen, die sich aus der beengten Lage und komplizierten Topografie ergaben.[15] Das Projekt wurde verworfen und musste seine Leistungsfähigkeit nicht beweisen. Es handelte sich um ein rechtwinkliges Trogdock von etwa 40 × 14 Klafter (89,6 × 27,3 m), das zwischen zwei Stegen angeordnet werden sollte. Die Stege mögen für den Betrieb des Docks vorgesehen gewesen sein, sie könnten aber auch der Stabilisierung im abgesenkten Zustand gedient haben. Das Dock sollte im neuen Becken des Arsenals direkt neben der vorhandenen Rampe zum Aufziehen von Schiffen im Bereich für Schiffsreparaturen stationiert werden. Im Arsenal befand sich bereits ein Trockendock von etwa 32 × 13 Klafter (62,4 × 25,3 m), das die damals übliche, dem Schiffsrumpf angepasste Form hatte.[16] Da das Schwimmdock nicht gebaut wurde, der Bedarf der Trockenstellung aber weiter bestand, wurde um 1754 in Toulon die Fregatte HIRONDELLE zwischen drei Pontons, die mit Wasser gefüllt waren und leer gepumpt wurden, um *8 pieds 2 pouces* (2,65 m) über den Wasserspiegel angehoben und über eine Rampe an Land gezogen.[17] Das Verfahren war erfolgreich, erwies sich aber wegen des Baus der speziellen Pontons als zu aufwendig. Der Grundgedanke war nicht neu, wies aber in die Richtung der Schwimmdocks. Ein weiteres Projekt, das im Hafen von Toulon in den Jahren 1774–1778 realisiert wurde, weist eine gewisse Beziehung zu den Trogdocks auf. Für den Bau eines Trockendocks wurde wegen

15 Merino 1985, S. 50.

16 Service Historique de la Défense, Vincennes, GR 1 Vr 140.

17 Brun 1861, S. 366.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der Baugrundverhältnisse zunächst ein hölzerner Kasten von 270 × 80 × 30 Fuß (82,27 × 24,38 × 9,14 m) gebaut und an den Standort des geplanten Docks geschleppt, dort abgesenkt und verankert. Der Ausbau erfolgte innerhalb des Kastens mit Steinen als übliches Trockendock.[18]

Die Quellen über frühneuzeitliche Werftanlagen sind rar. Vor der Industrialisierung wurden Schiffe nach handwerklichen Regeln gebaut, und einzelne Werften bauten Schiffe nicht selten nach vorgegebenen Typen. Es bestand wenig Bedarf an Dokumentation. Eine Ausnahme bildeten Marinewerften, die sich stets um eine Verbesserung der Schiffe bemühten, was viele Innovationskräfte weckte, aber auch zu dokumentieren war. Das bereits damals ausgebaute staatliche Archivwesen förderte ebenfalls die Überlieferung.

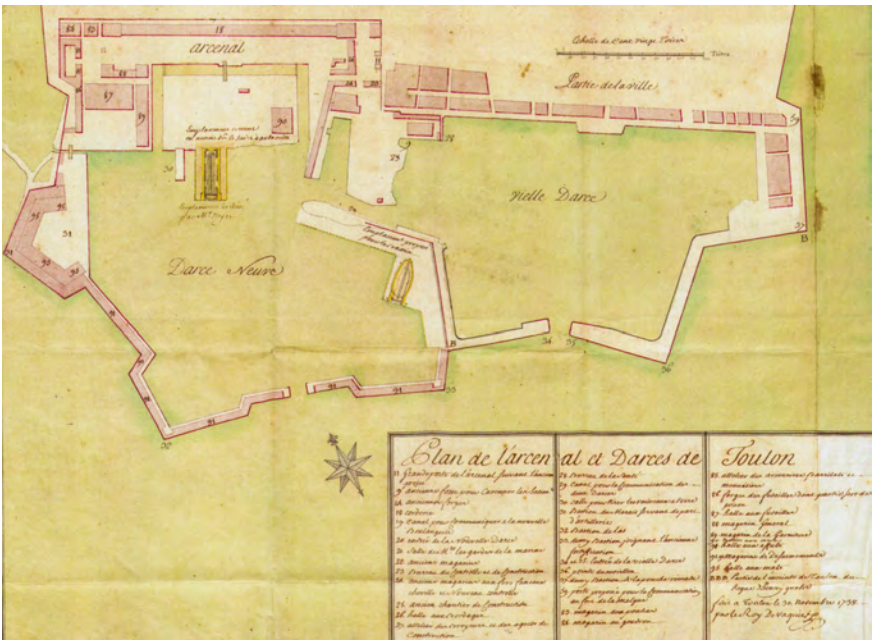


Abb. 4: Hafen von Toulon 1734 mit einem bestehenden Trockendock und dem geplanten Schwimmdock im neuen Hafenbecken. (Service Historique de la Défense, Vincennes, GR 1 VR 140)

Das Schwimmdock von 1691 in Kopenhagen

Ein noch früheres Trogdock wurde 1691 für das Militärarsenal in Kopenhagen auf dem alten Holmen in Dienst gestellt. Abgebildet ist es auf einer Medaille, die aus Anlass der Einweihung geprägt wurde und im Montergarden Museum in Odense vorhanden ist. Nachgewiesen ist sie auch 1842 in der Reichelschen Münzsammlung in St. Petersburg.[19]

18 Merino 1985, S. 46.

19 N.N. 1842, S. 51.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Die Medaille hat einen Durchmesser von 60,5 mm und zeigt auf der einen Seite vor einem Hafenhintergrund überraschend detailliert ein Trogdock, das weitgehend den Docks entspricht, die aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bekannt sind. Es handelt sich um eine Holzkonstruktion, die bis zur Oberkante des Tores (der maximalen Tauchtiefe) mit schweren Bohlen beplankt ist. Darüber befindet sich eine leichtere Konstruktion, auf der sich ein auskragender Arbeitsumgang befindet. Das Dock ist verschlossen mit einem zweiflügeligen Tor in schweren Angeln, das durch den Wasserdruck angepresst wird. Das Dock ist mit mehreren Ankern ausgerüstet und an einem Pfahl vertäut. In Bodennähe befinden sich einige Klappen, die dem Einlass von Wasser zum Absenken des Docks dienen. Pumpen sind nicht dargestellt, werden sich aber auf dem Arbeitsumgang befunden haben. Auch ist die Gestaltung des Innenraumes nicht erkennbar. Die im 19. Jahrhundert üblichen seitlichen Luftkammern dürften allerdings noch nicht vorhanden gewesen sein. Es ist auch nicht unter Verwendung eines älteren Schiffsrumpfes gebaut. Eingedockt ist ein Viermastvollschiff, wahrscheinlich die 1683 gebaute CHRISTIAN DER FÜNFTE, das damals größte Schiff der dänischen Marine mit 100 Geschützen auf zwei Geschützdecks.[20] Daraus lässt sich abschätzen, dass das Dock etwa eine Länge von 50–60 m gehabt haben muss.[21] Das Dock wurde wahrscheinlich nicht lange genutzt, ein möglicher Grund, warum es in der Literatur nicht auftaucht. Bereits 1734 wurde ein Trockendock in Dienst gestellt. Hierfür liegen auch Informationen zum Pumpaufwand vor. Für die Entleerung wurden 500 Matrosen eingesetzt, die während jeweils 16 Stunden damit beschäftigt waren.[22] Bei dem Trogdock handelt es sich offenbar um eine ausgereifte Konstruktion, die dem Dock von Rotherhithe ähnlich, aber nahezu 100 Jahre älter ist. Es ist schwer vorstellbar, dass die Anlage ohne Vorläufer ist, und die wären kaum in Dänemark zu suchen. Es gibt dort auch keine Nachfolgebauten, die eine schiffbautechnische Kontinuität zeigen würden.

20 Riegels 1795, S. 414.

21 Bei einer Recherche im Rigsarkivet in Kopenhagen im Oktober 2020 fanden sich zu dem Dock keine weiteren Unterlagen. Die dort vorhandenen Archivalien zum Arsenal auf dem Holmen setzen allerdings erst um 1690 mit einer etwas größeren Dichte ein.

22 Nyerup 1815, S. 85.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Abb. 5–6: Medaille, geprägt 1691 anlässlich der Inbetriebnahme eines Schwimmdocks im Marinestützpunkt auf dem Holmen, Kopenhagen. Die Münze zeigt auf der Vorderseite (links) das Schwimmdock mit einem Viermastschiff, auf der Rückseite (rechts) Text. Durchmesser der Münze 60,5 mm, (Odense Bys Museers, mont og medaljesamling, Museums-Nr. KMO/Coins/109-48)

Dänemark war bis in das 16. Jahrhundert hinein unbestrittene Vormacht im Ostseeraum und beherrschte die Inselwelt im Nordatlantik.[23] Angesichts der geografischen Lage sah man eine schlagkräftige Marine als unverzichtbar an.[24] Aber Dänemark hatte, wie andere Seefahrtsnationen, seine Kriegsschiffe zu einem großen Teil im Ausland erworben. Unabhängigkeit hiervon setzte den Ausbau von Häfen und Werften voraus. Das alte Arsenal auf dem Holmen in Kopenhagen wurde um 1690 erweitert um eine Werft auf Nyholmen, wo 1692 der erste Neubau vom Stapel lief. In diesem Zusammenhang ist auch das Dock von 1691 zu sehen. Die immer größer werdenden Schiffe machten die überkommenen Techniken zur Trockenstellung für Reparaturzwecke durch Aufschleppen, Kielholen und Banken obsolet. Der Bau von Trockendocks war in England und Frankreich bereits verbreitet, in Kopenhagen war diese Lösung bei geringem Tidenhub aber weniger geeignet. Es mag auch eine Rolle gespielt haben, dass der Bau eines Trockendocks zeitaufwendiger ist. So erscheint ein Schwimmdock als bessere Alternative. Es stellt sich allerdings die Frage, woher Konstruktionsidee und Erfahrungen mit der Umsetzung kamen.

Auf der Rückseite der Medaille findet sich ein Text, der weiterführt: »Im Jahr 1691 n. Chr., unter der Herrschaft des besten Königs Christian V., wurde durch die Tüchtigkeit und den Fleiß von Henrik Span die Schiffsmaschine erfunden, mit deren Hilfe alte und durch langen Gebrauch zerbrochene Schiffe mit durchaus großer Zeit- und Aufwandsersparnis repariert und gleichsam in Neuzustand versetzt werden können, und in solchem Maße wurde eine Annehmlichkeit, die die Natur verweigert hatte, durch Technik bereitgestellt.«

23 Jahnke 2017, S. 148.

24 Ebd., S. 159.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Vizeadmiral Henrik Span war Leiter des Arsenals in Kopenhagen.[25] Wahrscheinlich war er gebürtiger Holländer. Er wurde in Holland ausgebildet und sammelte dort Erfahrungen im Schiffbau. 1673 war er Befehlshaber der holländischen Fregatte MIDDELBURG. Beim Ausbau der dänischen Flotte wurden Mannschaften und Offiziere in großer Zahl in Holland angeworben.[26] Auf dem Holmen waren überwiegend englische Schiffbauer tätig, die Span durch Holländer ersetzte.[27] Die Niederlande hatten zwar den Höhepunkt als Seemacht nach dem Ende der englisch-holländischen Seekriege 1667 überschritten, aber im Schiffbau blieb eine Vorbildfunktion noch lange erhalten.[28]

Holländische Vorläufer

Für die Zeit vor 1690 liegen keinerlei unmittelbare Nachweise für die Existenz von Schwimmdocks vor. In der Literatur über Docks gibt es allerdings immer wieder Hinweise auf frühe Schwimmdocks. George Sarton hat sogar einen Artikel den »Floating Docks in the Sixteenth Century« gewidmet.[29] Tatsächlich behandelt er aber nur Anlagen zur Hebung gesunkener Schiffe, die für Reparaturzwecke kaum geeignet sind. Das ist ein Thema, das die Phantasie immer wieder beflügelt hat, gab es doch zahlreiche gesunkene Schiffe mit wertvoller Ladung, die z.B. aus dem eben entdeckten Amerika nach Europa gebracht werden sollte.

Hier soll der Versuch unternommen werden, weiteren Hinweisen nachzugehen, die sich aus der Entwicklung von Schiffbau und Schifffahrt, aber auch bei Trockendocks, Schleusen und verwandten Einrichtungen ergeben, bei denen zahlreiche Elemente im Vorlauf auf die Schwimmdocks übertragen wurden. Infolge der naturgegebenen Mobilität verbreiteten sich Ideen im Umfeld der Schifffahrt in kurzer Zeit. Wegen der Rolle Henrik Spans und der Bedeutung als Land des Wasser- und Schiffbaus soll ein besonderes Augenmerk jedoch auf Holland gerichtet werden.

Während in England die Seeschifffahrt mit Unterstützung der Tide durch die Flussmündungen bis zu den weiter im Hinterland gelegenen Häfen ohne Schwierigkeiten möglich war, litten Holland und nicht zuletzt dessen Haupthafen Amsterdam unter relativ geringen Fahrwassertiefen. Das führte zur Konstruktion besonders flach gehender Seeschiffe.[30] Als sich in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in der Zufahrt von der Zuiderzee immer mehr Sandbänke bildeten, standen vor allem die großen Schiffe der Ostindischen Kompanie vor der Frage, wie man den Hafen erreichen konnte, ohne die Schiffe zu leichtern. Die Lösung brachte die Idee des Meeuwis Meindertszoon Bakker, die Schiffe mit Schwimmhilfen anzuheben.[31] Der erste Test wurde 1690 unternommen. Der Vorschlag selbst dürfte aus dem Jahr 1688 stammen.[32] Das ist weitgehend zeitgleich

25 Riegels 1795, S. 413.
26 Jonge 1837, S. 82.
27 Riegels 1795, S. 414.
28 Lademacher 1983, S. 149.
29 Sarton 1946.
30 Pemsel 2001, S. 735.
31 Dawson 2009, S. 223.
32 Elmshäuser 1997, S. 180.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

mit dem Bau des Docks in Kopenhagen. Die Schwimmhilfen wurden als Kamele bezeichnet, vielleicht mit Bezug auf diese Lasttiere. Es handelte sich um paarweise angeordnete Schwimmkörper, zwischen denen das Schiff auflag. Die jeweils dem Schiff zugewandte Seite war so ausgebildet, dass sie sich der Schiffsform möglichst gut annäherte und seitlich unter das Schiff reichte, ohne tiefer zu gehen als dessen Kiel. Die Schwimmkörper waren in wasserdichte Zellen unterteilt, die getrennt voneinander mit Handpumpen geleert bzw. über Ventile gefüllt werden konnten. Die Körper waren am Boden durch Taue miteinander verbunden. Bei abgesenkten Schwimmkörpern fuhr das Schiff über die Taue, die daraufhin mit Winden angezogen werden. Pumpte man die Schwimmkörper aus, hoben sie sich und damit auch das Schiff. Dabei traten im oberen Bereich starke Druckkräfte auf. Pressungen wurden durch Balkenverbindungen vermieden, die über das Schiff oder durch Geschützluken geführt wurden. Schiffe mit 15 Fuß Tiefgang konnten beispielsweise um etwa vier Fuß angehoben werden.[33] Infolge der Konstruktionsweise war dieses Maß für die Schiffsbewegung uneingeschränkt nutzbar. Die an den Schiffsrumpf angepasste Form ließ aber keinen Raum für Außenreparaturen.

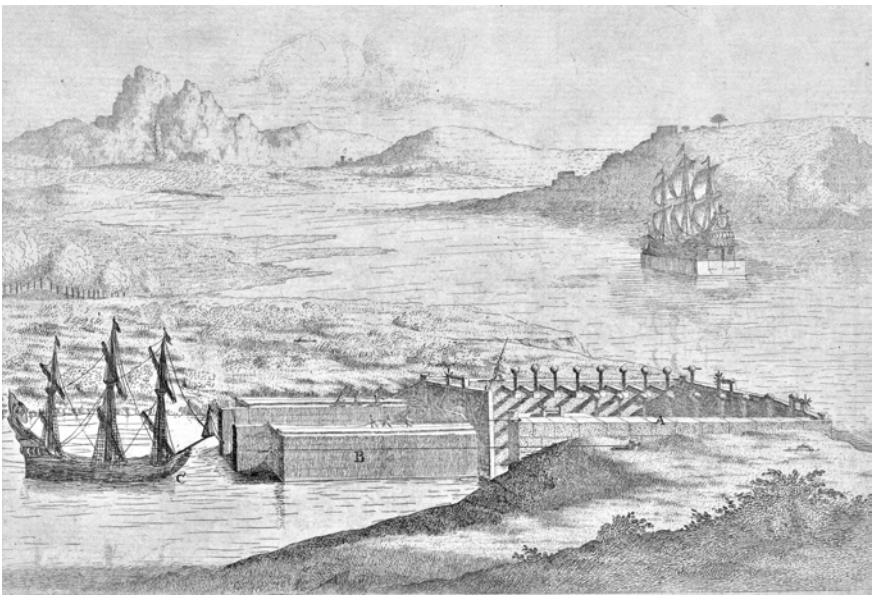


Abb. 7: Skizze einer Schleuse mit einem Schiff, das in einen Schwimmkörper einfährt. Oberhalb des Staus ist ein Schiff sichtbar, das in einem Schwimmkörper weitertransportiert wird. Undatierte Darstellung von Cornelius Meijer. (Rijksmuseum Amsterdam, Inv.-Nr. RP-P-OB-207.625[R])

Das Kamel fand rasch Verbreitung und wurde bald z.B. in St. Petersburg und Venedig eingesetzt, wo ähnliche Probleme bestanden.[34] Erste Schwimmbagger existierten

33 Krünitz 1785, S. 38ff.

34 Dawson 2009, S. 226ff.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

bereits und wurden auch in Amsterdam eingesetzt, aber von der Möglichkeit, Fahrrinnen in der benötigten Breite und Tiefe zu schaffen, war man noch weit entfernt.[35] Die holländischen Kamele waren in Gebrauch, bis 1825 der Nordhollandkanal fertiggestellt wurde und für eine sichere Zufahrt zum Hafen von Amsterdam sorgte.[36]

Der Holländer Cornelis Meijer (1629–1701) war ein Zeitgenosse von Bakker und wird im Zusammenhang mit der Vorgeschichte des Schwimmdocks oft genannt. Über seine frühe Zeit ist wenig bekannt. Offenbar war er ein erfahrener und erfolgreicher Wasserbauer. 1674 ging er zunächst nach Venedig, wo beträchtliche Probleme mit der geringen Tiefe der Wasserwege und deren Verschlammung bestanden. Er führte dort erfolgreiche Verhandlungen[37], wurde aber bereits 1675 nach Rom berufen, wo er einen Vorschlag zur Sicherung der Via Appia verwirklichte. Die päpstliche Verwaltung war zudem daran interessiert, den Tiber als Transportweg zwischen Rom und Perugia zu nutzen. Der Tiber verfügt zwar über ausreichende Wasserführung, weist aber zahlreiche Hindernisse auf. Im Zusammenhang mit den Flussbauarbeiten, die nicht zur Ausführung kamen, veröffentlichte Meijer mit seinem Buch »L'Arte di restituire à Roma la tralasciata navigazione del suo Tevere« 1685 in Rom eine Übersicht der damals in Holland bekannten wasserbautechnischen Mittel und schlug vor, nicht etwa den Tiber auszubaggern, sondern durch die Kombination vielfältiger Einzellösungen die Schifffahrt zu ermöglichen. Das Buch zeigt allerdings keine technischen Details.[38] Es erreichte eine große Bekanntheit und wird als Quelle für die damalige Wasserbautechnik viel zitiert. Das gilt auch für den Dockbau. Meijer zeigt u.a. die Möglichkeit, Schiffe in schwimmende Tröge zu laden, um den Schwimmkörper wesentlich zu verbreitern und damit den Tiefgang zu verringern. Der Gedanke entsprach weitgehend den Kamelen, wobei hier der Schwimmkörper unter dem Schiff verbunden war. Damit erhält er die Form eines Trogdocks, bot aber keinen Freiraum für Reparaturarbeiten. Es ist allerdings wenig verständlich, warum Meijer seinen Trog so sehr an den Schiffskörper anfügte. Dadurch erreichte er zwar die nötige feste Verbindung zwischen Schiff und Hülle, nahm aber den Nachteil in Kauf, Schwimmkörper verschiedener Formate vorhalten zu müssen. Im erläuternden Text zu den Abbildungen gibt es einen bemerkenswerten Hinweis. Meijer verweist darauf, dass diese Technik bereits für das Reinigen und Reparieren von Schiffen im Unterwasserbereich verwendet wurde.[39] Seit dem regelmäßigen Befahren der tropischen Meere nahm nicht nur der Bewuchs des Rumpfes unter Wasser erheblich zu, sondern die Schiffe wurden auch zunehmend vom Bohrwurm befallen. Die Belegung mit dünnen Kupferplatten im Unterwasserbereich erwies sich lange als einzige erfolgreiche Art der Bekämpfung, wurde aber erst im 18. Jahrhundert angewandt. Auch vorher waren regelmäßige Reparaturen im Unterwasserbereich erforderlich.

35 N.N. 1843, S. 307.

36 Jackson 1849, S. 4.

37 Berveglieri 1995, S. 153ff.

38 Meijer 1685.

39 Ebd., Figvra qvinta. Delli sostegni, & loro vso.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

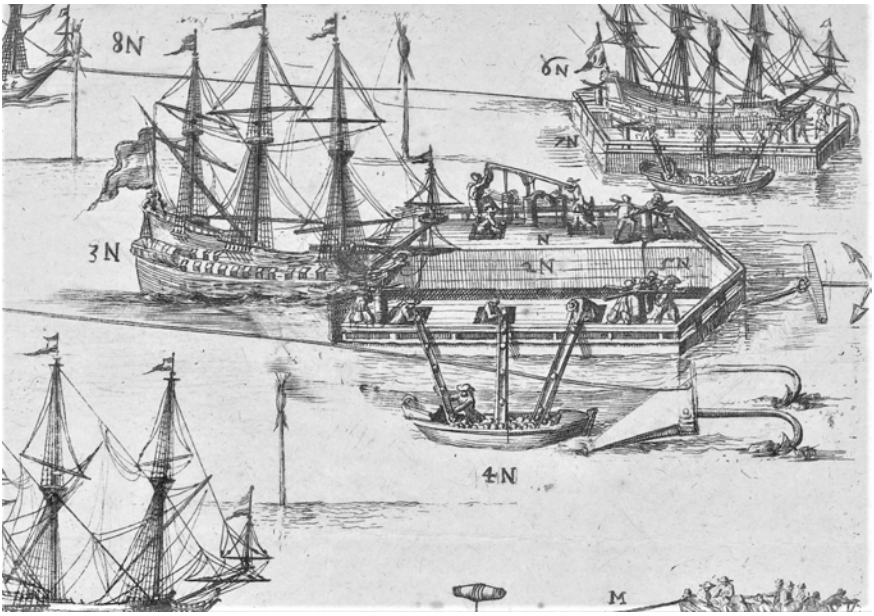


Abb. 8: Skizze von Schwimmdocks von Cornelius Meijer, vor 1675 (Verschyde Aanwijzing von bequame Middelen om Oorlogs en geladen Koopvardy heen en weer over 't Pampus en andere Drogten te halen …). Oben: Dock mit eingedocktem Schiff und geschlossenem Tor. Unten: Schiff vor dem Dock mit offenem Tor. Aus dem vorderen Seitenkasten des Docks werden Ballastkugeln entladen. (Rijksmuseum Amsterdam, Inv.-Nr. RP-P-1939-909)

Bereits spätestens 1674 ließ Meijer einen Einzelblattdruck fertigen, mit dem er zunächst in Holland für seine Projekte zu den dort häufig geringen Fahrwassertiefen, der Verschlammung und Versandung warb und dabei möglicherweise als Konkurrent von Bakker auftrat: *Verscheyde Aanwijzing van bequame Middelen, om Oorlogs en geladen Koopvardy Schepen heem en weer over 't Pampus en andere Drogten te halen als ook – door alle Zee – laten, tegen de Windt nit en in te doen zeylen*. (Verschiedene Hinweise auf einfache Mittel, um Kriegsschiffe und beladene Handelsschiffe hin und zurück über den Pampus und andere Untiefen zu bringen wie auch durch alle See gegen den Wind ein- und aussegeln zu lassen.) Mit dem gleichen Druckstock, bei dem lediglich in die Überschrift der Herzog von Venetien eingefügt wurde, warb er 1675 in Venedig für die Ausbaggerung der Schifffahrtswege.[40] Zu den hier versammelten Abbildungen gehören zwei Skizzen, die beschrieben werden als ein Leichter, der Schiffe soweit anheben kann als nötig. Gezeigt wird ein Trogdock mit extrem breiten Seitenkästen. Das Gerät soll die dreifache Breite des einzudockenden Schiffs aufweisen, wohl um einen minimalen Tiefgang zu erreichen. Sowohl der Trog als auch die Seitenkästen lassen sich durch Pumpen leeren. Will man den Aufwand des Pumpens reduzieren, können die Seitenkästen auch mit Kugeln als Ballast gefüllt werden. Den Verschluss des Troges bildet ein zweiflügeliges Drehtor.

40 Berveglieri 1995, S. 39.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Die durchgehende Plattform dürfte allerdings den Tiefgang wieder beträchtlich erhöht haben, zumal die enorme Breite des Docks eine entsprechende Konstruktionshöhe erfordert. Das Dock wurde konzipiert als Schwimmhilfe. Nur der erläuternde Text verweist kurz auf die Möglichkeit der Nutzung für Schiffsreparaturen und es selbst dort einzusetzen, wo das Schiff einen Unfall hat, ein Gedanke, der im Zusammenhang mit Schwimmdocks immer wieder auftaucht, aber selten verwirklicht wurde.

Die Schwierigkeiten großer Schiffe bei der Einfahrt in den Hafen von Amsterdam bestanden schon früher. 1526 und 1544 wurde verboten, Ballast im Bereich des Pampus ins Meer zu werfen. Schiffe mussten zeitweise erhebliche Wartezeiten bis zu einer geeigneten Flut hinnehmen.[41] 1672 wurden große Kriegsschiffe mithilfe großer kastenartiger Behälter über den Pampus gebracht, die für diesen Zweck hergestellt waren.[42] Es handelte sich um wasserdichte Behälter, die mit Pumpen ausgerüstet waren und an Bug sowie Heck der Schiffe angebracht wurden.[43] Leider gibt es keine näheren Hinweise zur Konstruktion dieser Vorrichtungen.

Die Schwimmhilfe von Meijer war bereits publiziert, als Bakkers Kamele verwirklicht wurden. Schiebt man die beiden Hälften eines Kamels mit ihrem Fuß zusammen, entsteht die Form eines modernen U-Docks, das sich durch Einfügen von Toren in ein Trogdock verwandeln lässt. Da das Trogdock bekannt war, reduziert sich der Beitrag Bakkers auf die Idee, das Dock der Länge nach aufzuschneiden und damit das Schiff anheben zu können, ohne durch eine Plattform wieder Höhe einzubüßen. Aus statischen Gründen mussten die Kamele unter dem Schiff durch Taue verbunden bleiben. Es entstanden Zugkräfte, die von Tauen aufgenommen werden konnten. Auch Meijer hegte offenbar nicht die Vorstellung, er müsse für seine Projekte alles neu erfinden. Man kann seine Veröffentlichungen auch als Übersicht der damals vor allem in Holland bekannten wasserbautechnischen Kenntnisse interpretieren, aus deren Kombination er vielfältige Lösungen für die Schifffahrtsprobleme auf dem Tiber oder in Venedig bereitstellen konnte. Der Hinweis, dass die Techniken sich bereits bewährt hatten, war zur Legitimation viel eher geeignet als ein Anspruch aus einer unerprobten Erfindung.

Vermutlich wurde die Idee Meijers nie verwirklicht, aber aufgrund der Medaille aus Odense ist die Existenz von Trogdocks am Ende des 17. Jahrhunderts als gesichert anzunehmen. Sehr verbreitet dürften sie nicht gewesen sein, auch galten sie nicht als derart spektakulär, dass davon immer zu berichten gewesen wäre. Offen bleibt die Frage nach dem weiteren Ursprung. Soweit keine weiteren Dokumentenfunde auftauchen, kann man sich der Frage nur mit Blick auf die äußeren Bedingungen nähern, die zum Einsatz von Schwimmdocks führen konnten. Das leitet zu den Fragen, wann und unter welchen Bedingungen Docks benötigt wurden und wann die wesentlichen technischen Elemente zur Verfügung standen. Schließlich stellt sich auch noch die Frage, warum so wenig über die offenbar vorhandenen Docks bekannt ist.

41 Crone 1943, S. 168.

42 Commelin 1693, S. 1197.

43 Koningsberger/Oosting 1995, S. 201.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Wachsende Schiffsgrößen als treibende Kraft der Entwicklung

Reparaturen im Unterwasserbereich dürften die Schifffahrt seit frühesten Zeiten begleitet haben. Selten genutzte Schiffe zur Sicherung zeitweilig trocken zu stellen, mag sich vor allem bei Kriegsschiffen als sinnvoll erwiesen haben und ist seit dem Altertum bekannt.[44] Die verfügbaren Techniken beschränkten sich lange Zeit auf das Aufschleppen, Kielholen und Banken, sieht man vom natürlichen Trockenfallen bei Ebbe ab. Die Techniken stoßen jedoch bei wachsendem Gewicht und Volumen der Schiffe an ihre Grenzen. Das betrifft nicht nur den Reibungswiderstand beim Aufziehen, sondern auch die zunehmenden Spannungen, die dann im Schiffskörper auftreten. Allerdings lassen sich keine festen Grenzwerte identifizieren. Für Toulon ist bekannt, dass dort in großer Zahl Strafgefangene Arbeiten verrichteten, Noch 1780 wird berichtet, dass man ein Linienschiff mit 70 Kanonen auf die Helling gezogen hat, wozu 1.100 Mann an Winden arbeiten mussten.[45] Dafür hätte man in den Niederlanden hohe Kosten kalkulieren müssen. Hier soll daher nur die Größenentwicklung der Schiffe berücksichtigt und mit dem Auftreten erster Trockendocks in Beziehung gesetzt werden. Die ersten Trockendocks sind jedenfalls älter als die Schwimmdocks.

Für diese Betrachtung haben nur die großen Schiffe Bedeutung, kleinere Einheiten wurden weiter im gängigen Verfahren repariert. Es liegen jedoch nur wenige verlässliche Maßangaben für Schiffe vor, die einen Vergleich ermöglichen. Kriegsschiffe wurden nach Einführung des Kanonendecks im 16. Jahrhundert nach der Zahl der Kanonen bemessen, die auf einem oder zwei Decks untergebracht wurden. In der holländischen Flotte[46] hatte in der Zeit von 1579 bis 1652 das größte Schiff 54 Kanonen und war nahezu 41 m lang, gemessen auf dem obersten durchgehenden Deck. Im Zeitraum von 1682 bis 1714 setzte ein deutliches Wachstum ein. Es ging bis 100 Kanonen und eine Länge von 51 m. Das war die Zeit des Schwimmdocks in Holmen. Besonders selten sind Gewichtsangaben. Die Galeone des 16. Jahrhunderts hatte noch ein Gewicht von weniger als 500 t. Im Einzelfall wurden Schiffe gebaut, die auf 1.000–1.500 t geschätzt werden.[47] Auch in der Handelsflotte gab es dieses Größenwachstum. Noch 1686 wurden im Nordatlantikverkehr überwiegend Schiffe mit 100–200 t eingesetzt.[48] Nach 1717 wurden fast nur noch Schiffe mit 500 t gebaut, ab 1777 erreichten sie 800–1.200 t.[49]

Trockendocks und Kanalschleusen als Vorbild

Über die ersten europäischen Trockendocks gibt es nur ungenaue Auskünfte. Als das erste Dock dieser Art gilt eines in Portsmouth, an dem Arbeiten für 1495 nachgewiesen

44 Lautemann et al. 1975, S. 256.

45 Wagner 1864, Sp. 593.

46 https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ships_of_the_line_of_the_Dutch_Republic (02.08.2020).

47 https://en.wikipedia.org/wiki/Ship_of_the_line (02.08.2020); https://en.wikipedia.org/wiki/Galleon (02.08.2020).

48 Pemsel 2001, S. 712.

49 Ebd., S. 750.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

sind.[50] Es wird allerdings vermutet, dass es sich nur um die Erweiterung einer vorhandenen Anlage handelte, die auch den Einbau eines neuen Verschlusses beinhaltete. Den Anlass boten zwei besonders große Schiffe, die SOVEREIGN mit etwa 450 t und die REGENT mit etwa 600 t, die um 1488 gebaut worden und zu unterhalten waren.[51] Das Dock in Portsmouth wurde 1523 erweitert, ein Neubau folgte 1656. In England folgten in dieser Periode Docks der Royal Navy in Chatham, Woolwich und Deptford. Die East India Company baute ein Trockendock in Blackwall. Selbst ein privater Unternehmer unbekannten Namens wagte sich in Bristol an die Aufgabe.

In Frankreich wurde Jean Baptiste Colbert, seit 1664 Minister für Bauwesen, 1666 von Ludwig XIV. mit dem Ausbau und der Befestigung der Marinestützpunkte beauftragt. Er baute zunächst Rochefort als Musterarsenal aus, wo sein Vetter Charles Colbert de Terron seit 1661 Generalintendant der Marine und damit vor Ort für Jean Baptiste tätig war. 1669 begann man dort mit dem Bau eines Trockendocks, das schon 1683 infolge von Unzulänglichkeiten ersetzt wurde. Neben einem stabilen und trockenen Boden war auch ein besserer Verschluss erforderlich. In der Zeit von 1688 bis 1690 wurden in Rochefort, Brest und Dünkirchen vier Trockendocks nach weitgehend einheitlichen Plänen gebaut. Im Mittelmeerraum sind bis auf einige kleinere Docks in Marseille keine Trockendocks im letzten Drittel des 17 Jahrhunderts bekannt.[52] Auch in Spanien und Portugal sind keine Docks bekannt.[53]

Die Entwicklung bei den Trockendocks entspricht weitgehend dem Größenwachstum der Schiffe. Mitte des 17. Jahrhunderts war hier eine besondere Dynamik zu beobachten. Ob und wann in dieser Zeit Schwimmdocks gebaut wurden, ist unbekannt. Die Trockendocks beschränkten sich vor allem auf Standorte mit ausreichendem Tidenhub, an denen Pumpen allenfalls notwendig waren, um nachdrängendes Wasser zu entfernen. Damit entfiel auch der wesentliche Vorteil des Schwimmdocks, dass nur so viel Wasser gefördert werden muss, wie dem Gewicht entspricht, das zu heben ist, während das Trockendock immer ganz zu leeren ist. Die Technik des Pumpens war seit alters her bekannt. Ungewöhnlich war nur das Volumen des zu hebenden Wassers. Der Engpass lag in der Antriebskraft. Bei Schwimmdocks wurden die Pumpen bis zum Einsatz der Dampfmaschine im 19. Jahrhundert von Menschen per Hand bedient, während bei Trockendocks zunehmend Pferde und Windräder als Antrieb genutzt werden konnten. Bei Marinewerften wurden häufig Strafgefangene eingesetzt.

Während die Schwierigkeiten des Pumpens prinzipiell lösbar waren, dürfte der beim Trogdock unverzichtbare Verschluss ein Problem dargestellt haben. Die Vorbilder konnten bei Trockendocks und Schleusen gesucht werden. Allerdings geht es um eine relativ breite Öffnung, was das einfache Kopieren von Schleusentoren der Binnenschifffahrt nicht ohne Weiteres möglich machte. Die in England verbreiteten »tub boats«, Kähne ohne eigenen Antrieb, hatten ein Standardmaß von etwa 6 × 2 m. Der Bridgewater Canal, der erste für diese Bootsklasse gebaute Kanal, wurde 1761 eröffnet.[54] Noch 1879 legte

50 Merino 1985, S. 35.
51 Barker 1998, S. 320.
52 Merino 1985, S. 38.
53 Barker 1998, S. 317.
54 Uhlemann 1999, S. 34f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Charles de Freycinet als französischer Bauminister für die Peniche, das Standardfrachtschiff, eine Breite von 5,05 m fest. Die Schleusentore wurden jeweils auf diese Maße ausgerichtet. Das Schwimmdock in Kopenhagen dürfte demgegenüber eine innere Breite von etwa 18 m gehabt haben.

Die ersten Trockendocks hatten im heutigen Sinn keine Tore. Kriegsschiffe waren im Gegensatz zu Handelsschiffen nicht dauernd im Einsatz. Da bot es sich an, sie in Ruhezeiten trocken zu stellen. Noch um die Mitte des 16. Jahrhunderts wurden dazu in größerer Zahl im Uferbereich der Themse angeordnete Vertiefungen genutzt, die mit einfachen Konstruktionen aus Holz und Geflecht, die mit Ton aufgefüllt wurden, verschlossen waren.[55] Aus dem Jahr 1578 gibt es Berichte, wonach sechs Arbeiter zwei Wochen benötigten, um den Verschluss zu öffnen und das Schiff sicher vom Liegeplatz zu holen[56], ein Aufwand, der für kurzfristige Reparaturen kaum zu vertreten war. Es handelte sich wohl um Anlagen, die nur zeitlich begrenzt genutzt und dann wieder aufgegeben wurden.

Ähnlich dürften auch die Vorläufer des erwähnten Docks Heinrichs III. in Portsmouth von 1496 gewesen sein, das als erstes richtiges Trockendock gilt.[57] Wie der Dockverschluss konstruiert war, ist unbekannt. In der Literatur wurde der Frage nachgegangen, wie aus Holzkonstruktionen, Geflecht und Ton demontierbare und später drehbare Verschlüsse entwickelt wurden.[58] Für die frühen Beispiele gibt es keine Pläne und keine archäologischen Befunde. So könnte es sich zunächst nicht um Tore oder Klappen gehandelt haben, die sich in Angeln bewegten. Dagegen waren verschiedene Konstruktionen verfügbar, die einen sicheren Verschluss boten, aber umfangreiche Montagearbeiten erforderten. Es handelte sich überwiegend um mehrteilige verschraubte und mit Zimmermannstechniken verbaute Elemente. Die Montage setzte zudem voraus, dass die Bodenschwelle zumindest zeitweise trocken lag. Zur Verbesserung der Verschlüsse hat vor allem der Bau massiver Dockhäupter beigetragen, die den Konstruktionen einen festen Halt boten.

Die Entwicklung der Schifffahrtsschleusen, die Vorbilder der Docks und insbesondere von deren Toren gewesen sein dürften, geht vor allem auf das 15. Jahrhundert zurück. Absperrungen in Be- und Entwässerungskanälen gab es schon weit früher, aber sie waren bedeutend kleiner und im Betrieb weniger anspruchsvoll. Als älteste Kanalschleuse in Europa gilt eine Schleuse von 1373 bei Vreeswijk nahe Utrecht. Die Schleuse war mit Hubtoren ausgerüstet, die von einem Gerüst aus bewegt wurden.[59] Einen großen Fortschritt brachten Drehtore, da sie die Passage von Segelschiffen mit Masten ohne deren umständliche Demontage erlaubten. Das erste zweiflügelige Drehtor wurde in einem Nebenarm des Naviglio Grande bei Mailand in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verwirklicht.[60] Die weiteren Schritte sorgten vor allem für eine Verringerung des Zeitaufwandes im Betrieb.

55 Loades 1992, S. 90.
56 Ebd., S. 189.
57 Ebd., S. 41.
58 Barker 1998, passim.
59 Ryszard/Paulus 2019, S. 6.
60 Ebd., S. 44.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Im Dockbau hatte sich in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts das zweiflügelige drehbare Tor durchgesetzt, wie es auch auf der Medaille zu sehen ist.[61] Für das Doppeldock in Portsmouth von 1656–1658 sind Doppeltore gesichert.[62] Bei den Trogdocks des 19. Jahrhunderts finden sich überwiegend Klappen und zweiflügelige Tore. Seltener wurden Verschlüsse von oben eingesetzt. Da die Verschlüsse durch den Wasserdruck angepresst werden, ist eine relativ gute Dichtigkeit zu erreichen. Die Einwirkungen des Wasserdrucks auf die Tore des Trogdocks sind meist geringer als bei Trockendocks, da der Unterschied des Wasserstandes innen und außen nicht so groß ist. Die frühen Dockverschlüsse waren auf Schwimmdocks aus Gründen der Konstruktion nicht übertragbar. Das zweiflügelige Tor war dagegen bestens geeignet.

Nach dem Stand der Technik waren Schwimmdocks während des ganzen 17. Jahrhunderts realisierbar. In der ersten Hälfte des Jahrhunderts fehlten in Europa infolge der umfangreichen kriegerischen Auseinandersetzungen weitgehend die Mittel. Auch im Schiffbau gab es keine bedeutenden Neuerungen. Es sollte aber nicht überraschen, wenn sich für die zweite Jahrhunderthälfte Hinweise auf Schwimmdocks ergäben. Die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts gehörte noch zur Blütezeit Hollands, während die zweite Hälfte überschattet ist von dem französischen Expansionsdrang unter Ludwig XIV. Im Schiffbau spielte Holland allerdings auch dann noch eine führende Rolle. Das Land war von Natur aus nicht prädestiniert für den Bau von Trockendocks. Das könnte den Bau von Schwimmdocks begünstigt haben.

Die Entwicklung vielfältiger Docktypen

Die Entwicklung der Schwimmdocks hat mit dem Trogdock begonnen. Es war mit den handwerklichen Mitteln des Schiffbaus zu erstellen, einfach und zuverlässig in der Handhabung und erforderte keine besonders großen Wassertiefen. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wandte man sich anderen Typen zu, um Nachteile des Trogdocks zu vermeiden. Dazu gehörte das auch bei Trockendocks beklagte feuchte Klima in den engen Kammern, wodurch vor allem das Trocknen von Anstrichen verzögert wurde. Auch die Bewegungsfreiheit war eingeschränkt. Für die Arbeiten ideal wäre eine offene Plattform. Die hat aber den Nachteil, im abgesenkten Zustand keine stabile Schwimmlage zu haben, und sie bedarf beim Heben und Senken der seitlichen Führung durch Dalben oder ähnliche Vorrichtungen. Der erste bekannte Entwurf einer solchen Anlage stammt von Edward Covenhoven aus dem Jahr 1821.[63] Es war allerdings ein anderer Typ, das U-Dock, der sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durchsetzte und auch im 20. Jahrhundert weithin den Markt dominierte, ehe Hebeplattformen Ende des 20. Jahrhunderts breite Anwendung fanden, nachdem man in der Lage war, die Probleme der lastabhängigen Steuerung bei Elektromotoren zu beherrschen.

61 Coad 1989, S. 100.

62 Barker 1998, S. 320.

63 Schoof 2019, S. 40.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

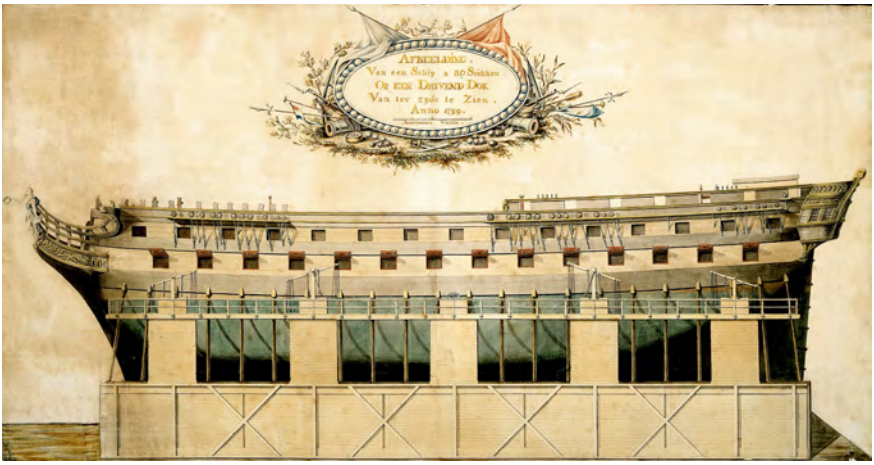


Abb. 9: Kriegsschiff im Schwimmdock. Das Dock besteht aus fünf Sektionen, die untereinander durch kreuzweise angeordnete Bohlen verbunden sind. Auf jedem Ponton befinden sich zwei Aufbauten, auf denen Pumpen angeordnet sind. Die Aufbauten sind durch eine Arbeitsgalerie verbunden. (Collection Maritiem Museum Rotterdam, T237)

Das U-Dock verzichtet auf Dockverschlüsse an den Schmalseiten und bezieht seine Hebekraft ausschließlich aus dem Dockponton, zu dem der Boden inzwischen ausgebaut wurde. Lange kreiste die Diskussion um die Selbstdockung, da auch ein Schwimmdock reparaturanfällig ist. Ende der 1830er-Jahre entwickelten und realisierten John und William Thomas in New York, Louisville und St. Louis verschiedene U-Docks, die aus einzelnen Sektionen mit jeweils einem Ponton und teilweise offenen Seitengerüsten bestanden.[64] Zur Sicherung der Schwimmstabilität wurden in den Seitengerüsten bewegliche Schwimmkörper so angeordnet, dass sie immer im Wasser blieben. Eine solche Anlage wurde 1839 in New York gebaut und war lange in Betrieb. Sie war allerdings recht kompliziert und erreichte nur eine beschränkte Längsfestigkeit, da die Verbindung der Sektionen für eine Kraftübertragung kaum ausreichte. Den nächsten Schritt zum modernen U-Dock unternahm John Gilbert mit seinem Entwurf für ein Schwimmdock der Österreichischen Marine in Pola, das 1858–1860 gebaut wurde und lange richtungsweisend blieb. Er verzichtete auf die Sektionslösung und baute einen starren durchlaufenden Ponton mit hohlen Seitenwänden, die im unteren Bereich mit Wasser gefüllt werden konnten, im oberen Teil aber mit Luft gefüllt blieben und damit auch in abgesenkter Lage für Schwimmstabilität sorgten.[65]

64 Ebd., S. 51.

65 Chiolich-Löwensberg 1865, S. 210ff.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

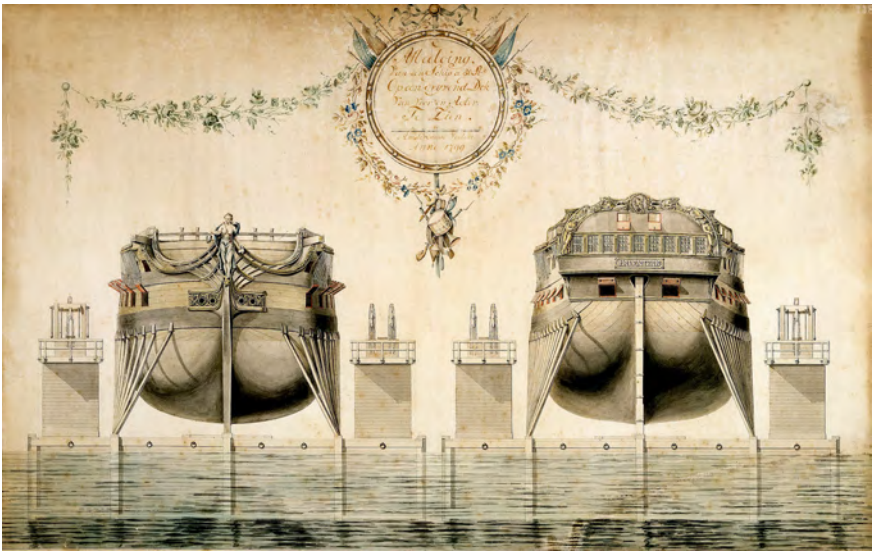


Abb. 10: Kriegsschiff im Schwimmdock, Ansichten von Bug und Heck. (Collection Maritiem Museum Rotterdam, T238)

Weithin unbekannt blieb bisher ein Konzept, das mit der Jahreszahl 1799 in zwei aufwendigen Darstellungen vorhanden ist. Es handelt sich um zwei Bilder, die mit dem Titel »Erkentenis in een drijvend Dok« zur Sammlung des Maritiem Museum in Rotterdam gehören.[66] Die Bilder zeigen ein Kriegsschiff mit 80 Kanonen im Schwimmdock als Seitenansicht bzw. von vorn und achtern. Es ist ein Maßstab in Amsterdamer Fuß angegeben. Die Bedeutung des Docks ist nicht nur durch die Detailgenauigkeit, sondern auch durch die Darstellung im Unterwasserbereich hervorgehoben. Das Schiff trägt am Heck den Namen »Erkentenis«.

Über den Entstehungszusammenhang der Bilder ist nichts bekannt. Der Name ist für ein Kriegsschiff nicht überliefert, wäre auch ungewöhnlich. Das Jahr 1799 verweist für die niederländische Geschichte auf die Batavische Republik, damit auf eine Zeit radikal moderner Ideen unter französischem Einfluss. Das Bild zeigt ein konventionelles Schiff, aber ein Dock, das sich von allen damals bekannten Vorgaben löst. Es handelt sich um ein U-Dock mit offenen Seitenkästen, das vieles vorwegnimmt, was bei der Entwicklung dieses Typs erst später realisiert wurde.

Den Bildern entspricht detailgenau ein Modell im Rijksmuseum Amsterdam[67], das schon 1858 in einem Katalog der Modellsammlung der Niederländischen Marine beschrieben wurde.[68] Es wird dort als Schwimmdock bezeichnet, das 1787 in Frankreich entworfen wurde. Dem entspricht auch der Hinweis, das auf den Bildern gezeigte Schiff entspreche einem französischen Schiffstyp. Auch die große Höhe des Pontons spricht

66 Maritiem Museum Rotterdam, Inv.-Nr. T237 und T238.

67 Rijksmuseum Amsterdam, Inv.-Nr. NG-MC-6.

68 Obreen 1858, S. 3, Nr. 6.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

dafür, dass das Dock für einen Hafen konzipiert wurde, der eine Wassertiefe aufweist, die in Holland kaum erreicht wird. Der direkte Bezug zu Holland ist erst durch die Bilder mit Maßangaben in Amsterdamer Fuß entstanden. Das Rijksmuseum gibt heute für die Entstehung des Modells den Zeitraum von 1802 bis 1815 an. Das entspricht der Entstehung der Modellsammlung unter Pietersz Asmus (1755–1837), der Equipagemeister der Marine in Amsterdam war und für eine Sammlung der von der Marine gefertigten Modelle sorgte, die er um von Dritten erworbene Modelle erweiterte. Asmus erwähnt in einem Reisebericht, der als Manuskript im Rijksmuseum erhalten ist, er habe das Modell im Juli 1797 im Louvre in Paris gesehen, es dort skizziert und vermessen und später in Amsterdam nachbauen lassen.[69]

Das Musée National de Marine in Paris verfügt noch heute über ein Modell, das wahrscheinlich das von Asmus gezeichnete Originalmodell ist.[70] Vor allem die Pumpentechnik entspricht genau der des Amsterdamer Modells. Das Museum gibt an, das Modell 1830 aus den Beständen des Atelier de modèles des arsenaux übernommen zu haben. Unter welchen Umständen Asmus das Modell hat besichtigen können, muss dahingestellt bleiben. Anlagen dieser Art wurden kaum von privaten Unternehmern gebaut. Die Herkunft aus dem Arsenal verweist auch auf eine potentielle militärische Nutzung. Der Hinweis im Amsterdamer Katalog auf eine Entstehung im Jahr 1787 könnte den Entwurf auch in einen Zusammenhang mit dem Ausbau des Hafens von Le Havre bringen, der in dem Jahr nach Plänen von Lamandé beschlossen wurde.[71] Dort würde auch die Wassertiefe ausreichen. 1844 wurde in Le Havre ein einfaches Kastendock in Betrieb genommen. Für die Marine ist nur bekannt, dass 1730 in Toulon ein Schwimmdock geplant, aber nicht gebaut wurde. Das Projekt entsprach dem Trogdock und damit einem ganz anderen Prinzip als das hier diskutierte Modell. Unbekannt bleibt der Urheber. Auf welche Quelle die Jahresangabe 1787 ursprünglich zurückgeht, ist nicht bekannt, aber sie könnte zutreffend sein. Für die Entwicklungsgeschichte der Schwimmdocks ist die exakte Jahreszahl jedoch nur von geringer Bedeutung. Das Konzept hingegen war völlig neuartig.

69 Asmus 1797–1801.

70 Musée National de Marine, Paris, Inv.-Nr. 1 PA 11.

71 Le Génie Civil – revue générale des industries françaises et étrangères 2 (3), 1881, S. 49.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 11: Modell des Schwimmdocks. Die fünf Sektionen mit den getrennten Pumpen auf paarweise angeordneten turmartigen Aufbauten sind gut erkennbar. (Rijksmuseum Amsterdam, Inv.-Nr. NG-MC-6)

Das Schwimmdock ist jedenfalls kein reines Phantasiegebilde und zeugt von genauen Kenntnissen der Probleme, die sich bei Bau und Betrieb solcher Anlagen ergeben. Die Angabe eines Maßstabs in den Rotterdamer Bildern unterstreicht den Anspruch der Darstellung. Wie bei dem Amsterdamer Modell erkennbar und im Catalogus beschrieben, handelt es sich um ein Dock aus fünf Sektionen, die möglichst biegesteif verbunden sein müssen. Ob hier bereits die Möglichkeit der Selbstdockung, die später eine große Bedeutung erlangte, eröffnet werden sollte, ist nicht bekannt. Die einzelnen Pontons sind etwa 10,2 m lang, 25,5 m breit und 5,5 m hoch. Sie sind in jeweils mindestens vier Zellen unterteilt. Insgesamt ergibt sich bei fünf Pontons eine Länge des Docks von etwa 51 m. Die innere Breite beträgt etwa 15,5 m. Jeder Ponton ist mit zwei Aufbauten versehen, auf denen sich jeweils vier von Hand zu bedienende Pumpen befinden. Die Aufbauten der einzelnen Pontons sind auf jeder Seite durch eine Arbeitsbühne verbunden. Wenn der obere Teil der Aufbauten immer mit Luft gefüllt bleibt, ist das Dock auch im abgesenkten Zustand manövrierfähig. Der Verbindung der Pontons dienen die von außen erkennbaren kreuzförmigen Versteifungen, die allerdings für eine biegesteife Verbindung kaum ausreichen dürften. Auch bleibt die Arbeitsbühne für eine Verbesserung der Längsfestigkeit ungenutzt, Ein solcher Vorschlag wurde erst 1867 von Bramwell für das Dock in St. Thomas gemacht.[72] Der Ponton hat ein Volumen von etwa 7.000 Kubikmeter. Das Dock hätte eine Nettohebefähigkeit von mindestens 3.500 t erreicht. Zur Zeit der Entstehung des Entwurfs war die 1790 vom Stapel gelaufene OCEAN mit 112 Kanonen das größte Kriegsschiff der französischen Marine. Bei einer Länge von 63,08 m und einer Breite von 16,2 m erreichte sie eine Verdrängung von 4.982 t.[73] Das Dock war für diese Größenordnung nicht konzipiert. Die Militärhäfen verfügten allerdings sämtlich über Trockendocks. Auffällig ist die Höhe des Pontons, für die eine entsprechende Wassertiefe erforderlich war. Demgegenüber erscheint die Höhenlage der Arbeitsbühne niedrig, was die

72 Schoof 2019, S. 67f.

73 Neuville 1854, S. 34.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Absenkung und damit die Größe der einzudockenden Schiffe beschränkt. Alle diese Details aber mindern nicht die Qualität des Entwurfs. Es gibt keinerlei Hinweis auf den Bau eines solchen Docks, aber es weist in eine Richtung, die mehr als ein halbes Jahrhundert später den Dockbau bestimmt hat. Erfolgreich verwirklichte Projekte wurden in Schifffahrtskreisen naturgemäß rasch weltweit bekannt. Der Verbreitung von Ideen standen demgegenüber größere Hindernisse entgegen. So erscheint es eher unwahrscheinlich, dass diese Pläne unter den Konstrukteuren der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bekannt waren. Es ist vielmehr zu vermuten, dass – wie so oft in der Technikgeschichte – Erfindungen unabhängig voneinander erfolgten, wenn eine entsprechende Fragestellung auftrat. Der Erfolg hing dann von den gesellschaftlichen Voraussetzungen und der unternehmerischen Tatkraft ab.

Zur Problematik der Überlieferung

Nach allen Überlegungen bleiben die Ursprünge des Schwimmdocks im Dunkeln. Nach dem Stand der Technik dürfte während des ganzen 17. Jahrhunderts der Bau von Schwimmdocks möglich gewesen sein. Es bleibt offen, wann und wo erste Docks oder ihre Vorläufer entstanden. Es stellt sich aber die Frage, warum auch später nachweisbare Docks nicht in das historische Bewusstsein eingedrungen sind. Voraussetzungen sind Aufmerksamkeit und eine gewisse Kontinuität der Ereignisse. Schwimmdocks sind zwar groß und insofern auffällig, aber sie gehörten einer Arbeitswelt an, deren Dokumentation eine geringe Rolle spielte. Handelte es sich auch noch um private Einrichtungen, ist in öffentlichen Archiven nur wenig überliefert.

Es ist auffällig, wie häufig in der Fachliteratur des 19. Jahrhunderts zum Schwimmdockbau historische Rückblicke auftauchen. Das könnte ein Mittel gewesen sein, die Seriosität zu unterstreichen in einem Markt, in dem das neuere Schwimmdock mit dem älteren Trockendock konkurrierte. Aber über das Ende des 18. Jahrhunderts ging der Blick kaum zurück. Während die Entwicklung der Schwimmdocks in den USA seit dem frühen 19. Jahrhundert vor allem durch das Franklin Institute in Philadelphia und das von diesem seit 1826 herausgegebene »Journal of The Franklin Institute« gut dokumentiert ist, haben wir von den offenbar zahlreichen Trogdocks in Europa häufig nur Kenntnis aus Reiseberichten oder ähnlichen Unterlagen.[74] Johannes Dahlmann, der als Wasserbaudirektor in Hamburg die Entscheidung für den Ausbau als offenen Hafen durchgesetzt hatte, wies 1856 darauf hin, dass bei Schiffsreparaturen in Nordholland gewöhnlich schwimmende Docks eingesetzt werden. Er habe bei einer Fahrt von Rotterdam nach Dordrecht mehrere solcher Docks in Ufereinschnitten liegen sehen, deren Konstruktion immer gleich sei.[75] Im selben Jahr wurden in Hamburg die Bemühungen um den Bau eines Schwimmdocks intensiviert, aber erst 1859 konnte die Stülckenwerft dort das erste Trogdock in Betrieb nehmen.[76] Über den verbreiteten Gebrauch von Trogdocks am 1825 fertiggestellten Nordhollandkanal wurde 1847 vor der Institution of Civil Engineers in

74 Schoof 2019, S. 21f.

75 Dalmann 1856, Sp. 53.

76 Schoof 2019, S. 37.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

London berichtet, wobei auch die typischen Holzdocks beschrieben wurden.[77] In Amsterdam fanden sich drei dieser Docks. Eines davon, das auch Johann Klawitter aus Danzig als Vorbild für das erste Schwimmdock in Deutschland gedient hat (1852–1854)[78], wurde 1844 nach Plänen des amerikanischen Ingenieurs John Gilbert gebaut. Es handelte sich um ein Trogdock, allerdings in moderner Bauweise. Gilbert gilt als Vater des heutigen U-Docks ohne Verschlüsse an den kurzen Seiten. Erstmalig wurde das Konzept 1848–1852 in der Marinestation von Portsmouth, N.H. (USA) verwirklicht.[79]

1843 veröffentlichte der Holländer Pieter le Comte eine detaillierte Beschreibung des Docks für Amsterdam, das damals noch in der Planung befindlich war.[80] Einleitend bedauert er nachdrücklich, dass die Schiffbaunation der Holländer einem amerikanischen Ingenieur die Pläne für eine wasserbauliche Anlage abkaufen müsse, und verweist auf eine von Bakker begründete Tradition für solche Anlagen.[81] Auf die damals aktuelle Ausstattung mit Schwimmdocks geht er nicht ein, vielmehr sei die Tradition abgerissen. Als mehr als 20 Jahre später die Planung eines Schwimmdocks für Surabaya auf Java, damals niederländische Kolonie, vorbereitet wurde, veröffentlichte J. Strootmann eine Beschreibung aller vorgelegten Pläne, denen er einen historischen Rückblick auf die Entstehung und Entwicklung der Schwimmdocks vorausschickte. Die Darstellung ist breit angelegt und zeugt von genauer Kenntnis. Auch hier wird auf die holländische Tradition mit Bakker verwiesen, während das im Lande weitverbreitete Trogdock nicht erwähnt wird.[82]

Offenbar verschleiert die Suche nach dem Außerordentlichen und Großartigen den Blick für die einfachen, aber tragfähigen Lösungen und deren Verfeinerung über die Zeit. Gerade die Geschichte der Schwimmdocks zeigt immer wieder deutlich, dass sich am Ende Lösungen durchsetzen, die einfach zu bauen und zu handhaben sind. Im Laufe der Zeit gab es zahlreiche Vorschläge, die viel versprachen und die Gemüter bewegten, sich aber an Problemen abarbeiteten, die sich langfristig als wenig bedeutsam erwiesen. Das Trogdock hat sich mindestens 200 Jahre im Gebrauch gehalten. Es ist einfach und unauffällig und hat lange Zeit den Ansprüchen genügt. Für das U-Dock wurde manch komplizierter Entwurf vorgelegt, ehe man sich auf eine einfache Grundform beschränkte, die bis heute ihre Gültigkeit bewahrt hat.

Literatur

Asmus, Jan Pieter (1797–1801): Rapport van een reize naar de Fransche zeehavens aan den Oceaan in den jaar 1797, op ordre van het Bataafsche Gouvernement-Verzameling van differente stukken gedurende de reize naar de Fransche zeehavens in den Oceaan in den jaar 1797. 2 Bde. O.O. Rijksmuseum Amsterdam, HNA 2.01.29.01 Dept. Marine, Inv.-Nr. 451-18.

77 Jackson 1849, S. 5.
78 Schoof 2019, S. 52ff.
79 Fentress 1876, S. 60ff.
80 Le Comte 1843.
81 Ebd., S. 1ff.
82 Strootman 1864, S. 2f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Barker, Richard (1998): A Pre-History of the Dry-Dock: The Gates at Portsmouth, 1496. In: Archaeonautica 14, S. 317–322.

Berk, Edward Josselyn (1907): Memorials to Serve for a History of the Parish of St. Mary, Rotherhithe in the County of Surrey and in the Administrative County of London. Cambridge.

Berveglieri, Roberto (1995): Inventori stranieri a Venezia (1474–1788). Importazione di tecnologia ed emigrazione di tecnici artigiani inventori. Repertorio. Venezia.

Bramwell, Frederik J. (1867): On Floating Docks and Other Arrangements for Affording Access to Ships for External Repairs. In: Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers. London, S. 80–112.

Brun, Vincent Felix (1861): Les guerres maritimes de la France. Port de Toulon, Vol. 1. Paris.

Bunson, Margaret (2002): Encyclopedia of Ancient Egypt. Rev. ed. New York.

Charnock, John (1801–1802): History of Marine Architecture. 3 Bde. London.

Chiolich-Löwensberg, Hermann vom (1865): Anleitung zum Wasserbau. Nach den vorzüglichsten und neuesten Quellen bearbeitet. Dritte Abtheilung: Entwässerungen und Bewässerungen, Kanal- und Kammerschleusenbau, Fundirungen, Seebau. Stuttgart.

Coad, Jonathan G. (1989): The Royal Dockyards, 1690–1850: Architecture and Engineering Works of the Sailing Navy. Aldershot.

Commelin, Casparus (1693): Beschryving van Amsterdam. Amsterdam.

Crone, Gottfried Carel Eduard (1943): Onze Schepen in de Gouden Eeuw. 2. Aufl. Amsterdam.

Dalmann, Johannes (1856): Ueber die Anstalten zum Repariren der Schiffe. In: Zeitschrift für Bauwesen 6, Sp. 49–59.

Dawson, Charles (2009): A Short History of the Camel. In: Nautical Research Journal 54 (4), S. 219–232.

Elmshäuser, Konrad (1997): Die Hollandreise des Deichkondukteurs Ernst August Meier 1772. Deich- und Wasserbau im Elbe-Weser-Dreieck und das Vorbild der Niederlande. In: Rudloff, Martina (Hg.): Bremen und die Niederlande. (Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 1995/96). Bremen, S. 171–195.

Fentress, Walter E.H. (1876): 1775. 1875. Centennial History of the United States Navy Yard at Portsmouth, N.H. Portsmouth.

Gray, John Henry (1878): China, a History of Laws, Manners and Customs of the People. London.

Jackson, George Briant Wheeler (1849): Description of the Great North Holland Canal and the Works at Niewediep. With an Account of the Mode of Gaining Land from the Sea by Polders, and of the Art of Building with Fascine Work. London.

Jahnke, Carsten (2017): Geschichte Dänemarks. Ditzingen.

Jonge, Johannes Cornelis de (1837): Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen. Eerste deel, tweede stuk. 's-Gravenhague/Amsterdam.

Kannt, H.S. (1963): Entwicklung und Probleme des Schwimmdocks. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 56, S. 49–59.

Koningsberger, J.C. & Oosting, R. (1995): Fahrten über die Zuiderzee und den Pampus. In: Das Logbuch 31 (4), S. 200–207.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Krünitz, Johann Georg (1785): Ökonomisch-technologische Encyklopädie, oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft wie auch der Erdbeschreibung, Kunst- und Naturgeschichte. Bd. 33. Berlin.

Lademacher, Horst (1983): Geschichte der Niederlande. Politik – Verfassung – Wirtschaft. Darmstadt.

Lautemann, Wolfgang, Arend, Walter & Schlenke, Manfred (1975): Altertum: Alter Orient, Hellas, Rom. (Geschichte in Quellen 1). 2. Aufl. München.

Le Comte, Pieter (1843): Beschrijving van en bedenkingen betreffende het drijvend drooge dock, te Amsterdam. Amsterdam.

Loades, David (1992): The Tudor Navy. An administrative, Political, and Military History. Aldershot.

Lysons, Daniel & Lysons, Samuel (1810): The Environment of London, Being a Historical Account of the Towns, Villages, and Hamlets Within Twelve Miles of the Capital. London.

Maxton, James (1899): The Evolution of Floating and Other Dry Docks. In: Report and Proceedings of the Belfast Natural Histoy and Philosophical Society 1898–99, S. 62–79.

Meijer, Cornelis (1685): L'arte di restituire à Roma la tralasciata Nauigatione del suo Teuere. Rom.

Merino, José P. (1985): Graving Docks in France and Spain Before 1800. In: The Mariner's Mirror 71 (1), S. 35–58.

Neuville, J.L. (1854): Les ports militaires de la France: Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon. Paris.

N.N. (1842): Die Reichelsche Münzsammlung in St. Petersburg. Fünfter Theil. St. Petersburg.

N.N. (1843): History of the Dredging Machine. In: Mechanics' Magazine and Journal of Science, Arts, and Manufactures 39, S. 307–311.

N.N. (1899): Reports and Proceedings of the Belfast Natural History and Philosophical Society. Belfast.

N.N. (1909): Schwimmdocks und Trockendocks. In: Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 11, S. 452–469.

Nyerup, Rasmus (1815): Vollständige Beschreibung der Stadt Kopenhagen. Neue Deutsch umgearbeitete, bis auf jetzige Zeit fortgeführte Ausgabe, von E.F. Fischer. Kopenhagen.

Obreen, J.M. (1858): Catalogus der Verzameling van Modellen van het Departement van Marine. 's-Gravenhague.

Pemsel, Helmut (2001): Weltgeschichte der Seefahrt. Bd. 2: Geschichte der zivilen Schifffahrt. Vom Beginn der Neuzeit bis zum Jahr 1800 mit der Frühzeit von Asien und Amerika. Hamburg.

Riegels, Niels Dittlev (1795): Versuch einer Geschichte Christians des Fünften als Einleitung zu Statsrath Hoyers Geschichte Friedrichs des Vierten. Kopenhagen.

Ryszard, Daniel & Paulus, Tim (2019): Lock Gates and Other Closures in Hydraulic Projects. Kidlington/Cambridge, MA.

Sarton, George (1946): Floating Docks in the Sixteenth Century. In: Isis 36 (3/4), S. 153–154.

Schoof, Heinrich (2019): Das Schwimmdock. Seine Entwicklung von den Anfängen bis in die Gegenwart. Wiefelstede.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Strootman, J. (1864): Over de verschillende middelen om het ingedompelde deel van schepen na te zien. In: Uittreksels en vreemde tijdschriften voor de leden van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs 1863–1864. 's-Gravenhague, S. 1–13.

Uhlemann, Hans-Joachim (1999): Die Geschichte der Schiffshebewerke. Entstehung und Entwicklung der Wasserstraßen und Hebewerke. Hamburg.

Wagner (1864). Vortrag über Dockanlagen. In: Zeitschrift für Bauwesen XIV, Sp. 592–596.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Marine und Fischerei

Transfer von Technologie bei gleichzeitiger gegenseitiger Skepsis

Ingo Heidbrink

Ingo Heidbrink | Department of History, Old Dominion University, Norfolk, VA, U.S.A. | https://orcid.org/0000-0001-5403-3893 | iheidbri@odu.edu
© Ingo Heidbrink 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-003

Schlüsselwörter/Keywords

Technologietransfer • Trawler • Sonar • Marine • Fischerei • Hightech • Lowtech
Technology transfer • Trawler • Sonar • Navy • Fisheries • High-tech • Low-tech

Zusammenfassung/Abstract: Navy and Fisheries: Transfer of Technology and Skepticism

Aus unterschiedlichen Gründen erscheint die Möglichkeit eines Technologietransfers zwischen der Hochseefischerei und der Marine zunächst vergleichsweise unwahrscheinlich. Einerseits sind die Strukturen der Fischerei und der Marine extrem unterschiedlich und andererseits vor allem auch das Herangehen des jeweiligen Bereiches an jedwede Innovation.

Bei der Marine handelt es sich um eine stark regulierte Großorganisation, die stets durch Hierarchie, langfristige Planung sowie institutionalisierte Forschungs- und Entwicklungsstrukturen geprägt war und vor allem stets von politischen Entscheidungen bestimmt und durch bürokratischen Aufwand geprägt wurde. Die Hochseefischerei hingegen war zumindest in ihren Anfangsjahren durch eine Vielzahl vergleichsweise kleiner Reedereien geprägt, die oft nur geringe Organisationsstrukturen besaßen und bei denen technische Entwicklung nur selten systematisch angegangen wurde, sondern eher im Sinne eines evolutionären, nahezu handwerklichen Prozesses, der durch Versuch und Irrtum bestimmt wurde und zumindest gelegentlich von mehr oder minder unreflektierten Entscheidungen einzelner Personen geprägt wurde.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Ein Vergleich der Schiffe zeigt ein ähnliches Bild: auf der Seite der Marine Hightechfahrzeuge ihrer jeweiligen Zeit mit klarer Hierarchie an Bord und großen Besatzungen, auf der Seite der Fischerei kleine Besatzungen und zumeist einfache, dem Grundsatz verpflichtete Standardtechnologie, dass das Schiff möglichst kostengünstig seine Aufgabe erfüllen soll. Noch deutlicher wird der Gegensatz bei einem detaillierten Blick auf die Besatzungen: Bei der Marine eine uniformierte und hierarchische Besatzung mit klarer Kommandostruktur, klar verteilten Aufgaben und einem deutlich von der übrigen Besatzung abgegrenzten Offizierskorps, während bei der Fischerei der Kapitän in der Regel selbst als einfaches Besatzungsmitglied angefangen hatte und die geringe Zahl der Besatzungsmitglieder zu einer flachen Hierarchie und einem anderen Stil der Zusammenarbeit führte. Insgesamt erscheint somit eine Kooperation oder eben auch ein Technologietransfer zwischen diesen beiden Bereichen eher als unwahrscheinlich.

Dennoch kam es zu solchen Technologietransfers, und zwar sowohl von der Marine zur Fischerei wie auch in der Gegenrichtung. Gerade der Transfer von der Fischerei zur Marine ist von besonderem Interesse, da es sich hier um einen Lowtech-Transfer handelte, der bis zu einem gewissen Grad im Widerspruch zu der Annahme steht, dass es sich bei Technologietransfer grundsätzlich um Hightech handelt. Anhand der beiden Beispiele des Schiffstyps Trawler und der Unterwasserortungstechnologie setzt sich der Artikel mit beiden Richtungen des Technologietransfers auseinander.

Der hier diskutierte Transfer von der Fischerei zur Marine fand bereits vor dem Ersten Weltkrieg statt und basierte auf Erkenntnissen aus der Bäreninsel-Expedition und dem Doggerbank-Zwischenfall. In beiden Fällen hatte sich gezeigt, dass die Fischdampfer nicht nur eine extreme Seefähigkeit mit kleinen Besatzungen auch unter widrigsten Seebedingungen hatten, sondern zudem, dass sie selbst bei direktem Beschuss eine gute Überlebensrate hatten. Der Hightech-Transfer in die Gegenrichtung wird anhand des Beispiels der nach dem Zweiten Weltkrieg aus der U-Boot-Ortungstechnologie entwickelten Fischfinder diskutiert, bei denen es sich um eine direkte Weiterentwicklung militärischer Technologie innerhalb des zivilen Bereiches handelte.

In der Analyse zeigt sich vor allem, dass beide Transferrichtungen dadurch bestimmt waren, dass der Transfer oft nicht unmittelbar erfolgte, sondern über Werften und Ausrüstungsunternehmen und somit via eines Partners, der eine direkte Kooperation zwischen den ungleichen Partnern vermied oder zumindest nicht zwingend erforderlich machte. Da beide Seiten nach pragmatischen Lösungen für real bestehende Probleme suchten, ermöglichte diese dritte Partei einen opportunistischen Technologietransfer, ohne dass die Notwendigkeit bestand, mit dem »hochnäsigen Marineoffizier« oder dem »schmutzigen Fischer« überhaupt in Kontakt treten zu müssen.

Insgesamt zeigen die beiden Beispiele, dass ein opportunistischer oder pragmatischer Technologietransfer sowohl im Hightech- wie auch im Lowtech-Bereich möglich war, da ein reales Problem bestand, für das eine Lösung benötigt wurde, und der direkte Kontakt weitgehend vermieden werden konnte. Zudem handelte es sich in beiden Fällen nicht um die Vorzeigetechnologie des jeweiligen maritimen Sektors, sondern um Bereiche zumindest teilweise außerhalb einer öffentlichen Sichtbarkeit, und somit konnten Hightech- und ebenso Lowtech-Technologietransfers zwischen Partnern stattfinden, von denen normalerweise angenommen worden wäre, dass sie wenig bis keine Grundlage für eine solche Kooperation gehabt hätten.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

When it comes to the transfer of technology within the maritime industries, a transfer between the distant water fisheries and the navies seems to be one of the most unlikely transfers for a variety of reasons. First of all, the fisheries and the navies are polar opposites when it comes to organizational and institutional structure. On one hand, the navies are characterized by a completely regulated and organized structure, with long-term planning, institutionalized research and development structures, huge bureaucratic overheads, and many decisions taken on the political level. On the other hand, the fisheries industry consists of small companies, with decisions often made by individual actors, minimal administrative overheads, and no structured research and development. Instead, development occurs through trial and error and evolutionary processes. Furthermore, most navy vessels are highly sophisticated ships that are based on cutting-edge technology. In contrast, throughout most of history, the average trawler was equipped with technology only to the degree required to fulfill its mission: catching as much fish as possible within a short time. The main guidance for its design was simplicity and reliability. Finally, when considering the crews, the same pattern can be observed. On one hand, there is the highly hierarchical crew of a navy ship, with its officer corps clearly distinguishing themselves from the enlisted crew members. On the other hand, there is the small group of trawlermen who man a fishing vessel, with the master often having started his career as an ordinary deckhand and still working in all positions if needed. In a traditional understanding of technology transfer, a transfer between these two areas is highly unlikely, even if we widen the concept of technology transfer from the traditional research-to-application model to an application-to-application concept.

Nevertheless, such a transfer of technology between navies and fisheries did happen. It occurred not only from the navies to the fisheries but also in the opposite direction, with the transfer from the fisheries to the navies. This transfer involved low-tech instead of the usual transfer of high-tech, which is typical for most technology transfer processes.

The article presents two examples of transfer processes between fisheries and navies. The first example is the transfer of the trawler-type ship, which represents a low-tech transfer. The second example is the transfer of underwater detection technology, which represents a high-tech transfer from navies to fisheries.

The transfer of trawler-type ships occurred primarily before World War I. This was prompted by the navies' realization, following the Bear Island Expedition and the Dogger Bank Incident, that trawlers were not only capable of enduring extreme conditions and being operated by a small crew with minimal training but also had a high survival rate even when subjected to direct shelling. The high-tech transfer discussed in the article took place mainly after World War II when submarine detection technology was modified to be used as fish-finding equipment. The fishfinder became a direct successor of military sonar systems. Even though it is highly unlikely that these transfers took place due to the aforementioned structural differences, it is important to note that the main actors involved were often not the navies or fishing companies, but rather shipyards and marine supply companies that worked with both sides. Thanks to the involvement of this third actor, transfers became possible despite the prejudices against each other, which would have otherwise hindered direct exchange or transfer. With both sides looking for a pragmatic solution to existing problems the third party allowed for an opportunistic

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

transfer of technology without getting in touch with either the snooty naval officer or the filthy trawlerman.

Overall, these two cases of technology transfer (high-tech and low-tech) demonstrate that such transfers can be achieved between almost opposite ends of the spectrum, despite cultural and structural differences. This can be accomplished if there is a need for a solution, a willingness to accept a practical and opportunistic approach, a third party acting as a mediator to avoid direct contact, and if the technology in question is not a flagship component of the maritime industries, but rather a utilitarian piece such as the hull and engine of a small naval vessel or a fish-finding technology that is not crucial for the public image of navies or fisheries.

Überblick

Seit der Entstehung einer deutschen Hochseefischerei in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ist das Verhältnis zwischen der Marine und der Hochseefischerei einerseits durch einen wiederholten Technologietransfer in beide Richtungen geprägt worden und andererseits durch eine extreme Skepsis gegenüber der jeweils anderen Seite, die nicht zuletzt aufgrund einer grundsätzlich unterschiedlichen professionellen maritimen Kultur in den beiden Sektoren determiniert worden ist.

Beginnend mit einer kurzen Darstellung des Verhältnisses zwischen Marine und Hochseefischerei wird anhand zweier konkreter Beispiele des Transfers von Technologie aufgezeigt, dass es sich bei diesem sowohl um den Transfer von Hightech wie auch Lowtech handelte und dieser in beide Richtungen erfolgte. So wurde im Kontext des Ersten Weltkrieges vergleichsweise einfache Technologie von der Fischerei in die Marine transferiert (Vorpostenboote des Trawlertyps) und nach dem Zweiten Weltkrieg hochentwickelte Ortungstechnik von der Marine in die Fischerei (Fischfinder/Fischlupe). Anhand beider Beispiele wird aufgezeigt, dass es sich um weitgehend opportunistische Transfers handelte, für die die unterschiedlichen Traditionen der beiden Bereiche und die vorhandenen Befindlichkeiten zwischen diesen nur eine untergeordnete Rolle spielten. Zusätzlich wird gezeigt, dass der Transfer aus dem zivilen in den militärischen Bereich bzw. umgekehrt gerade deshalb möglich war, weil es sich in beiden Feldern um Technologie handelte, die von in beiden Bereichen tätigen Drittanbietern (Werften und Zulieferbetrieben) entwickelt wurde. Insgesamt verdeutlicht der Beitrag, dass der Austausch von Technologie zwischen dem militärischen und dem zivilen Sektor keinesfalls auf Hochtechnologie beschränkt war, sondern auch vergleichsweise einfache Technologie Gegenstand eines solchen Transfers sein konnte.

In ihrer Kombination zeigt die historische Realität der hier diskutierten Felder der Übertragung von Technologie aus der Fischerei in die Marine sowie in die gegenläufige Richtung eindeutig, dass der Austausch von Technologie als opportunistisches Konzept auch zwischen Akteuren möglich ist, die ansonsten nur wenig Berührungspunkte haben, und zwar selbst bei einer wechselseitigen Abneigung gegen die jeweils andere Seite, die eine Kooperation prinzipiell ausschließt oder zumindest als unwahrscheinlich erscheinen lässt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Größere Gegensätze als zwischen der Marine des Deutschen Kaiserreiches und der Seefischerei dieser Zeit bzw. der im Aufbau befindlichen Hochseefischerei mit Fischdampfern dürften sich im maritimen Bereich des wilhelminischen Deutschlands kaum finden lassen. Auf der einen Seite stand eine straff organisierte und stark reglementierte Organisation, die durch den Einsatz von Hochtechnologie geprägt war, und auf der anderen Seite eine Branche, die zunächst noch in den handwerklichen Traditionen der Seefischerei mit besegelten Ewern und Kuttern verhaftet war und nur zögerlich neue Technologien wie die Fischdampfer akzeptierte. Mindestens ebenso groß war der Unterschied in der öffentlichen Wahrnehmung der zwei Bereiche maritimer Aktivität: einerseits der Marine, die bis zu einem gewissen Grad das Ideal einer marinebegeisterten Gesellschaft darstellte und deren Flottenparaden gesellschaftliche Großereignisse waren, und andererseits der Fischerei, die – wenn sie denn überhaupt öffentlich wahrgenommen wurde – bestenfalls als anrüchig angesehen wurde, und zwar nicht nur deshalb, weil ihre Fänge eventuell einen gewissen Geruch aufwiesen.[1]

Kurz gesagt gibt es nur wenige Bereiche, die weniger geeignet für die Diskussion eines möglichen Transfers von Technologie erscheinen, wenn es um die Frage des Verhältnisses von militärischer und ziviler maritimer Technologie geht, als diese beiden Sektoren. Dennoch hat ein Transfer von Technologie und Wissen stattgefunden, und zwar nicht nur in einer Richtung, sondern sowohl von der Fischerei zur Marine wie auch andersherum.

Stand der Forschung und Fragestellung

Trotz der umfangreichen Forschungen zur Technikgeschichte der deutschen Hochseefischerei sowie zur Geschichte der Marinetechnik waren der Austausch bzw. die Übertragung von Technologien und technologischen Konzepten zwischen diesen Bereichen bislang nicht Gegenstand der technik- oder schifffahrtshistorischen Forschung.[2] Selbst in der bis heute als Standardwerk anzusehenden dreibändigen Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus werden die Technikgeschichte der Marine und der Fischerei als vollständig getrennte Themenkomplexe behandelt und die Wechselwirkungen zwischen diesen Bereichen bestenfalls kursorisch behandelt.[3] Dementsprechend handelt es sich bei dem hier vorgelegten Artikel um wissenschaftliches Neuland, weshalb die gezeigten Ergebnisse nur als ein erster Schritt in die Richtung eines Verständnisses der komplexen Prozesse verstanden werden können, die den Austausch von Technologie zwischen diesen beiden maritimen Bereichen bestimmten.

Obwohl der Begriff des Technologietransfers bzw. des Transfers von Technologien zumeist relativ eng als der Transfer von der (universitären) Forschung in die praktische (wirtschaftliche) Anwendung, auch im Kontext der internationalen Entwicklungszusammenarbeit, verstanden wird, während die moderne technikhistorische Forschung

1 Vgl. Heidbrink et al. 2003.

2 Vgl. Scholl 1994; Heidbrink 2011.

3 Vgl. Scholl 1994.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

eher Analysemodelle verwendet, die nicht auf einer linearen bipolaren Beziehung basieren, sondern Netzwerke oder andere multipolare Strukturen in den Mittelpunkt der Untersuchung stellen, erscheint im hier untersuchten Zusammenhang die Nutzung eines linearen Transferbegriffes insofern sinnvoll, als es sich um einen Austausch zwischen nur zwei Partnern handelt und diese aufgrund ihrer unterschiedlichen Finanzkraft und für Innovation zur Verfügung stehenden Kapazitäten durchaus mit den Strukturen vergleichbar sind, wie sie sich bei einem internationalen Technologietransfer im Rahmen einer Entwicklungszusammenarbeit finden lassen. Zugleich kann der diskutierte Transfer von Lowtech aus der Fischerei in die Marine bis zu einem gewissen Grad möglicherweise sogar als »Reverse Innovation«[4] verstanden werden, auch vergleichbar zu der von Prahalad beschriebenen »Trickle-Up-Innovation«.[5] Wie Choi jedoch zu Recht in seinem Beitrag zu Problemen des Technologietransfers feststellt[6], gibt es nicht nur ein, sondern eine Vielzahl unterschiedlichster Modelle des Technologietransfers bzw. von dessen Analyse, so dass eine konkrete Einordnung in eines dieser Modelle entweder eine starke Simplifizierung beinhalten oder den Umfang dieser ersten Annäherung an das Thema sprengen würde.

Im Rahmen der hier vorliegenden Studie wird also anhand zweier Beispiele die Frage gestellt, wie und warum es zu einem Transfer von Technologie zwischen der deutschen Hochseefischerei und der Marine kam, ohne diesen Transfer unmittelbar in den weiteren wissenschaftlichen Diskurs zum Thema Technologietransfer einzuordnen. Bei diesem Transfer hat es sich nicht um einen klassischen Technologietransfer im Sinne einer modernen Definition dieses Begriffes gehandelt, wie er z.B. im Zusammenhang von wissenschaftlicher Forschung, unterschiedlichen Transfereinrichtungen und -gesellschaften sowie industriellen bzw. auch militärischen Nutzern regelmäßig stattfindet und durch den Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung in die praktische Anwendung überführt werden, sondern um einen Transfer – oder, auch einfacher formuliert: den Austausch – existierender Technologien zwischen dem Bereich der Marine und demjenigen der Hochseefischerei.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts fand dieser Austausch von Technologie zwar in beide Richtungen statt, doch wäre es falsch, von der grundsätzlichen Annahme eines zirkulären Austausches auszugehen, da dieser eine Verstetigung eines solchen Transfers auf einer institutionellen Basis vorausgesetzt hätte. Nicht zuletzt aufgrund der deutlich unterschiedlichen Kulturen und Strukturen der beiden Bereiche Fischerei und Marine kam es jedoch gerade nicht zu einer Annäherung, die eine Verstetigung von Austauschprozessen ermöglicht hätte. Es blieb vielmehr dabei, dass auf einer unregelmäßigen Basis ein opportunistischer Austausch von Technologie genau dann erfolgte, wenn die jeweils andere Seite eine technologische Lösungsmöglichkeit für ein akutes Problem anbieten konnte.

Zu einer Annäherung der Kulturen sowie der Etablierung dauerhafter Strukturen zwischen den beiden Bereichen kam es nicht, und selbst in der gegenwärtigen musealen

4 Vgl. Gassmann et al. 2013.

5 Prahalad/Krishnan 2009.

6 Choi 2009.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Rezeption der Fischerei und der Marine zeigt sich eindeutig, dass diese strenge Trennung mit der jeweiligen, bis zu einem gewissen Grad negativen Einschätzung der anderen Seite nicht nur bis heute besteht, sondern zugleich auch dazu führt, dass selbst in der historischen Rückschau der konkrete Austausch von Technologie nicht oder nur äußerst selten beschrieben wird, da er weder in das Selbstverständnis des einen noch des anderen Bereiches passte und noch immer nicht wirklich passt.[7] Die Übertragung von Technologien erfolgte vielmehr auf einer gelegentlichen und zugleich ungesteuerten sowie opportunistischen Basis, über die zugleich nur wenig gesprochen wurde. Sie erfüllt damit zugleich nicht die Bedingungen eines klassischen Technologietransfers, auch wenn es sich bei den beschriebenen Beispielen eindeutig um einen Transfer von Technologie handelt.

Das Verhältnis zwischen Fischerei und Marine

Grundsätzlich ist zunächst festzustellen, dass das Verhältnis von Fischerei und Marine durchaus als ein ambivalentes zu bezeichnen war, und zwar insbesondere seit dem Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens zur polizeilichen Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Hoheitsgewässer im Jahre 1884.[8] Artikel 26 dieses Abkommens bestimmte die Marinen der vertragschließenden Staaten als diejenigen staatlichen Organe, die mit der Überwachung der Fischerei und der Ahndung möglicher Gesetzesverstöße betraut wurden. Das heißt, dass jegliche Begegnung zwischen einem Fahrzeug der besegelten Seefischerei oder eines Fischdampfers mit einem Marinefahrzeug seit diesem Zeitpunkt auch stets die Begegnung zwischen einem potentiellen Täter und einem Polizeiorgan war. Dass diese Situation gerade seitens der Fischerei, die bis dato in einem weitgehend rechtsfreien Raum operierte, nicht immer positiv wahrgenommen wurde, scheint nahezu selbstverständlich.

Wenngleich das Verhältnis zwischen Marine und Fischerei im konkreten Fall auf See aufgrund der Polizeifunktion der Marine nicht immer das einfachste gewesen sein mag, gilt es aber auch festzustellen, dass die Marine in ihrer Funktion als Fischereischutz auch diejenige war, die den Kuttern und Trawlern regelmäßig mit technischer, medizinischer und meteorologischer Hilfeleistung zur Seite stand, so dass im wahrsten Sinne des Wortes von einem ambivalenten Verhältnis gesprochen werden muss.[9]

Außerhalb der eigentlichen Fischereiflotte sah diese Situation insofern schon erheblich anders aus, als z.B. der Vorsitzende des Deutschen Seefischerei-Vereins, Walther Herwig, früh erkannt hatte, dass in einem marinebegeisterten Deutschland die Marine das ideale Vehikel war, um Anerkennung und Förderung für eine bis dato von der

7 Sowohl die Fischerei- als auch die Marinemuseen befassen sich umfänglich in ihren Ausstellungen mit der technischen Innovation innerhalb der jeweiligen Branche, jedoch nicht mit den Wechselwirkungen und Transfers zwischen den Branchen, und selbst Museen, die sich sowohl mit Fischerei- als auch Marinegeschichte befassen, zeigen diese Wechselwirkungen nicht, sondern behandeln diese zwei maritimen Sektoren als nahezu vollständig voneinander getrennte Bereiche.

8 N.N. 1884.

9 Für eine detaillierte Schilderung der Interaktionen zwischen Fischereifahrzeugen und Fischereischutzbooten vgl. z.B. Engel 1930.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Öffentlichkeit und Politik regelmäßig übersehene Branche wie die See- und Hochseefischerei zu erlangen.[10] So ist es nicht weiter verwunderlich, dass Herwig und andere Funktionäre der Fischerei regelmäßig auf die Relevanz der Fischerei für den Auf- und Ausbau der deutschen Marine verwiesen, und zwar insbesondere auf ihre Funktion als Personalpool für die Flotte.[11] Vereinfacht folgte diese Argumentation einerseits der Linie, dass die Fischerei einen großen Pool Männer ausbilden würde, der im Bedarfsfall innerhalb kürzester Zeit in der Marine eingesetzt werden könnte, da er sich ja bereits grundsätzlich mit der Seefahrt auskennen würde und nur noch die Spezifika der Marine erlernen müsste, während andere Kandidaten überhaupt erst einmal erlernen müssten, sich auf einem Schiff zu bewegen. Andererseits wurde argumentiert, dass die Fischerei Beschäftigungsmöglichkeiten für ehemalige Mannschaftsdienstgrade der Marine nach deren Dienstzeit bieten würde und diese dann im Bedarfsfall innerhalb kürzester Zeit erneut für den Dienst in der Marine herangezogen werden könnten. Interessanterweise wird in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass aus Sicht der Marine die Fischerei einen besseren Personalpool als die Handelsschifffahrt bieten würde, da aufgrund der vergleichsweise kurzen Reisedauer der Fischereifahrzeuge die Männer innerhalb kürzester Zeit für den erneuten Eintritt in die Marine bereitstehen würden.[12]

Ob diese Argumente letztendlich als stichhaltig betrachtet werden können oder nicht, sei dahingestellt, da die Unterschiede zwischen einem Fischdampfer und einem Marinefahrzeug doch so erheblich waren, dass Vorkenntnisse auf einem Kutter oder Fischdampfer für die meisten Einheiten der Marine schlicht irrelevant waren. Nichtsdestotrotz wurden die Argumente weitgehend akzeptiert, und sowohl aufseiten der Verbände der Fischerei wie auch der Marine zeigte sich eine prinzipielle Bereitschaft zur Kooperation, die schließlich zur Grundlage eines Technologietransfers werden sollte.

Bäreninsel-Expedition

Zu den wichtigsten Ereignissen im Kontext der Vorgeschichte des Transfers von Technologie von der Fischerei in die Marine dürfte die Bäreninsel-Expedition des Deutschen Seefischerei-Vereins in den Jahren 1899 und 1900 zählen. Der Verein war an der Erkundung der Fanggründe um die zwischen dem Nordkap und Spitzbergen gelegene Insel sowie der Möglichkeit der Nutzung der örtlichen Kohlevorkommen für die Versorgung der Fischdampfer interessiert.[13] Ob das Deutsche Reich tatsächlich ein Interesse daran hatte, die Bäreninsel als Kolonie zu vereinnahmen, ist zwischen Historikern weiterhin bis zu einem gewissen Grad umstritten, aber nach der vorhergehenden Episode des Versuchs einer privaten Besetzung und Inanspruchnahme durch Theodor Lerner ist es zumindest nicht als unwahrscheinlich zu bewerten.[14]

10 Vgl. Dix 1898, S. 397.
11 Vgl. ebd., S. 419.
12 Vgl. ebd.
13 Vgl. Henking 1901.
14 Vgl. Barthelmess 2000.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Während die Frage möglicher kolonialer Interessen im Zusammenhang dieser Untersuchung vernachlässigt werden kann, ist es hingegen von besonderem Interesse festzustellen, dass die Expedition sowohl ein Fahrzeug der Marine als auch einen Fischdampfer nutzte. Unabhängig von einer Antwort auf die Frage einer möglichen Kolonialisierung muss festgehalten werden, dass seitens der Regierung diese Expedition als so wichtig angesehen wurde, dass ein Marinefahrzeug für einen insgesamt mehrmonatigen Einsatz zur Verfügung gestellt wurde.

Bei dem für die Expedition genutzten Fischdampfer handelte es sich um die 1895 bei Tecklenborg erbaute B.X. 42 ELMA mit einer Länge von 32,10 m, einer Breite von 6,32 m und einem Tiefgang von 2,85 m. Angetrieben wurde das mit 135 Registertonnen (brutto) vermessene Schiff von einer Dreifachexpansionsdampfmaschine mit 280 PSi.[15] Das für die Expedition bereitgestellte Marinefahrzeug war die Glattdeckskorvette SMS OLGA, die bereits 1880 beim Stettiner Vulcan gebaut worden und mit einer Länge von 76,35 m, einer Breite von 14 m und einem Tiefgang von 5,80 m erheblich größer als der Trawler war. Die Leistung ihrer liegenden Zweifachexpansionsdampfmaschine betrug 2.367 PSi und damit ein Vielfaches derjenigen der ELMA, und mit knapp 300 Mann Besatzung hatte die OLGA mehr als zehnmal so viele Besatzungsmitglieder wie der Fischdampfer.[16] Aus der Perspektive der Besatzung der SMS OLGA handelte es sich bei der ELMA um eine bessere Nussschale, die von einer winzigen Crew betrieben wurde. Dennoch konnte auch dieses Schiff ohne Schwierigkeiten vergleichsweise lange Zeit autonom in den anspruchsvollen Gewässern des europäischen Nordmeeres operieren. Es war gerade diese Fähigkeit des kleinen und im Vergleich zu SMS OLGA technologisch einfachen Schiffs mit seiner geringen Besatzungszahl, die seitens der Marine die entscheidende Erkenntnis hinsichtlich der späteren Übertragung von Technologie darstellte.

Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Expedition nicht zu einer Inbesitznahme der Bäreninsel durch das Deutsche Reich führte. Zwar waren die Fischereiversuche in der Region erfolgreich verlaufen und das kleine Testbergwerk konnte ebenfalls zumindest vorübergehend in Betrieb genommen werden, doch die politische Rahmensituation und die Schwierigkeiten, eine geeignete Landestelle zu errichten, ließen die Idee einer deutschen Kolonie im Bereich der Bäreninsel nahezu ebenso schnell wieder in Vergessenheit geraten, wie sie kurz zuvor entstanden war.

Für die an dieser Stelle zu betrachtende Frage der Zusammenarbeit von Marine und Fischerei war die Expedition jedoch insofern von herausragender Bedeutung, als dass es sich um einen der wenigen Fälle handelte, bei denen die Kaiserliche Marine unmittelbar mit der deutschen Hochseefischerei zusammenarbeitete und erkannte, dass für bestimmte Aufgaben die vergleichsweise einfachen Fahrzeuge der Fischerei wenigstens ebenso gut, wenn nicht besser geeignet waren als die komplexen Marineschiffe mit ihrem im Vergleich zu den Fischdampfern unglaublich großen Besatzungsbedarf.

15 Dittmer/Buhl 1904, S. 176.

16 Hildebrand et al. 1993.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Doggerbank-Zwischenfall

In der Nacht vom 21. zum 22. Oktober 1904 beschossen russische Marinefahrzeuge, die sich auf dem Weg von der Ostsee in den Pazifik befanden, um dort im Rahmen des Russisch-Japanischen Krieges gegen die japanische Flotte eingesetzt zu werden, im Bereich der Doggerbank britische Fischereifahrzeuge aus Hull. Die russischen Schiffe hatten bei Nacht die Lichtsignale der Fischereifahrzeuge falsch interpretiert und diese für japanische Torpedoboote gehalten.

Dieses als Doggerbank-Zwischenfall in die Geschichte eingegangene Ereignis, bei dem friedlich fischende Fahrzeuge ohne jeden Anlass von einer Marine unter Feuer genommen wurden, löste eine schwere diplomatische Krise aus und führte Großbritannien und das Russische Kaiserreich an den Rand des Ausbruchs eines Krieges.

Auch wenn weder die deutsche Kaiserliche Marine noch deutsche Fischdampfer am Doggerbank-Zwischenfall vom Oktober 1904 beteiligt waren, steht aufgrund der politischen Relevanz und der breiten zeitgenössischen Diskussion über den Zwischenfall doch außer Frage, dass sowohl die Marine wie auch die Fischerei gut über dieses Ereignis informiert waren.[17] Dazu kommt noch, dass davon ausgegangen werden muss, dass zumindest die deutsche Fischerei auch insofern direkte Kenntnis von dem Vorfall erhalten hatte, als deutsche Fischdampfer in dieser Zeit regelmäßig in britischen Fischereihäfen anlandeten und so unmittelbar von diesem Vorfall erfahren haben dürften.[18]

Die Erkenntnis, die sich zumindest indirekt aus dem Zwischenfall ableiten ließ, war die simple Tatsache, dass die vergleichsweise einfach gebauten und vollständig ungepanzerten Fischereifahrzeuge trotz des Beschusses durch die Einheiten der russischen Marine weitgehend schwimm- und betriebsfähig geblieben waren und somit davon ausgegangen werden konnte, dass derartige Schiffe durchaus ein gewisses Potenzial für den Einsatz in einem bewaffneten maritimen Konflikt besaßen oder zumindest in einer solchen Situation einsatzfähig bleiben konnten.

In der Kombination hatten die Bäreninsel-Expedition und der Doggerbank-Zwischenfall eindeutig gezeigt, dass die in der Hochseefischerei eingesetzte Technologie, d.h. der dampfgetriebene Fischdampfer, eine äußerst robuste und einfach zu handhabende Technologie war, die von kleinen und oftmals nur mäßig ausgebildeten Besatzungen bedient werden konnte und die darüber hinaus fähig war, über lange Zeiträume autonom zu operieren, und selbst unter Beschuss noch eine relativ hohe Überlebensfähigkeit besaß. Diese Eigenschaften waren bis zu einem gewissen Grad das genaue Gegenteil der oftmals technologisch hochgezüchteten kleinen Einheiten der Marine und stellten zugleich eine Kombination an Eigenschaften dar, die für die Marine gerade im Kontext des Ersten Weltkrieges von besonderem Interesse werden sollte.

17 Für eine zeitgenössische Darstellung des Doggerbank-Zwischenfalls aus britischer Perspektive vgl. Wood 1911, S. 275ff.

18 Vgl. Lübbert 1912, S. 31f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Erster Weltkrieg

Es zeigte sich bereits relativ bald nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, dass die eigentlichen Marinefahrzeuge und insbesondere die großen Einheiten der Kaiserlichen Marine für die Seekriegsführung in der Nordsee nur eine beschränkte Rolle spielen würden. Spätestens nach der Skagerrakschlacht wurde deutlich, dass der weitere Verlauf des Seekrieges auf dem Schauplatz Nordsee vorrangig von kleineren Einheiten im Vorpostendienst sowie der Minenkriegsführung bestimmt werden würde. Für eine solche Kriegsführung war die Kaiserliche Marine vergleichsweise schlecht ausgerüstet, und es mussten Mittel und Wege gefunden werden, sich innerhalb kürzester Zeit auf diese Situation einzustellen. Eine Lösung für dieses Problem fand sich schließlich mit einem etwas unerwarteten und eindeutig opportunistischen Transfer von Technologie von der Fischerei in den Bereich der Marine hinein. Es handelte sich insofern um einen eher unerwarteten Transfer, als es gerade nicht darum ging, zeitgenössische Hochtechnologie zu transferieren, sondern darum, die vergleichsweise einfache bestehende und erprobte Technologie der Fischdampfer in der Kaiserlichen Marine einzuführen.

Wie sich bereits bei den vorangegangenen Ereignissen – Bäreninsel-Expedition und Doggerbank-Zwischenfall – gezeigt hatte, besaßen Fischdampfer eine Reihe von Eigenschaften, die für die Marine jetzt von unmittelbarem Interesse waren: Zum einem besaßen Fischdampfer eine Seefähigkeit, die es ihnen erlaubte, auch bei schlechtem Wetter weiterhin einsatzfähig zu bleiben, was nicht unbedingt bei allen kleineren Einheiten der Marine der Fall war. So mussten beispielsweise gerade die auf Geschwindigkeit gebauten kleinen Einheiten, wie z.B. Schnellboote, bei schwerer See relativ schnell geschützte Gewässer aufsuchen. Zum anderen konnten Fischdampfer aufgrund ihrer einfachen Technologie von nur gering ausgebildeten Besatzungen bedient werden, und vor allem war für ihren Betrieb nur eine geringe Zahl von Besatzungsmitgliedern erforderlich, während typische Marineeinheiten regelmäßig große Besatzungszahlen im Verhältnis zur jeweiligen Schiffsgröße erforderten. Schließlich kam noch hinzu, dass die kleinen Einheiten regelmäßig nicht durch Berufssoldaten besetzt wurden, sondern durch Reservisten und für den Kriegsdienst einberufene Mannschaften, die häufig zuvor bereits in der Fischerei auf diesen Fahrzeugen gearbeitet hatten. Gerade der Doggerbank-Zwischenfall hatte zudem eindeutig demonstriert, dass Fischereifahrzeuge selbst unter Beschuss eine relativ hohe Überlebensfähigkeit besaßen.

Da mit Kriegsausbruch die Fischerei in der Nordsee aufgrund der Minengefahr weitgehend unmöglich geworden war, konnten die Fischdampfer nicht weiter ihrer ursprünglichen Aufgabe nachgehen, sondern wurden für den Einsatz als Hilfskriegsschiffe requiriert. Kurze Zeit nach Ausbruch des Krieges stand somit eine große Zahl von Fischdampfern im Dienst der Marine, die weiterhin vielfach von denjenigen Besatzungen bemannt wurden, die auf diesen Fahrzeugen bereits in Friedenszeiten gearbeitet hatten. Da diese Schiffe sich im Vorpostendienst bewährten, lag es nahe, über den Neubau vergleichbarer Einheiten nachzudenken, zumal diese Schiffe nach dem Ende des Krieges recht einfach in zivile Fischereifahrzeuge umzubauen gewesen wären. Bei dem jetzt stattfindenden Transfer handelte es sich also um eine Übertragung von vergleichsweise simpler, aber robuster und einfach zu bedienender Technologie aus dem Bereich der Fischerei in denjenigen der Kaiserlichen Marine.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Diese zu erbauenden Schiffe basierten primär auf den letzten vor dem Krieg entwickelten Fischdampfertypen. Sie wurden jedoch von Anfang an für die militärische Nutzung ausgestattet, ohne dass dabei allerdings ihre technologische Grundstruktur abgeändert worden wäre.[19] Im Unterschied zu den normalerweise durch Hochtechnologie geprägten Schiffen der Kaiserlichen Marine verfügte diese jetzt über eine ganze Flotte von Schiffen vergleichbar einfachster Technologie, die jedoch für ihre spezifische Aufgabe, d.h. den Vorposten- und Minendienst, erheblich besser geeignet waren, als es jegliches Hochtechnologieschiff hätte sein können.[20]

Insgesamt wurden auf deutscher Seite während des Ersten Weltkrieges rund 180 Vorpostenboote gebaut, die unmittelbar auf dem Entwurf eines Fischdampfers basierten.[21] Nebenbei sei an dieser Stelle angemerkt, dass der Bau von Vorpostenbooten des Typs Fischdampfer und damit der Transfer von Lowtech aus dem Bereich der Fischerei in die Marine während des Ersten Weltkrieges keinesfalls auf Deutschland begrenzt war. Da die Royal Navy sich im Bereich der Nordsee prinzipiell denselben Herausforderungen gegenübersah wie die Kaiserliche Marine, ist es nicht verwunderlich, dass auch sie zu ähnlichen oder direkt vergleichbaren Lösungsansätzen griff und mit der sogenannten Castle-Class ebenfalls eine erhebliche Zahl von Vorpostenbooten für den Einsatz in der Nordsee erbauen ließ, deren Entwurf ebenfalls unmittelbar auf demjenigen eines Fischdampfers basierte.[22]

Bezüglich des Faktors Transfer von Technologie kann bereits an dieser Stelle festgestellt werden, dass ein solcher keineswegs nur auf die Übertragung von hochentwickelter bzw. sogar experimenteller Technologie begrenzt sein muss, wie dies typisch für einen klassischen Technologietransfer im engeren Sinne der Wortes wäre, sondern dieser ebenso gut im Bereich vergleichsweise niedrig entwickelter Technologie stattfinden kann, wenn diese für einen bestimmten Anwendungszweck besser geeignet ist und bei dem empfangenden Partner des Transfers bis dato nicht verfügbar war.

Unmittelbar verbunden mit der Frage eines Transfers von jeglicher Technologie von einem Bereich in einen anderen ist stets der Bereich der Bedienung der zu transferierenden Technologie, da die beste Technologie ohne entsprechend qualifiziertes Personal zu ihrer Bedienung bedeutungslos bleiben muss. Im konkreten Fall des Transfers von Fischdampfertechnologie in den Bereich der Kaiserlichen Marine zur Zeit des Ersten Weltkrieges ergibt sich insofern eine gewisse Sondersituation, als dass die Mannschaften, die zur Bedienung dieser Schiffe eingesetzt wurden, zu einem nicht unerheblichen Teil aus der Fischerei kamen und insofern mit dieser Technologie bereits auf das Engste vertraut waren. Zwar wurden die entsprechenden Einheiten als Vorpostenboote zumeist durch einen Marineoffizier oder zumindest einen Reserveoffizier kommandiert, bei den einfachen Besatzungsmitgliedern handelte es sich jedoch um eingezogene Mannschaftsdienstgrade, oftmals mit einem biografischen Hintergrund in der Fischerei.

Zumindest indirekt und mit einer gewissen Zeitverzögerung löste der Bau von Vorpostenbooten des Trawlertyps, d.h. der Technologietransfer von der Fischerei in den Be-

19 Vgl. Jellicoe 1920.

20 Vgl. Heidbrink 2018, S. 143.

21 Vgl. ebd.

22 Vgl. Worth 2001, S. 128.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

reich der Marine, auch eine Modernisierung im Bereich der deutschen Hochseefischerei aus, da nach dem Ende des Ersten Weltkrieges die für die Marine erbauten Schiffe zu Fischereifahrzeugen umgerüstet wurden. Somit bestand die deutsche Hochseefischereiflotte nicht mehr, wie zu Beginn des Krieges, aus einem Sammelsurium von Trawlern unterschiedlichster Baujahre, sondern zum überwiegenden Teil aus vergleichsweise jungen und modernen Schiffen. Bei diesem Modernisierungsschub innerhalb der Fischerei handelte es sich jedoch nicht um einen Technologietransfer im engeren Sinne des Wortes, da es sich um eine Nutzung von ursprünglich für die Fischerei entwickelter Technologie handelte. Zu einer Modernisierung kam es nur insofern, als es sich bei den Kriegsverlusten der deutschen Hochseefischerei um vergleichsweise veraltete Schiffe handelte, während es sich bei den nach dem Kriegsende zur Fischereiflotte hinzugekommenen Einheiten um moderne Fahrzeuge handelte, die während des Krieges und unmittelbar nach dessem Ende fertiggestellt worden waren.[23]

Zweiter Weltkrieg und Nachkriegszeit

Wie bereits im Ersten Weltkrieg wurden zu Beginn des Zweiten Weltkrieges erneut Fischereifahrzeuge von der Kriegsmarine für den Vorpostendienst requiriert. Zusätzlich wurde, wie im Ersten Weltkrieg, erneut ein auf dem Design eines Fischereifahrzeuges basierendes Fahrzeug für den Dienst in der Kriegsmarine entwickelt, wobei es sich jetzt nicht um einen Fischdampfer handelte, sondern um einen Kuttertyp, auf dessen Grundlage der sogenannte Kriegsfischkutter (KFK) entstand.[24] Auch wenn der KFK sich von den Vorpostenbooten des Ersten Weltkrieges erheblich unterschied, war es erneut ein Transfer von vergleichsweise einfacher Technologie aus der Fischerei in den ansonsten von Hochtechnologie geprägten Bereich der Kriegsmarine, bei dem sich ein weiteres Mal zeigte, dass die robuste Konstruktion bei gleichzeitiger einfacher Bedienbarkeit durch eine kleine Besatzung eine Eigenschaft von Fischereifahrzeugen war, die für die Marine von besonderem Interesse war und über die diese nicht selbst verfügte. Kurz gesagt, es kam auch im Zweiten Weltkrieg zu einem Transfer von Lowtech aus dem Bereich der Fischerei in denjenigen der militärischen Schifffahrt.

Der Zweite Weltkrieg mit der Entwicklung von hochtechnisierten Waffensystemen wie U-Booten und elektronischen bzw. akustischen Ortungssystemen[25] schuf aber ebenfalls die Voraussetzung für einen Transfer von Hochtechnologie aus dem militärischen Bereich in den zivilen Bereich der Fischerei.

Die Ortung von relevanten befischbaren Fischschwärmen war bis zu diesem Zeitpunkt technisch nicht möglich, und der Erfolg jeder Reise eines Fischereifahrzeuges hing nahezu ausschließlich von der Erfahrung des Kapitäns des jeweiligen Fischereifahrzeuges ab. Salopp formuliert, war es einfach nicht möglich, unter die Wasseroberfläche zu

23 Für eine umfangreiche Analyse des Zusammenhanges zwischen dem Bau von Vorpostenbooten während des Ersten Weltkrieges und der Modernisierung der Hochseefischerei in der Nachkriegszeit vgl. Heidbrink 2018.

24 Vgl. Karr 2010.

25 Vgl. Hackmann 1986.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

schauen und zu sehen, wo der Fisch sich konkret aufhielt. Im Bereich der U-Boot-Kriegsführung hatte sich grundsätzlich dieselbe Schwierigkeit sowohl auf alliierter wie auch auf deutscher Seite gezeigt, und auf beiden Seiten waren während des Krieges erste Geräte entwickelt worden, die eine Ortung getauchter U-Boote ermöglichten. Bei der Entwicklung dieser Geräte hatte sich aber auch gezeigt, dass nicht nur U-Boote und der Meeresboden ein Echo auf den Sonargeräten erzeugten, sondern auch Fischschwärme. Aus militärischer Sicht handelte es sich hierbei natürlich um unerwünschte Fehlechos, doch lag es nahe, diese zumindest nach dem Krieg auch für die Fischerei zu nutzen.

Das entsprechende theoretische Prinzip der Fischortung durch Echolot bzw. Sonar war zwar bereits 1928 von Alexander Behm beschrieben und diesem ein entsprechendes Patent erteilt worden[26], doch kam es zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Entwicklung anwendungsfähiger Geräte. Interessanterweise beschreibt Behm allerdings bereits in dieser Patentschrift sowohl die Idee, dass Fische spezifische Echos erzeugen, die sich eindeutig von denjenigen des Meeresbodens unterscheiden, als auch, dass die Nutzung von Horizontalloten bedacht werden sollte. Nichtsdestotrotz wurde die Idee zu diesem Zeitpunkt nicht von der Fischerei aufgegriffen. Erst der Zweite Weltkrieg und insbesondere der U-Bootkrieg führten zu der Entwicklung akustischer Ortungseinrichtungen, welche die spätere Umsetzung der von Behm formulierten Prinzipien in der Praxis erlaubte. Die zunächst von der Kriegsmarine favorisierten Systeme wie das Gruppenhorchgerät (GHG) waren jedoch rein passive Sonarsysteme und somit für das Aufspüren von Fischschwärmen vollständig ungeeignet. Mit dem sogenannten S-Gerät und dem Nibelungengerät gab es jedoch auch auf deutscher Seite hydroakustische Sensoren, die prinzipiell auch Echos von Fischschwärmen erzeugen konnten. Die auf alliierter Seite entwickelten ASDIC-Anlagen setzten hingegen grundsätzlich auf die aktive Ortung und konnten damit zumindest theoretisch Echos von Fischschwärmen aufnehmen.[27]

Insgesamt kam es jedoch während des Zweiten Weltkrieges nicht zu einer Nutzung hydroakustischer Anlagen jedweder Bauart in der Fischerei, auch wenn es einzelne Hinweise auf gemeinsam von der US-Marine und dem Federal Fish and Wildlife Service durchgeführte Experimente zur Verwendung der militärischen Technik für die Fischerei im Jahr 1944 gibt.[28] Der entsprechende Transfer von Hightech in die zivile Fischerei erfolgte erst nach dem Ende des Krieges.

Dieser Zeitversatz im Transfer von Hightech aus der Marine in die Fischerei erklärt sich primär aus der Geheimhaltung von militärischer Technologie während des Krieges und einem grundsätzlichen Unterschied zum vorhergehenden Transfer von Lowtech in umgekehrter Richtung. Waren Robustheit und einfache Bedienbarkeit zentrale Elemente des Lowtech-Transfers von der Fischerei in die Marine, handelte es sich jetzt um Hightech, deren Bedienung und Wartung zumindest am Anfang der Entwicklung ein hohes Maß an technischer Qualifikation erforderte. Diese war in der Fischerei prinzipiell nicht automatisch gegeben, und somit konnte der Transfer der Technologie erst dann erfolgreich erfolgen, wenn die entsprechenden Anlagen so weit entwickelt waren, dass sie auch

26 Deutsches Reichspatent 507942 vom 18.12.1928.

27 Vgl. N.N. 1945.

28 Vgl. Eddy 1949.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

durch eine vergleichsweise gering qualifizierte Fischdampferbesatzung bedient und gewartet werden konnten.

Unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war es schließlich soweit, und US-amerikanische Fischer nutzten erstmalig sogenannte »Bendix DR«-Geräte für die Ortung von Fischschwärmen.[29] Diese aus dem Bereich des Militärs in die zivile Fischerei überführte Technik setzte sich in den Folgejahren schnell durch, und Anfang der 1950er-Jahre wurde bereits über die Nutzung nicht nur im Bereich der kommerziellen Hochseefischerei, sondern selbst im Bereich der Sportfischerei spekuliert.[30]

Die Geschwindigkeit, mit der sich die Technologie auch in der deutschen Hochseefischerei durchsetzte, zeigt sich unter anderem daran, dass bereits in der 1956 erschienenen 5. Auflage des »Handbuchs für die Schiffsführung« die Technologie der Fischlupe oder des Fischfinders nicht nur als Standard für die Fischerei angegeben wird, sondern bereits drei bundesdeutsche Hersteller genannt werden (Atlas-Werke AG, Bremen; Behm-Echolot-Fabrik GmbH, Kiel; Electroacustic GmbH, Kiel), die jeweils gleich mehrere unterschiedliche Lotsysteme für die Fischerei im Lieferprogramm hatten.[31]

Interessanterweise handelte es sich zu diesem Zeitpunkt auch nicht mehr ausschließlich um nationalstaatliche Projekte, sondern auch der Internationale Rat für Meeresforschung (ICES) befasste sich mit den Möglichkeiten der Verwendung militärischer Ortungstechnik für die Fischerei.[32]

Strukturen des Transfers

Wie sich an den beiden diskutierten Beispielen eindeutig zeigen lässt, hat ein Transfer von Technologie zwischen Marine und Fischerei stattgefunden, und zwar interessanterweise nicht nur ein Transfer von Hightech von der Marine in die Fischerei, sondern ebenfalls ein Transfer von Lowtech aus der Fischerei in die Marine. Ebenso eindeutig zeigt sich jedoch auch, dass es sich um keinen organisierten Technologietransfer handelte, sondern um unstrukturierte opportunistische Übernahmen bestimmter Technologien, die geeignet waren, ein jeweils akut bestehendes Problem zu bewältigen.

Der Hintergrund für den Transfer in beide Richtungen war dabei derselbe: Die jeweils andere Seite verfügte über eine Technologie, die für ein aktuelles und konkretes Problem eine kurzfristige Lösung bereitstellen konnte, ohne dass eine Entwicklung der jeweiligen Technologie von Grund auf erforderlich gewesen wäre. Der Transfer kann damit einerseits als opportunistisch und andererseits als weitgehend pragmatisch orientiert bezeichnet werden. Innerhalb eines solchen pragmatischen Ansatzes kann es dabei zugleich als vernachlässigbar angesehen werden, dass Fischerei und Marine normalerweise nicht unbedingt als diejenigen maritimen Branchen anzusehen sind, bei denen eine Zusammenarbeit unmittelbar erwartbar gewesen wäre.

In diesem Zusammenhang muss aber zusätzlich ebenfalls darauf verwiesen werden, dass gerade im Bereich der Fischerei, aber auch bis zu einem gewissen Grad im Bereich

29 Vgl. ebd.

30 Vgl. N.N. 1951.

31 Vgl. Krauß 1956.

32 Vgl. Hodgson/Friðriksson 1955.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der Marine, es nicht der jeweilige Sektor selber war, der die technische Innovation betrieb, sondern diese schwerpunktmäßig von Werften und Zulieferern getragen wurde. Diese Werften und Zulieferbetriebe waren aber regelmäßig nicht nur exklusiv für die Marine oder Fischerei tätig, sondern in der Regel für den gesamten maritimen Sektor. Anders als die Hersteller von Waffensystemen oder Fangtechnik, die nur für die Marine oder Fischerei tätig waren, bauten Werften sowohl Fischerei- als auch Marinefahrzeuge und entwickelten Betriebe im Bereich der Ortungs- und Navigationstechnik sowohl Anlagen für die zivile wie auch die militärische Nutzung. Damit lag es mehr oder weniger auf der Hand, dass Technologien, die in Zusammenarbeit mit der einen Seite entwickelt worden waren, innerhalb kürzester Zeit auch im Bereich der anderen Seite zum Einsatz kamen, wenn es denn ein sinnvolles Einsatzgebiet für die jeweilige Technik in diesem Bereich gab.

Die oft wahrgenommene Distanz zwischen den beiden Bereichen und die ebenfalls vorhandenen Befindlichkeiten, die das Verhältnis zwischen Fischerei und Marine während langer Zeiten des 19. und 20. Jahrhunderts geprägt hatten, spielten für den Transfer von konkreter Technologie stets bestenfalls nur eine stark untergeordnete Rolle. Dies dürfte nicht zuletzt auch daran gelegen haben, dass die Befindlichkeiten in der Regel nicht zwischen den Entwicklungsabteilungen der Fischereireedereien und der Marine bestanden haben, sondern weitgehend auf den konkreten Alltag auf See begrenzt und weder die Besatzungen der Fischereifahrzeuge noch der Marineschiffe federführend für die Entwicklung oder Beschaffung neuer Technologien waren. Diese Entwicklung fand in Zusammenarbeit zwischen den technischen Inspektionen der Reedereien und den Werften und Zulieferbetrieben bzw. zwischen eben diesen und den höheren technischen Verwaltungsstrukturen der Marine statt. Konkret gesagt, waren sowohl auf der Seite der Marine wie auch auf der Seite der Fischerei die Werften und Zulieferbetriebe die zentralen Schlüsselstellungen für die Entwicklung neuer Technologie und zugleich die Schnittstelle, die den einfachen Transfer von Technologie in beide Richtungen erlaubte. Diese Zweiteilung zwischen den jeweiligen Nutzern der Technologie und den jeweils für ihre Beschaffung zuständigen Personenkreisen sorgte jedoch auch dafür, dass der Transfer von Technologie nicht dazu beitrug, kulturelle Differenzen und Befindlichkeiten zwischen den beiden Seiten Fischerei und Marine abzubauen.

Insgesamt zeigt das Beispiel der Fischerei und der Marine im Kontext einer jeglichen Diskussion über Transfers von Technologien zwischen verschiedenen Einsatzbereichen und Nutzerkreisen eindeutig, dass entgegen der weitverbreiteten Ansicht, dass es sich bei solchen Transfers stets um eine Übertragung von Hochtechnologie in Bereiche niedrigeren technischen Standards handelt, das Konzept des Transfer nicht auf diese eine Richtung begrenzt sein muss, sondern unter bestimmten Umständen ebenfalls ein gegenläufiger Transfer von vergleichsweise einfacher Technologie stattfinden kann. Die Motivation für einen solchen Transfer von Lowtech war jedoch eine grundsätzlich andere als bei Hightech-Transfers. Wie am Beispiel der Vorpostenboote des Ersten Weltkriegs gezeigt werden konnte, handelte es sich primär um eine Reaktion auf einen plötzlichen Bedarf, der adäquat mit bestehender Technologie anderer Bereiche geschlossen werden konnte. Grundsätzlich hätte die Marine die erforderliche Technologie zwar auch selbst entwickeln können, aber stattdessen wurde ausnahmsweise der Ansatz gewählt, das Rad nicht neu zu erfinden. Ein mit Sicherheit begünstigender Faktor für diese

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Entscheidung war selbstverständlich, dass während des Krieges Entwicklungskapazitäten begrenzt waren und somit auf opportunistische Lösungen zurückgegriffen werden musste.

Resümee

Wie mit dem vorliegenden Beitrag gezeigt werden konnte, waren Transferprozesse zwischen Fischerei und Marine im Bereich von Technologie keinesfalls auf Hightech beschränkt, sondern fanden ebenso im Lowtech-Bereich statt. Ebenso wenig waren diese Prozesse Einbahnstraßen, sondern fanden in beide Richtungen statt, d.h. von der Marine in die Fischerei und auch andersherum. Dabei gilt es zu beachten, dass es sich bei den konkreten transferierten Technologien jeweils nicht um die Schlüsseltechnologien der beiden Bereiche handelte (Waffentechnik bzw. Fangtechnik), sondern um weitere Technologiefelder (Schiffbau bzw. Ortungstechnik), die zwar vom jeweiligen Sektor genutzt wurden, aber eben nicht nur durch diesen. Eigentliche Träger der technologischen Entwicklung waren daher häufig weder die Marine noch die Fischerei selbst, sondern Industrien, die ihre Produkte einer Vielzahl von Nutzern anboten und somit eine vergleichsweise einfache Grundlage für den Transfer vorfanden.

Die durchaus vorhandenen Befindlichkeiten zwischen Marine und Fischerei entwickelten sich konsequenterweise nicht zu relevanten Hemmnissen für den Transfer von Technologie, da dieser in der Regel nicht direkt erfolgte, sondern indirekt über diejenigen Unternehmen, die im Bereich der entsprechenden Technologieentwicklung federführend waren, d.h. Werften und Produktionsbetriebe für Ortungstechnik. Zudem waren sowohl Marine als auch Fischerei im Bereich der hier diskutierten Technologien stark opportunistisch geprägt, da es eben nicht um die Prestigeprojekte der jeweiligen Branche ging, sondern um Technologien, die zwar für Fischerei und Marine zum konkreten Zeitpunkt von entscheidender Bedeutung waren, aber nicht im Mittelpunkt der öffentlichen Wahrnehmung standen, und somit konnte auch Technologie von einem anderen Bereich des maritimen Sektors übernommen werden, den man sonst oftmals bestenfalls als entweder anrüchig oder arrogant wahrnahm.

Trotz der konkreten Übernahmen von Technologien, die nach ihrer Einführung von jeweils entscheidender Bedeutung für die den Transfer empfangende Seite werden sollten, kam es keinesfalls zu einer allgemeinen Annäherung der Bereiche oder einem Abbau der wechselseitigen Befindlichkeiten und Vorurteile. Ein opportunistischer und pragmatischer Austausch von Technologie führt, anders als ein strukturierter Technologistransfer, nicht zwangsläufig zu einer Änderung der Wahrnehmung oder zumindest Wertschätzung der jeweils anderen Seite, und Fischerei und Marine sind vielleicht das Musterbeispiel dafür, wie auf der einen Seite wiederholt Technologie zur erfolgreichen Lösung aktueller Probleme transferiert wurde und auf der anderen Seite wechselseitige Vorurteile und Befindlichkeiten sich keinesfalls veränderten, was letztendlich nur die eindeutige Bewertung der Transferprozesse als rein opportunistisch erlaubt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Literatur

Barthelmess, Klaus (2000): The Bear Island Expeditions of the German Sea Fisheries Association as Camouflage for Secret German Government Plans to Occupy the Island, 1897–1900. In: Sigurðsson, Ingi & Skaptason, Jón (Hg.): Aspects of Arctic and Sub-Arctic History. Proceedings of the International Congress on the History of the Arctic and Sub-Arctic Region, Reykjavík, 18–21 June 1998. Reykjavík, S. 441–447.

Choi, Hee Jun (2009): Technology Transfer Issues and a New Technology Transfer Model. In: The Journal of Technology Studies 35 (1), S. 49–57. https://doi.org/10.21061/jots.v35i1.a.7.

Dittmer, Richard & Buhl, Harald Valdemar (1904): Seefischereifahrzeuge und -boote ohne und mit Hülfsmaschinen. Hg. vom Deutschen Seefischerei-Verein. Hannover/Leipzig.

Dix, Arthur (1898): Die Aufgaben des Deutschen Reiches gegenüber der Seefischerei. In: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft/Journal of Institutional and Theoretical Economics 54 (3), S. 385–420. https://www.jstor.org/stable/40740786 (02.10.2023).

Eddy, Don (1949): Electronic Fish-Finder. In: The Science News-Letter 56 (5), S. 74–76. https://doi.org/10.2307/3926730.

Engel, Siegfried Heinrich (1930): Mit Fischereischutzboot »Zieten« nach den Fischgründen der Nordsee und Islands. Berlin.

Gassmann, Oliver, Frankenberger, Karolin & Csik, Michaela (2013): Reverse Innovation. Lernen von Einfachstlösungen. In: Gassmann, Oliver, Frankenberger, Karolin & Csik, Michaela: Geschäftsmodelle entwickeln. 55 innovative Konzepte mit dem St. Galler Business Model Navigator. München, S. 214–216. https://doi.org/10.3139/9783446437654.046.

Hackmann, Willem D. (1986): Sonar Research and Naval Warfare 1914–1954: A Case Study of a Twentieth-Century Establishment Science. In: Historical Studies in the Physical and Biological Sciences 16 (1), S. 83–110. https://doi.org/10.2307/27757558.

Heidbrink, Ingo (2011): A Second Industrial Revolution in the Distant-Water Fisheries? Factory-Freezer Trawlers in the 1950s and 1960s. In: International Journal of Maritime History 23 (1), S. 179–192. https://doi.org/10.1177/084387141102300110.

Heidbrink, Ingo (2018): The First World War and the Beginning of Overfishing in the North Sea. In: Tucker, Richard P., Keller, Tait, McNeill, John Robert & Schmid, Martin: Environmental Histories of the First World War. New York, S. 136–151. http://dx.doi.org/10.1017/9781108554237.007.

Heidbrink, Ingo, Beckmann, Werner, Keller, Matthias & Bundesverband der Deutschen Fischindustrie und des Fischgroßhandels (Hg.) (2003): … und heute gibt es Fisch. 100 Jahre Fischindustrie und Fischgroßhandel in Schlaglichtern 1903–2003. Bremen.

Henking, Hermann (1901): Die Expedition nach der Bäreninsel im Jahr 1900. In: Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 17 (2), S. 41–86.

Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1993): Die deutschen Kriegsschiffe – Biographien. Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 6. 2. Aufl. Herford.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Hodgson, W.C. & Friðriksson, Árni (1955): Report on Echo-Sounding and Asdic for Fishing Purposes. (Rapports et Procès-Verbaux des Réunions 139). Kopenhagen.

Jellicoe, John Rushworth (1920): The Crisis of the Naval War. London/New York.

Karr, Hans (2010): Der Kriegsfischkutter. Die Erfolgsgeschichte einer Notlösung. In: Köhlers Flottenkalender 99, S. 51–59.

Krauß, Joseph (Hg.) (1956): Navigation. (Handbuch für die Schiffsführung 1). 5. Aufl. Berlin.

Lübbert, Hans Julius (1912): Die großbritannische Hochseefischerei. Berlin.

N.N. (1884): Convention between Her Majesty, the German Emperor, King of Prussia, the King of the Belgians, the King of Denmark, the President of the French Republic, and the King of the Netherlands, for Regulating the Police of the North Sea Fisheries. London.

N.N. (1945): Asdic Operating and Control: Supplementary Notes on Procedure and Control. London.

N.N. (1951): Ideas from the Laboratories. In: Popular Economics 1 (8), S. 35–36. https://www.jstor.org/stable/43831863 (02.10.2023).

Prahalad, Coimbatore K. & Krishnan, Mayuram S. (2009): Die Revolution der Innovation. Wertschöpfung durch neue Formen in der globalen Zusammenarbeit. München.

Scholl, Lars U. (Hg.) (1994): Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland. Bd. 1: Handelsschiffe, Marine-Überwasserschiffe, U-Boote. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 34). Hamburg.

Wood, Walter (1911): North Sea Fishers and Fighters. With colour and pencil illustrations by Frank H. Mason and photographs by the author. London.

Worth, Richard (2001): Fleets of World War II. Cambridge, Mass.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Seebäderdampfer KÖNIGIN LUISE (1913/14)

Eine Schiffsbiografie: Vorgeschichte und Hintergründe, Helgolanddienst und Kriegsschicksal

Christian Ostersehlte

Christian Ostersehlte | Deutsches Schifffahrtmuseum/Leibniz-Institut für Maritime Geschichte, Bremerhaven, Germany | ostersehlte@dsm.museum
© Christian Ostersehlte 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-004

Schlüsselwörter/Keywords

Helgoland • Seebäderdienst • Erster Weltkrieg • Minenkriegsführung • Marinemythen
Heligoland • Short-sea passenger services • First World War • Mine warfare • Naval myths

Zusammenfassung/Abstract: Short-Sea Steamer KÖNIGIN LUISE (1913/14) – A Ship's Biography: History and Background, Heligoland Service, and War Fate

2019 wurde im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums ein Bericht über den Verlust des Minenlegers und vorherigen Hamburger Seebäderdampfers KÖNIGIN LUISE der HAPAG gefunden und eingearbeitet (III A 04112–015). Dieses Schiff wurde am 5. August 1914 in der Themsemündung von einer überlegenen Streitmacht der Royal Navy versenkt. Der Fund veranlasste eine schiffsbiografische Studie, welche die Hochseeinsel Helgoland als Fahrtgebiet des Schiffes, die diversen Dienste dorthin, die Reederei, den Bauauftrag beim Stettiner Vulcan, den Turbinenantrieb sowie den kurzen friedensmäßigen Helgolanddienst 1913/14 behandelt.

Die erste Einsatzfahrt bei der Kaiserlichen Marine, deren Zusammenhänge ebenfalls behandelt werden, wurde dem Schiff zum Verhängnis. Da es sich um den ersten deutschen Kriegsschiffsverlust des Ersten Weltkrieges handelt, entstand ein eigener Mythos, dessen Rezeption über Jahrzehnte verfolgt werden kann. Es folgen ein Ausblick zur weiteren Entwicklung der Helgolandfahrt sowie des Minenlegers als Schiffstyp.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

In 2019, a report on the loss of the HAPAG minelayer and former Hamburg short-sea steamer KÖNIGIN LUISE was discovered and added to the archive of the German Maritime Museum (III A 04112–015). The ship was sunk in the Thames Estuary on August 5, 1914, by a superior force of the Royal Navy. The discovery led to a comprehensive study of the ship's history. This study focused on the offshore island of Heligoland as the ship's sailing area. It examined the various services offered there, the shipping company involved, the construction contract for the Stettin Vulcan, the turbine drive, and the short peacetime Heligoland service in 1913/14.

The ship's first mission with the Imperial Navy, which is also discussed, was fatal. Since it was the first German warship lost during the First World War, it gave rise to its myth, the reception of which can be traced over decades. This is followed by an outlook on the further development of the Heligoland cruise and the minelayer as a ship type.

Meinen Eltern Burkhart (1921–2008) und Inge (1926–2019) Ostersehlte

Ein Archivfund

Als ich im Juli 2019 wieder einmal Rückstände ins Archiv einarbeitete, stieß ich auf einen interessanten Magazinfund, dessen Provenienz leider nicht mehr festzustellen war: Ein maschinengeschriebener Bericht über die Versenkung des zum Minenleger umgerüsteten Hamburger Seebäderdampfers SMS KÖNIGIN LUISE am 5. August 1914 in der Themsemündung durch überlegene britische Seestreitkräfte. Im damaligen Marineamtsdeutsch war von einem »Hilfsminenstreudampfer« die Rede. Es war die erste Gefechtshandlung zwischen der Kaiserlichen Marine und der Royal Navy im Ersten Weltkrieg und hat dadurch auf der deutschen Seite eine legendäre Bedeutung gewonnen.

Ins Allgemeine gewendet: Das Schiff als Objekt besitzt eine wissenschaftliche Relevanz, weil ihm viele Jahrhunderte Kulturgeschichte einen Individualcharakter haben zuwachsen lassen, der weiter geht als derjenige anderer Verkehrsmittel oder sonstiger beweglicher technischer Großobjekte.[1] Dieser Prozess einer herausgehobenen Individualisierung ist nicht zuletzt an der Praxis erkennbar, Schiffen Namen zu geben. Von Anfang an hat das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) diesem Aspekt in seiner Sammel- und Forschungstätigkeit sowie in seiner internen Systematik Rechnung getragen.[2]

1 Eine Lanze für den historischen Denkmalwert von Schiffen, Flugzeugen und Eisenbahnen bricht Schillig 2017. Die Erforschung des Schiffes als wissenschaftsrelevanter Gegenstand kann als eine historische Hilfswissenschaft eingestuft werden. Diese Argumentation findet sich bei Shuttleworth 2017.

2 So ist der größte Teil des Bildarchivs des DSM nach Schiffstypen in namentlicher alphabetischer Reihenfolge geordnet, freilich nicht ohne auch andere Themenbereiche außerhalb des Schiffs als Objekt zu berücksichtigen und als weitere Sammlungskategorien zu pflegen.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Daran hat sich bis heute nichts geändert[3]: selbstverständlich nicht als Selbstzweck, sondern als Bestandteil und in einer dienenden Funktion zur Diskussion über weitergehende, übergeordnete und abstrahierende Fragen, die sich an dem Schiff als ein historisches Objekt festmachen lassen.

Das tragische Ende der KÖNIGIN LUISE ereignete sich in den ersten Tagen der *Urkatastrophe dieses* [20.] *Jahrhunderts, das Ereignis, in dem stärker als in irgendeinem anderen – mit Ausnahme der Entdeckung von Kernwaffen und der Entwicklung der Bevölkerungs- und Umweltkrise – Versagen und Niedergang unserer westlichen Zivilisation begründet liegen* (so der amerikanische Diplomat und Historiker George F. Kennan 1981).[4] Auch deswegen verbindet sich mit dem Hamburger Seebäderdampfer KÖNIGIN LUISE eine Reihe in sich komplexer ziviler wie militärischer Bezüge, deren genauere Betrachtung lohnt.

Der »rote Felsen«: Abriss der Geschichte Helgolands

Rund 70 Kilometer (32,4 Seemeilen) Luftlinie von Cuxhaven entfernt, auf 54°11' nördlicher Breite und 7°53' östlicher Länge, liegt als einzige deutsche Hochseeinsel Helgoland. Eine Besiedelung ist bereits für das Neolithikum (3000–1800 v. Chr.) archäologisch nachgewiesen, eine bronzezeitliche Grabkammer wurde 1845 gefunden. Schriftliche Quellen nennen die damals womöglich noch viel größere Insel erstmals um 700. Die Bevölkerung ist friesischen Ursprungs, und seit dem frühen 13. Jahrhundert gehörte die Insel zum Einflussbereich Dänemarks. Dessen Ansprüche wurden jedoch von verschiedenen Seiten immer wieder infrage gestellt. Schon seit dem Mittelalter lebte die Insel zum größten Teil vom Fischfang, der bereits 1337 in einem Gesetzeswerk erwähnt wird. 1490 bis 1523 und ab 1689 gehörte Helgoland zum gottorfischen Landesteil des Herzogtums Schleswig. Seit 1714 war die Insel im Verlauf des Nordischen Krieges wieder dänisch, danach übernahm Großbritannien 1807 die Herrschaft. Die Ursache für diesen Besitzwechsel lag in der britischen Konfrontation mit dem damals Frankreich zuneigenden Dänemark sowie in der von Napoleon 1806 verhängten Kontinentalsperre. Während ihrer Dauer bis 1813 blühte der Helgoländer Schmuggel überseeischer Waren zum Festland hin und sorgte für eine kurze und heftige Phase des Wohlstands, der danach wieder den üblichen kargen Lebensbedingungen Platz machte. Die britische Souveränität über die Insel wurde im Frieden von Kiel 1814 bestätigt. Englische Gouverneure, meist den örtlichen Verhältnissen gegenüber aufgeschlossen, vertraten die Regierung in London, doch im Rahmen der im britischen Weltreich oft angewandten »indirect rule« wurde die traditionelle Selbstverwaltung der Helgoländer respektiert.[5]

Aufgrund der exponierten Lage in der Deutschen Bucht, und zwar in etwa gleicher Entfernung zu den wichtigen deutschen Flussmündungsrevieren und Hafenzufahrten,

3 Im Programmbudget 2020 des DSM (Stand 19.11.2018) sind im Programmbereich II »Schiffe als Wissensspeicher« definiert.

4 Kennan 1981, S. 12.

5 Als handlicher Überblick geeignet ist nach wie vor Kuke 1974, S. 9–12, 47–50. Ausführlicher Krieger 2015, S. 11–84 (mit zahlreichen Literaturhinweisen). Eine breit angelegte, materialreiche und aus weit verstreuter Literatur sowie disparaten Quellen schöpfende Geistes- und Kulturgeschichte bietet Wallmann 2017, für diesen Zeitabschnitt S. 8–52.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

bot sich Helgoland als Lotsenstandort an. Ein durch die Insulaner ausgeübtes Lotsenwesen ist seit dem 17. Jahrhundert in den Quellen nachweisbar, dürfte aber schon früher existiert haben. Da vor der Insel immer wieder Havaristen strandeten, waren die Lotsen auch als Berger und Seenotretter aktiv. Letztere Tätigkeit tritt ab dem 18. Jahrhundert vermehrt in den schriftlichen Quellen auf. Aufgrund der sich entwickelnden festländischen Konkurrenz der Elb-, Eider-, Weser- und Jadelotsen kam es im 19. und frühen 20. Jahrhundert zum Niedergang und Ende des Helgoländer Lotsenwesens.[6]

Der Helgoländer Schiffszimmermann, Bootsbauer, Autodidakt, Hobbyarchäologe sowie spätere Ratmann und Gemeindeschreiber (ab 1844) Jacob Andresen Siemens (1794–1849) entwickelte Pläne, die gewerblichen Grundlagen der Inselwirtschaft auszuweiten. 1826 initiierte er die Gründung des Seebades Helgoland, das in dieser Saison mit 100 Badegästen anfing. Damit lag man in einem deutschlandweiten, aber auch europäischen Trend, passende Ortschaften als Bade- und teilweise überaus mondäne Kurorte auszuweisen und auszubauen. 1794 hatte das mecklenburgische Heiligendamm den Anfang gemacht, bis Mitte des 19. Jahrhunderts folgten weitere Orte an der deutschen Nord- und Ostseeküste.[7]

Abb. 1: »Grün ist das Land, Rot ist die Kant, Weiss ist der Sand. Das sind die Farben von Helgoland.« Mit diesem populären Motto titelte diese 1893 verschickte kolorierte Postkarte, die volkstümliche Motive aufgriff. (Archiv DSM)

6 Spelde 1985, S. 29–52; Arnhold 2008.

7 1797 Norderney, 1800 Travemünde, 1802 Kolberg, 1804 Wangerooge, 1806 Spiekeroog, 1815 Rügenwalde, 1816 Cuxhaven, 1819 Wyk/Föhr, 1822 Zoppot, 1824 Putbus, 1824 Swinemünde, 1830 Langeoog, 1840 Juist, 1850 Borkum, 1855 Westerland/Sylt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Diese Entwicklung besitzt einen weitgespannten kultur-, wahrnehmungs- und mentalitätsgeschichtlichen Hintergrund. Ganz allgemein wandelten sich die Küste und das Meer für die Menschen von einem als unwirtlich empfundenen zu einem erholsamen und inspirierenden Ambiente.[8] In den folgenden Jahrzehnten nach Eröffnung des Seebades wurde Helgoland (1848: 2.151 Einwohner) zu einem bis weit ins Binnenland anerkannten Ausflugs- und Urlaubsziel.[9]

Am 1. Juli 1890 schlossen London und Berlin den sogenannten Helgoland-Sansibar-Vertrag. An dessen Zustandekommen waren der konservative Premier (1886–1892) Lord Robert Salisbury (1830–1903) und der Nachfolger Bismarcks als Reichskanzler (1890–1894), Leo von Caprivi (1831–1899), maßgeblich beteiligt. Deutschland erhielt im Rahmen einer feierlichen Übergabe am 9./10. August 1890 Helgoland im Tausch gegen bisherige deutsche koloniale Ansprüche in Ostafrika. 1891 wurde die Insel Preußen zugeschlagen, die Helgoländer waren vom Wehrdienst befreit und der Zolltarif aus britischer Zeit wurde nicht angetastet.[10]

Abb. 2: Bei dieser 1898 verschickten kolorierten Postkarte (C. B. Denker, Helgoland) mischen sich traditionell-volkstümliche und touristische mit rezenten militärischen Motiven. (Archiv DSM)

Unter der neuen Herrschaft wurde die touristische Infrastruktur weiter ausgebaut. Tagesausflügler traten als weitere Einnahmequelle hinzu, so dass man, wie die einschlägigen Zahlen belegen, von einem Tourismusboom in den konjunkturell sonst nicht ge-

8 Eine anregende Studie zu diesem übergeordneten Phänomen findet sich bei Corbin 1990.

9 Kuke 1974, S. 12–25, 45, 47–50; Krieger 2015, S. 84–95; sehr ergiebig Wallmann 2017, S. 53–491.

10 Salewski 1991; Rüger 2017, S. 1–108 (einschließlich der Vorgeschichte); Andres 2018, S. 8f.; Wallmann 2017, S. 492–497.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

rade stabilen 1890er-Jahren sprechen kann. Was man noch heute auf alten Postkarten sehen kann, ist eine Einbeziehung Helgolands in die nationale Symbolik und Propaganda des Kaiserreichs. Wilhelm II. zögerte nicht, die Übernahme Helgolands für den deutschen Nationalstolz verbal auszubeuten, aber es scheint so, dass die traditionell auf ihre Selbstverwaltung und insulare Identität bedachten Helgoländer diesen Überschwang nicht unbedingt teilten. Gleichzeitig wurde die Insel ab 1891 zur Festung ausgebaut. Hier spielte wohl auch die Schnittpunktlage der Insel eine seestrategische Rolle. Marineartillerie wurde stationiert, ein Stollensystem in den Fels getrieben, 1908 bis 1918 im Süden der Inseln der durch Molen abgesicherte Kriegshafen vor allem für U- und Torpedoboote angelegt, was den Badebetrieb vorübergehend in Mitleidenschaft zog. Die Stärke der Garnison betrug zeitweise über 3.000 Mann. Während des Ersten Weltkrieges wurden sämtliche Zivilisten (rund 3.500 Personen) evakuiert und durften erst im Dezember 1918 wieder zurückkehren. Infolge des Versailler Vertrags wurden die Festungsanlagen bis 1922 unter britischer Kontrolle geschleift.[11]

Nach dem Krieg lebte der bewährte Tourismus wieder auf (vgl. Tabelle 1). Als bedeutendster Bildchronist jener Zeit und damit des alten Helgoland vor der Zerstörung 1945 gilt der Fotograf und Kommunalpolitiker Franz Schensky (1871–1957), sein Zeitgenosse Julius Simonsen (1876–1943) wäre ferner zu erwähnen. Nach der Machtergreifung der NSDAP wurden auch auf Helgoland vollendete Tatsachen geschaffen, und zwar in Gestalt der Usurpation der Gemeindevertretung, Bücherverbrennungen, des auch in anderen deutschen Seebädern grassierenden berüchtigten »Bäder-Antisemitismus« sowie anderer Unterdrückungsmethoden. Auch die »Kraft durch Freude«-Organisation der Deutschen Arbeitsfront (DAF) frequentierte die Insel. Im Rahmen der Aufrüstung kehrte 1934 das Militär nach Helgoland zurück. Neue Anlagen entstanden, ein U-Bootbunker ab 1939 und ein Flugplatz 1941. Ab 1937 wurden sogar noch wesentlich ehrgeizigere Pläne verfolgt, die das Erscheinungsbild der Insel radikal verändert hätten. Um die Hauptinsel und die Düne herum waren umfangreiche Landgewinnungen durch Aufschüttung geplant, abgesichert durch ein komplexes System aus Molen und Wellenbrechern. Ein gigantischer Flottenstützpunkt mit Reparaturkapazitäten, eine Art deutsches Scapa Flow, war demnach vorgesehen. Nach dem Grundriss hieß das Projekt »Hummerschere«, wurde aber 1941 unter anderweitigen Zwängen des Krieges aufgegeben. Nach dessen Ausbruch durften die Helgoländer zwar wegen inzwischen geschaffenen Luftschutzraums auf ihrer Insel bleiben, der Bäderverkehr ruhte indessen. Helgoland diente wieder als Festung.[12]

1941, 1943 und 1944 hatte es bereits kleinere Luftangriffe auf die Insel gegeben, doch die massiven britischen Bombenangriffe vom 18. und 19. April 1945 führten zur völligen Zerstörung der historischen Bausubstanz Helgolands. Die vergleichsweise niedrige Zahl von 120 Toten unter der angestammten Bevölkerung war auf den Schutz der übrigen

11 Kuke 1974, S. 26–31, 45; Krieger 2015, S. 97–103; Andres 2018, S. 9–18. Militärfachlich detailliert: Fröhle/Kühn 1998a; Rüger 2017, S. 109–173; Wallmann 2017, S. 498–588.

12 Kuke 1974, S. 31–33, 45; Krieger 2015, S. 104–113; Schultheiß 2001; Zielke/Backens 2023; Andres 2018, S. 22–35; Fröhle/Kühn 1998b, S. 19–88; Rüger 2017, S. 174–193; Wallmann 2017, S. 621–624. Zum Bäder-Antisemitismus allgemein Bajohr 2003.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

rund 3.000 Zivilisten im Luftschutzbunker zurückzuführen, hinzu kam aber eine Dunkelziffer umgekommener russischer Zwangsarbeiter. Bemühungen einer kleinen Helgoländer Widerstandsgruppe, die Insel kampflos den Briten zu überlassen, waren kurz zuvor von der Gestapo vereitelt worden und endeten mit der Exekution der Beteiligten in Cuxhaven. Am 20. April verließ die Zivilbevölkerung die Insel, übrig blieb die Wehrmachtsgarnison, die sich am 11. Mai den britischen Streitkräften ergab und mit einem Rest der Zivilbevölkerung abtransportiert wurde. Auf den Tag genau zwei Jahre nach dem massiven Bombardement erfolgte am 18. April 1947 die Teilsprengung der Insel durch die britische Besatzungsmacht, eine monströse Aktion unter dem bezeichnenden Codenamen »Big Bang« einer ansonsten von einer späteren Historiografie durchaus positiv beurteilten Besatzungsmacht. Die beabsichtigte Vernichtung der Insel misslang jedoch, und Helgoland diente weiterhin als Bombenübungsziel der Royal Air Force.[13] Der Charakter Helgolands als außergewöhnliches Naturdenkmal blieb trotz dieser am tiefsten einschneidenden Zäsur in der Inselgeschichte erhalten, ungeachtet der unbestreitbaren Tatsache, dass durch die extremen Zeitläufe des 20. Jahrhunderts keiner deutschen Inselbevölkerung so übel mitgespielt worden ist wie den Helgoländern.

Proteste aus der deutschen Öffentlichkeit aus verschiedenen politischen Lagern, aber auch Einsicht auf britischer Seite führten schließlich am 1. März 1952 zur Freigabe der zwischenzeitlich evakuierten und bis dahin gesperrten Insel. Es folgte ein Wiederaufbau, dem bis heute zwangsläufig die historische Patina abgeht, doch hat man sich architektonisch im zeitgenössischen Nachkriegsbaustil um äußerlich akzeptable oder auch ansprechende Lösungen bemüht. Die eigene Erinnerung besagt, dass in den 1960er-Jahren ein Ausflug nach Helgoland eigentlich ein »Muss« zumindest für die Küstenbevölkerung darstellte, das als Ausflugs- und Reiseziel auch noch in den 1970er-Jahren seine Bedeutung und Ausstrahlung hatte.[14]

Tabelle 1: Besucher Helgolands (1826–1973)

Jahr	Dauergäste	Tagesgäste	Insgesamt
1826	100		
1829	200		
1838	1.030		
1858	2.218		
1868	3.412		

13 Kuke 1974, S. 33–35, 50f.; Krieger 2015, S. 115–126; Fröhle/Kühn 1998b, S. 89–97; Rüger 2017, S. 193–209; Wallmann 2017, S. 623; Jürgensen 1989, S. 55f.; Andres 2018, S. 35–44.

14 Kuke 1974, S. 35–43; Krieger 2015, S. 127–143; Wallmann 2017, S. 624–637; Jürgensen 1989, S. 55f.; Rüger 2017, S. 209–235; Andres 2018, S. 44–48. Charakteristisch für die damalige Zeit war eine *Gelegenheit zur Helgolandfahrt* am 7. Juni 1970 als letzter offizieller Programmpunkt der dreitägigen Feierlichkeiten zur Grundsteinlegung des DSM und gleichzeitigen Einholung der Museumsschiffe SEEFALKE und RAU IX (Kuratorium Deutsches Schiffahrtsmuseum 1971, S. 46).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Jahr	Dauergäste	Tagesgäste	Insgesamt
1874	2.350		
1875	1.540		
1880	4.000		
1887	9.600		
1888	8.320		
1890	12.732		
1895	14.270		
1900	18.763	34.400	
1905	26.708	48.999	
1910	31.856	75.400	
1913	32.345	101.400	
1919	8.009	11.009	
1923	38.535	82.623	
1927	41.602	111.494	
1931	22.447	107.478	
1935	31.639	246.200	
1939	12.040 (1)		
1952		14.500 (2)	
1956		167.438	
1960			382.721
1961			413.900
1964			552.864
1969			708.000
1972			781.054
1973			822.770

(1) Nur in den ersten vier Monaten des Sommerhalbjahres bis Kriegsausbruch.
(2) Auf der Düne.
Quelle: Kuke 1974, S. 43, 47–48.

Neben der charakteristischen Hochseelage, dem Ober- und Unterland und der Düne spielten bis heute das seit Anbeginn des Tourismus im 19. Jahrhundert praktizierte Ein- und Ausschiffen mit den ortsüblichen, noch heute eingesetzten und als Kulturerbe mittlerweile anerkannten Börtebooten sowie die eindrucksvolle Fahrt vorbei an den auf der Reede ankernden Seebäderschiffen als Erlebniswert eine Rolle.[15] Diese Thematik war an der deutschen Küste nicht auf Helgoland beschränkt, auch wenn sie dort bis heute ein

15 Kuke 1974, S. 22; Peters 2013; Jakobeit 2016; Bünning 2018. Die Börteboote sind noch heute im Betrieb, allerdings legen die beiden moderneren Helgolandschiffe HELGOLAND (2015) und HALUNDER JET (2018) direkt in Helgoland an und nehmen nicht mehr die Dienste der Börteboote in Anspruch.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

herausgehobener Teil des Lokalkolorits, inzwischen sogar der Inselidentität geworden ist. Vor dem Bau von Seebrücken war das Ein- und Ausbooten im Zeichen eines aufkommenden Tourismus auch bei anderen Seebädern üblich.[16]

Auch wenn der Ausbau Helgolands als Festung ab 1891 der Insel erheblich den Stempel aufdrückte, kann, wie schon am Beispiel des blühenden Tourismus gezeigt wurde, die Weiterentwicklung der Insel im deutschen Kaiserreich nicht nur als einseitig forcierte Militarisierung charakterisiert werden, und das betraf auch noch andere Einrichtungen, die sich auf der Insel ansiedelten. Zum bis heute renommierten maritimen Profil Helgolands zählt die 1892 gegründete Biologische Anstalt Helgoland. Das Nordsee-Museum (1897–1945), ein Aquarium (1902) und eine nach wie vor existierende Vogelwarte (1910) ergänzten das Ensemble. Die Kontinuität in der Meeresforschung hat sich bis heute erhalten, freilich mit Unterbrechung durch die beiden Weltkriege und die Nachkriegszeit. Seit 1998 arbeitet die 1959 wiedereröffnete Anstalt als Außenstelle des Alfred-Wegener-Instituts Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung.[17]

Bevor an den deutschen und europäischen Küsten von einem organisierten Seenotrettungswesen die Rede sein konnte, hatten sich, wie bereits angedeutet, die Helgoländer Lotsen in der Rettung Schiffbrüchiger betätigt. Bereits in britischer Zeit hatte Her Majesty's Coastguard seit 1868 bei Notfällen auf die Helgoländer Lotsen zurückgegriffen. Darauf konnte ab 1890 die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) aufbauen, die 1892/93 eine Station auf der Insel einrichtete. Noch heute ist Helgoland aufgrund der exponierten Lage ein wichtiger Standort für die Seenotretter, und seit 2003 ist der größte Rettungskreuzer der DGzRS, die HERMANN MARWEDE, dort stationiert.[18]

Nach einem Nachkriegsboom bis in die 1970er-Jahre setzte der Niedergang des Helgolandverkehrs ein. Durch mittlerweile entstandene Defizite im touristischen Angebot der Insel, aber auch allgemein infolge zahlreicher Veränderungen im Ferienkonsum und bei den Touristenströmen, ließ die Faszination Helgolands beim Publikum erheblich nach. In der Saison 1973 konnten noch über eine Dreiviertelmillion (Tabelle 1) Badegäste begrüßt werden, doch ab 1980 gingen die Zahlen erheblich zurück. Der Tiefpunkt lag in den späten 1980er- und in den 1990er-Jahren. Aufgrund des damals attraktiven Einkaufs zollfreier Spirituosen machte das nicht gerade schmeichelhafte Wort vom »Fuselfelsen« die Runde und beschädigte das Image Helgolands. Doch seit den späten 1990er-Jahren erfolgten dringend notwendige Investitionen. Auf niedrigerem Niveau freilich als in den Jahren des bundesrepublikanischen »Wirtschaftswunders« haben sich seither die Besucherzahlen (2015: 299.960 Gäste; 2016: 357.089) eingependelt. Seit 1961 kann die Insel zusätzlich angeflogen werden, der Flugplatz befindet sich auf der Düne. Neben dem Tourismus dient Helgoland als Basis für Offshore-Windparks.[19]

16 So etwa auf Borkum bis zur Inbetriebnahme der dortigen Inselbahn und Seebrücke 1888, siehe Kappelhoff 2015, S. 54–56. Ein anschaulicher Bericht über das Ausbooten in Borkum vor 1888 findet sich bei Spitta 1969, S. 24.

17 Kuke 1974, S. 21, 50–52; Krieger 2015, S. 101; Wiltshire et al. 2017.

18 Spelde 1985, S. 45–49; Arnhold 2008, S. 52–66; Kaack et al. 2004.

19 1976 beförderte das Bremer Schiff ROLAND VON BREMEN 175.000, 1983 71.000 und im letzten Dienstjahr 1984 nur noch 57.000 Fahrgäste nach Helgoland (Weser-Kurier, 19.09.1984). 1983 besuchten insgesamt 481.279 Gäste Helgoland (Weser-Kurier, 21.05.1984). Kuke 1974, S. 46; Krieger

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Helgoland (31. Dezember 2022: 1.253 Einwohner)[20] gehört heute zum Bundesland Schleswig-Holstein (Kreis Pinneberg) und zählt zu jenen klassischen Ausflugs- wie Urlaubszielen, die sich zwar während der Entstehung des frühen Tourismus im 19. Jahrhundert herauskristallisierten, nach einigen Jahrzehnten Blütezeit aber in die Krise gerieten und sich nach Jahren des Rückgangs und der Stagnation neu definieren und aufstellen mussten.[21]

Nach Helgoland: Die Anfänge der Dampfschifffahrt

Der von Siemens 1826 begründete Badebetrieb konnte in den nachträglich als so beschaulich apostrophierten Biedermeierzeiten nur dann zum Erfolg werden, wenn trotz der besonders exponierten Lage Helgolands Transportmöglichkeiten für genügend Badegäste geschaffen wurden. Cuxhaven, die Elbmündung und Hamburg kamen in erster Linie als festländische Abfahrtsmöglichkeiten in Betracht. Zunächst versuchte man es, wie damals in anderen Seebädern üblich, mit Segelkuttern, die ab 1826 Badegäste in noch geringer Anzahl (Tabelle 1) von Hamburg nach Helgoland brachten. Sie kamen aus Deutschland und Kontinentaleuropa. Auch Künstler zog die Insel an, die sich vor allem von deren Felsformationen inspirieren ließen.[22] Wenngleich 1824 auch zwei britische Dampfer (HILTON JOLIFFE und SIR EDWARD BANKS) auf der Fahrt zwischen London und Hamburg Helgoland anliefen, fehlten die Anreize für eine regelmäßige Schiffsverbindung nach England.[23]

In der Literatur werden diese frühen Verhältnisse so beschrieben: *Eine Fahrt in den ersten Jahren des Seebades Helgoland war für einen Bürger aus Hamburg und Bremen in jeder Beziehung ein Wagnis und erforderte sicherlich auch oft persönlichen Mut, zumal die Fahrten ja meist in offenen, kleinen Segelbooten unternommen wurden. An einen organisierten Bäderverkehr neuzeitlicher Art war natürlich noch nicht zu denken. Es galt nun vor allem, eine zuverlässige Schiffsverbindung zu schaffen, um Badegäste von Hamburg und Cuxhaven zur Insel zu befördern.*[24]

Der Dampfantrieb bot sich alsbald als leistungsfähigere Alternative an. Wie allgemein bei frühindustriellen Projekten war auch die frühe Dampfschifffahrt allerorten von einem eher experimentellen Vorantasten, einer unausgereiften, nicht selten störanfälligen Antriebstechnik sowie betriebswirtschaftlich von mehr oder weniger spontanen Einzelinitiativen geprägt, denen es zumeist an Kapital und damit an unternehmerischer Kontinuität mangelte. Der Import von Technik und Knowhow aus Großbritannien, aber

---

2015, S. 142–144; Andres 2018, S. 48–51; Wallmann 2017, S. 638–648; Wehrmann 2012; Pinneberger Tageblatt, 17.01.2017. Einen anschaulichen Eindruck von der heutigen Insel in ihrem touristischen, maritimen, wirtschaftlichen, naturkundlichen und ökologischen Profil gewinnt man bei Andryszak 2018.

20 Wikipedia (Zugriff Juli 2023).

21 Ein klassisches Vergleichsbeispiel ist der Semmeringpass bei Wien, siehe Vasko-Juházs 2006, S. 141–382.

22 Kuke 1974, S. 15–17, 69.

23 Siersdorfer 1974, S. 5.

24 Ebd., S. 15.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

auch anderen westeuropäischen Ländern (Frankreich, dem frühindustrialisierten Belgien und den Niederlanden) war damals in Deutschland noch unerlässlich. Das alles sollte auch bei der frühen, zunächst nur saisonal ausgeführten Helgolandfahrt nicht anders sein.

DE BEURS VAN AMSTERDAM (»Die Börse von Amsterdam«) hieß der erste Raddampfer, mit dem eine niederländische Reederei im Sommer 1829 den Dienst von Hamburg nach Helgoland aufnahm. Dabei handelte es sich aber nur um sporadische Gelegenheitsfahrten, die bis 1835 durchgeführt wurden.[25] Mehr Erfolg hatte eine wesentlich reellere Initiative aus der Hamburger Kaufmannschaft, die vor Ort die notwendigen Kapitalien aufbringen konnte, um 1833 die Hamburger Dampfschifffahrts-Compagnie zu gründen. Im gleichen Jahr entstand im schottischen Glasgow der Raddampfer ELBE, der vom 21. Juni bis zum 13. September 1834 seine erste Sommersaison bestritt und fast drei Jahrzehnte im Dienst blieb. 1836 folgte die ähnlich große PATRIOT. Zweimal wurde die Firmenbezeichnung geändert: 1844 in Hamburger Elb-Dampfschifffahrts-Compagnie und 1853 in Elbe-Dampfschifffahrts-Compagnie. Im Zusammenhang mit der aufstrebenden Entwicklung des Seebades (Tabelle 1) wurde dieser Dienst zu einem Erfolg. 1844 kaufte man von einem Kapitän Heinrich Spliedt in Hamburg den aus England stammenden hölzernen Raddampfer HENRIETTE, der seit 1839 vom Vorbesitzer in der Helgolandfahrt verwendet worden war. Schließlich lieferte die Reiherstiegwerft in Hamburg, einer der Pionierbetriebe des deutschen Eisenschiffbaus, 1857 eine neue PATRIOT ab, die neben dem Niederelbedienst auch im Helgolandverkehr eingesetzt wurde. Bis etwa 1867, als man vermutlich der Hapag Platz machte, versah die Gesellschaft ihren Dienst zum »roten Felsen«, wobei das beliebte Seebad Norderney nicht selten miteinbezogen wurde. Dorthin war 1834 der direkte Seebäderverkehr mit Dampfschiffen begonnen worden, übrigens auch von Hamburg aus.[26]

Ferner gab es in Deutschlands größtem Hafen einige andere Firmen, die sich in diesem Metier versuchten, denen aber sowohl Erfahrung als auch der lange unternehmerische Atem fehlte. Nur acht Fahrten nach Helgoland unternahm der Raddampfer MANCHESTER der Hanseatischen Dampfschifffahrt-Gesellschaft in Hamburg, der ansonsten bis zum Untergang im Juni 1844 in der für Hamburg so wichtigen Frachtfahrt nach England eingesetzt war.[27] Immerhin acht Jahre (1854–1862) hielt die Firma des namhaften Hamburger Kaufmanns Johan César Godeffroy (1813–1885) mit dem im schottischen Greenock erbauten eisernen Raddampfer HELGOLAND durch. Godeffroy verfolgte als Plantagenbesitzer, Reeder und Industrieller weitgespannte Interessen und hatte sich vorher an der Hamburger Dampfschifffahrts-Compagnie beteiligt, so dass Helgoland geschäftlich kein unbekanntes Terrain darstellte. 1863–1869 verkehrte der 1845 in Glasgow ursprünglich für die Leith-Hull-Hamburg Steam Packet Company gebaute

25 Kuke 1974, S. 70, 98; Grobecker/Buschmann 2002, S. 27f.

26 Szymanski 1958, S. 285–290; Kuke 1974, S. 45, 70, 99f., 121f., 136f.; Grobecker/Buschmann 2002, S. 31–33, 45; Siersdorfer 1974, S. 14 (ein Reisebericht von 1854 vom Maler und Illustrator Karl Reinhardt [gest. 1877] über eine Fahrt mit der HELGOLAND – Godeffroy – 1855 zit. ebd., S. 18–21); Kresse 1969a, S. 201f. Mathies 1924 behandelt die Elbe-Dampfschifffahrts-Compagnie deswegen nicht, weil deren Schiffe nicht im Seeschiffsregister eingetragen waren (S. 85). Heinrich Spliedt war offenbar identisch mit dem Schiffsführer der ELBE (1833; Kresse 1969a, S. 201).

27 Kuke 1974, S. 71, 131; Kresse 1969b, S. 209; Grobecker/Buschmann 2002, S. 42.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

eiserne Raddampfer BRITANNIA, nun ebenfalls unter dem Namen HELGOLAND, von Hamburg zum »roten Felsen« für die auch als Segelschiffsreederei tätige Hamburger Firma Rübcke & Wöllner. Die dänische Elbblockade während des Krieges 1864 machte der Firma jedoch einen Strich durch die Rechnung, so dass man das Schiff in das damalige britische und damit neutrale Helgoland verkaufte, von wo aus es weiter eingesetzt wurde.[28]

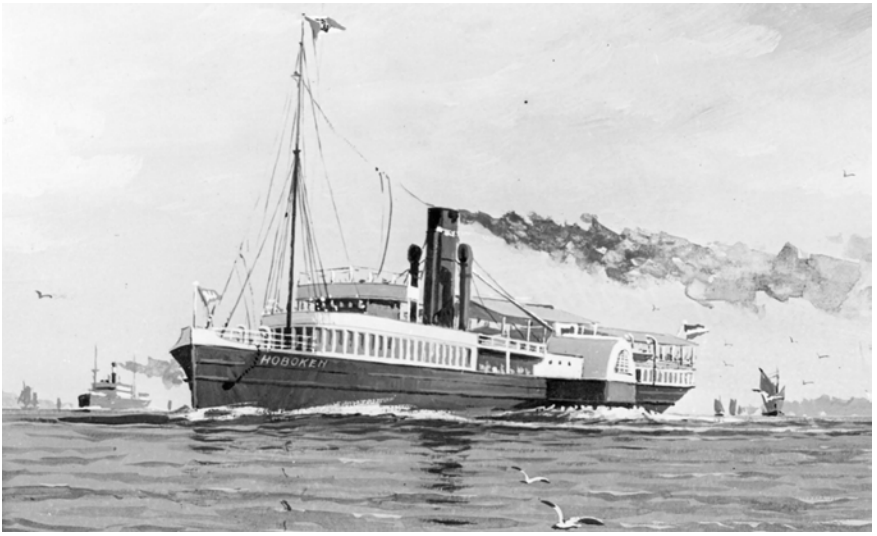


Abb. 3: Der Raddampfer HOBOKEN (1873) der Adler-Linie kam nach deren Übernahme durch die Hapag 1875 unter deren Flagge und führte die Helgolandsaison zu Ende. (Archiv DSM)

Als Nachzügler ist schließlich 1874/75 ein weiterer Raddampfer, die HOBOKEN der 1872 gegründeten Transatlantischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft – in der Öffentlichkeit unter dem Kürzel Adler-Linie gehandelt –, zu erwähnen. Diese Reederei lieferte sich mit der Hapag einen kurzen und heftigen Konkurrenzkampf in der Transatlantikfahrt, wurde aber im April 1875 von dieser übernommen, wobei der Saisonverkehr der HOBOKEN vom neuen Besitzer im gleichen Jahr noch zu Ende geführt wurde. Danach wurde der Dampfer aufgelegt und zwei Jahre später nach London verkauft.[29] Zu jener Zeit waren aber im Hamburger Helgolandverkehr die Karten längst neu gemischt worden. Für diese Frühzeit hat 1958 der namhafte Historiograf der frühen Dampfschifffahrt in Nordwestdeutschland, Hans Szymanski, aus einem bremischen Betrachtungswinkel heraus

28 Kuke 1974, S. 70, 113; Siersdorfer 1974, S. 16f.; Mathies 1924, S. 41, 85f.; Kresse 1969a, S. 170; Kresse 1969b, S. 158; Grobecker/Buschmann 2002, S. 42–44, 49. Zu J.C. Godeffroy siehe Gossler 2010b.

29 Kuke 1974, S. 123; Grobecker/Buschmann 2002, S. 62; Kludas 2010, S. 30f. Zur Adler-Linie siehe Mathies 1924, S. 90–92.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

das klare Urteil gefällt: *Der Bäder- und Ausflugsdienst nach Helgoland gehörte von Anfang an überwiegend zu dem Verkehrsbereich von Hamburg.*[30]

Tabelle 2: Schiffe im Hamburg-Helgoland-Dienst 1829–1875

Typ	Name	erbaut	Reeder	Tonnage/ Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
RD	DE BEURS VAN AMSTERDAM		Amsterdamsche Stoomboot Mij.			1829–1835
RD	ELBE	1833 Glasgow	Hamburger Dampfschifffahrts-Compagnie	116 BRT	330	1834–1860/1863
RD	PATRIOT	1836 J.H. von Somm, Hamburg	Hamburger Dampfschifffahrts-Compagnie	172 BRT	380	1836–1854
RD	HENRIETTE, ex ESSEX OF LONDON	1829 Poplar	Heinrich Spliedt, Hamburg, ab 1844 Hamburger Elb-Dampfschifffahrts-Compagnie	192 BRT	380	1839–1867
RD	MANCHESTER	1841 F.W. Wencke, Bremerhaven	Hanseatische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Hamburg	520 BRT/10 kn		1843
RD	HELGOLAND	1854 Caird & Co. Greenock	Joh. César Godeffroy & Sohn, Hamburg	15 kn		1854–1862
RD	PATRIOT	1857 Reiherstiegwerft, Hamburg	Elbe-Dampfschifffahrts-Co., Hamburg		340	1858–1862
RD	HELGOLAND, ex BRITANNIA	1845 Glasgow	Rübcke & Woellner, Hamburg			1863–1869
RD	HOBOKEN	1873 Napier & Sons, Glasgow	Adler-Linie, Hamburg (1875 an HAPAG)	420 BRT/13 kn	500	1874–1875

RD: Raddampfer
Literatur: Kuke 1974, S. 98–100, 113, 121–123, 136–137; Grobecker/Buschmann 2002, S. 28, 31, 44–45, 49, 62; Kludas 2010, S. 30–31.

Auch andernorts blieb man nicht untätig, wenngleich diese Bemühungen in jener frühen Zeit meist noch Stückwerk blieben, so im Konkurrenzhafen Bremen. Als die

30 Szymanski 1958, S. 302. Der Nachlass von Szymanski befindet sich übrigens im Archiv des DSM: III A 04118–001 bis 054.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Hamburger 1834 ihren Helgolanddienst auf eine solidere Grundlage stellten, wurde in der Bremer Presse eine Pfingstfahrt zur Insel mit dem Raddampfer BREMEN (erbaut 1833 und betrieben von Johann Lange in Grohn) angezeigt, die aber nicht zur Ausführung kam.[31]

Drei Jahre später versuchte der Bremer Kaufmann Louis F. Kalkmann, der Brasilien, Portugal und Uruguay konsularisch in Bremen vertrat und auch in anderen, nach hanseatischer Manier aufgefächerten Handelsgeschäften tätig war, zunächst einen Dampfer WILLIAM IV wohl aus England für den Dienst nach Norderney und Helgoland zu erwerben, doch das zerschlug sich. Stattdessen wurde mit dem aus London gecharterten Raddampfer BEN LAMOND vom 1. Juli 1837 an die Fahrt von Bremen nach Wangerooge, Norderney und Helgoland aufgenommen. Eine Strandung des Schiffes auf dem Außenriff von Norderney bereitete diesem Unterfangen aber ein rasches Ende.[32] Ein wenig mehr Glück hatte ein anderer bremischer Kaufmann: Louis Ichon (1811–1890) erwarb im Sommer 1843 aus Rotterdam den eisernen Raddampfer KONING WILLEM II und ließ das Schiff am 19. August nach wie vor unter dem niederländischen Namen von Vegesack nach Helgoland abfahren, woran die bremische Firma A.W. Gruner & Söhne beteiligt gewesen sein soll. Bis 1846 folgten sporadisch weitere Fahrten ab Bremerhaven und sogar ab Hamburg. Gelegentlich wurde Norderney mit bedient, aber hauptsächlich fuhr das Schiff in der Frachtfahrt nach Amsterdam. Hier engagierte sich Ichon, der aus Bordeaux stammte und seit 1833 in Bremen tätig war, in erster Linie. Daneben betätigte er sich in der Flussschifffahrt auf der Unterweser, der Englandfahrt und dem Auswandererwesen. Im April 1847 wurde der Dampfer nach Amsterdam veräußert.[33]

Nicht weit trug 1846 ein erster Versuch von der Ems aus, als die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Concordia« aus Emden ihren Raddampfer KRONPRINZESSIN MARIE (1846) im August 1855 eine einzige Fahrt von Norderney nach Helgoland durchführen ließ. Regulär verkehrte das Schiff auf der wesentlich lukrativeren Seebäderroute nach Borkum und Norderney. Zwei Jahre später wurden im Juli 1857 vom oldenburgischen Brake aus mit dem Viehdampfer BUTJADINGEN (1855) zwei Helgolandfahrten mit Fahrgästen durchgeführt. Sie blieben ebenso Episode. Bis zum Untergang im Oktober 1857 verblieb der Dampfer in der angestammten Englandfahrt.[34]

Wenige Jahre später wurde 1865 ab Bremerhaven ein weiterer Versuch unternommen. Der Reeder, Mitinhaber der Bremerhavener Werft F.W. Wencke und spätere Förderer der frühen deutschen Polarforschung, Albert Rosenthal (1828–1882), hatte das 1863 vor der holländischen Küste gestrandete britische Kanonenboot HMS LIVELY erworben und in den pittoresken Namen HELGOLANDERIN umgetauft. Von Juni bis September

31 Szymanski 1958, S. 56, 302.

32 Ebd. sowie S. 291f.; Kuke 1974, S. 76, 89. Über Kalkmann: Bremisches Adress-Buch für das Jahr 1843. Bremen [1843], S. 137. Der Wohnsitz an der Ostertors-Contrescarpe in einer gehobenen Wohnlage deutet auf Wohlhabenheit hin, das Kontor befand sich in der Altstadt am Weserufer (Schlachte No. 5).

33 Szymanski 1958, S. 302f.; Kuke 1974, S. 71, 76, 129f. Zu Ichon: Schwarzwälder 2003, S. 421. Die bremische Firma A.W. Gruner & Söhne wird 1843 als *westindische Handlung* mit Kontor in der Langenstraße 78 erwähnt (Bremisches Adress-Buch für das Jahr 1843. Bremen [1843], S. 105).

34 Szymanski 1958, S. 303; Kuke 1974, S. 76, 94, 130.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

1865 wurden ab Bremerhaven einige Fahrten mit insgesamt 2.352 Fahrgästen nach Helgoland unternommen, danach aber die Maschine ausgebaut und das Schiff in eine Schonerbark umgewandelt. Rosenthal plante ferner den Erwerb eines schnelleren Dampfers für Helgoland, doch dazu kam es nicht, weil der noch an anderer Stelle zu behandelnde Helgolanddienst des übermächtigen Norddeutschen Lloyd schon seine Schatten vorauswarf. Im gleichen Jahr 1865 führte der Schraubenschlepper SOLIDE (1863), an dem Rosenthal ebenfalls beteiligt war, eine einzige Helgolandfahrt durch.[35]

Das heutzutage niedersächsische, 1394 bis 1937 hamburgische Cuxhaven (Bezeichnung seit 1872) stand zumindest historisch mit der elbaufwärts gelegenen Metropole in einer Art Vorhafenbeziehung, die sich auch, wie noch zu zeigen sein wird, durch die Einbindung in den Helgolanddienst von Hamburg aus dokumentierte. Dies stellte beileibe nicht die einzige Komponente maritimer Hamburger Präsenz in diesem Fischerei- und Fährhafen am Schnittpunkt zwischen Unterelbe und Elbmündung dar.[36]

In Cuxhaven setzte ab 1869 die örtliche Cuxhavener Dampfschifffahrt AG den von der Reiherstiegwerft in Hamburg bezogenen Neubau PATRIOT in der Helgolandfahrt ab Hamburg über Cuxhaven ein. Aus der Hansestadt kamen Presseangriffe gegen diese neue Konkurrenz. Da es sich bei diesem Schiff um einen eisernen Schraubendampfer mit der damals modernen und besonders energieeffizienten Compoundmaschine (200 PSi) handelte, dürfte das der Rentabilität dieses Dienstes zugutegekommen sein, doch schließlich setzte die Eisenbahn im Niederelberevier dieser Verbindung erheblich zu. 1889 erwarb die Hamburger Reederei W. Riechers die PATRIOT – der Name besaß mittlerweile Zugkraft – und ließ sie noch bis 1896 zum »roten Felsen« fahren.[37]

Insgesamt lässt sich der bereits zitierte Befund von Szymanski vollauf bestätigen, dass in der Frühzeit der Helgolandfahrt das Elbrevier eine unangefochtene Führungsposition als Ausgangsbasis hatte. Versuche von anderen Revieren, vor allem von Ems und Weser aus, waren zwar nicht sonderlich erfolgreich, wiesen aber schon in die Zukunft, ebenso wie erste Ansätze, andere Nordseebäder wie die Ostfriesischen Inseln einzubeziehen.

Technisch lag in jener Zeit die Priorität auf dem Raddampfer, der im Küsten- und Binnenverkehr noch dominant war, als Seebäderschiff aber noch bis zum Ersten Weltkrieg und in Ausläufern danach seine wichtige Bedeutung behielt. Nur zaghaft wurde der neue Schraubenantrieb eingeführt, oder besser: ausprobiert.

35 Szymanski 1958, S. 303, 330; Kuke 1974, S. 76, 120f., 151. Über Rosenthal siehe den biografischen Artikel Krause 2003.

36 Kopitzsch/Tilgner 2010, S. 155f. 1889 wurde Cuxhaven in den Liniendienst nach Amerika der Hapag einbezogen, die noch heute als Baudenkmal erhaltenen Hapag-Hallen entstanden 1900–1902. Eine weitere wichtige Hamburger Komponente war die Stationierung von Seezeichen- und Lotsenfahrzeugen des Hamburger Staates in Cuxhaven (siehe hierzu den konzisen Überblick bei Siersdorfer 1975). Die gewichtige Präsenz der heutigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des 2003 gegründeten Havariekommandos führt diese Tradition in Cuxhaven fort.

37 Kuke 1974, S. 70f., 137; Siersdorfer 1974, S. 23–28.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Tabelle 3: Schiffe im Helgolanddienst von anderen Häfen aus (1837–1869)

Typ	Name	erbaut	Reeder	Tonnage/ Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
RD	BEN LAMOND		Louis F. Kalkmann, Bremen			1837 ab Bremen über Wangerooge und Norderney
RD	KONING WILLEM II	1841 Christian Verveer, Amsterdam	Eduard Ichon, Bremen			1843–1846 ab Vegesack, Bremerhaven und Hamburg
RD	KRONPRINZESSIN MARIE	1846 Vlissingen & Co., Amsterdam	Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Concordia«, Emden	24 Kommerzlasten		1855 ab Norderney
D	BUTJADINGEN	1855 T.D. Marshall, South Shields	Dampfschifffahrts-Gesellschaft der Butjadinger und Stadtländer Bauern und Viehhändler, Oldenburg			1857 ab Brake
D	HELGOLANDERIN, ex HMS LIVELY	1858 Newcastle	Albert Rosenthal, Bremerhaven	254 BRT		1865 ab Bremerhaven
D (1)	SOLIDE	1863 Reiherstiegwerft, Hamburg	Rosenthal & Wencke, Bremerhaven	99 BRT		1865 ab Bremerhaven
D	PATRIOT	1869 Reiherstiegwerft, Hamburg	Cuxhavener Dampfschifffahrt AG, Cuxhaven	130 BRT/10 kn	100	1869–1896 ab Hamburg/ Cuxhaven

RD: Raddampfer
D: Schraubendampfer
(1): Schlepper, gelegentlich im Fahrgastdienst verwendet.
Literatur: Szymanski 1958, S. 179, 302–303; Kuke 1974, S. 89, 94, 120–121, 129–130, 137, 151; Ostersehlte 1996, S. 88.

Der Einstieg der Großreedereien: Die Hapag und der Norddeutsche Lloyd in der Helgolandfahrt

Im Zug der Zeit lag es, dass der Hamburger Helgolanddienst in kapitalkräftigere Hände geriet, die überdies mehr Kontinuität versprachen. Hier kam die größte Reederei der Hansestadt, die 1847 gegründete Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag), ins Spiel, die seit 1893 die für die Öffentlichkeit etwas handlichere Zusatzbezeichnung Hamburg-Amerika Linie führte. Wie der Name schon sagt, lag das Haupt-

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

geschäft zunächst im Transatlantikdienst nach New York, doch kamen im Laufe der Zeit weitere Fahrtgebiete, etwa nach Südamerika und Ostasien, hinzu. Ihr bremisches Gegenstück war der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL), Hauptkonkurrent der Hapag im Transatlantikdienst, aber auch in anderen Fahrtgebieten.[38]

Die Historie dieser beiden größten deutschen Reedereien in ihrem Wechselspiel zwischen heftiger Konkurrenz und gelegentlicher Kooperation mit Absprachen in Einzeldingen kann als symbiotische Parallelgeschichte interpretiert werden. Aus wissenschaftlicher Sicht erscheint ein mehr oder weniger ständiger Abgleich zwischen diesen beiden in etwa gleich großen und bedeutenden sowie strukturell ähnlichen Reedereien notwendig. Hamburger oder Bremer lokalpatriotische Scheuklappen stehen weiterführenden Erkenntnissen im Weg, denn eine solche Betrachtungsweise ist in keiner Weise angemessen für Unternehmen, die von Anbeginn an weltwirtschaftlich dachten, planten und handelten. Im Zuge der Einführung der Containerschifffahrt mit ihren ungeheuren Investitionen fusionierten 1970 beide Reedereien zum Konzern Hapag-Lloyd, der heutzutage im einstigen Hapag-Haus am Ballindamm an der Binnenalster in Hamburg residiert.

Die Anfänge des Helgolanddienstes der Hapag liegen in einem historischen Zwielicht und erscheinen in ihren Quellenbelegen widersprüchlich. 1862 erwarb die Reederei den Raddampfer GRODEN (1843) für Tenderdienste auf der Elbe. Für Juli und August 1863 wurden in der Presse insgesamt acht Helgolandfahrten angeboten, doch bleibt unklar, ob diese Fahrten überhaupt stattgefunden haben oder vielleicht doch abgesagt wurden.[39]

Spätestens 1866 nahm die Hapag faktisch ihren Helgolanddienst mit dem aus Schottland stammenden eisernen Raddampfer CUXHAVEN auf. Dieser war als Blockadebrecher für die Konföderierten im Amerikanischen Bürgerkrieg erbaut, aber nicht mehr abgenommenen worden und wurde schließlich aus britischer Privathand erworben. Das Schiff fand bei der Hapag nebenher als Tender Verwendung und wurde schließlich 1884 nach Cuxhaven veräußert.[40] In der älteren Literatur kursiert die Vermutung, dass dieser Helgolanddienst eher einen werblichen Charakter für die wesentlich bedeutendere Überseepassagierschifffahrt ausgeübt habe.[41] Da solche Usancen im Rahmen einer frühen Öffentlichkeitsarbeit auch von anderen zeitgenössischen Reedereien bekannt sind[42], hat diese These einiges für sich.

---

38 Zur wichtigsten Literatur (chronologisch) über die Hapag: Landerer 1897; Thiess 1905; Himer 1905; Gutmann 1907; Herschel 1912; Melnik 1912; Himer 1922; Himer 1922/1927; Kaegbein 1922; Mathies 1924; Roggendorf 1924; Linde 1930; N.N. 1937; Huffmann 1960; Staehr 1960; Witthöft 1973; Kludas/Bischoff 1979–1981; Kludas 2007–2010. Zum Archivwesen der Hapag (heute Hapag-Lloyd) siehe Fähnemann/Stader 2020.
Die wichtigste Literatur zum NDL in diesem Zusammenhang: Lindeman 1892; Neubaur 1907; Kludas 1991–1992. Eine Zusammenschau und damit Parallelgeschichte beider Reedereien bieten Wiborg/Wiborg 1997.

39 Kludas 2010, S. 13, 28.

40 Kuke 1974, S. 71, 97, 114; Siersdorfer 1974, S. 22f.; Kludas 2010, S. 13, 28.

41 Mathies 1924, S. 81.

42 So etwa bei der bis 1873 ausgeübten Oberweserschifffahrt des Norddeutschen Lloyd, bei der Werbung für die England- und Amerikadienste veranstaltet wurde (Ostersehlte 2017, S. 60–63).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

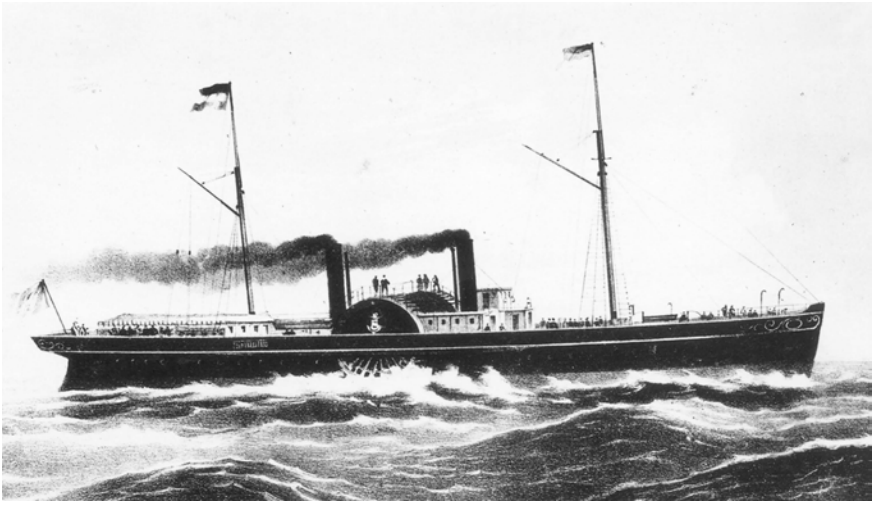


Abb. 4: Ursprünglich wurde der Raddampfer CUXHAVEN (ex HERALD, ex HATTY) 1864 in Schottland als Blockadebrecher für die Konföderierten im Amerikanischen Bürgerkrieg erbaut. (Archiv DSM)

In der Anfangszeit scheint sich dieser Dienst betriebswirtschaftlich gut angelassen zu haben, denn im Geschäftsbericht für 1866/67 der Hapag stand über die CUXHAVEN: *In den Zwischenzeiten haben wir indes dieses wirklich ausgezeichnete Fahrzeug infolge an uns gerichteter Anforderungen auch gelegentlich zur Passagierfahrt nach und von Helgoland benutzt, und da die Einnahmen dabei sich auf mehr als Banco Mark 20 000.- beliefen, so halten wir es im Interesse unserer Kompagnie, dasselbe in diesem Jahre* [1868] *regelmässig in dieser Fahrt zu erhalten.*[43]

In der Folgezeit wurden die Kapazitäten von der Hapag nur zögerlich ausgebaut. Aus zweiter Hand erworben, stießen zwei eiserne Raddampfer zur Flotte: Die aus England 1870 angekaufte HELGOLAND wurde jedoch ab 1872 als Tender BLANKENESE vorwiegend auf der Elbe eingesetzt, wohl weil sie wegen ihrer Bauart für dieses Revier besser geeignet war. Stattdessen wurde 1872 eine weitere, in Schweden erbaute HELGOLAND, erworben. Das kurze Intermezzo (1875) der von der Adler-Linie übernommenen HOBOKEN wurde bereits erwähnt.[44] 1881 findet sich im Geschäftsbericht nur noch einmal kurz eine lobende Erwähnung der Fahrteigenschaften der CUXHAVEN, doch mit den Einkünften scheint es in diesen Jahren nicht weit her gewesen zu sein. Nur drei Jahre später hieß es 1884: *Die Fahrten Hamburg-Helgoland, welche wir seit vielen Jahren vermittelst unseres Dampfers CUXHAVEN aufrecht erhielten, mussten wir aufgeben, weil sie in Folge der Concurrenz der Unterelbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft jede Rentabilität eingebüsst hatten.*[45] Hier haben wir es erstmals mit der Wechselbeziehung zwischen den Abfahrtshäfen Hamburg und Cux-

43 Geschäftsbericht 1866–67, S. 96 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

44 Kuke 1974, S. 89, 114f.; Siersdorfer 1974, S. 29f.; Grobecker/Buschmann 2002, S. 56f., 64f.; Kludas 2010, S. 30f.

45 Zit. ebd., S. 13. Fahrpläne der CUXHAVEN von 1870, 1872 und 1874 sind abgedruckt ebd., S. 12.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

haven zu tun, diesmal in Form einer Konkurrenz, an die man die CUXHAVEN verkauft hatte.

Dies alles waren nur zaghafte Ansätze, die damals Hamburgs größte Reederei im Helgolandverkehr[46] unternahm. Der seit 1880 amtierenden Hapag-Führung, namentlich unter Oscar Ruperti und William O'Swald, wird von der neueren Literatur zumindest in der Nordatlantikfahrt eine hilflose und konfuse Geschäftspolitik nachgesagt.[47] Ein ähnliches Bild ergibt sich im Helgolanddienst. Neue und anregende Impulse von außen waren deswegen nötig, damit dieses Geschäft nach der Jahrhundertwende auf eine solidere Grundlage gestellt wurde.

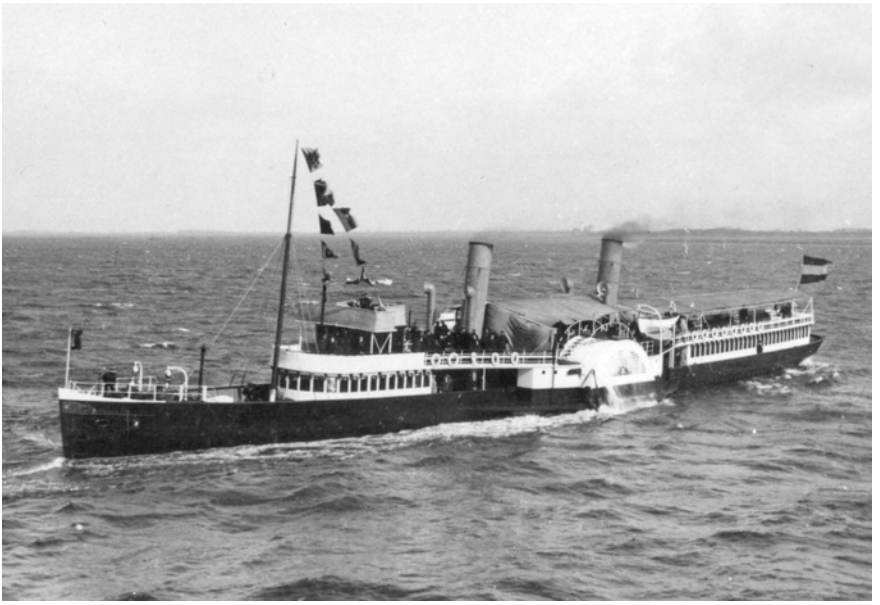


Abb. 5: Der 1870 aus England erworbene Raddampfer ALBERT VICTOR wurde zunächst als HELGOLAND im Seebäderdienst und dann ab 1872 als BLANKENESE vorwiegend auf der Unterelbe eingesetzt. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

46 Nur schemenhaft wird in den Quellen ein Dampfer ATLAS in den 1880er-Jahren in den Quellen erwähnt, wobei die Identität sowie die Zuordnung zu einer Reederei (Dutton & Dultz, Cuxhaven; Vereinigte Bugsir) unsicher bleibt (Kuke 1974, S. 88). Falls es dieses Schiff in der Helgolandfahrt überhaupt gegeben hat, dürfte es keine große Konkurrenz gewesen sein.

47 Beispielsweise bei Kludas/Bischoff 1979–1981. Bd. 1, S. 10; Kludas 1986, S. 99f. Ruperti und O'Swald übten ihr Amt als Nebentätigkeit aus.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Tabelle 4: Schiffe der Hapag im Helgolanddienst 1866–1883

Typ	Name	erbaut	Tonnage/Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
RD	CUXHAVEN, ex HERALD, ex HATTY	1864 Caird & Co., Greenock	402 BRT/10 kn	800	1866–1883
RD	HELGOLAND, ex ALBERT VICTOR, ab 1872 BLANKENESE	1866 Aitken & Mansel, Whiteinch	462 BRT/12 kn	530	1870–etwa 1872
RD	HELGOLAND, ex IXION	1857 Motala Mekaniska Verkstad AB, Motala	618 BRT/12 kn	600	1872–1875
RD	HOBOKEN (s. Tabelle 2)				1875 (1)

RD: Raddampfer
(1): Von der Adler-Linie übernommen.
Literatur: Kuke 1974, S. 97, 114–115, 123; Grobecker/Buschmann 2002, S. 56–57; Kludas 2010, S. 28–31.

Zur gleichen Zeit wie die Hapag stieg der Norddeutsche Lloyd (NDL) als bremischer Dauerkonkurrent in das Helgolandgeschäft ein, denn die frühen Versuche anderer Reeder von der Weser aus waren, wie erinnerlich, nicht gerade verheißungsvoll verlaufen. Neben den überseeischen Diensten unterhielt die führende bremische Reederei von Anfang an eine Schlepp-, Fluss- und Ausflugsschifffahrt auf der Unterweser, in der Wesermündung und bis 1873 sogar auf der Oberweser. Bereits im Gründungsjahr 1857 wurde Norderney angelaufen, denn dieses Fahrtziel wird in den Bilanzen erwähnt.[48]

Erste Versuche in Richtung Helgoland gestalteten sich nur vorantastend und sporadisch. Hierfür wurden die kleineren Fracht- und Fahrgastdampfer aus der Englandfahrt des NDL verwendet. 1858 unternahmen die MÖWE, 1861 die SCHWALBE und 1863 die ADLER jeweils eine Fahrt nach Helgoland, die SCHWAN 1865 zwei Touren.[49] Doch dann war die Zeit für entschiedenere Schritte gekommen.

Im April 1867 ließ der Lloyd in seinem Geschäftsbericht das vorangegangene Jahr Revue passieren und berichtete über den Beginn seines Liniendienstes zum »roten Felsen«: *Die Helgolander Fahrt eröffneten wir am 15. Juni mit dem neuerbauten Doppelschraubendampfer NORDSEE und unterhielten während der Saison, ebenso wie für Norderney, wöchentlich 3 Fahrten hin und zurück. Wenn nun die dabei erzielte Einnahme von 4105 Taler 39 Groten im Eröffnungsjahr der neuen Linie, wo dieselbe gegenüber der seit vielen Jahren von Hamburg unterhaltenen nur ungenügend bekannt sein konnte, der in der Norderneyer Fahrt erreichten schon nahezu gleichkommt, so dürfte hiermit bewiesen sein, dass dieselbe bei dem reisenden Publikum eine sehr günstige Aufnahme gefunden hat, und da auf der Route via Bremerhaven die Insel Helgoland in der Hälfte der ab Hamburg erforderlichen Zeit zu erreichen ist, so wird sich unsere Linie bald einer allgemeinen Beliebtheit und lebhaften Frequenz zu erfreuen haben.*[50] Trotz dieser kleinen Stichelei in Rich-

48 Norddeutscher Lloyd 1907, Bilanz 31.12.1857 (nicht durchgehend paginiert).

49 Szymanski 1958, S. 303.

50 Norddeutscher Lloyd 1907, Bericht Generalversammlung 23.4.1867 (nicht durchgehend paginiert).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

tung Hamburg sollte sich zeigen, dass der Helgolanddienst indes für beide Reedereien auskömmlich war, weil jede Seite ihr eigenes Einzugsgebiet bediente.

Tabelle 5: Schiffe des NDL im Helgolanddienst 1858–1914

Typ	Name	erbaut	Tonnage/Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
D	MÖWE	1857 Palmer Brothers & Co., Jarrow	682 BRT/9 kn		1858
D	SCHWALBE	1858 Palmer Brothers & Co., Jarrow	660 BRT/8 kn		1861
D	ADLER	1857 Palmer Brothers & Co., Jarrow	664 BRT/9 kn		1863
D	SCHWAN	1858 Palmer Brothers & Co., Jarrow	639 BRT/9 kn		1865
D (1)	NORDSEE	1865 C. Waltjen & Co., Grö-pelingen bei Bremen	223 BRT/9,5 kn		1866–1885
RD (1)	SIMSON	1854 Johann Lange, Grohn bei Bremen	187 BRT/8,5 kn	250	1866–1890
RD	ROLAND	1848 C. Waltjen & Co., Grö-pelingen bei Bremen	187 BRT/9,5 kn	328	1866–1884
RD	LLOYD	1870 AG »Weser«, Bremen	332 BRT/9 kn	210	1872–1874
RD	BREMERHAVEN, ex BREMEN	1847 Johann Lange, Grohn bei Bremen	117 BRT/10 kn	296	1872–1893
D (1)	RETTER	1885 J.C. Tecklenborg, Geestemünde	360 BRT/13 kn	331	1885–1914
RD	FORELLE	1881 H.F. Ulrichs, Vegesack	298 BRT/14 kn	432	1888–1913
RD	WILLKOMMEN	1884 J.C. Tecklenborg, Geestemünde	408 BRT/11 kn	656	1889
RD	LACHS	1889 J.C. Tecklenborg, Geestemünde	270 BRT/13,5 kn	408	1890–1914
RD	KEHREWIEDER	1890 J.C. Tecklenborg, Geestemünde	499 BRT/11,5 kn	862	1890–1914
RD	NAJADE	1894 Schichau, Elbing	724 BRT/16 kn	670	1894–1928
D (1)	SEEADLER	1897 Georg Seebeck, Geestemünde	532 BRT/13,5 kn	600	1897–1914
RD	NIXE	1899 Georg Seebeck, Geestemünde	844 BRT/16,5 kn	573	1899–1925
D	GLÜCKAUF	1901 AG »Weser«, Bremen	736 BRT/12 kn	878	1901–1914
RD	DELPHIN	1905 AG »Weser«, Bremen	400 BRT/14 kn	500	1905–1939

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Typ	Name	erbaut	Tonnage/Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
D	VORWÄRTS	1906 Bremer Vulkan, Bremen	758 BRT/12,5 kn	780	1906–1938

RD: Raddampfer
D: Schraubendampfer
(1) Kombinierter Schlepper/Fahrgasttender
Literatur: Szymanski 1958, S. 303, 324; Kuke 1974, S. 88–90, 98, 102, 106, 126, 130–134, 138, 147, 150–151, 156, 166; Kludas 1991, S. 153–163.

Mit der NORDSEE und ihrem damals modernen Doppelschraubenantrieb hatte sich der Lloyd auf eine in der Helgolandfahrt neuartige Antriebsform eingelassen.[51] Gleichzeitig aber scheute man in Bremen den Bau eines größeren Seebäderdampfers, vermutlich weil die zu erwartenden Fahrtgastzahlen nicht allzu hoch eingeschätzt wurden. Vielmehr setzte der Lloyd auf einen Schleppdampfer mit zusätzlicher Personenkapazität, der neben dem gelegentlichen Helgolanddienst noch anderen Tätigkeiten nachging, denn die Mitnahme von Ausflüglern auf Schleppern war vor dem Ersten Weltkrieg nicht selten.[52] Auch gab es in England wie dann auch beim NDL, je nach Prioritäten in der Bauweise, die Kombination aus Schlepper mit zusätzlicher Passagiertenderfunktion oder des Fahrgasttenders mit Schleppvorrichtung. Beide Varianten dienten dem Transport von Personen und Gepäck über kürzere Distanzen zu den auf Reede liegenden Passagierdampfern.[53] Der Raddampfer SIMSON (1854) und der Schraubendampfer RETTER (1885) fielen in erstere Kategorie. Daneben verwendete der Lloyd Tender sowie Raddampfer des Seebäder- und Unterweserverkehrs, die lediglich nebenher zur Helgolandfahrt herangezogen wurden, diese aber ausreichend abdeckten. Möglicherweise hat der NDL kurzfristig fremde Tonnage hinzugechartert.[54]

51 Kuke 1974, S. 133f. Eine akribische Beschreibung der Maschinenanlage findet sich bei Haack/Busley 1893, S. 20, 23, 76, 80, 82, 92, 96, 97, Tafel XXII.

52 Ein Beispiel aus Lübeck bei Ostersehlte 1991, S. 289–295.

53 Thomas 1991, S. 105–120 (Tenders and Passenger Carrying Tugs); Robins 2010. Über den Tenderdienst des NDL, aber auch anderer Reedereien wie der Hapag, ist in den Quellen kaum Genaueres zu finden. Bildbelege sind selten, eine Ausnahme (KEHREWIEDER längsseits BREMEN) findet sich bei Kludas 1991, S. 159. Fahrtbeschreibungen, Fahrpläne oder gedruckte Werbung fehlen erfahrungsgemäß. Bei den kurzen Distanzen dürfte der Tenderverkehr als banaler und nebensächlicher Vorgang wahrgenommen worden sein, im Gegensatz zum Seebäderverkehr, der sich in einschlägigen Quellen niedergeschlagen und das touristische und damit kulturgeschichtliche Erscheinungsbild der Küste mitgeprägt hat.

54 Kuke 1974, S. 88, erwähnt die Charterung des betagten Dampfers AUGUSTE VICTORIA, ex VILLE DE BRUGES, ex TOPAZ (1847 bei Cockerill in Hoboken bei Antwerpen erbaut) der Kieler Reederei Sartori & Berger (Daten Lloyd's Register 1893/94, nicht paginiert) für die Saison 1893. Die zeitgenössischen Geschäftsberichte des NDL (Norddeutscher Lloyd 1907) liefern keinen Hinweis dafür.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 6: Auf dieser Postkarte des NDL geben sich Bremer und Hamburger Seebäderschiffe auf der Reede von Helgoland kurz nach der Jahrhundertwende ein Stelldichein; von links: die beiden Lloyddampfer GLÜCKAUF (1901) und NAJADE (1894) sowie die COBRA (1889). (Archiv DSM)

Erst kurz vor und nach der Jahrhundertwende, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des zunehmenden Helgolandtourismus, fand der Typ des als Neubau beschafften Seebäderdampfers als Rad- (NAJADE 1894, NIXE 1897) und Schraubendampfer (GLÜCKAUF 1901, VORWÄRTS 1906) Eingang in die Lloydflotte (Tabelle 5).[55]

Insgesamt lässt sich feststellen, dass beim Lloyd der Helgolandverkehr im Vergleich zu den Verbindungen etwa nach Norderney oder Wangerooge nur eine Nebenrolle spielte. In den ersten drei Jahrzehnten wurde der Seebäderverkehr von der bremischen Großreederei nur sporadisch versehen. Erst in den 1890er-Jahren erfolgte eine Intensivierung, die mit dem Aufschwung auf Helgoland, aber auch in anderen Seebädern zusammenhing, deren positive Wirkung auf Erholung und Gesundheit zunehmend ins Bewusstsein des Publikums drang und in der offiziösen Lloydliteratur thematisiert wurde. Eine größere Fahrplandichte sowie ein Ausbau an Fahrgastkapazität auch beim Lloyd waren die Folge. Im Jahre des 50-jährigen Firmenjubiläums 1907 bedienten NIXE, NAJADE und SEEADLER (Tabelle 5) Helgoland. In der Hauptsaison wurde die Insel täglich angelaufen, in der Vor- und Nachsaison viermal wöchentlich. Zwischen Juni und September führte viermal in der Woche eine Linie von Bremerhaven nach Wangerooge über Helgoland. 1906 beförderte der Seebäderdienst des NDL zu allen Destinationen insgesamt 30.736 Fahrgäste.[56]

55 Einen Überblick über das einschlägige Schiffsmaterial des NDL gibt Kludas 1991, hier S. 153–165 (Schlepper und Tender).

56 Neubaur 1907, Bd. 1, S. 255–260. Ein weiteres Gesamtwerk über den NDL (Lindeman 1892) gibt nur eine kurze Beschreibung des Dienstes nach Norderney (S. 484–487).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Konkurrenz im eigenen Haus: Albert Ballin und die Hamburger Helgolandfahrt

Wie der Lloyd, so war auch die Hapag ihr Helgolandgeschäft zunächst nur halbherzig angegangen. Erst eine 1889 gegründete Seebäderreederei sorgte für notwendige Impulse. Diese besondere Entwicklung hatte mit der gewichtigsten Personalie der Firmengeschichte der Hapag vor dem Ersten Weltkrieg zu tun: Albert Ballin (1857–1918) war Sohn eines aus Jütland eingewanderten dänischen Juden, der 1852 die Auswandereragentur Morris & Co. in der Hansestadt begründet hatte. Nach dessen Tod trat Albert Ballin 1874 in die väterliche Firma ein, erhielt 1875 Prokura und wurde 1879 Mitinhaber. 1881 übernahm er die Passagevertretung der Hamburger Reederei Edward Carr, die neben ihren Frachtdiensten nun auch Zwischendeckspassagiere zu günstigen Preisen nach New York beförderte, eine höchst schmerzliche Konkurrenz für die Hapag. 1886 verständigten sich beide Seiten, und Ballin wechselte an die Spitze der Passageabteilung der führenden Hamburger Reederei. Dort wirkte er so erfolgreich, dass er 1888 in den Vorstand berufen wurde und daranging, die Hapag durchgreifend zu modernisieren und schließlich, noch vor dem bis dahin führenden NDL, zu Deutschlands größtem maritimen Unternehmen zu machen. 1899 wurde er zum Generaldirektor ernannt, und es ist nicht übertrieben, ihn als den prominentesten Schifffahrtsmanager des Wilhelminismus zu charakterisieren, und das nicht nur wegen seiner schließlich engen Beziehungen zum Kaiser.[57]

Zunächst aber ist die bedeutende, 1877 gegründete Hamburger Werft Blohm & Voss zu nennen, die 1885 einen Raddampfer FREIA erbaute. Mit 16 Knoten war dieses Schiff vergleichsweise schnell und hatte bereits elektrisches Licht an Bord. Rund vier Jahre betrieb die Werft in Eigenregie den Dampfer in der Helgolandfahrt, aber lediglich als eine Fußnote in der Geschichte des Unternehmens. Eine langfristige Geschäftsidee dürfte, trotz eigener für dieses eine Schiff entworfener Reedereiflagge, kaum dahintergestanden haben. Eher handelte es sich um eine auch von anderen Werften in den konjunkturell schwierigen 1880er-Jahren verfolgte Verlegenheitslösung, aus Beschäftigungsgründen Schiffe für eigene Rechnung zu bauen, eine Zeit lang fahren zu lassen und dann bei günstiger Gelegenheit zu veräußern. Im Winter fuhr die FREIA zwischen Ostende und Dover oder auch im Mittelmeer.[58]

Albert Ballin als geschäftliches Multitalent nutzte Ende 1889 die Chance und erwarb das Schiff, für das er im Rahmen von Morris & Co. vorher Fahrkarten verkauft hatte. Ferner wurde aus Cuxhaven die bereits erwähnte CUXHAVEN (1864) angekauft, doch dieses Schiff ging in die Ostsee, um bis zum Totalverlust durch Strandung vor Zinnowitz 1891 in einem Gemeinschaftsdienst mit der Stettiner Reederei Braeunlich (Stettiner Seebäder-Reederei Ballin & Braeunlich) zwischen der pommerschen Hafenmetropole und Rügen eingesetzt zu werden.[59]

Neben seiner ohnehin fordernden Aufgabe bei der Hapag gründete Albert Ballin noch 1889 als Nebenerwerb die nach ihm benannte Ballin's Dampfschiff-Rhederei-

57 Zwei biografische Artikel: Klein 1953; Lorenz 2001.

58 Prager 1977, S. 30; Witthöft 2002, S. 20f.; Kuke 1974, S. 102; Siersdorfer 1974, S. 30; Grobecker/Buschmann 2002, S. 71, 84.

59 Mathies 1924, S. 142; Kuke 1974, S. 102; Prager 1977, S. 29f.; Kludas 2010, S. 13, 28; Siersdorfer 1974, S. 22; Braeunlich 1999, S. 9, 208f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Gesellschaft und eröffnete den Fahrtbetrieb zum Saisonbeginn 1890.[60] Dies war keine vorübergehende Eingebung, sondern ein zielstrebiger und damit strategischer Einstieg in die Helgolandfahrt, denn Ballin, der ein breiter gefächertes Publikum an Ausflüglern im Blick hatte, dachte schon sehr bald an Expansion. Ob die Übergabe der Insel von Großbritannien an Deutschland dabei eine Rolle spielte, bleibt dahingestellt, doch durch den nachfolgenden Aufschwung (vgl. Tabelle 1) ging die Rechnung Ballins auf. Die inzwischen ansehnliche biografische Literatur über den später so legendären Hapag-Chef behandelt diese interessante Seitenlinie bis heute stiefmütterlich.[61] Nur dank der langjährigen Sammeltätigkeit von Arnold Kludas wissen wir darüber inzwischen mehr, und dasselbe gilt für den Seebäderdienst der Hapag.[62]

Das Engagement Ballins auf diesem Seitenfeld verwundert auf den ersten Blick, doch waren solche Nebengeschäfte zumindest im hansestädtischen Milieu damals nicht ganz selten.[63] Über die Vereinbarkeit mit seiner Führungstätigkeit bei der HAPAG ist einmal gemutmaßt worden: *Wieweit Ballin, damals als Direktor bereits Mitglied des Vorstands, diesen Schritt mit seinen Kollegen vom Hapag-Vorstand abgesprochen hatte, ist aus der Literatur über Ballin und die Hapag nicht zu ermitteln.*[64] Mit Sicherheit hat es aber – allein um unnütze Missverständnisse und Scherereien im Firmenalltag zu vermeiden – einschlägige Absprachen zwischen Ballin einerseits und dem Vorstand und Aufsichtsrat andererseits gegeben. Von einer engen Verzahnung zwischen den Geschäftspolitiken beider Firmen ist auszugehen, wofür noch Einzelbeispiele zu nennen sind. Im gegenteiligen Fall wären sowohl die prosperierende Entwicklung der Seebäderreederei als auch die weiterhin erfolgreiche Karriere Ballins bei der Hapag nicht zu erklären. Mit seiner Gründung war er lediglich in eine von seinem Arbeitgeber 1883 hinterlassene Bresche gesprungen. Es sieht so aus, dass seine Reederei als ein Experimentierfeld für technische, aber ebenso betriebswirtschaftliche Neuerungen diente, wovon in späterer Zeit die Hapag profitieren

60 Mathies 1924, S. 142. Die Reedereiflagge ebd., S. 125; Kludas 2010, S. 13.

61 So die ältere Literatur: Huldermann 1922, Stubmann 1926/1960, die romanhafte Ausschmückung von Leip 1956, die knapp gefasste Broschüre von Stubmann 1957, das bis heute gültige Standardwerk von Cecil 1969, aber auch die neueren Biografien von Wiborg 2000, Straub 2001 und Gerhardt 2009. Dagegen wurde die Reederei 2007 in der Begleitschrift einer Ballin-Ausstellung im Cuxhavener Empfangsgebäude Steubenhöft erwähnt (Koperschmidt 2007, S. 10f.). Ebenso beschreibt das umfangreich bebilderte, private Aspekte einschließende Buch von Eichler 2018 das Unternehmen in seinen Grundzügen (S. 70f.). 2019 gab Hapag-Lloyd eine Broschüre heraus. Obwohl der zur Verfügung stehende Platz notgedrungen knapp war, wurde immerhin vermerkt: *Ein weiteres Geschäftsfeld übergab Albert Ballin der Hapag aus eigener Hand: die Seebäderdienste. Er hatte sie 1889 privat gegründet* (Hapag-Lloyd 2019, S. 16). Im Hapag-Lloyd-Archiv in Hamburg befinden sich Aufsichtsratsprotokolle der Nordsee-Linie von 1897 bis 1904 (SG 01-05-13/1).

62 Kludas 2010.

63 Einer der Vorgänger Ballins als Direktor der Hapag (1847–1880), Adolph Godeffroy (1814–1893, der Bruder von Johan César Godeffroy), hatte nebenbei 1845–1858 eine eigene Firma unterhalten, die im Strudel der Weltwirtschaftskrise 1858 zugrunde ging (Gossler 2010a). In Bremen führte der Gründer des NDL, der »königliche Kaufmann« Hermann Henrich (H.H.) Meier (1809–1898), seine 1805 gegründete Familienfirma neben seiner Tätigkeit beim Lloyd weiter (Hardegen/Smidt 1920).

64 Kludas 2010, S. 13.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

sollte. So wurde eine zugkräftige Werbung betrieben, die sich in Gestalt von Postkarten überliefert hat.[65]

Da ihn seine Führungsfunktion bei Hamburgs größter Reederei ausgelastet haben dürfte, wird sich Ballin bei seinem Seebäderdienst nicht um die Einzelheiten des Tagesgeschäfts gekümmert, sondern diese, zumindest in späterer Zeit, einer vertrauenswürdigen Prokura überlassen haben. Möglicherweise wurde in den ersten Jahren der Betrieb im ursprünglichen, allerdings räumlich recht engen ersten Hapag-Haus (bis Sommer 1890 Deichstraße 7)[66] abgewickelt, ferner im nachfolgenden Domizil (bis Sommer 1903 Dovenfleth 18)[67], entweder durch dortiges Büropersonal oder durch Angestellte der Seebäderreederei. Die Wege zu Ballin als Ansprechpartner und Entscheidungsträger waren auf jeden Fall kurz.

Im Hamburger Adressbuch 1895 taucht die Reederei erstmals als eigene Anschrift auf: *St. Pauli Landungsbrücke Neue Gepäckhalle*.[68] Das klingt nicht nach einem eigenen Büro, sondern nur nach einer Verkaufsstelle. 1897 erfolgte die Umfirmierung des bis dahin etwas umständlichen Firmennamens in die für das Seebäderpublikum wesentlich werbewirksamere Bezeichnung Nordsee-Linie GmbH.[69] Im Hamburger Adressbuch von 1898 wird der neue Firmenname genannt, nun aber ebenfalls eine Büroadresse (Bei der Erholung 13).[70] Der Bürobetrieb dürfte sich also ausgeweitet haben, denn 1900 werden ein neuer Firmensitz am Johannisbollwerk 16 sowie ein Direktor (W. Weselmann) angegeben, die St. Pauli-Landungsbrücke nach wie vor aufgeführt, was die Annahme einer Verkaufsstelle stützt.[71] Weselmann erhielt um 1901 Verstärkung durch einen weiteren Direktor (O. Winkler).[72]

Alsbald schritt Ballin zum Flottenausbau. Zunächst dachte er nicht an Neubauten, sondern sein Blick richtete sich, geradezu traditionell für Hamburger Kaufleute, nach England. Dort führte bereits im 19. Jahrhundert der Aufstieg der viktorianischen Seebäder als eine frühe Tourismusform zu einer Blütezeit der küstennahen Fahrgastschifffahrt. Damals dominierte in britischen Gewässern noch der Schiffstyp des Küstenraddampfers. Darin sah Ballin ein entsprechendes Reservoir an günstig zu erwerbenden Gebrauchtschiffen. Während in der See- und Küstenschifffahrt der Schraubenantrieb allenthalben auf dem Vormarsch war, hielt sich der Radantrieb bei britischen Seebäderdampfern noch bis nach dem Ersten Weltkrieg, was mit den komplizierten und stark tideabhängigen Fahrwasserverhältnissen zusammenhing.[73]

Die Vermutung Ballins trog nicht. Eine der bedeutendsten Werften Großbritanniens, Fairfield (ehemals Elder) in Glasgow, trat um 1889 in nähere Verhandlungen mit der

65 Drei Beispiele ebd., S. 40.

66 Hamburger Adressbuch für 1890, S. 160. Bildbeleg bei Kludas/Bischoff 1979–1981, Bd. 1, S. 10.

67 Ebd., S. 13f., 17 (mit Bildbelegen); Hamburger Adressbuch für 1891, S. 168.

68 Hamburger Adressbuch für 1895, S. 18.

69 Mathies 1924, S. 142; Kludas 2010, S. 13.

70 Hamburger Adressbuch für 1898, S. 423.

71 Hamburger Adressbuch 1900, S. 493.

72 Hamburger Adressbuch 1901, S. 488.

73 Einen konzisen und instruktiven Überblick mit einer überzeugenden zeitlichen Periodisierung und kulturgeschichtlichen Hinweisen liefert Gladwell 2013. Das Traditionsschiff WAVERLEY (1947) ist der letzte Vertreter des einst klassischen britischen Küsten-Passagierraddampfers.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Hapag ein und lieferte Anfang 1890 den Dreischornsteiner NORMANNIA (8.716 BRT) für den Transatlantikdienst ab.[74] Es erscheint als wahrscheinlich, dass Ballin auf diesem Wege von einem zusätzlichen Engagement der schottischen Großwerft im Reedereigeschäft erfuhr. Dies wurde mit wesentlich größerer Konsequenz betrieben als etwa von Blohm & Voss an der Elbe. 1889 hatte Fairfield den Raddampfer COBRA an eine Reederei in Glasgow für den Dienst zwischen dem schottischen Gourock und dem nordirischen Belfast abgeliefert. Doch der Kunde war nicht zufrieden und gab nach einer Saison das Schiff an die Werft zurück; ein eigenartiger Gegensatz zur späteren Erfolgsgeschichte dieses Raddampfers unter deutscher Flagge. Etwa zur selben Zeit gab ein anderer Kunde einen 1875 dort erbauten Raddampfer PARIS bei Fairfield in Zahlung, ein im damaligen Schiffbau nicht seltenes Finanzierungsverfahren. Fairfield machte aus der Not eine Tugend, gründete die New North Wales Steamship Company und setzte die beiden Dampfer im Fahrgastdienst zwischen der Hafenmetropole Liverpool und dem nordwalisischen Seebad Llandudno ein. Die COBRA wurde in ST. TUDNO umbenannt. Dieser Dienst ließ sich so profitabel an, dass Fairfield alsbald einen modifizierten Nachbau der ST. TUDNO gleichen Namens baute, der 1891 zur Ablieferung kam. Das Vorgängerschiff wurde an Ballin verkauft, der dem Dampfer den alten Namen zurückgab, noch nicht ahnend, dass dieser einen eigenen Nimbus in der Helgolandfahrt entfalten sollte. Nunmehr fuhr die COBRA von Hamburg über Helgoland nach Sylt. 1892 ging auch die PARIS an Ballin und fuhr dort für wenige Jahre als FLAMINGO. Das Engagement Fairfields im Seebäderdienst setzte sich fort und führte mit anderen Geschäftspartnern und bisherigen Konkurrenten 1891 zur Gründung der Liverpool & North Wales Steamship Co. Ltd., bei der die Werft nach wie vor maßgeblichen Einfluss ausübte, vor allem aber fortan als Lieferant von Neubauten in Erscheinung trat. Einen dritten Raddampfer, die LADY GWENDOLINE (1889), erwarb Ballin 1890 von der Reederei Edwards, Robertson & Co., die von einem Unternehmer aus Cardiff geführt wurde. Der Kohlenverbrauch war den Eignern zu hoch gewesen. Das schreckte Ballin aber nicht ab, sondern er stellte den Dampfer als ARIADNE in die Helgolandfahrt ein.[75]

Ein 1895 abgewickeltes Kauf- und Chartergeschäft mit einer niederländischen Reederei, der Stoomvart Maatschappij »Zeeland« in Vlissingen, hatte möglicherweise mit der Verbindung zu Fairfield zu tun. Zwei Raddampfer, PRINS HENDRIK (1880) und PRINSESS ELISABETH (1877), waren bei Elder für die niederländische Firma erbaut worden. PRINS HENDRIK wurde für die Helgolandsaison 1895 von Ballin gechartert, ging nach deren Abschluss aber wieder nach Vlissingen zurück. Im gleichen Jahr wurde die PRINSESS ELISABETH dagegen erworben, in PRINZESSIN ELISABETH umbenannt, 1896 aber wieder an den Voreigner zurückverkauft. Als Ersatz diente 1896 bis 1898 ein weiteres Schiff der »Zeeland«, die PRINZES MARIE (1877), die danach an Braeunlich in Stettin ging.[76] Es bedarf nicht viel Phantasie anzunehmen, dass dieses Geschäft vermutlich von Ballin vermittelt wurde. Etwa zur gleichen Zeit kam im August 1895 die ARIADNE zur Hapag, die das Schiff bis zum Ersten Weltkrieg als Tender in Cherbourg

74 Kludas 1986, S. 185–188.

75 Duckworth/Langmuir 1966, S. 60, 62f., 91f., 138, 171; Kuke 1974, S. 86, 95f.; Siersdorfer 1974, S. 31–33; Grobecker/Buschmann 2002, S. 72f., 84; Kludas 2010, S. 32, 52f.

76 Kuke 1974, S. 137; Grobecker/Buschmann 2002, S. 84, 87.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

unter französischer Flagge einsetzte.[77] Vielleicht spielte bei diesem Transfer dann doch der hohe Kohlenverbrauch des Schiffes eine Rolle.

Tabelle 6: Schiffe der Ballin's Dampfschiff-Reederei (ab 1897 Nordsee-Linie) im Helgolanddienst 1889–1905

Typ	Name	erbaut	Tonnage/Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
RD	FREIA	1885 Blohm & Voss, Hamburg	683 BRT		1889–1894
RD	ARIADNE, ex LADY GWENDOLINE	1889 J. McArthur, Paisley	427 BRT/14 kn	500	1890–1895
RD	COBRA, ex ST. TUDNO, ex COBRA	1889 Fairfield, Glasgow	1.146 BRT/14,5 kn	912	1891–1905 (1)
RD	FLAMINGO, ex PARIS	1875 J. Elder & Co., Glasgow	533 BRT		1892–1895
RD	PRINS HENDRIK	1880 J. Elder & Co., Glasgow	1.575 BRT		1895
RD	PRINZESS ELISABETH, ex PRINSESS ELISABETH	1877 J. Elder & Co., Glasgow	1.585 BRT		1896
RD	PRNZES MARIE	1877 J. Elder & Co., Glasgow			1896–1898
RD	PRINZESSIN HEINRICH	1896 Blohm & Voss, Hamburg	930 BRT/14 kn	540	1896–1905 (1)
D	SILVANA	1897 Howaldtswerke, Dietrichsdorf bei Kiel	804 BRT/14 kn	618	1897–1905 (1)
TD	KAISER (s. Tabelle 7)				(1)

RD: Raddampfer
D: Schraubendampfer
TD: Turbinendampfer
(1): 1905 an Hapag.
Literatur: Kuke 1974, S. 86, 95–96, 101–102, 124–125, 137–138, 150; Grobecker/Buschmann 2002, S. 71–73, 78, 83, 85, 87–88; Kludas 2010, S. 32, 52, 54.

Nach diesem Hin und Her in seiner Helgolandflotte entschied sich Ballin für einen modifizierten Nachbau der inzwischen wieder verkauften FREIA, der als PRINZESSIN HEINRICH von Blohm & Voss im Juni 1896, also pünktlich zum Saisonstart, abgeliefert wurde, wobei zu diesem Anlass ein prominentes Publikum geladen war. Obwohl dieser Raddampfer sich im Helgolanddienst bewährte und lange Jahre im Dienst blieb (Tabellen 6 und 7), gab es nach der Ablieferung eine lange Restpunktliste, jedenfalls sind Querelen

77 Kuke 1974, S. 86; Siersdorfer 1974, S. 31; Kludas 2010, S. 32.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

zwischen Werft und Auftraggeber überliefert. Auch die Fahrgäste sollten sich in der Folgezeit über ein schlechtes Seeverhalten des Schiffes beschweren[78], Bezeichnungen wie *Schaukel-Prinzessin* machten die Runde.[79] Diese Kalamitäten um die PRINZESSIN HEINRICH sollten den künftigen Beziehungen zwischen Blohm & Voss einerseits sowie der Hapag und ihrem bedeutenden Chef andererseits aber nicht schaden.

Nur kurze Zeit nach seinem ersten Neubau unternahm Ballin einen weiteren innovativen Schritt. Bei den Howaldtswerken in Dietrichsdorf bei Kiel wurde 1897 der Schraubendampfer SILVANA erbaut. Die bis dahin im Helgolanddienst nur zurückhaltend angewandte Antriebsform hatte man diesmal gewählt, um Helgoland auch im Winter anlaufen zu können. Damals war die Unterelbe noch regelmäßig vereist, und der Hamburger Staat setzte dort drei große Eisbrechdampfer und einen kombinierten Eisbrecher/Tonnenleger ein. Da Raddampfer der Hapag im Eis beschädigt worden waren, sah man den Schraubenantrieb für den Winter als robuster und geeigneter an. Technische Innovation stand auch im Zeichen von Versuchen des Physikers Dr. Jonathan Zenneck (1871–1959), der von 1897 bis 1900 im Rauchsalon der SILVANA Versuche mit drahtloser Telegrafie mit einer Gegenstelle bei der Cuxhavener Kugelbake unternahm.[80] Das konnte nur im Einvernehmen mit der Reederei geschehen. Ohne hagiografisch zu personalisieren, stellt dieses Experiment einen Beleg für die Aufgeschlossenheit Ballins für technische Neuerungen dar, die auch bei anderen Gelegenheiten später immer wieder zum Tragen kam.

Mit dem nächsten Neubau wurde abermals technisches Neuland betreten. Noch unter der Ägide der Nordsee-Linie wurde 1904 ein weiterer Schraubendampfer beim Stettiner Vulcan in Auftrag gegeben.[81] Dieser sollte mit dem damals noch neuartigen Turbinenantrieb ausgerüstet werden, der durch das britische, von Charles Parsons (1854–1931) entwickelte Versuchsboot TURBINIA bei einer Flottenparade 1897 Aufsehen erregt hatte. Schon 1901 war der erste Seebäderdampfer mit dieser Antriebsform in Dienst gestellt worden. Es war die britische KING EDWARD, die bei Denny in Dumbarton erbaut, mit Parsons-Turbinen ausgerüstet worden war und auf dem schottischen Clyde verkehrte. Weitere Neubauten folgten in rascher Abfolge von derselben Werft, so die QUEEN ALEXANDRA ebenfalls für das Clyde-Revier 1902, die Kanalfähren THE QUEEN und BRIGHTON 1903, die PRINCESS MAUD und LONDONDERRY für die Irische See und die LOONGANA für Australien 1904, die MAHENO für Neuseeland sowie zwei weitere Kanalfähren, ONWARD und INVICTA, 1905. Auch im dominierenden Transatlantikdienst wurde der Turbinenantrieb eingeführt. 1905 stellte die Allan Line aus Glasgow die bei Workman, Clark & Co. in Belfast und Stephen in Glasgow erbauten Dampfer VICTORIAN und VIRGINIAN für die Verbindung zwischen Liverpool und St. John's auf Neufundland in Dienst, während im gleichen Jahr die dominierende Cunard-Line von ihrer Hauswerft John Brown & Co. in Clydebank die beiden Schwesterschiffe CARONIA und

78 Kuke 1974, S. 138; Grobecker/Buschmann 2002, S. 84–86; Kludas 2010, S. 52f.; Witthöft 2002, S. 44f.

79 Siersdorfer 1974, S. 31.

80 Kuke 1974, S. 150; Siersdorfer 1974, S. 38; Ostersehlte 2004, S. 151; Kludas 2010, S. 28, 54f. Zum Eisbrechdienst auf der Unterelbe siehe Buchheister/Bensberg 1901, S. 40–57. Zu den Funkversuchen siehe Hechtel 2005, S. 35. Zu Zenneck: Schmucker 1999; ein Nachruf: Pungs 1959.

81 Kludas 2010, S. 56.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

CARMANIA in Empfang nahm. War Erstere vorsichtigerweise noch mit Vierfachexpansionsmaschinen ausgerüstet, so hatte man bei der CARMANIA den Turbinenantrieb gewählt.[82] Es war nur eine Frage der Zeit, wann die mit den Briten konkurrierende deutsche Werftindustrie, die in technischer Kompetenz in den 1890er-Jahren aufgeholt hatte, auch auf diesem Feld nachziehen würde.

Abb. 7: Die SILVANA 1897 in der Ausrüstung bei den Kieler Howaldtswerken in Dietrichsdorf bei Kiel. (Archiv Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Kiel)

1905 hatten die Kieler Howaldtswerke ebenfalls einen Turbinendampfer für den Küstendienst im Bau, der aber nicht abgenommen wurde, zunächst bei der Werft als Versuchsschiff verblieb und nur unter seiner Baunummer (392) fuhr.[83] So blieb die kommerzielle Premiere für ein Turbinenschiff unter deutscher Flagge dem Hamburger Neubau aus Stettin vorbehalten, der am 8. April 1905 vom Stapel lief und im September desselben Jahres unter dem repräsentativen Namen KAISER abgeliefert wurde.[84]

Doch zu dem Zeitpunkt waren bereits gravierende Änderungen eingetreten. Die Nordsee-Linie hatte sich ab etwa 1895 im Lauf von zehn Jahren als überaus profitabel

82 N.N. 1907; Fletcher 1910, S. 308f.; Lyon 1975, S. 477–529; Kludas 1972, S. 112–115.

83 Kuke 1974, S. 84; Siersdorfer 1974, S. 39; Ostersehlte 2004, S. 170–173; Kludas 2010, S. 62.

84 Kuke 1974, S. 124f.; Kludas 2010, S. 56. Es gibt Bildbelege (vermutlich von 1905), welche die KAISER mit gelben Schornsteinen mit schwarzem Topp der Nordsee-Linie zeigen (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bildarchiv). Hier mag eine administrative Übergangszeit eine Rolle gespielt haben.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

erwiesen. Gewinne von 14 % des Aktienkapitals wurden jeweils zur Hälfte für Abschreibungen und zur Ausschüttung verwendet. 1904 wurde eine neue Landungsanlage in Cuxhaven in Betrieb genommen, die fortan von der Nordsee-Linie angelaufen wurde. Das alles bot ein wesentlich geschäftigeres Bild als der einstige Helgolanddienst der Hapag bis 1883. Der neue Dampfer befand sich noch in Stettin im Bau, als zum 1. Januar 1905 die Hamburg-Amerika Linie die Nordsee-Linie übernahm. Die Umfirmierung erfolgte am 17. März.[85] Die Gründe hierfür sind nicht bekannt, ob etwa dieser Schritt Ballins Idee war oder er vom Aufsichtsrat dazu gedrängt wurde. Allein wegen betriebswirtschaftlicher Synergieeffekte war diese Integration in eine ohnehin mittlerweile komplex gewordene Firmen- und Flottenstruktur sinnvoll. Außerdem war die Hapag durch ihre Kreuzfahrten seit 1891 und ihre Reisebüroorganisation in Gestalt des 1868 gegründeten und zum 1. Januar 1905 erworbenen Carl Stangens Reisebüro nicht nur Transporteur, sondern auch Tourismusanbieter geworden[86], wobei die Gleichzeitigkeit dieser Erwerbung mit jener der Nordsee-Linie auffällt.

Nunmehr übte die Hamburg-Amerika Linie praktisch das Monopol für den Helgolandverkehr von der Elbe aus. Die übernommenen Schiffe wurden umgehend in den Seebäderdienst der Hapag eingegliedert und fuhren zum Teil noch sehr lange unter ihrer Flagge (Tabelle 7): SILVANA bis zum Ersten Weltkrieg, COBRA bis 1921, PRINZESSIN HEINRICH bis 1922. Vor allem die COBRA besaß ein herausragendes Image in der Öffentlichkeit, denn sie *wurde für viele Bewohner und Gäste zum Symbolschiff des Seebäderdienstes* […][87], […] *an das sich Tausende von Helgoland-Touristen noch bis in die dreißiger Jahre hinein gern erinnerten.*[88] Schließlich war die KAISER, mehrfach umgebaut, bis zum Zweiten Weltkrieg aus dem allgemeinen Erscheinungsbild des Helgolanddienstes nicht wegzudenken, wie viele Bildbelege in der Literatur und in den Archiven[89] zeigen.

Es sei noch erwähnt, dass neben dem Helgolanddienst auch andere Reviere bedient wurden. Das bereits 1896 beendete Stettiner Experiment wurde bereits gewürdigt. In Verlängerung des Helgolanddienstes wurde Sylt angelaufen, wo am 1. Juli 1901 mit der COBRA ein Anleger in Hörnum eingeweiht wurde. Kurze Zeit später erfolgte die Eröffnung einer von Ballin angeregten Inselbahn von Hörnum nach Westerland. Für den Dienst zwischen Munkmarsch auf Sylt und der Hoyerschleuse auf dem Festland, also außerhalb der Helgolandfahrt, wurde noch 1901 der Raddampfer SYLT (1883) angekauft. Auch in anderen Seebädern an der Nordseeküste ließen sich Dampfer der Reederei sehen, wie etwa bei den Ostfriesischen Inseln und Föhr. Zum Einsatz in der Wintersaison in entlegenen Revieren wurde die COBRA zweimal verchartert: 1895 bis 1897 an eine Reederei im rumänischen Constanta für einen Liniendienst nach Konstantinopel und 1902/03 an die Hapag für den Einsatz zwischen Nizza, Monte Carlo und Genua an der französischen und italienischen Riviera.[90]

85 Kuke 1974, S. 72; Kludas 2010, S. 14, 52.
86 Wiborg/Wiborg 1997, S. 134f.
87 Grobecker/Buschmann 2002, S. 73.
88 Ebd., S. 84.
89 U.a. im Archiv des DSM oder bei Kludas 2010, S. 57–59.
90 Ebd., S. 13f., 18, 52, 54; Busching 1996, S. 17 (Bildbeleg).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Neue Impulse: Die weitere Entwicklung des Helgolanddienstes der Hapag

Während sich die Nordsee-Linie um die Jahrhundertwende dynamisch entwickelte, nahm die Hapag, sicherlich nicht ohne Billigung ihres nunmehrigen Chefs, den Faden in diesem Fahrtgebiet wieder auf. 1899 wurde aus dem englischen Plymouth der Raddampfer PLYMOUTH BELLE (1895) erworben und als WILLKOMMEN zwischen Hamburg, Helgoland und Sylt eingesetzt, daneben als Tender. Wieweit dies in Eigenregie geschah, bleibt für die frühe Zeit offen. Für 1903 wird eine Charterung durch die Nordsee-Linie erwähnt.[91] 1901 lieferte Seebeck in Geestemünde sogar einen Neubau ab. Der Schraubendampfer KEHRWIEDER wurde neben seinen Tenderdiensten auch in der Helgolandfahrt eingesetzt und war vielleicht deswegen demselben Namensgebungsschema wie der Raddampfer unterworfen worden.[92]

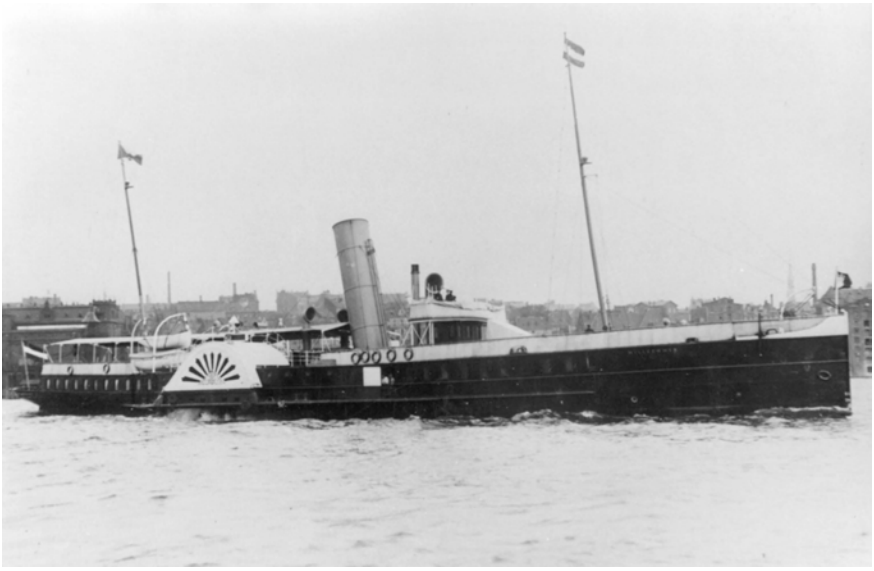


Abb. 8: 1899 erwarb die Hapag aus England den vier Jahre alten Raddampfer PLYMOUTH BELLE und setzte ihn als WILLKOMMEN im Seebäderdienst ein. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

91 Zur englischen Vorgeschichte siehe Thornton 1969, S. 26f., 40–43, 45, 54, 65, 70, 106, 132, 143, 145, 157, 170; Kuke 1974, S. 167; Siersdorfer 1974, S. 34f.; Kludas 2010, S. 14, 50f.

92 Kuke 1974, S. 126; Kludas 2010, S. 50f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 9: Ein Hapag-Neubau von der Weser: Der noch werftneue Seebäderdampfer KEHRWIEDER, 1901 von Georg Seebeck in Geestemünde abgeliefert, liegt hier noch im Alten Hafen in Bremerhaven. Ungeachtet der Förderung ihrer heimischen Schiffbauindustrie bestellten gelegentlich die Hapag Neubauten an der Weser und der Lloyd in Hamburg. (Archiv DSM)

Mit der Übernahme der Nordsee-Linie konnte sich zum Saisonbeginn 1905 die Hapag unter der Bezeichnung *Seebäderdienst der Hamburg-Amerika Linie*[93] mit einer stolzen Flotte präsentieren, die ihre führende Stellung im Helgolanddienst geradezu zementiert hatte. Das unangefochtene Flaggschiff und werbliche Aushängeschild war zweifellos die im Spätsommer 1905 abgelieferte KAISER. Mit seiner Länge von 96,40 m über alles und einer Breite von 11,69 m bot der Dampfer ein imposantes, von zwei Schornsteinen gekröntes Erscheinungsbild, was in Übereinstimmung mit dem repräsentativen Namen stand. Zwei Turbinen (Fabrikat AEG) leisteten 6.000 wPS und wirkten auf zwei Schrauben, wobei die dabei erzielte Geschwindigkeit von 19,5 bis 20,5 kn ebenfalls einen erheblichen Fortschritt im Helgolanddienst darstellte. Nach einigen Probefahrten in Nord- und Ostsee absolvierte die KAISER noch vor ihrer offiziellen Ablieferung am 27. September schon zehn Tage vorher, am 17. September 1905, ihre Jungfernreise von Hamburg über Cuxhaven nach Helgoland. Nach Abschluss der Saison wurde das Schiff Mitte Oktober durch den maritim stets interessierten Wilhelm II. sowie durch Marineoffiziere in Glücksburg besichtigt. Augenscheinlich im Zusammenhang damit stand eine kurze Charter im April 1906 als Turbinen-Erprobungsschiff durch die Marine, die ebenfalls diesen Antrieb in ihre Flotte einführte.[94] Doch traute die Hapag möglicherweise dieser

93 Ebd., S. 14.

94 Ebd., S. 17, 56–59. Ein Fahrtbericht von 1930 zit. bei Siersdorfer 1974, S. 51–54.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Neuerung noch nicht ganz über den Weg, denn auffällig ist eine eher gebremste Berichterstattung über die KAISER.[95]

Der schon von Ballin vor 1905 praktizierte innovative Ansatz wurde im Frühjahr 1907 von der Hapag fortgeführt, als sie die SILVANA vorübergehend mit dem sogenannten Schlickschen Schiffskreisel ausrüstete. Diese Vorrichtung reduzierte zwar die Schlingerbewegungen eines Schiffes, bewährte sich wegen ihrer Unförmigkeit und Kompliziertheit aber nicht.[96]

1905 hatte die Reederei geplant, in Helgoland eine Anlegebrücke für die Seebäderschiffe zu bauen. Doch da erhob sich Widerstand der Börteschiffer, und die Hapag musste klein beigeben. Als Konsequenz aus diesem Rückzieher ließ das Unternehmen 1906 zwei kleine Dampfer, SEEROSE und SEESTERN, bei der auf kleine Dampfer spezialisierten Werft Holtz in Harburg für den Dienst auf der Helgoländer Reede erbauen.[97]

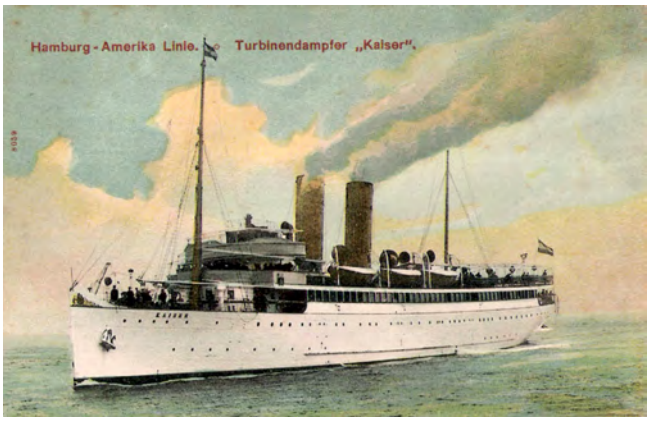


Abb. 10: Eine kolorierte Postkarte des ersten deutschen zivilen Turbinendampfers, der KAISER (1905). (Sammlung des Verfassers)

95 So schweigt sich die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) 1904 bis 1906 über das Schiff aus, obwohl sonst Turbinenschiffe in diesen Jahren ein Thema darstellten. Ein Generalplan ist bislang in der Literatur nicht bekannt geworden. Zur sonstigen Berichterstattung: Schiffbau Nr. 14, 26.4.1905, S. 618–620; Nr. 24, 27.9.1905, S. 1049; Nr. 3, 8.11.1905, S. 123; Nr. 8, 24.1.1906, S. 356–358; Nr. 10, 28.2.1906, S. 447. Im Archiv des DSM befindet sich ein Verzeichnis der Speisen und Getränke des Restaurateurs (Adolf Lüddeke) an Bord der KAISER, um 1905. Die Vorderseite ziert eine Darstellung des Schiffes von Willy Stöwer (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 04162–014).

96 Kludas 2010, S. 16.

97 Kuke 1974, S. 148f.; Kludas 2010, S. 14, 16.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Abb. 11: Geschäftiger Betrieb auf der Reede von Helgoland: Die KAISER mit einem Ponton und der SEEROSE (1906) längsseits, im Vordergrund die SEESTERN (1906). (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg)

Diese Flotte reichte zunächst aus. Erst 1912 erfolgten zwei Ergänzungen. Den Howaldtswerken wurde ihr zum Verkauf stehender Turbinendampfer abgekauft und als ADLER in den Helgolanddienst eingestellt. Vorher war aber der Zoelly-Turbinensatz (1.200 wPS) bei Howaldt ausgebaut und auf Wunsch der Hapag durch eine gängige wie bewährte Dreifachexpansionsmaschine mit 750 PSi ersetzt worden.[98] Im gleichen Jahr wurde erneut ein englischer Raddampfer, die SOUTHWOLD BELLE (1900), erworben und als WESTERLAND vorübergehend im Seebäderdienst auch nach Helgoland verwendet, ehe er 1913 als Tender nach Cherbourg verlegt wurde.[99]

Tabelle 7: Schiffe der Hapag im Helgolanddienst ab 1900

Typ	Name	erbaut	Tonnage/Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
RD	WILLKOMMEN, ex PLYMOUTH BELLE	1895 Scott & Co., Kingshorn	510 BRT/16 kn	605	1900–1924
D	KEHRWIEDER	1901 Georg Seebeck, Geestemünde	560 BRT/13 kn	338	1901–1938
RD	COBRA (s. Tabelle 6)				1905–1921 (1)
RD	PRINZESSIN HEINRICH (s. Tabelle 6)				1905–1922 (1)
D	SILVANA (s. Tabelle 6)				1905–1914 (1)

98 Kuke 1974, S. 85f.; Siersdorfer 1974, S. 39; Kludas 2010, S. 62f.

99 Kuke 1974, S. 162; Kludas 2010, S. 62.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Typ	Name	erbaut	Tonnage/Geschw.	Pass.	Im Dienst nach Helgoland
TD	KAISER	1905 Vulcan, Stettin	1.916 BRT/19,5/20,5 kn	2.020	1905–1939 (1)
D	SEEROSE	1906 R. Holtz, Harburg	48 BRT/9 kn	116	1906–1914 (B)
D	SEESTERN	1906 R. Holtz, Harburg	48 BRT/9 kn	116	1906–1914 (B)
D	VIRGO	1898 Grangemouth Dockyard Co.	706 BRT/10 kn	212	1910–1911
TD	ADLER	1905 Howaldtswerke, Dietrichsdorf bei Kiel	594 BRT/11 kn	200	1912–1935
RD	WESTERLAND, ex SOUTHWOLD BELLE	1900 Denny Bros. Dumbarton	743 BRT/15–16,5 kn	9.000	1912
TD	KÖNIGIN LUISE	1913 Stettiner Vulcan	2.163 BRT/20 kn	1.850	1913–1914

RD: Raddampfer
D: Schraubendampfer
TD: Turbinendampfer
(1): Von der Nordsee-Linie übernommen.
(B): Im Börtedienst in Helgoland eingesetzt.
Literatur: Kuke 1974, S. 84–85, 95–97, 114–115, 124–126, 138, 148–149, 162; Grobecker/Buschmann 2002, S. 89, 93; Kludas 2010, S. 18, 50, 56, 60, 62, 64; Kludas 2008, S. 68.

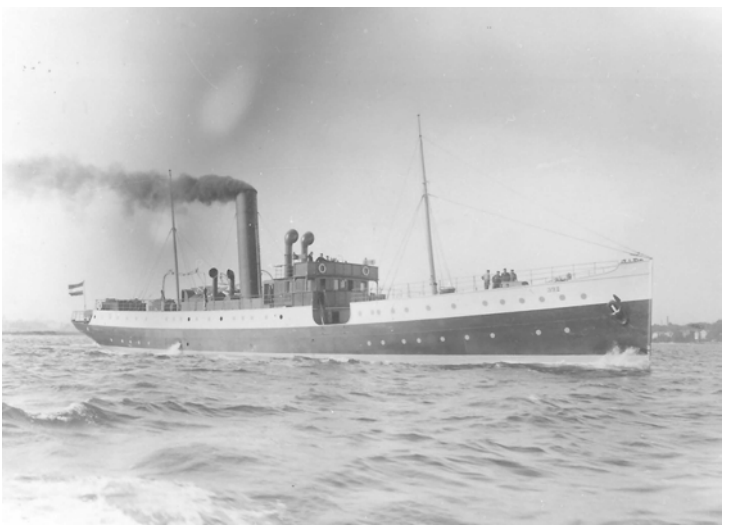


Abb. 12: Der Dampfer ADLER (1905), 1912 von den Kieler Howaldtswerken angekauft, fährt auf diesem Bild noch unter seiner Kieler Baunummer. (Archiv Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Kiel)

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Nach wie vor hatte die SILVANA neben ihren Fahrten in der Hauptsaison auch den Winterdienst von Cuxhaven nach Helgoland versehen, doch im Oktober 1910 wurde sie durch das 1905 aus Finnland erworbene, sonst im Zubringerdienst zwischen Libau und Antwerpen eingesetzte Kompanieschiff VIRGO (1898) ersetzt, das allerdings bereits im darauffolgenden Januar durch eine Kollision ausfiel und durch KEHRWIEDER und PRINZESSIN HEINRICH abgelöst werden musste. Ab Oktober 1912 verkehrte wieder die SILVANA, gemeinsam mit der ADLER, in diesem Dienst, während die VIRGO zur gleichen Zeit nach Finnland zurückverkauft wurde.[100]

Bis 1914 befuhr die Hapag zwei Hauptlinien: Hamburg – Cuxhaven – Helgoland – Sylt und ab 1907 Hamburg – Cuxhaven – Helgoland – Norderney.[101] In diesem mondänen wie häufig frequentierten ostfriesischen Seebad wurden die Hamburger schon seit Langem als fühlbare Konkurrenz wahrgenommen.[102] Daneben fanden die Helgolanddampfer der Hapag immer wieder Verwendung im Mittelmeerdienst: PRINZESSIN HEINRICH 1905, 1907 und 1912 an der Riviera, COBRA um 1906 und KAISER 1913 im selben Fahrtgebiet.[103] Wie schon bei der Nordsee-Linie, so zählte auch hier eine ansprechende Werbung, vor allem durch Plakate, zum betriebswirtschaftlichen Einmaleins eines das Publikum ansprechenden Seebäderdienstes.[104]

Marginale Mitspieler: Die Helgolanddienste der anderen Reedereien bis 1914

Linien nach Helgoland wurden vor 1914 auch von anderen deutschen Nordseehäfen betrieben, wenngleich sie nicht den Umfang späterer Jahrzehnte erreichten.

In Cuxhaven gab es eher glücklose Bemühungen, eigenständige, nicht an Hamburg angelehnte Dienste anzubieten. Als die Hapag 1884 ihre CUXHAVEN an die Unterelbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft verkauft und ihr das Feld überlassen hatte, hielt diese nur sechs Jahre durch. Während dieser Zeit wurde zeitweise der Raddampfer FRIESE (1849) der Friesischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Kiel hinzugechartert. Dieses Schiff verkehrte auch nach dem Ende des Gemeinschaftsdienstes bis etwa 1892 nach Helgoland.[105]

Wilhelmshaven als größter deutscher Kriegshafen neben Kiel galt im Zeitalter des Navalismus dem Ausflugspublikum als besonderer Blickfang und bot sich deswegen als Ausgangsbasis für eine Verbindung nach Helgoland an. Hier kam 1891 die zehn Jahre zuvor gegründete Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Hansa« ins Spiel, die als eine der führenden Reedereien Bremens Frachterdienste nach Indien und in den Persischen Golf, daneben aber noch eine eigene Schlepper- und Leichterflotte unterhielt. In Zusammenarbeit mit dem Wilhelmshavener Magistrat bot die Reederei im Sommer 1891 einen

100 Ebd., S. 18. Zur VIRGO Kludas 2008, S. 68.

101 Kuke 1974, S. 72; Kludas 2010, S. 16. Ein Fahrplan von 1907 ebd., S. 24.

102 Bakker 1971, S. 10–12; Busching 1996, S. 10.

103 Kludas 2010, S. 14f., 18; Matthes/Prange 2000, S. 76.

104 Kludas 2010, S. 34f., 38, 41. Das Plakat der COBRA von Hans Bohrdt (1857–1945) fand bereits Erwähnung: Matthes/Prange 2000.

105 Kuke 1974, S. 97, 103; Kludas 2010, S. 13, 28. Immerhin betrieb man Plakatwerbung für CUXHAVEN und FRIESE. Ein Bildbeleg hierfür bei N.N. 1963 (Bildteil).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

zweimal wöchentlich durchgeführten Helgolanddienst mit ihrem gerade abgelieferten Schleppdampfer HELGOLAND an, dessen Name sowie der Einbau zweier Salons in Vor- und Achterschiff eindeutige Markthoffnungen ausdrückten. Doch scheint diese Verbindung nicht von langer Dauer gewesen zu sein.[106]

Von Bremerhaven aus führte der Lloyd unangefochten und mit weitem Abstand beim Helgolanddienst. Zwar betätigten sich noch weitere Firmen, doch deren Fahrten zum »roten Felsen« blieben Episode. Zu ihnen zählte eine 1873 in Bremen gegründete Schlepperreederei, die Bugsirgesellschaft »Union«. Diese war in ihren ersten beiden Jahrzehnten neben dem NDL der führende Schleppbetrieb auf der Unterweser und in der Wesermündung, doch setzte in den 1890er-Jahren infolge einer kleinkarierten Geschäftspolitik ein Niedergang ein, der 1914 zur Auflösung der inzwischen unbedeutend gewordenen Firma führte. In den 1880er-Jahren wurden bei der »Union« verschiedene Diversifikationsansätze verfolgt, die neben Fährdiensten auf der Unterweser auch den Helgolanddienst einschlossen. Eine Postfahrt taucht 1881 in den Quellen auf. Von 1884 bis etwa 1890 wurden sporadisch mit dem Schleppdampfer TELL Fahrten von Geestemünde aus nach Helgoland durchgeführt. Ebenso Stückwerk blieben vereinzelte Fahrten mit der Radfähre VREDEBORCH über einen längeren Zeitraum (1892–1908). Hauptsächlich fuhr das Schiff im wesentlich engräumigeren Fährdienst zwischen Geestemünde und Nordenham, wurde aber auch hierfür schon als unzureichend angesehen. Die kurzzeitige Vercharterung der TELL 1896 an eine Hamburger Reederei für den Dienst zwischen Cuxhaven und Helgoland fiel schon in die Abstiegsphase, als infolge aufkommender Konkurrenz die Schlepper der »Union« immer weniger zu tun bekamen und Alternativen gesucht werden mussten.[107] Einen ähnlich sporadischen Charakter trugen Fahrten ab Geestemünde und Bremerhaven des bereits erwähnten Schleppdampfers HELGOLAND der DDG »Hansa«, die 1891 und 1893 in den Quellen erscheinen.[108]

106 Patzer 2009, S. 11, 28. Die bei Kuke 1974, S. 78 aufgestellte Behauptung, auch die »Union« wäre an dem Dienst von Wilhelmshaven aus beteiligt gewesen, findet in den Quellen zur Geschichte dieser Reederei keine Bestätigung.

107 Ostersehlte 1996, S. 20, 30, 42f., 55.

108 Patzer 2009, S. 11, 13. Möglicherweise verkehrte die HELGOLAND um 1900 noch nach Helgoland (Kuke 1974, S. 115).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Abb. 13: In anderer Weise als die Hamburger und Bremer Seebäderdampfer bot der gelegentlich Helgoland anlaufende Raddampfer WESTFALEN (1907) aus Emden wegen seiner überhohen Schornsteine ein ebenfalls eindrucksvolles Erscheinungsbild. (Archiv DSM)

Zu den Seebädern und Revieren, von denen aus schon vor 1914 gelegentlich Dienste nach Helgoland angeboten wurden, zählten schließlich auch Borkum und Emden. Diese Fahrten wurden zunächst durch die Leerer Dampfschiffahrts-Gesellschaft durchgeführt, die 1900 in der AG »Ems« aufging. Diese Fusion zweier ehemaliger Wettbewerber geschah nicht zuletzt aus Furcht vor einer potenziellen Konkurrenz durch Hapag und NDL, bei denen ein Ausgreifen in Richtung Dollart befürchtet wurde. Selbst der Bau des Raddampfers WESTFALEN 1907 wird von der Historiografie als Reaktion der AG »Ems« auf die Indienststellung der KAISER gedeutet. Allzu häufig sind die Helgolandfahrten (Tabelle 8) von dieser Reederei vor 1914 nicht durchgeführt worden. Es handelte sich nur um ein seltenes Gelegenheitsgeschäft. Erst Mitte der 1920er-Jahre erlangte dieses eine größere Intensität und Systematik.[109] Alle diese Verbindungen nach Helgoland befanden sich also vor 1914 noch in einem experimentellen Frühstadium. Doch die spätere Komplexität des Liniennetzes[110] deutete sich in den ersten Anfängen bereits an.

109 Kuke 1974, S. 156, 164; Kappelhoff 2015, S. 71, 80, 91f., 111.

110 Dargestellt im Buchdeckel bei Kuke 1974. Dort sind Linien nach Helgoland eingezeichnet, die von Emden und Borkum im Westen bis Hörnum auf Sylt im Nordosten reichten und in die Zeit vor dem Niedergang des Helgolandtourismus einzuordnen sind.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Tabelle 8: Schiffe anderer Reedereien im Helgolanddienst bis 1914

Typ	Name	erbaut	Reeder	Tonnage/Geschw.	Im Dienst nach Helgoland
RD	FRIESE, ex VILLE D'OSTENDE	1849 John Cockerill, Hoboken bei Antwerpen	Friesische D.G., Kiel	219 BRT	Um 1880 ab Wittdün, Cuxhaven; 1891/92 ab Norderney
D (1)	ASSECURADEUR	1871 Reiherstiegwerft, Hamburg	Bugsirgesellschaft »Union«, Bremen	172 BRT	1881 Postdienst ab Bremerhaven/ Geestemünde
D (1)	TELL	1871 Reiherstiegwerft, Hamburg	Bugsirgesellschaft »Union«, Bremen	182 BRT	1884–~1890 ab Geestemünde; 1896 ab Cuxhaven
RD	CUXHAVEN, ex HATTY, ex HERALD (s. Tabelle 4)		Cuxhavener Unterelbe Eisenbahn Gesellschaft		1884–1890 ab Cuxhaven
RD	VICTORIA	1891 Vulcan, Stettin	Leerer D.G., Leer; AG »Ems«, Leer	284 BRT	1891–1914 ab Borkum
D (1)	HELGOLAND	1891 J.C. Tecklenborg, Geestemünde	Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen	188 BRT	1891–? ab Wilhelmshaven; 1891, 1893, eventuell um 1900 ab Bremerhaven und Geestemünde
RD (F)	VREDEBORCH	1892 J.C. Tecklenborg, Geestemünde	Bugsirgesellschaft »Union«, Bremen	212 BRT	1892–1908 ab Geestemünde
RD	WESTFALEN	1907 Jos. L. Meyer, Papenburg	AG »Ems«, Emden	385 BRT/11 kn	1907–1939 ab Borkum

RD: Raddampfer
D: Schraubendampfer
(F): Fähre
(1): Schlepper, gelegentlich im Fahrgastdienst verwendet.
Literatur: Kuke 1974, S. 97, 103, 115, 154, 156–157, 164; Ostersehlte 1996, S. 20, 30, 42–43, 55, 86–87; Patzer 2009, S. 11–13, 28; Kludas 2010, S. 28; Kappelhoff 2015, S. 71.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Ein neuer Seebäderdampfer: Die KÖNIGIN LUISE (1913)

Die achteinhalb Jahrzehnte Dampfschifffahrt nach Helgoland bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges waren technikgeschichtlich durch die Entwicklung vom experimentellen Raddampfer hin zum modernen und komfortableren Seebäderdampfer geprägt. Hier spiegelte sich im Kleinformat die beeindruckende schiffbautechnische Entwicklung mit ihren illustren Pendants und öffentlichkeitswirksamen Aushängeschildern in Gestalt der publikumswirksamen Transatlantikliner. Ein weiteres Charakteristikum dieses substanziellen Stücks Tourismusgeschichte ist die bereits umrissene sowie bis zum Ersten Weltkrieg unangefochtene Dominanz Hamburgs in der Helgolandfahrt. Ohne dass gegenwärtig vergleichende Transportzahlen greifbar wären, muss in der Zeit bis 1914 vom Elbrevier aus der Löwenanteil der Helgolandtouristen transportiert worden sein, seien es die immer weiter zunehmende Zahl von Tagesgästen oder Mehrtagesurlauber. Die anderen Reviere an der deutschen Nordseeküste kamen an diese Bedeutung nicht heran. Der vergleichende Blick auf das Schiffsmaterial und dessen Struktur (vgl. Tabellen 2–8) spricht eine eindeutige Sprache.

Alles in allem überrascht es nicht, dass in einer wirtschaftlich prosperierenden Phase die Hapag vor Kriegsausbruch ein neues Seebäderschiff bauen ließ, das sich technisch auf der Höhe der Zeit befand. Den Zuschlag erhielt der Stettiner Vulcan (Bau-Nr. 344). Über eine Ausschreibung und damit Konkurrenzwerften war nichts in Erfahrung zu bringen, doch der Auftrag nach Stettin dürfte nicht nur mit der vorangegangenen KAISER in Verbindung gestanden haben, sondern auch mit einer ohnehin intensiven Geschäftsverbindung zwischen der Werft und der Hamburg-Amerika Linie.

Als Früchtenicht & Brock war die Werft von zwei gebürtigen Hamburgern im späteren Stettiner Stadtteil Bredow gegründet und 1857 in eine Aktiengesellschaft unter dem später so legendären Namen Vulcan umgebaut worden. Neben dem dominierenden Schiff- und Maschinenbau wurden Lokomotiven gefertigt. In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg mauserte sich die Firma zu einer der sowohl im Bau von Handels- als auch Kriegs- und Spezialschiffen technisch führenden und bemerkenswert rentablen Großwerften des kaiserlichen Deutschlands. Eine kollektive Firmenleitung ohne dominante oder gar charismatische Unternehmerpersönlichkeit zeichnete für diese erfolgreiche Geschäftspolitik verantwortlich. Die Hapag hatte um 1882 ihre Verbindung nach Stettin aufgenommen. Neben anderen Großwerften wie Reiherstieg in Hamburg, Schichau in Danzig und schließlich Blohm & Voss in Hamburg zählte der Vulcan zu den wichtigen Lieferanten der Hapag und löste in den 1890er-Jahren die bis dahin dominierende britische Werftindustrie ab. Der Vulcan war mit anderen Werften in den Bau verschiedener Schiffsklassen für Hamburger Rechnung eingebunden, lieferte aber auch Einzelbauten ab wie den Schnelldampfer DEUTSCHLAND (1900) für den dominierenden wie prestigeträchtigen Nordatlantikdienst oder die konzeptionell (Größe und Komfort statt Geschwindigkeit) genau entgegengesetzte KAISERIN AUGUSTE VICTORIA (1906).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

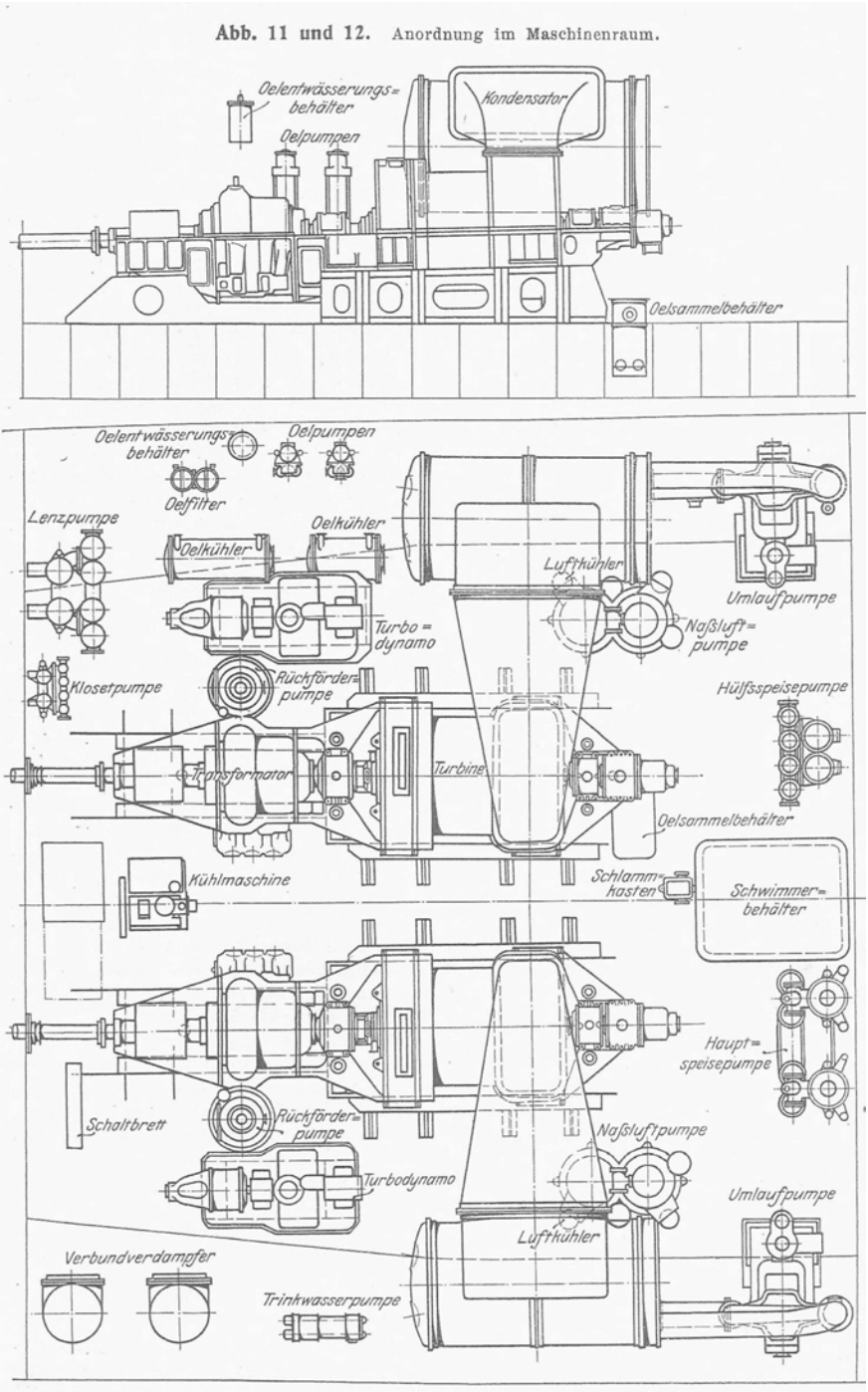


Abb. 14: Die Antriebsanlage der KÖNIGIN LUISE mit dem Föttinger-Transformator. (Aus: Spannhake 1914, S. 534)

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Diese beiden Schiffe sind als erste Höhepunkte der Geschäftsverbindung zwischen dem Vulcan und der Hapag anzusehen. Da die Oder für solche Neubauten allmählich zu eng wurde, überredete Ballin 1905 die Werftleitung, einen Zweigbetrieb in Hamburg auf der Elbinsel Ross anzulegen, der 1909 eröffnet wurde und wo für die HAPAG der bis dahin größte Transatlantikdampfer IMPERATOR (1913) gebaut wurde.[111]

Der Geschäftsbericht der Hapag für 1912 erwähnte im März 1913 einen Seebäderdampfer von geschätzten 1.900 BRT als im Bau befindlich.[112] In der Hamburger Presse wurde im August 1912 über diesen Auftrag berichtet.[113] Am 8. Mai 1913 lief der Neubau (Bau-Nr. 344) vom Stapel und wurde am 28. September desselben Jahres zunächst abgeliefert. Die technischen Daten: 2.163 BRT, 948 NRT, Verdrängung bei normalem Tiefgang 1.725 t, Länge über alles 88,20 m, größte Breite auf Spanten 11,78 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 4,56 m und bis Promenadendeck 7,15 m, Tiefgang normal etwa 3 m. Eine Funkstation befand sich auch an Bord. Bis Brunshausen an der Unterelbe konnten 2.171, bis Cuxhaven und im Helgolandverkehr 1.850 Passagiere eingeschifft werden, um die sich eine 96-köpfige Besatzung kümmerte. Die Antriebsanlage bestand aus drei kohlegefeuerten Wasserrohrkesseln (16 atü) mit Überhitzern und künstlichem Zug, die stündlich etwa 80 t Kohle verbrauchten. Sie speisten zwei Turbinensätze des Fabrikats Curtis/AEG, die wie bei der KAISER auf zwei Schrauben wirkten. Die Maschinenleistung wird mit 6.100 wPS, die Geschwindigkeit mit 20 kn angegeben.[114]

Der Neubau hatte anlässlich des Stapellaufs in Stettin den Namen KÖNIGIN LUISE erhalten, wobei die Tochter des Hapag-Direktors und Vorstandsmitglieds Julius Thomann als Taufpatin fungierte.[115]

Die Rettungsmittel an Bord dürften den Verbesserungen im Gefolge der TITANIC-Katastrophe entsprochen haben. Auf Bildquellen sind an Steuerbord vier, an Backbord drei, also insgesamt sieben Rettungsboote auszumachen. Aufschlussreich ist ein internes Schreiben vom 29. September 1913: *Bei einer heutigen Sitzung wegen der KÖNIGIN LUISE habe ich Herrn Ballin beklagt, dass durch die Titanicpanik das vorher schöne freie Promenadendeck der KÖNIGIN LUISE fast verschwunden ist durch Anbringung der vielen Boote und dass dieses nicht blos an der Nordsee, sondern auch an der Riviera sehr nachteilig wirken werde.*

Herr Ballin gibt das vollständig zu und hat die Meinung ausgesprochen, dass wir für die Riviera sehr wohl 2 Boote beseitigen können, wenn wir die Passagierzahl (1850) für dort reduzieren, was gar kein Bedenken hat, da wir ja gewöhnlich nur 300 haben und höchstens bei den Sonntagsfahrten 6–700 […] *Ich fürchte nur, dass unsere KÖNIGIN LUISE sehr bald unbeliebt sein wird, denn sie hat beinahe kein freies Deck.*[116]

111 Wulle 1989; Ostersehlte 2004, S. 286–290. Zu den Anfängen der Geschäftsverbindung mit der Hapag siehe Ostersehlte 2009a, S. 53f.

112 Hapag: Jahresbericht für die am 31. März 1913 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 66stes Geschäftsjahr 1912 (nicht paginiert, Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

113 Höft 2015, S. 134.

114 Staatsarchiv Hamburg (StAH) 621–1/95 4501; Kuke 1974, S. 128; Siersdorfer 1974, S. 43. Technische Daten bei Kludas 2010, S. 64; Wulle 1989, S. 135; N.N. 1934, S. 312; Höft 2015, S. 134f.; Schiffbau Nr. 5, 10.12.1913, S. 200. Der Stapellauf wird ferner erwähnt in Schiffbau Nr. 16, 28.5.1913, S. 701.

115 Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 1913, S. 70.

116 StAH 621–1/95 4501.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Neuartig war die Untersetzung von den Turbinen zu den beiden Schraubenwellen durch einen sogenannten Föttinger-Transformator. Während die Dampfmaschinen in ihrer Drehzahl direkt auf die Schiffsschraube wirken konnten, war das bei den Dampfturbinen infolge ihrer viel schnelleren Rotation nicht ohne Weiteres möglich, denn dann entstanden Kavitationsschäden an den Schrauben. In damaliger Ermangelung leistungsfähiger Zahnradgetriebe hatte der Elektrotechniker und Maschinenbauer Dr. Hermann Föttinger (1877–1945) einen hydrodynamischen Drehzahlwandler zwischen Turbine und Schraubenwelle mit wirbelringartigem Kreislauf und Kombination Turbinenrad/Pumpe entwickelt sowie 1903 ein Grundschema vorgelegt. 1908 wurde ein stationäres Modell gebaut, ein auf der Werft gefertigtes Versuchsschiff FÖTTINGER TRANSFORMATOR folgte im Jahr darauf. Auch Wilhelm II. nahm bei einem Werftbesuch diese Neuerung zur Kenntnis. Bis Föttinger 1910 zur TH Danzig überwechselte, war er beim Stettiner Vulcan tätig, weswegen vorrangig sein Arbeitgeber vom Transformator Gebrauch machte. Neben der KÖNIGIN LUISE wurden weitere Neubauten des Vulcan damit ausgerüstet: der Hapag-Dampfer TIRPITZ (Tabelle 9), die durch den Krieg nie fertiggestellte neue Kaiseryacht HOHENZOLLERN, der kleine Kreuzer SMS WIESBADEN (1915) sowie ein in Hamburg nicht fertig gewordener Schlachtkreuzer (Ersatz YORK, 1916). Zur Entfaltung und langfristigen Bewährung konnte diese komplizierte, aber energieeffiziente Form der Untersetzung schon wegen des Krieges nicht mehr kommen. Da sich die Getriebeentwicklung fortsetzte, blieb der Föttinger-Transformator trotz großer Verheißungen vor 1914 nur eine vorübergehende technische Lösung.[117]

Im Dezember 1912 wurde der für den neuen Seebäderdampfer vorgesehene Föttinger-Transformator im Prüffeld des Werks Hamburg des Vulcan einem 14-tägigen Belastungstest unterworfen, ehe er in Stettin zum Einbau gelangte.[118] Das Untersetzungsverhältnis war 4:1, die Drehzahl der Turbine auf 1.800, die der Schraube auf 450 U/min ausgelegt. Auf einer Probefahrt am 26. September 1913 wurden eine Turbinendrehzahl von 1.827 und eine Schraubendrehzahl von 453 U/min erzielt.[119]

Tabelle 9: Neubauten des Stettiner Vulcan für die Hapag (1882–1914)

Baunr.	Typ	Name	BRT	Jahr
114	Fracht- und Passagierdampfer	RUGIA	3.467	1882
183	Passagierdampfer	AUGUSTA VICTORIA	7.661	1889
189	Fracht- und Passagierdampfer	SCANDIA	4.375	1889
190	Fracht- und Passagierdampfer	DANIA	4.390	1889
197	Passagierdampfer	FÜRST BISMARCK	8.430	1891
216	Fracht- und Passagierdampfer	PATRIA	7.118	1894

117 Föttinger 1910; Spannhake 1914; Lehmann 1999, S. 141–143; Wulle 1989, S. 61, 204–207; Gröner 1989, S. 86f.

118 Höft 2015, S. 79.

119 Spannhake 1914, S. 482, 532.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Baunr.	Typ	Name	BRT	Jahr
217	Fracht- und Passagierdampfer	PALATIA	7.118	1894
241	Fracht- und Passagierdampfer	PATRICIA	13.293	1899
243	Passagier- und Frachtdampfer	HAMBURG	10.599	1900
244	Passagierdampfer	DEUTSCHLAND	16.502	1900
246	Passagier- und Frachtdampfer	KIAUTSCHOU	10.910	1900
263	Seebäderdampfer	KAISER	1.916	1905
264	Passagier- und Frachtdampfer	KAISERIN AUGUSTE VICTORIA	24.581	1906
266	Fracht- und Passagierdampfer	NAVARRA	5.779	1907
271	Passagier- und Frachtdampfer	KÖNIG WILHELM II.	9.332	1907
314*	Passagierdampfer	IMPERATOR	51.680	1913
316	Frachtdampfer	STEIERMARK	4.569	1911
333	Passagier- und Frachtdampfer	TIRPITZ	21.477	1914
344	Seebäderdampfer	KÖNIGIN LUISE	2.163	1913

* Bau im Werk Hamburg
Quelle: Wulle 1989, S. 200–205.

Als weitere bauliche und Ausrüstungsmerkmale sind wegen der winterlichen Verhältnisse auf der Unterelbe ein bedingt eisverstärkter Rumpf, sieben wasserdichte Querschotten, zwei Schlingertanks (System Frahm) sowie die Ausrüstung mit Funktelegrafie und einem Unterwasserschallsignalapparat zu nennen. Die Fahrgasteinrichtungen werden wie folgt beschrieben: *Unter den Gesellschaftsräumen verdient zunächst der behaglich eingerichtete Hauptspeisesaal Erwähnung. Er bietet etwa 120 Personen Raum. Ihm schließt sich ein kleinerer Speisesalon, ein Rauchzimmer, ein Damensalon und ein Schreibzimmer an. Geräumige, langgestreckte, mit Schiebefenstern versehene Promenadendecks bieten auch bei schlechtem Wetter einen völlig geschützten und angenehmen Aufenthalt. Mehrere hübsch eingerichtete Kabinen sind vorhanden.*[120]

120 Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 1913, S. 70f. (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg). Vgl. die Angaben bei Höft 2015, S. 134, wo auch die Kabinenausstattung erwähnt wird. Ferner eine Erwähnung in Schiffbau Nr. 23, 10.9.1913, S. 1019.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

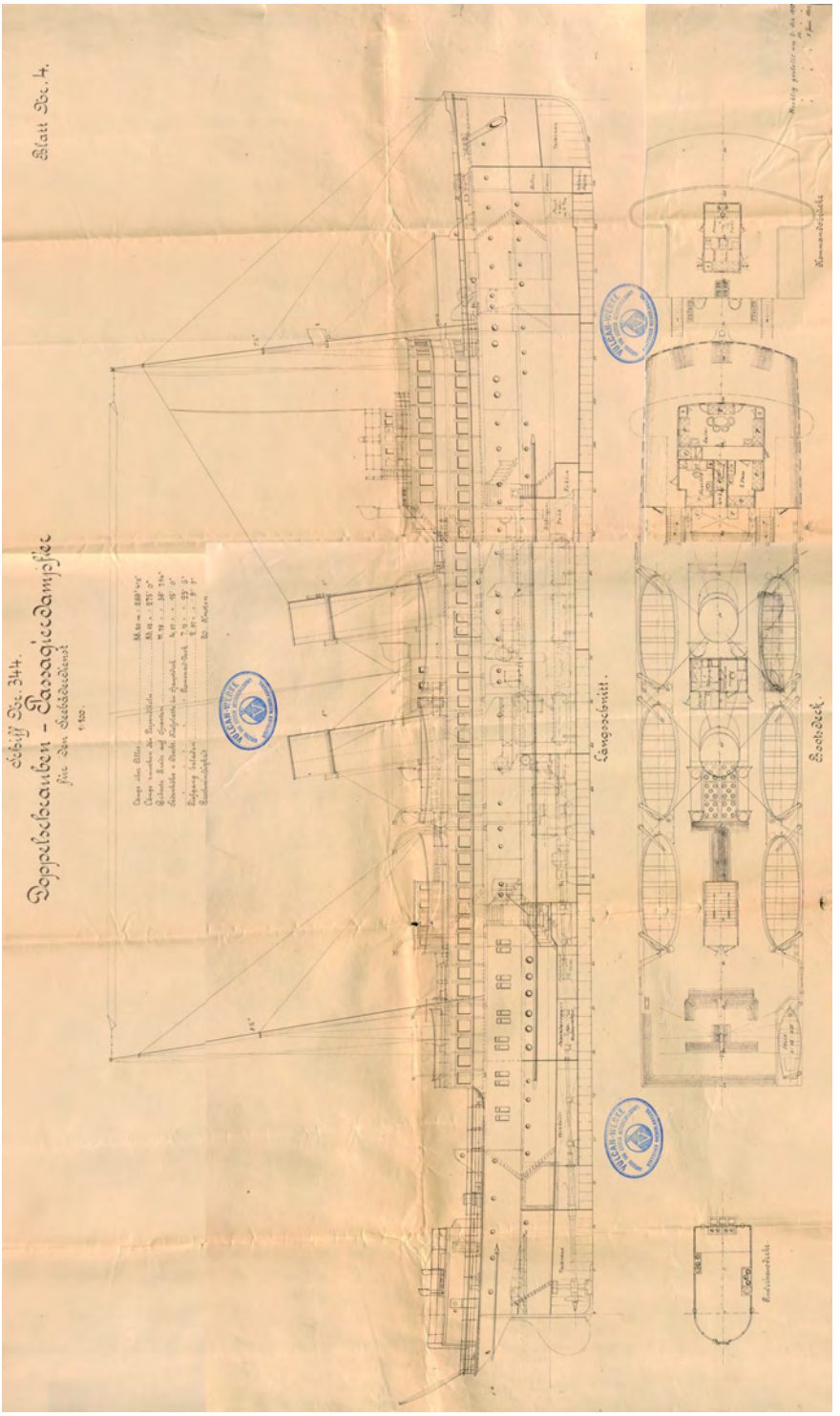


Abb. 15: Generalplan der KÖNIGIN LUISE, Blatt Nr. 4. (Staatsarchiv Hamburg)

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

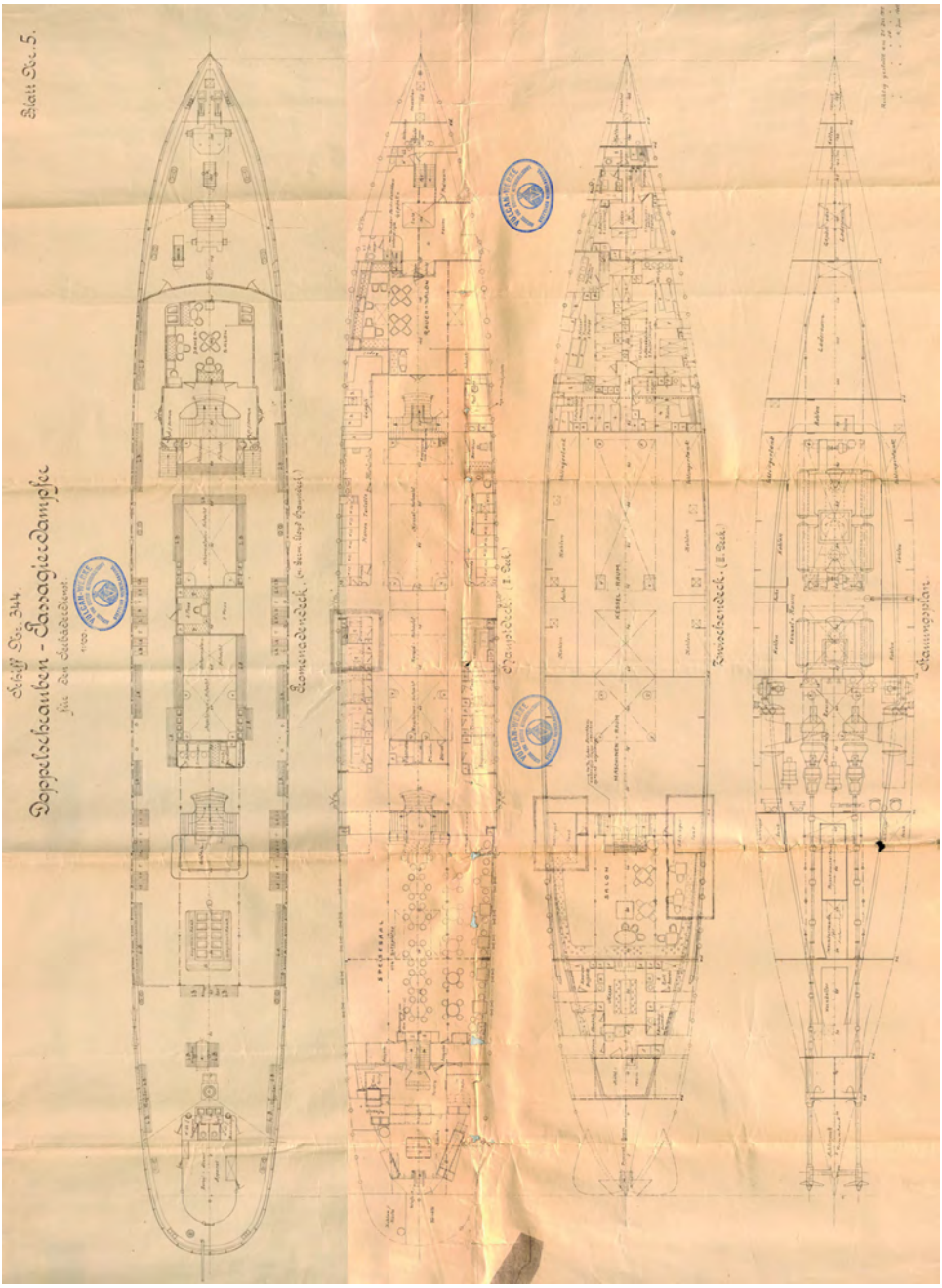


Abb. 16: Generalplan der KÖNIGIN LUISE, Blatt Nr. 5. (Staatsarchiv Hamburg)

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Der Generalplan des Schiffes weist auf dem Bootsdeck eine und auf dem Promenadendeck zwei weitere Zweibettkabinen aus.[121] Dies ist bemerkenswert, da es sich beim Helgolanddienst um Tages- und in der Regel nicht um Nachttouren handelte. Dieser zusätzliche Service scheint 1905 bei der KAISER eingeführt worden zu sein, die zu ihren 2.000 Deckspassagieren noch weitere 20 Fahrgäste, auf zehn Kabinen verteilt, aufnehmen konnte.[122] Auch nach dem Ersten Weltkrieg wurde dies noch praktiziert.[123] Es gab unter den Helgolandreisenden offenbar eine kleine und wohlhabendere Klientel, die auch tagsüber ein Schlaf-, zumindest ein Ruhebedürfnis verspürte, dem oftmals lauten Deckstrubel entfliehen wollte und bereit war, beim Fahrpreis zuzuzahlen.[124] Die erwähnten Schiebefenster gaben in ihrer Großflächigkeit dem äußeren Gepräge der KÖNIGIN LUISE eine besondere Note. Der neue Seebäderdampfer aus Stettin war der vorangegangenen KAISER als Flaggschiff im Helgolanddienst ebenbürtig, wenn auch das Schiff äußerlich eine etwas mehr gedrungene Form aufwies.

Spätestens mit KAISER und KÖNIGIN LUISE hatte sich der Typ des großen deutschen Seebäderdampfers herauskristallisiert. Derselbe innovative Geist, der schon bei der Nordsee-Linie gewirkt hatte, fand sich in der Konzeption der KÖNIGIN LUISE wieder. Vergleichbare Schiffe fuhren aber auch seit Längerem in der Ostsee, so die drei »Prinzendampfer« (PRINZ WALDEMAR, 685 BRT, 1893; PRINZ ADALBERT, 702 BRT, 1895; PRINZ SIGISMUND, 697 BRT, 1899) der Kieler Reederei Sartori & Berger zwischen der Fördestadt und dem dänischen Korsør sowie die Stettiner Seebäderschiffe der Reederei Braeunlich (IMPERATOR, 1.079 BRT, 1897; ODIN, 1.177 BRT, 1902; HERTHA, 1.257 BRT, 1905; RÜGEN, 2.170 BRT, 1914) für den Dienst nach Rügen und anderen Ostseehäfen, die neben einer großen Anzahl an Deckspassagieren teilweise auch Kabinenplätze vorhielten.[125]

121 Vgl. Abb. 15–16 (StAH 621–1/95 3966; größere Darstellungen unter https://urn.dsm.museum/DSA/DSA41_2024_KoeniginLuise4.pdf [Abb. 15] und https://urn.dsm.museum/DSA/DSA41_2024_KoeniginLuise5.pdf [Abb. 16]).

122 Kludas 2010, S. 56. Bei KÖNIGIN LUISE werden nur die 1.850 Deckspassagiere erwähnt (S. 64).

123 Die KÖNIGIN LUISE (1935) besaß elf Kabinen für 22 Passagiere, die HELGOLAND (1939) immerhin 41 Kabinen für 115 Fahrgäste (ebd., S. 72, 76). Auf der ROLAND des NDL (1927) hielt der NDL Ruheräume mit insgesamt 70 Schlafsofas vor, siehe Ostersehlte 2009b, S. 80.

124 Ein Fahrtbericht von der KAISER (1930) liefert in einer Momentaufnahme ein anschauliches Beispiel: *Eine schlesische Familie, seit 24 Stunden unterwegs, möchte gerne einige Stunden ungestört schlafen. Dankbar und erstaunt erfahren sie, daß es unten 20 Schlafkabinen gibt* (Zit. bei Siersdorfer 1974, S. 51). Bei diesen Angaben handelt es sich jedoch um eine Verwechslung der Passagier- mit der Kabinenkapazität.

125 Ostersehlte 2008, S. 226, 257; Braeunlich 1999, S. 204–206.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 17: Die KÖNIGIN LUISE noch auf der Oder oder schon auf der Unterelbe. (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg)

Nimbus und Mythos als Namensgeber: Zum »Luisenkult«

Die Namenswahl KÖNIGIN LUISE entsprach einem von Ballin und der Hapag flexibel angewandten Namengebungsschema, das auch preußisch-deutsche Elemente mit aufnahm und alles in allem einer nach außen aussagekräftigen und damit werbewirksamen »Corporate Identity« der Reederei zu dienen hatte. Hier nun fiel die Namenswahl auf eine historische Legende aus der für die Nachwelt und das deutsche Selbstverständnis außerordentlich prägenden Zeit der napoleonischen Besetzung und der nachfolgenden Befreiungskriege. Die preußische Königin Luise (1776–1810), Gemahlin Friedrich Wilhelms III. (reg. 1797–1840), Mutter u.a. des tragischen Königs Friedrich Wilhelm IV. sowie seines Bruders, des ersten deutschen Kaisers Wilhelm I., stammte aus dem Hause Mecklenburg-Strelitz. Die Hochzeit mit dem preußischen Kronprinzen Weihnachten 1793 in Berlin fiel in eine bewegte Zeit europäischer Geschichte, die wiederum dem kurzen Leben der Kronprinzessin und späteren Königin ihren Stempel aufdrücken sollte. Als Königin erlangte sie durch einen eher bürgerlichen Lebensstil und ihr unprätentiöses Auftreten rasch Popularität. Auf dieser Grundlage konnte sie nach der als Katastrophe empfundenen preußischen Niederlage von Jena und Auerstedt gegen Frankreich im Oktober 1806

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

aufbauen. Zunächst floh das Königspaar ins Exil nach Memel, später nach Königsberg. Aus dieser Position der Ohnmacht heraus kam es am 6. Juli 1807 in Tilsit zu einer Audienz der Königin bei Napoleon, bei der sie ihn um milde Friedensbedingungen bat. Atmosphärisch verlief dieses Treffen überraschend angenehm, doch der politische Ertrag blieb aus. Der drei Tage später ebenfalls in Tilsit abgeschlossene Frieden zwischen Frankreich und Preußen sah umfangreiche Gebietsabtretungen, eine französische Besatzung und drückende Kriegskontributionen vor, wenigstens blieb Preußen als Staat erhalten. 1809 kehrte das Königspaar nach Berlin zurück, ohne dass sich die Bedingungen grundsätzlich geändert hatten. Möglichkeiten und Grenzen ihrer politischen Einflussnahme bleiben bis heute Diskussionsthema in der einschlägigen Literatur. Auf einer Sommerreise starb die durch das besonders raue ostpreußische Klima gesundheitlich ausgezehrte Königin im Juli 1810 bei Neustrelitz im Alter von nur 34 Jahren. Das Ende der napoleonischen Herrschaft hat sie somit nicht mehr erleben können.

Abb. 18: Luise von Mecklenburg-Strelitz (1776–1810), Königin von Preußen 1797–1810. Ölgemälde von Josef Maria Grassi, 1802. (Stiftung Preußische Schlösser und Gärten)

Schon bald nach ihrem Tod wurde die so früh verstorbene Königin zur Trägerin eines idealisierten Frauen- sowie Mutterbildes und damit zum Mythos erhoben. Ihr Lebensstil, aber auch ihr Auftritt bei Napoleon bildeten die Grundlagen für eine Luisen-

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

verehrung, die noch tief in das 20. Jahrhundert hineinreichte, befeuert von Unmengen seriöser, aber auch Trivialliteratur und bildlichen Darstellungen aller Art. An Missbrauch fehlte es auch nicht, denn während der Weimarer Zeit wurde das Andenken der Königin von rechts stehenden, antidemokratischen Kräften ausgebeutet. Die NS-Zeit mit andersgearteten Leitbildern, die Katastrophe des Zweiten Weltkriegs und schlussendlich die Nachkriegszeit mit ihren mannigfaltigen Umwälzungen führten zum Niedergang und Erliegen des »Luisenkults« in Deutschland.[126] Doch hat es in der späten DDR, als man in den 1980er-Jahren das preußische Erbe etwas gelassener betrachtete als zuvor, in Gestalt eines Romans nochmals eine Luisenrezeption gegeben.[127]

Der neue Seebäderdampfer war nicht das einzige Schiff unter deutscher Flagge, das nach der legendären preußischen Königin benannt wurde. Im Gegensatz zu anderen Nationen, wo diese Praxis bis heute strenger gehandhabt wird, ist es in Deutschland möglich, dass gleichzeitig Schiffe unterschiedlichen Typs, aber gleichen Namens zur selben Zeit in die Schiffsregister eingetragen werden können.

Ein Passagier- und Frachtdampfer KÖNIGIN LUISE (10.785 BRT), 1896–1897 ebenfalls beim Stettiner Vulcan erbaut, fuhr beim Norddeutschen Lloyd und zählte zu der nicht gerade glamourösen, aber überaus wirtschaftlichen BARBAROSSA-Klasse, die ab Bremerhaven sowohl in der Transatlantikfahrt als auch im Reichspostdampferdienst nach Ostasien und Australien einsetzbar war. Eine wesentlich kleinere KÖNIGIN LUISE, ein Seitenraddampfer (206 BRT), war 1911 von der Schiffswerft Gustav Fechter (später Union-Gießerei) in Königsberg an den Tilsiter Dampfer-Verein abgeliefert worden und verkehrte über das Kurische Haff bis hin nach Tilsit.[128] Die spezifisch ostpreußischen Komponenten in der Biografie der Königin dürften hier eine Rolle gespielt haben. Die Fahrtgebiete aller drei Schiffe (also einschließlich des Seebäderdampfers) berührten sich nicht, so dass es nicht zu Verwirrungen kommen konnte, schon gar nicht im Zeitalter vor Einführung des Sprechfunks (UKW/VHF). Die Kaiserliche Marine dagegen hatte in den langen Friedensjahren des Aufbaus und der Flottenexpansion unter Tirpitz nicht, was sich eigentlich angeboten hätte, ein Kampfschiff[129] nach der legendären Königin benannt. So sollte 1914 der eingezogene Hamburger Bäderdampfer diesbezüglich eine marinegeschichtliche Premiere sein.

126 Zunächst zu den Quelleneditionen: Meisner 1916; Griewank 1943; Rothkirch 1985. Zwei Beispiele für ältere Arbeiten: Bailleu 1980; ferner ein Vortrag des bremischen Pädagogen und Regionalhistorikers Alwin Lonke (1911). Weitere neuere Literatur zur Königin und ihrem Nachruhm (Auswahl): Arnim 1969; Gersdorff 1996; Bruyn 2001; Schorn-Schütte 2003; Schöck-Quinteros 2007; Thiele 2010; Schönpflug 2010; Förster 2011.

127 Richter 1990.

128 Register Germanischer Lloyd 1914 (nicht paginiert); Kludas 1991, S. 60–65; Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 04007–015 (Archiv Siegfried Fornacon, Ostpreußische Schiffahrt, Bd. 15). Nur am Rande zu erwähnen ist ein Frachtdampfer KÖNIGIN LUISE (820 BRT), der 1882 von Howaldt in Dietrichsdorf bei Kiel an den Memeler Dampfschiffs-Aktienverein abgeliefert und bereits Anfang 1884 in Nordjütland strandete, siehe Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 4007–08 (Archiv Siegfried Fornacon, Ostpreußische Schiffahrt, Bd. 8).

129 Gröner 1989.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

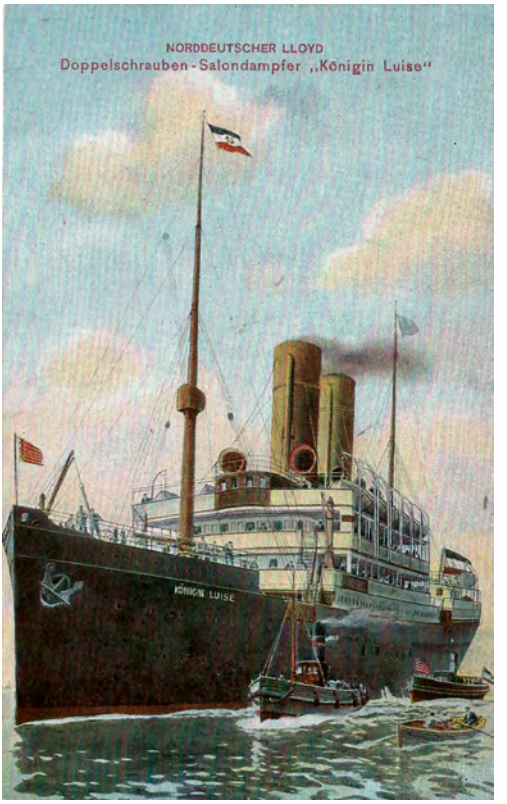


Abb. 19: Der Passagier- und Frachtdampfer KÖNIGIN LUISE (10.785 BRT, 1897) des Norddeutschen Lloyd gehörte zur BARBAROSSA-Klasse (acht Schiffe, 1896–1900), die im Transatlantik- und Reichspostdampferdienst eingesetzt wurde. (Postkarte im Archiv DSM)

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 20: Der Seitenraddampfer KÖNIGIN LUISE (206 BRT, 1911) des Tilsiter Dampfer-Vereins. (Archiv DSM, 4007-15/Sammlung Fornacon)

Nicht einmal ein Jahr Seebäderdienst: Die KÖNIGIN LUISE 1913/14

Neben dem Helgolanddienst war die KÖNIGIN LUISE, wie bereits aus einer Quelle zitiert, für den Einsatz im Mittelmeer an der Riviera und sogar Nordlandfahrten gedacht. Letzteres, falls überhaupt ernsthaft geplant, sollte jedoch eine Fiktion bleiben. Der Ablieferungstermin war für den 1. Juli 1913 vorgesehen, konnte wegen Streiks auf der Werft aber nicht gehalten werden.[130] Ende Mai war noch mit der Indienststellung für Anfang Juli gerechnet worden; als dieser herannahte, hoffte man noch auf den 1. August. Mitte Juli wurde die Vermessung des Schiffes in Angriff genommen, doch erst am 8. August konnte das eingedockte Schiff besichtigt werden.[131]

Um den 20. August 1913 verließ der Dampfer seine Bauwerft und unternahm im Seegebiet nördlich von Swinemünde bis hin nach Bornholm seine Probefahrten. Bei den Kesseln gab es zunächst Probleme mit den Feuern, die aus den Feuerlöchern herausschlugen und den Aufenthalt im Heizraum unmöglich machten.[132] In der Fachpresse hieß es kritisch: *Der Dampfer hat auf seiner Probefahrt eben seine kontraktlich abgemachte Geschwindigkeit von 20 sm per Stunde erreicht. Die Abnahme des Schiffes durch die Hamburg-Amerika Linie ist daher nicht ohne weiteres erfolgt. Die für den 1. Oktober angekündigte Fahrt der KÖNIGIN LUISE nach Cuxhaven, Helgoland und Sylt mußte verschoben werden. Von einer zweiten Probefahrt am 4. Oktober kehrte das Schiff ebenfalls mit der Reichsflagge zurück.*[133]

Am 1. Oktober morgens um 8:05 Uhr legte die KÖNIGIN LUISE ab und traf nach einer schönen Reise (Windstärke 3–4, Durchschnittsgeschwindigkeit 18,3 kn) am selben Abend um 18:30 Uhr vor Holtenau am Ausgang des Kaiser-Wilhelm-Kanals ein. Nach nächtlicher Kanaldurchfahrt vertäute das Schiff am Morgen des 2. Oktober gegen 7 Uhr am Kaiser-Wilhelm-Höft in Hamburg.[134]

130 Höft 2015, S. 135.

131 StAH 621–1/95 4501.

132 Höft 2015, S. 135.

133 Schiffbau Nr. 2, 22.10.1913, S. 79. Damals führte aber ein deutsches Handelsschiff unter Werft- wie Reedereiflagge dieselbe schwarz-weiß-rote Flagge.

134 StAH 621–1/95 4501.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Zwei Tage später fand eine Gästefahrt von Cuxhaven in See statt, bevor der reguläre Hamburg-Cuxhaven-Helgolanddienst am 5. Oktober aufgenommen wurde. Auf dieser ersten Fahrt mit zahlendem Publikum herrschte schwere See mit Regenböen, doch legte man die Entfernung von Cuxhaven nach Helgoland in zwei Stunden und zehn Minuten zurück.[135] Die Interimsphase zwischen Bauwerft und Auftraggeber hielt aber noch an. So schrieb die Hapag am 6. Oktober an die Seeberufsgenossenschaft (SBG), dass *wir den Dampfer KÖNIGIN LUISE noch nicht übernommen haben.*[136] Am 12. November präzisierte man in einem Schreiben an dieselbe Adresse: *Der Dampfer KÖNIGIN LUISE ist im hiesigen Schiffsregister unter dem 12. August als der Hamburg-Amerika Linie gehörend eingetragen worden. Die Mannschaft war angemustert vom 16. bis 25. August und nachmals vom 2. bis 20. Oktober. Wir haben das Schiff alsdann der Werft wieder zur Verfügung gestellt und glauben annehmen zu dürfen, dass nur für die beiden vorerwähnten Termine das Schiff als unser Eigentum zu betrachten war, soweit die Bestimmungen der See-Berufsgenossenschaft bezüglich der Mannschaft in Betracht kommen.*[137]

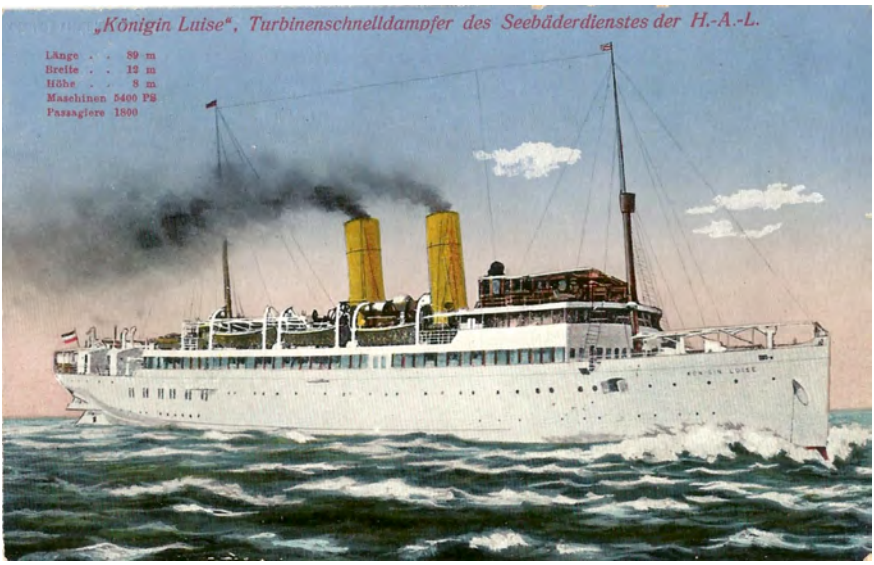


Abb. 21: Eine kolorierte Postkarte der KÖNIGIN LUISE. (Sammlung des Verfassers)

Doch erst gegen Jahresende wurde das Schiff vom Auftraggeber abgenommen: *Der Turbinendampfer KÖNIGIN LUISE des Seebäderdienstes der Hamburg-Amerika Linie hat am 19. Dezember von Cuxhaven aus seine endgültige Abnahmeprobefahrt angetreten. Obgleich*

135 Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 1913, S. 143 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg); Höft 2015, S. 135.

136 StAH 621–1/95 4501.

137 Ebd.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der Dampfer schon einige Fahrten für den Seebäderdienst gemacht hat, war er bisher noch nicht abgenommen worden. Die Abnahmefahrt hat ein allgemein befriedigendes Ergebnis gezeitigt.[138]

Nur wenige Monate Dienst unter friedensmäßigen Bedingungen waren der KÖNIGIN LUISE, ihrer Besatzung und ihren Fahrgästen vergönnt. Ab Ende Januar 1914 fuhr sie zwischen Nizza und Genua. Im Gegensatz zu früher traf die Hapag diesmal auf Konkurrenz einer französischen Reederei, mit der aber der Fahrplan abgestimmt wurde. Das Mittelmeer zeigte sich im Winter zeitweise von einer ruppigen Seite. Auf Fahrten zwischen Nizza und Genua wurden Windstärken zwischen 9 und 11 gemessen. Einmal schlug die See Fensterscheiben auf dem Boots- und Promenadendeck ein, Verletzte gab es zum Glück nicht. Das Seeverhalten der KÖNIGIN LUISE wurde von der Schiffsführung unter Kapitän Fölser positiv beurteilt. Mitunter konnten Zielhäfen wie Menton und San Remo nicht angelaufen werden. In Nizza geriet am 25. Februar die Ankerkette eines Schoners in die Steuerbordschraube, so dass Taucherhilfe in Anspruch genommen werden musste. Am Mittag des 11. Mai 1914 lief nach Abschluss der Saison die KÖNIGIN LUISE aus Genua mit Zielhafen Hamburg aus.[139] *Die in dem italienischen Hafen ansässige örtliche Inspektion der Hapag resümierte: Wir gestatten uns zu bemerken, daß das Schiff, welches sich seiner ganzen Einrichtung nach für den Riviera-Dienst sehr gut eignet, seine Fahrten mit einer Präzision ausgeführt hat, die keiner der früher hier eingesetzten Dampfer erreicht hat.*

Das Manöver beim Anlegen und Abfahren war stets tadellos und wurde oftmals von sachverständigen Beobachtern beifällig bemerkt. – Klagen von Seiten der Passagiere sind uns nicht zu Ohren gekommen. –

Leider ließ auch in diesem Jahr der Gesundheitszustand unter der Mannschaft viel zu wünschen, es waren während der kurzen Zeit 19 Personen im Hospital, meistens wegen Geschlechtskrankheiten, außerdem waren fast beständig mehrere Leute an Bord in Behandlung unseres hiesigen Compagnie-Arztes.[140]

Auf dem Weg zurück in den Heimathafen war eine nicht gerade alltägliche Präsentation zu bestreiten: *KÖNIGIN LUISE* […], *auf der Heimreise vom Mittelmeer begriffen, machte am 20. und 21. Mai ab Southampton Besichtigungsfahrten für die englische Admiralität und sonstige Gäste, die sich für die in diesem Dampfer eingebauten Föttinger-Transformatoren interessierten. Diese technische Neuerung hat sich vorzüglich bewährt und ergab neben einer bedeutenden Kohlenersparnis, die gegenüber dem Dampfer KAISER zirka 50 % beträgt, eine schnelle und präzise Fahrt und eine große Manövrierfähigkeit.*[141] Noch vor Kriegsausbruch konnten Lizenzverträge mit Frankreich und Großbritannien abgeschlossen werden.[142] An anderer Stelle hieß es noch im Juni in einer auf Unternehmensangaben des Vulcan beruhenden Notiz: *Die Inbetriebnahme des für die Hamburg-Amerika Linie erbauten Passagierküstendampfers KÖNIGIN LUISE*

138 Schiffbau Nr. 7, 14.1.1914, S. 291. Das Übernahmedatum (19.12.1913) wird bestätigt in: StAH 621–1/95 4501. Routinemäßig meldete der Geschäftsbericht für 1913 die Indienststellung (Hapag: Jahresbericht für die am 27. März 1914 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 67stes Geschäftsjahr 1913, S. 4 [Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg]).

139 StAH 621–1/95 4501; Kludas 2010, S. 18, 64.

140 StAH 621–1/95 4501.

141 Schiffbau Nr. 17, 10.6.1914, S. 728. Wohl im Zusammenhang damit wurde von einem Professor Biles in der britischen Zeitschrift »Engineering« (12.12.1913) über die KÖNIGIN LUISE und den Föttinger-Transformator berichtet (Notiz in Schiffbau Nr. 7, 14.1.1914, S. 300).

142 Schiffbau Nr. 5, 9.12.1914, S. 112.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

hat Gelegenheit geboten, zu zeigen, welch große Vorteile die Verwendung dieser Erfindung dem Reeder bringt. Die Vorzüge des Föttinger-Transformators haben neuerdings die Aufmerksamkeit aller Kriegsmarinen auf den Transformator gelenkt. Diese Verhältnisse haben zum Abschluß von Lizenzverträgen in fast allen Großstaaten geführt. Die aus der Verwertung erzielten Einnahmen sind nicht unwesentlich; der Vorstand hat die Absicht, sie ausschließlich zur Auffüllung der herangezogenen Reserven zu verwenden.[143]

Zurück in Hamburg wurde Anfang Juni der Föttinger-Transformator der KÖNIGIN LUISE eingehend untersucht und in Gutachten der Hamburger Baupolizeibehörde und des Germanischen Lloyd in einem guten Zustand befunden.[144] Während des Einsatzes im Mittelmeer hatte es sich nach einer hafenärztlichen Begutachtung herausgestellt, dass das Mannschafts- und Heizerlogis unzureichend belüftet war und in der Ausstattung nicht den Vorschriften entsprach. In Absprache mit der hamburgischen Marineverwaltung als Aufsichtsbehörde mussten nach der Rückkehr des Schiffes die Gravamina beseitigt werden. Schließlich wurde der Dampfer wieder in den Helgolanddienst eingestellt.[145]

Am 23. Juni fuhr die KÖNIGIN LUISE als Begleitschiff des Norddeutschen Regattavereins auf der Unterelbe, stieß mit dem ebenfalls die Regatta begleitenden Kompanieschiff COBRA zusammen und drückte sich den Steven ein. Ballin erfuhr unverzüglich von diesem Vorfall und entsandte einen Inspektor zur COBRA, der herausfand, dass ein Warnsignal mit der Dampfpfeife der KÖNIGIN LUISE missverstanden worden war. Ein Mitglied des Norddeutschen Regattavereins richtete zwei Tage nach dem Unfall ein geharnischtes Protestschreiben an die Hapag und bezichtigte beide Schiffsführungen eines unverantwortlichen Verhaltens, doch diese Vorwürfe wurden von der Reederei tags darauf zurückgewiesen. Vielmehr übernahm das Seeamt Hamburg am 1. Juli die Angelegenheit und setzte zum 27. Juli eine Verhandlung an. Deren Ergebnis stellte zwar Fehleinschätzungen beider Schiffsleitungen, allerdings auch ein Zusammentreffen zahlreicher unglücklicher Umstände fest. Die Maßnahmen nach der Kollision wurden nicht beanstandet. Beide Seebäderdampfer mussten beim Vulcan und bei Blohm & Voss eingedockt werden, doch scheint das nur eine vorübergehende Störung gewesen zu sein. Am 14. Juli ereignete sich abermals eine Kollision mit dem stählernen Ewer CITO (49 BRT, Kapitän Joh. Brütt, Hamburg, 1905 bei Kremer in Elmshorn erbaut) bei den St. Pauli-Landungsbrücken, wobei der Ewer leichte, die KÖNIGIN LUISE keine Schäden davontrug.[146]

Der Sommer 1914 ist vielfach in der Literatur als ein europäisches Idyll vor der Katastrophe beschrieben worden. Auf der Unterelbe und vor Helgoland und Sylt bildete die KÖNIGIN LUISE einen Bestandteil dieser arg- wie ahnungslosen Kulisse.

143 Schiffbau Nr. 17, 10.6.1914, S. 741.

144 Schiffbau Nr. 19, 8.7.1914, S. 831f.

145 StAH 621–1/95 4501; Kludas 2010, S. 64. Ein Werbeplakat mit der KÖNIGIN LUISE ebd., S. 34.

146 StAH 621–1/95 4501. Erwähnt wird der Zwischenfall auch bei Höft 2015, S. 144; Langensiepen/Nottelmann 2016; Reichsamt des Innern 1920, S. 263–268. Die Daten der CITO finden sich im Register des Germanischen Lloyd 1914 (nicht paginiert).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 22: Die KÖNIGIN LUISE 1913/14 an einem Anleger, vermutlich in Cuxhaven. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

Neue Schiffstypen für den Minenkrieg

Seeminen gehen in ihrer Entwicklung auf das späte 18. Jahrhundert zurück, als im Unabhängigkeitskrieg der USA (1775–1783) damit begonnen wurde, Explosivkörper im Wasser zunächst experimentell zu erproben. Der amerikanische Ingenieur Robert Fulton (1765–1815), der auch durch seine frühen Dampfschiffe und U-Bootentwürfe bekannt ist, entwickelte im Britisch-Amerikanischen Krieg 1812–1814 Ankertauminen. 1848 verlegte der damalige preußische Ingenieuroffizier Werner von Siemens (1816–1892) eine funktionierende Minensperre im Kieler Hafen, welche die dänische Flotte wirksam abschreckte. Auch in folgenden Konflikten wie dem Krimkrieg (1854–1856), dem Amerikanischen Bürgerkrieg (1861–1865), dem Krieg zwischen Österreich und Italien im Zusammenhang mit dem Deutschen Krieg (1866), dem Deutsch-Französischen Krieg (1870–1871), dem Russisch-Türkischen Krieg (1877–1878) und Russisch-Japanischen Krieg (1904–1905) kam es zu Mineneinsätzen, wobei es in technischen Einzelheiten wie etwa den Zündern zu einer internationalen Vielfalt kann, auf die im Detail hier nicht einzugehen ist. In den 1860er/1870er-Jahren gabelte sich die Minen- und Torpedoentwicklung. Letztere entwickelten sich zu Sprengladungen, die anfangs durch eine Spiere, sodann durch den extra konstruierten Fischtorpedo (Robert Whitehead in Fiume 1866) ins Ziel gebracht wurde, während die Mine nach heutigem Verständnis stationär bleibt.[147] Dieses Seekriegsmittel ist einmal wie folgt definiert worden: *Die Seemine ist ein Sprengkörper, der unter Wasser ausgelegt wird und dort längere Zeit zündbereit verbleibt, bis sich ihm ein Ziel nähert, das ohne sonstiges Zutun von außen die Zündung veranlaßt. Er soll*

147 Zu dieser Entwicklung historisch und technisch materialreich Ledebuhr 1977, S. 1–64.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Schiffe versenken oder beschädigen, oder durch seine Anwesenheit vom Befahren des Seegebietes abhalten.[148] Ferner wird zwischen unabhängigen und abhängigen Minen entschieden. Die unabhängigen sind selbsttätig und werden nur durch die Berührung mit dem zu treffenden Schiff oder beim Räumen gezündet, die abhängigen Minen können meist von Land aus an- und abgeschaltet werden.[149] Der Einsatz von Minen ist in drei Kategorien eingeteilt: Das offensive Minenlegen erfolgt vor der gegnerischen Küste, das defensive Minenlegen in eigenen Gewässern, um diese zu schützen. Das taktische Minenlegen dient, offensiv oder defensiv, zur Erringung eines kurzfristig angelegten taktischen Erfolgs.[150]

1914 verfügte die Kaiserliche Marine mit dem gängigen Muster C/77 über einen ausgereiften Typ einer Ankertaumine, deren Konstruktion auf das Jahr 1877 zurückging, seither aber immer wieder überarbeitet worden war und später die Bezeichnung Einheitsmine (EM) trug. Das Gewicht der Sprengladung aus Schießbaumwolle betrug anfangs 40, später bis zu 80 kg.[151]

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts reifte die Erkenntnis, dass Minen nicht nur durch gängige Kriegsschifftypen ins Einsatzgebiet gebracht und dann geworfen werden können, sondern dass spezielle Fahrzeuge die Effizienz des Seekriegs auf diesem Gebiet zu steigern in der Lage sind.

Die russische Marine ließ als erste Seestreitmacht den Schiffstyp des Minenlegers entwickeln und bauen. Der im Russisch-Japanischen Krieg vor Port Arthur gefallene Vizeadmiral Stepan Osipovič Makarov (1849–1904) gilt als eine der herausragenden Persönlichkeiten des russischen Marineoffizierskorps im Spätzarismus und als eine seiner innovativsten Persönlichkeiten. 1886 bis 1889 führte er die Korvette VITJAZ' auf einer ozeanografischen Expedition rund um die Welt und ließ 1899 in Newcastle nach eigenen Vorgaben den ersten Polareisbrecher, die ERMAK, erbauen. Ab 1898 wurden, ebenfalls auf seine Initiative hin, zwei Minenleger in Dienst gestellt, die bei der Baltischen Werft in St. Petersburg erbaut worden waren: AMUR und ENISEJ (3.010 tons). Mit einer Länge zwischen den Loten von 91,44 m, einer größten Breite von 14,90 m, einem größten Tiefgang von 5,50 m und einem Antrieb aus zwei Dampfmaschinen (4.700 PSi) liefen sie 17,5 kn. Bewaffnet waren sie mit fünf 7,5-cm- und sieben 4,7-cm-Geschützen und konnten 450 Minen an Bord nehmen. Beide Minenleger gingen im Russisch-Japanischen Krieg verloren, wurden aber 1908/09 durch zwei gleichnamige Neubauten ersetzt, die von derselben Werft kamen und in Größe und Leistungsfähigkeit ihren beiden Namensvorgängern sehr ähnelten.[152]

Damit war ein neuer Schiffstyp erschaffen worden. Aufgrund einer relativ schwachen artilleristischen Bewaffnung und des Stauraums für die Minen besaßen diese frühen Minenleger auf den ersten Blick gewisse äußere Ähnlichkeiten mit zivilen Damp-

148 Ebd., S. 51.
149 Ebd., S. 51f.
150 Ledebuhr 1983, S. 299.
151 Ledebuhr 1977, S. 77–79.
152 Mitchell 1974, S. 200f.; Gomm 1995, S. 17f., 23f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

fern: *Minenleger werden also häufig das gewöhnlichste Aussehen haben und oft gar nicht dem Bild entsprechen, das man sich von einem Kriegsschiff macht.*[153]

Die Kaiserliche Marine zog mit der Anschaffung dieses neuen Schiffstyps alsbald nach. Doch zunächst muss auf die frühen Vorläufer eingegangen werden. Seit dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 konnten Minen in den Hafenzufahrten mit speziellen Prähmen, die über Eigenantrieb verfügten, verlegt werden. Daneben wurden von 1871 bis 1915 36 sogenannte »Fortifikations-Minenleger« für Defensivzwecke gebaut. Diese kleineren Fahrzeuge waren aber nur für Sperrmaßnahmen im Hafenbereich geeignet. Ferner diente der Transportdampfer RHEIN (1867) seit 1883 als Streuminendampfer, ab 1888 als Minenschulschiff und dann nach 1896 als Minenversuchsschiff. Das Wachschiff PELIKAN (1891) fuhr ab 1895 ebenfalls in dieser Funktion.[154]

Das alles waren nur erste Ansätze, denn der Schritt hin zu einer offensiven Minenkriegsführung auf See wurde erst nach den Erfahrungen des Russisch-Japanischen Krieges getan. 1907 und 1908 lieferte eine der bewährten Hauswerften der Marine, die AG »Weser« in Bremen, die beiden Minenleger SMS NAUTILUS und SMS ALBATROSS ab. Sie unterschieden sich geringfügig in ihren Abmessungen und in Äußerlichkeiten.[155] Die Werft war aber, wie bei allen größeren Kampfschiffen, nur ausführendes Organ, denn die 1904 und 1905 erstellten Entwürfe kamen vom Reichsmarineamt. Mit einer Tonnage von 2.345/2.508 t Wasserverdrängung, einer Länge über alles/größten Breite/Tiefgang vorn von 98,2/100,9 m x 11,2/11,5 m x 4,42/4,40 m und einem Antrieb aus jeweils zwei Dampfmaschinen (6.600 PSi) liefen sie 20 Knoten. Bewaffnet waren sie mit acht 8,8-cm-Kanonen und konnten nach unterschiedlichen Angaben 391 bzw. 288 Minen an Bord nehmen.[156] Zufällig oder nicht, ähnelten sie in ihrer Größe und Leistungsfähigkeit den beiden erwähnten russischen Minenlegern.

Einen Größensprung sowie beträchtliche Kampfwertsteigerung bedeuteten im Ersten Weltkrieg die beiden Minenleger SMS BRUMMER und SMS BREMSE (5.856 t Wasserverdrängung, Länge über alles/größte Breite/Tiefgang vorn 140,4 m x 13,2 m x 6,00 m), die 1916 vom Stettiner Vulcan abgeliefert wurden, deren Entwurf ebenfalls vom Reichmarineamt stammte und deren äußeres Erscheinungsbild dem Kleiner Kreuzer ähnelte. Ein leistungsstarker Turbinenantrieb (42.797/47.748 wPS) sorgte für eine Geschwindigkeit von 28 Knoten. Bei einer Bewaffnung von vier 15-cm- und zwei 8,8-cm-Geschützen sowie zwei Torpedorohren konnten 400 Minen an Bord genommen werden.[157] NAUTILUS überstand den Krieg und wurde 1928 abgewrackt. ALBATROSS wurde nach wechselvollem Kriegsschicksal 1921 abgebrochen[158], während BRUMMER und BREMSE am 21. Juni 1919 in Scapa Flow der Selbstversenkung der deutschen Flotte unter Admiral von Reuter anheimfielen.[159]

---

153 Ledebuhr 1977, S. 161. Allgemein zum Schiffstyp des Minenlegers ebd., S. 161–163.

154 Gröner 1985, S. 168–174.

155 ALBATROSS besaß einen Rammbug, NAUTILUS dagegen einen damals schon sehr konventionellen Klippersteven.

156 Gröner 1985, S. 175; Hildebrand et al. 1979, S. 84f.; Hildebrand et al. 1982a, S. 13f.

157 Gröner 1989, S. 140f. Trotz ihrer Funktion als Offensiv-Minenleger hat man die beiden Schiffe in diesem Band den Kreuzern zugeordnet. Ferner: Hildebrand et al. 1979, S. 167, 174.

158 Gröner 1985, S. 175; Ledebuhr 1977, S. 161.

159 Gröner 1989 Bd. 1, S. 141.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 23: Der Minenleger SMS NAUTILUS (1908). (Foto: M.L. Carstens, Hamburg/Archiv DSM)

Das U-Boot stand im Zeichen der Entwicklung von einer marginalen Spezialwaffe zum für Deutschland strategisch wichtigsten Seekriegsmittel während des Ersten Weltkrieges. Die kontroverse innenpolitische Diskussion in Deutschland über Sinn oder Unsinn des uneingeschränkten U-Bootkrieges und schließlich dessen Durchführung spätestens ab 1917 steht in fataler Weise für diese Bedeutung. Alles in allem überrascht es nicht, dass die Kaiserliche Marine schon bald nach Kriegsausbruch über das U-Boot als Minenleger nachzudenken begann. Nach dem Einmarsch in das neutrale Belgien im August 1914 und der Inbesitznahme der flandrischen Küste im September wurde ein kleinerer U-Boottyp zur dortigen Küstenverteidigung in Planung genommen, und Großadmiral Tirpitz (1849–1930) als Staatssekretär des Reichsmarineamts forderte eine Minenlegefähigkeit dieser Boote. Dem konnte bei der zuerst realisierten Bootsklasse (UB I+II, 1916, 47 Boote) zwar noch nicht entsprochen werden, denn in diesem Fall gab man einer Torpedobewaffnung den Vorzug. Doch noch im Spätherbst 1914 begannen die Arbeiten am Typ UC I (getaucht: 183 t Wasserverdrängung, 5,2 kn), der zwölf Minen in Schrägschächten im Vorschiff mitnehmen konnte und in 15 Einheiten im Sommer 1915 an die Front ging. Es folgten die größeren Typen: UC II-III (1916 bis 1918, 79 Einheiten fertig geworden, getaucht 493–625 t Wasserverdrängung und 7 kn, drei Torpedorohre, 14–18 Minen) sowie UE I (1916, zehn Einheiten, getaucht 832–980 t Wasserverdrängung und 7,9 kn, je ein Bug- und Hecktorpedorohr, 38 Minen). In der Spätphase des Krieges trat noch der Typ UE II zur Flotte (1918, zehn Einheiten, getaucht: 1.512/1.468 t Wasserverdrängung und 7 kn; vier Bugtorpedorohre, 42 Minen + 30 Minen in Deckslagerkästen).[160] Die nachfolgende Entwicklung der deutschen Minenleger im Zweiten Weltkrieg soll am Schluss dieses Aufsatzes referiert werden.

160 Rössler 1997, S. 39–45, 49f., 156f., 159f.; Gröner 1985, S. 36–63; Ledebuhr 1977, S. 79–82.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Minen sind aber nicht nur zu verlegen, sondern auch zu räumen. Die historischen Wurzeln der heutigen Minenabwehr mit ihren Minensuch-, Minenräum- und Minenjagdbooten liegen ebenfalls in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, was sich anhand des deutschen Beispiels trefflich illustrieren lässt. 1905 erfolgte in Cuxhaven die Aufstellung der Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens, die Keimzelle der Minensucher der Kaiserlichen Marine. Zunächst wurden ältere Torpedoboote eingesetzt, die ihr Räumgerät – Trossen und Ketten – hinter sich herschleppten. Mit dieser Ausrüstung ging man 1914 in den Krieg. 1915 kam es zur Entwicklung eines hochseefähigen Minensuchbootes (M-Boote) mit Dampfantrieb und dem charakteristischen achterlichen Arbeitsdeck. Im Laufe des Krieges wurden insgesamt 176 dieser im Marinejargon »M-Böcke« genannten Boote geordert und zum größten Teil in Dienst gestellt. Eine flachgehende Version (FM-Boote) umfasste rund 60 Einheiten.[161] Für den küstennahen Einsatz wurden die kleineren F-Boote mit Holzrumpf und Motorantrieb entwickelt, die ab 1916 zur Verfügung standen (rund 70 Einheiten).[162]

Auch die Reichsmarine setzte auf die verbliebenen Restbestände der M-Boote, in einzelnen Fällen wurden Fahrzeuge dieses Typs auch anderweitig verwendet, so als Peilboot oder Fischereischutzboot (ZIETEN), was nur für die Vielseitigkeit und Robustheit dieses Schiffstyps spricht. Einzelne Einheiten fanden ihren Weg in fremde Marinen oder sogar in zivile Verwendungen.[163]

Als Nachfolger der F-Boote liefen ab 1931 die R-Boote, ebenfalls Holzboote mit Motorantrieb, der Flotte zu. Sie wurden bis 1945 in zahlreichen Einheiten gebaut. Ebenso wurden die bewährten M-Boote aus dem Ersten Weltkrieg weiterentwickelt und in einer vergrößerten wie äußerlich modernisierten Version ab 1936 in Dienst gestellt und ebenfalls in großer Stückzahl bis 1945 gefertigt, so dass im Zweiten Weltkrieg derselbe Dualismus aus seegehendem Minensuchboot mit Dampfantrieb und Minenräumboot für das Küstenvorfeld praktiziert wurde wie im Ersten Weltkrieg. Einzelne »M-Böcke« und Räumboote fanden nach 1956 noch Verwendung bei der neu aufgestellten Bundesmarine.[164]

Zur Marinegeschichtsschreibung im Ersten Weltkrieg

Zunächst soll der Untergang der SMS KÖNIGIN LUISE aus dem Blickwinkel der deutschen und britischen Darstellungen sowie weiterer Literatur beschrieben werden. Dabei fällt der Blick auf die deutschen und britischen Seekriegswerke.

In Deutschland wählte man für die offiziöse Seekriegsschreibung nach dem Ersten Weltkrieg einen zur Disposition gestellten Flaggoffizier aus. Eberhard von Mantey (1869–1940) war 1887 in die Kaiserliche Marine eingetreten und durchlief eine erfolgreiche wie typische Marineoffizierskarriere im steten Wechsel zwischen Bord- und

161 Gröner 1999.

162 Ostertag 1986, S. 12–44; Gröner 1999, S. 198–204, 221–224.

163 Ostertag 1986, S. 51–56; Gröner 1985, S. 193–204. Allgemein zur Minenräumung und -jagd: Ledebuhr 1977, S. 111–160.

164 Ostertag 1986, S. 54–141; Gröner 1999, S. 205–218, 225–239.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Stabsfunktionen, die ihn im Ersten Weltkrieg (1916) in den Admiralstab führte und 1918 den Dienstgrad eines Konteradmirals und, nach seinem Ausscheiden 1919, im Jahr darauf die Charakterisierung als Vizeadmiral eintrug. Zur Disposition gestellt, war er 1919–1933 im Reichsmarineamt bzw. der späteren Marineleitung als Vorstand des Marine-Archivs und Leiter des Instituts für Marinegeschichte. 1923 erfolgte die Ernennung zum Dr. phil. h.c. durch die Christian-Albrechts-Universität in Kiel.[165]

Der erste Band »Krieg zur See« wurde von Korvettenkapitän Otto Groos (1882–1970) bearbeitet. 1900 war er in die Kaiserliche Marine eingetreten. Seine Karriere bestand vorwiegend aus Bordkommandos auf Torpedobooten, dem Vermessungsschiff SMS HYÄNE und im Ersten Weltkrieg auf Kreuzern. Bei Kriegsende war er in der Marine-Nachrichtenabteilung des Admiralstabs tätig und wurde zum Jahresende 1918 in die Kriegswissenschaftliche Abteilung versetzt, damit in die Historiografie des gerade beendeten Krieges, die ihm 1925 einen Dr. phil. h.c. der Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn eintrug. 1926 wechselte er wieder in den regulären Dienst, wurde 1934 als Vizeadmiral verabschiedet und 1940–1945 in Stabsfunktionen beim Oberkommando der Wehrmacht noch einmal reaktiviert.[166]

Aus Sicht der heutigen Geschichtswissenschaft ist das deutsche Admiralstabswerk so beurteilt worden: *Bei der amtlichen Darstellung des Seekrieges in dem vom Marine-Archiv herausgegebenen Reihenwerk »Der Krieg zur See 1914–1918« wurden zwar die Einsätze der Seestreitkräfte auf taktischer und operativer Ebene umfassend untersucht, um Erfahrungen für künftige Führungsgrundsätze herauszuarbeiten, doch andererseits blieb dabei – von wenigen Ausnahmen abgesehen – die Analyse der grundsätzlichen strategischen Probleme des Seekrieges unzureichend.*[167] Die Wahrung der Geschlossenheit des Marineoffizierskorps auch nach dem Krieg und die Scheu vor Kritik an den strategischen Konzeptionen etwa von Tirpitz standen einer raschen Bearbeitungszeit gegenüber, die bereits 1923 sechs Bände hervorbracht hatte. Tirpitz selbst übte einen maßgeblichen Einfluss aus, der so bestimmend war, dass selbst Manthey 1932 gegenüber Admiral Raeder diesen Umstand einräumte und Groos sogar Subjektivität bescheinigte, ein Vorwurf, der diesem bereits 1927 bei seiner Darstellung der Skagerrakschlacht in der nicht gerade militärfeindlichen »Marine-Rundschau« seitens eines jüngeren Marineoffiziers (Oberleutnant zur See) gemacht worden war.[168] Dass Manthey neben seiner Aufarbeitung des Seekrieges den damals populären Revanchegedanken nachhing, ist als ein zeittypisches Bild nebenbei noch zu erwähnen.[169]

In Großbritannien wählte man einen anderen Ansatz. Die offizielle, zumindest aber offiziöse Berichterstattung über den Seekrieg im »Great War« wurde nicht, wie in Deutschland, dem Marineoffiziersestablishment, sondern einem externen Chronisten anvertraut. Doch nur augenscheinlich handelte es sich um einen Außenseiter, der aus Sicht der Royal Navy als anerkannter und etablierter ziviler Fachmann galt. Sir Julian Stafford Corbett (1854–1922) war ursprünglich als Jurist ausgebildet worden, fand aber

165 Hildebrand/Henriot 1989, S. 432f.
166 Hildebrand/Henriot 1988, S. 460f.
167 Rahn 2010, S. 48.
168 Ebd., S. 48f.; Epkenhans 2003, S. 475–477.
169 Ebd., S. 478; Salewski 2010, S. 22.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

an einer Anwaltstätigkeit keinen Gefallen und konnte sich – eine nicht ganz seltene gesellschaftliche Zeiterscheinung im wohlhabenden oberschichtigen viktorianischen England – als vermögender Privatier einer weltumspannenden Reisetätigkeit und der Schriftstellerei hingeben. Nach einigen belletristischen Veröffentlichungen arbeitete er ab 1898 auf dem Gebiet der Marinegeschichte zunächst des elisabethanischen England. 1902 wurde er als Geschichtsdozent zum 1873 eingerichteten Royal Naval War College in Greenwich berufen, wo er seine marinehistorischen Studien bis in die Ära des Russisch-Japanischen Krieges 1904/05 fortsetzte und in dieser Ausbildungseinrichtung zu hohem Ansehen gelangte. Daneben etablierte er sich als seestrategischer Denker. Das britische Establishment in Militär und Politik folgte seinen Ansichten einer spezifisch maritimen Strategie nicht immer, wenngleich Corbett intensive Kontakte zur Admiralität unterhielt. Eine seestrategische Arbeit (»Some Principles of Maritime Strategy«) erschien 1911. Auf diese Weise hatte sich Corbett auch ohne eigene militärische Erfahrung und damit ohne den »Stallgeruch« als Marineoffizier etabliert, so dass er gleich nach Kriegsausbruch mit der Sammlung von Material über die Einsätze der Royal Navy beginnen konnte. Als Ergebnis dieser Tätigkeit erschienen von 1920 bis 1923 drei Bände der »Naval Operations«, des britischen Seekriegswerks aus dem Ersten Weltkrieg.[170] Der bandwurmartige Titelanteil »based on official documents by direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence« beweist den amtlichen Hintergrund.[171]

Thema der späteren Historiografie über Corbett war vor allem die Interpretation der Zielrichtung seiner Arbeit und wieweit sie didaktischen Intentionen in Verbindung mit eigenen strategischen Auffassungen folgte.[172] *Naval Operations was written to support post-war naval education and doctrine development, connect the World War with past practice, and above all rescue national strategy from the lazy assumption that the only way to defeat Germany had been to copy the German approach to war – mass armies and "decisive battle."*[173]

Ungeachtet aller zeitbedingten Bindungen und der wissenschaftlichen Weiterentwicklungen ist das Renommee Corbetts als marinehistoriografischer Pionier erhalten geblieben: *As an historian Corbett brought forward a conception of military history a part and parcel of the general history of the state and of international politics.* […] *Since his time, of course, parts of his work have been superceded by history that is more detailed. But even allowing for the*

170 Callender 1953. Ausführlicher und nicht nur chronologisch, sondern systematisierend: Schurman 1981. Zum Wirken Corbetts am Royal Naval War College siehe Dickinson 2012, S. 78, 91f., 107–109, 139, 141. Zu Corbett als Seestratege zwei Darstellungen aus deutscher Sicht: Dirks 1985; Rödel 2003, S. 131–156.

171 Der britische Premier Henry Asquith (1852–1928) hatte in einer Parlamentsrede am 28.6.1916 bereits die Richtung angezeigt: *In view of the demand which is likely to arise and the desirability of providing the public with an authentic account, it has been decided to prepare for publication, as soon as possible after the close of the war, an Official History dealing with its various aspects* (Zit. bei Corbett 1920, S. V). Nach dem Zweiten Weltkrieg wählte die Royal Navy mit Kapitän zur See a.D. Stephen Roskill (1903–1982), der nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Marinedienst 1949–1960 als offizieller Historiker der Marine wirkte und danach noch zu weiteren akademischen Ehren gelangte, einen etwas anderen personellen Ansatz in der offiziellen Seekriegshistoriografie. Das Hauptwerk: Roskill 1954–1961. Eindrücke über Roskill finden sich bei Salewski 2011, S. 91.

172 Diskussionen zu Corbett finden sich etwa bei Goldrick/Hattendorf 1993 (Ergebnisse einer Konferenz im US Naval War College in Newport, R.I., 28.–29.9.1992); Lambert 2017.

173 Ebd., S. 194.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

inevitable fact that he has lost some matches to newer historians, it must be recognized that […] *he invented the game.*[174]

In Anbetracht der inzwischen aufgelaufenen fachhistorischen Diskussion zu den deutschen und britischen Admiralstabswerken können sie dennoch für den vorliegenden Aufsatz herangezogen werden, weil dieser eine weiter gespannte Thematik verfolgt. Da sowohl der deutsche als auch der britische Band jeweils die KÖNIGIN LUISE 1920 erwähnten, erscheint bei dieser Gleichzeitigkeit die Gegenüberstellung der beiden Versionen besonders reizvoll.

Weiterhin verwendet wurden zwei neuere Artikel des Arbeitskreises Krieg zur See 1914–1918 e.V. in dessen Organ »Marine-Nachrichtenblatt« 2015–2016, die u.a. auf Forschungen im Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg i.Br. beruhen.[175]

Ungeachtet dieser Überlieferungen gibt es bei diesem Vorgang noch schier unzählige operative Detailfragen, die nach wie vor unterschiedlichen Bewertungen und detaillierten Analysen unterliegen.[176] Das liegt primär daran, dass bei solch filigranen operativen Details die Angaben beider Kriegsparteien in den Quellen keineswegs immer harmonieren können. Unterschiedliche Bordzeiten, aber auch die stets schwierigen Anforderungen der Koppel- und astronomischen Navigation vor Einführung elektronischer Hilfsmittel, dazu noch der mehr als verständliche Extremstress und die schiere Todesangst in einer Gefechtssituation, schließlich eine eintretende zeitliche Distanz zum Geschehenen öffnen Tür und Tor für Unstimmigkeiten und zumindest interpretierbare Ungenauigkeiten in Gefechtsberichten und stetig wiederkehrende Divergenzen in den unterschiedlichen Quellen. Auch einer der erwähnten Aufsätze, der diese widersprüchlichen Sachverhalte diskutiert, schließt mit der Feststellung: *Die »Wahrheit« liegt weiterhin im Dunkel der Geschichte und wird dort auch bleiben.*[177] So kann auch diese Arbeit eine endgültige Klärung in diesen operativen Detailfragen nicht leisten.

Auftakt zum Seekrieg in der Nordsee: Der erste und der letzte Kriegseinsatz der SMS KÖNIGIN LUISE

Aufgrund eines langen Entfremdungsprozesses – Einzelheiten würden hier ebenso zu weit führen wie die an vielen anderen Orten bis heute hitzig und kontrovers geführte Diskussion der Kriegsschuldfrage – waren seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert Großbritannien und Deutschland völkerpsychologisch auseinandergedriftet.[178] Als sich im Juni 1914 die europäische Krise bedrohlich und fatal zuspitzte, stand London innerhalb der europäischen Mächtekonstellation durch die Entente (1904) und Tripleentente (1907) auf Seiten Frankreichs und Russlands. Durch den in seinem politischen Kalkül naiven wie unverfrorenen deutschen Einmarsch in Belgien richtete Großbritannien ein Ultimatum

174 Schurman 1981, S. VIII.

175 Langensiepen/Nottelmann 2015; Langensiepen/Nottelmann 2016.

176 Verwiesen sei auf eine abschließende Diskussion über operative Einzelheiten bei ebd., S. 32–37. Von britischer Seite ist eine ähnliche Detailanalyse vorgenommen worden von Barnett 2003.

177 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 37.

178 Das wichtigste Standardwerk hierzu stammt von Kennedy 1980.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

nach Berlin, das den sofortigen Rückzug forderte und dessen Nichtbeachtung noch am Abend des 4. August den Kriegszustand zwischen Deutschland und Großbritannien bedeutete.[179]

Admiral Jellicoe (1859–1935) hatte bei Kriegsausbruch den Oberbefehl über die Grand Fleet inne, welche das britische Kernland zu schützen hatte. Am 4. August 1914 erhielt er um 17 Uhr Kenntnis vom Ultimatum seiner Regierung. Zunächst hatte er die Aufgabe, die Nordsee aufzuklären, das zu erwartende Hauptkampfgebiet gegen den deutschen Gegner. Der südliche Teil war der Southern Force anvertraut, die in Harwich ihr Hauptquartier unterhielt und zumindest nominell Jellicoe unterstellt war. Die Literatur spricht denn auch von der Harwich Force. Die Einsatzkräfte bestanden aus der 1. und 3. Zerstörerflottille unter Kommodore Reginald Yorke Tyrwhitt (1870–1951), einem U-Boot-Verband unter Kommodore Roger Keyes, weitere Unterstützung kam vom 7. Kreuzergeschwader unter Konteradmiral Henry H. Campbell. Tyrwhitt lief am Morgen des 5. August mit vier Kreuzern und einem U-Boot zu einem Erkundungsvorstoß in Richtung Helgoland aus, bei dem nur deutsche Sicherungen erkundet wurden und es nicht zu Kampfhandlungen kam. Währenddessen klärte die 1. Flottille vor der niederländischen Küste auf, und die 3. Flottille, geführt von Kapitän zur See C.H. Fox und vom Spähkreuzer HMS AMPHION, lief am 5. August 1914 gegen 6 Uhr ebenfalls aus. Bald kam die erste Gefechtsberührung zwischen der Royal Navy und der Kaiserlichen Marine, was Tyrwhitt übrigens erwartet hatte.[180] Seine Führungsqualitäten wurden aus der Rückschau so charakterisiert: *It was as a war leader that Tyrwhitt really blossomed. He had in abundance the four "aces" which make a great commander: a gift of leadership, a fertile imagination and a creative brain, an eagerness to make full use of the brains and ideas of juniors, and an offensive spirit.*[181]

Doch nicht er, sondern Fox sollte die erste Gefechtsberührung erleben, was Corbett aus der Rückschau noch nach sechs Jahren melodramatisch so ausdrückte: *He had not gone far before he encountered the first sign of the ruthlessness with which Germany was to conduct the war.*[182]

Auf der deutschen Seite war zunächst keine große Entscheidungsschlacht geplant, sondern man dachte zunächst an Nadelstiche, etwa an offensive Minenunternehmungen gegen die englische Küste. Dabei spielte womöglich die britische Fernblockade eine Rolle.[183]

Hierfür war die KÖNIGIN LUISE vorgesehen, doch der moderne Hamburger Helgolanddampfer war nur eines von einer Reihe von Handelsschiffen, die von der Kaiserlichen Marine für den Minenkrieg eingezogen wurden. Offenbar wurden schon gleich am Anfang Seebäderdampfer und Fähren als besonders zweckmäßige Schiffstypen eingestuft.

179 Neitzel 2002, S. 192.

180 Corbett 1920, S. 37f. Leicht differierenden Angaben nach deutschen Unterlagen bei Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 21f. Zur Ausgangsposition vgl. Jentzsch/Witt 2016, S. 38–42. Ein biografischer Artikel über Tyrwhitt stammt von Kemp 1971.

181 Ebd., S. 1002.

182 Corbett 1920, S. 38.

183 Marine-Archiv 1920, S. 63f. Vgl. Güth 1979; Jentzsch/Witt 2016, S. 38–42.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Neben einigen kleineren Einheiten, welche die Marinebehörden zum Teil als ungeeignet ausmusterten, wurden zwischen August und November 1914 für die Ostsee, einem klassischen Minenkriegsrevier, die Eisenbahnfähre (Sassnitz – Trelleborg) DEUTSCHLAND (1909), die drei Seebäderdampfer HERTHA, RÜGEN und ODIN aus Stettin sowie die beiden Postdampfer PRINZ ADALBERT und PRINZ SIGISMUND aus Kiel als Hilfsminenstreudampfer aufgeboten. Sie konnten zwischen 80 und 420 Minen an Bord nehmen und liefen zwischen 13 und 16 kn. Der Kieler Dampfer PRINZ WALDEMAR sowie die SILVANA wurden entgegen der ursprünglichen Absicht dann doch nicht zu diesem Zweck verwendet.[184]

In der Nordsee traf es im August 1914 die KAISER (180 Minen, 12 kn) sowie die Eisenbahnfähre PREUSSEN. Während ersteres Schiff in den Einsatz kam, wurde die Fähre als ungeeignet für die Nordsee angesehen und noch Mitte August wieder in den angestammten Trajektdienst nach Schweden eingestellt. Zu diesem ersten Aufgebot zählte auch die KÖNIGIN LUISE, die am 3. August 1914 als »Hilfsstreuminendampfer B« eingezogen wurde. Ihre bescheidene Bewaffnung umfasste hauptsächlich zwei Revolverkanonen, während die KAISER von Anfang an mit zwei 8,8-cm-Geschützen ausgerüstet war.

Die Minenkapazität wird bei KÖNIGIN LUISE mit 200 Stück angegeben, und mit ihrer Geschwindigkeit von 20 kn lag sie sogar deutlich über dem Durchschnitt der übrigen zu diesem Zweck eingezogenen Hilfsminenleger.[185] Über die Lagerung der Minen schweigen die Quellen, doch von den Minenschiffen des Zweiten Weltkrieges, nicht selten ebenfalls ursprünglich Seebäderdampfer und somit sehr ähnlicher Konstruktion, ist bekannt, dass sich die Minen auf eigens installierten Schienen auf den Promenadendecks befanden.[186] Das dürfte bei KÖNIGIN LUISE und den anderen Minenschiffen des Ersten Weltkrieges nicht viel anders gewesen sein.

Der von 1913 bis 1915 amtierende Flottenchef Admiral Friedrich von Ingenohl (1857–1933)[187] notierte in seinem Kriegstagebuch: *Außer den beiden Minenfahrzeugen ALBATROSS und NAUTILUS, deren Geschwindigkeit einigermaßen für eine Minenunternehmung an feindlicher Küste ausreichen würde, verfüge ich nur über Hilfsstreuminendampfer von 14 Seemeilen und erheblich geringerer Geschwindigkeit.*[188] Der Einsatz von ALBATROSS und NAUTILUS war jedoch in etwas dunklerer Jahreszeit vorgesehen, ferner erst dann, wenn genauere Einzelheiten über das sofort installierte britische Beobachtungssystem aus U-Booten und Fischdampfern in der Deutschen Bucht aufgeklärt werden konnten.[189]

Für einen überraschenden Offensiv-Minenangriff auf die Themsemündung war die KÖNIGIN LUISE ausersehen, der *damit die ehrenvolle Aufgabe der Eröffnung der Feindselig-*

184 Gröner 1985, S. 176–180.

185 Ebd.; Marine-Archiv 1920, S. 64.

186 Kutzleben et al. 1974, S. 21.

187 Hildebrand/Henriot 1989, S. 160–162.

188 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 64.

189 Ebd. ALBATROSS und NAUTILUS unternahmen eine Minenlegeoperation gegen Tyne und Humber vom 23.–26.8.1914 (ebd., S. 118–125).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

keiten gegen England zufiel[190], wie sich das deutsche Admiralstabswerk sechs Jahre später ausdrückte.

Ein internes Schreiben der Hapag an die Direktion des Seebäderdienstes vom 31. Juli beschrieb anschaulich die sich zuspitzende Lage in ihrer Dramatik: *Wir machen Ihnen hierdurch bekannt, dass heute der KAISER von der Marinebehörde bei Ankunft in Cuxhaven mit Beschlag belegt worden ist und die Passagiere heruntergewiesen wurden. Dieselben werden, wenn möglich, alle per Bahn weitergefahren sein.*

Ferner haben wir eine Order erhalten, der KÖNIGIN LUISE drahtlos die Weisung zu geben, wo sie auch sei, ob mit oder ohne Passagiere, sofort nach Cuxhaven umzukehren. Dieses Schiff ist auf der Fahrt von Hamburg nach Hörnum und wir wissen nicht, wieviel Passagiere darauf waren, da jede telefonische Verbindung unmöglich gemacht wurde.

Die COBRA und die PRINZESSIN HEINRICH haben wir drahtlos zurückgerufen, weil ja Fahrten keinen Sinn mehr haben und wir diese beiden Schiffe bei notwendig werdender Räumung Helgolands zur Verfügung haben müssen. Ob es noch erforderlich ist, eine Postverbindung laut Vertrag zwischen Cuxhaven und Helgoland, vielleicht mit ADLER aufrecht zu erhalten, werden die nächsten Stunden entscheiden […] *Soeben erreicht uns die Order, dass sich auch die SILVANA sofort in Cuxhaven zu stellen hat.*[191]

An jenem Tag befanden sich an Bord der KÖNIGIN LUISE auf der Fahrt von Helgoland nach Sylt 150 Passagiere. Gegen 4:30 Uhr nachmittags kam das Telegramm, das die Rückkehr des Dampfers nach Helgoland anordnete. Dort wurden die Fahrgäste ausgebootet und auf die COBRA zum Rücktransport nach Hamburg gebracht. Zunächst verblieb die KÖNIGIN LUISE in Bereitschaft auf Reede. Am nächsten Morgen, dem 1. August, kam die Order nach Cuxhaven, und um 9 Uhr lief der Dampfer aus. Währenddessen begann die Besatzung, das friedensmäßige Inventar zur Abgabe von Bord vorzubereiten.[192]

Nach der Ankunft in Cuxhaven gegen 13:30 Uhr begann die militärische Umrüstung. Sie ging bis tief in die Nacht, dauerte etwa zwölf Stunden und vollzog sich in großer Hektik. Während das zivile Inventar teilweise von Bord gegeben wurde, wurden bereits Kohlen, Minen und Munition übernommen und das Schiff schwarz angestrichen. Wie bei der KAISER, so war auch bei KÖNIGIN LUISE die Ausrüstung mit zwei 8,8-cm-Geschützen vorgesehen, die Munition befand sich bereits an Bord, doch das Fehlen eines Unterbaus, zeitliche Engpässe aufgrund der Unsicherheit der allgemeinen Lage und wohl auch die damit zusammenhängende Nervosität verhinderten den Einbau. So musste man sich auf die zwei Revolverkanonen (3,7 cm), die achtern hinter dem Decksaufbau aufgestellt waren, sowie auf Handfeuerwaffen – Gewehre und Pistolen – verlassen. Am 2. August fuhr das Schiff elbaufwärts nach Hamburg, wo es gegen 14 Uhr an den Landungsbrücken festmachte. Dort wurde der Kohlenvorrat ergänzt, restliches ziviles Inventar von Bord gegeben, und die an Bord gebliebenen Hapag-Offiziere nutzten noch die Gelegenheit, sich von ihren Angehörigen zu verabschieden. Eine große Menschenmenge, von der

190 Marine-Archiv 1920, S. 65. Die entsprechenden Sperrbefehle des Admiralstabs (*Kriegsaufgabe 3 und Kriegsaufgabe 4*) bei Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 26.

191 StAH 621–1/95 4501.

192 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 6f. (Bericht Bothmann).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Hafenpolizei aber auf Abstand gehalten, nahm die nunmehr als Hilfskriegsschiff äußerlich erkennbare KÖNIGIN LUISE in Augenschein. Schließlich legte der Dampfer um 21 Uhr wieder ab.[193]

Am folgenden Tag, dem 3. August, erreichte das Schiff in der Mittagsstunde Wilhelmshaven. Dort fand eine Besprechung des Kommandanten, Korvettenkapitän Karl Biermann, mit Flottenchef Admiral Ingenohl statt, bei der die Einsatzentscheidung fiel, während an Bord Restarbeiten bei der Versorgung und Ausrüstung vorgenommen wurden.[194] Am 4. August verlegte das Schiff zur Ems in Höhe Borkum, wo man nachmittags Schießübungen abhielt und letzte Post an Land gegeben wurde.[195]

Neben der militärischen Besatzung unter Korvettenkapitän Biermann waren bereits in Cuxhaven von der Hapag zehn Mann der Friedensbesatzung an Bord geblieben. Zunächst ist Kapitän Hermann Heinrich Fölser (1880–1914) aus Hamburg zu nennen. Er fuhr seit 1905 im Seebäderdienst der Hapag, diente 1905 bis 1907 als I. Offizier der SILVANA und anschließend als deren Kapitän. Von 1910 bis 1913 hatte er das Kommando über die KAISER inne, ehe er zum 1. Oktober die Führung der KÖNIGIN LUISE übernommen hatte. Der I. Offizier und spätere Elblotse Albert Bothmann (1883–1952), dem wir eine genaue Schilderung der Ereignisse verdanken, sowie der I. Ingenieur Christian Tappe (geb. 1873), beide ebenfalls aus Hamburg stammend, zählten zum zivilen Führungspersonal, dessen Rat für die nunmehr eingeschiffte Marine-Crew nicht unwichtig gewesen sein dürfte. Für das praktische Bordleben galt dies auch für die beiden Steurer Rudolf Wursthorn (geb. 1886) aus Altona und Friedrich Simon (geb. 1891) aus Salzwedel, die Matrosen Richard Toussaint (1889–1914) aus Leba, Heinrich Weitendorf (geb. 1886) aus Rostock, Oskar Lehmann (1890–1914) aus Leipzig sowie die Heizer Ferdinand Reitberger (geb. 1881) aus dem bayerischen Kreis Deggendorf und Wilhelm Sander (geb. 1887) aus Ottensen. Fölser hatte 1900 bei der I. Matrosen-Division, Bothmann 1906 bei der Marine-Division gedient.[196] Von Bothmann ist eine Schilderung überliefert, dass einige Besatzungsmitglieder – vermutlich Offiziere – die Erfolgsaussichten nicht gerade rosig sahen: *Nach der Übung erfahre ich, dass die meisten Herren ihr Testament gemacht hatten, weil mit einer Rückkehr des Schiffes nicht zu rechnen sei. Na, nun schlägt's ja wohl 13, da habe ich ja noch gar nicht an* [sic!] *gedacht. Ich wollte eigentlich ja noch recht lange leben, und war mir dieser Gedanke noch gar nicht gekommen. Ich dachte mir auch gar nichts dabei, eben mal nach der englischen Küste und zurück zu fahren, es wäre doch eigentlich ein Katzensprung, den man so häufig machte, und würde es so gefährlich auch wohl nicht sein, wie es gemacht wurde.*[197]

Unmittelbar nach Bekanntwerden des Kriegszustands mit Großbritannien gab die Flottenleitung am 4. August nach 19:30 Uhr – nach anderen Angaben gegen 21:30 Uhr – an die SMS[198] KÖNIGIN LUISE folgenden Operationsbefehl: *Sofort mit höchster Fahrt auslaufen in Richtung auf Themse. Minen möglichst nahe an englische Küste bringen. Minen nicht in*

193 Marine-Archiv 1920, S. 65; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 7–11 (Bericht Bothmann).

194 Marine-Archiv 1920, S. 65, 67; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 7–12 (Bericht Bothmann), 26.

195 Marine-Archiv 1920, S. 65, Karte 8; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 (Bericht Bothmann).

196 Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg 01–06-01#33; StAH 621–1/95 4501. Bei den Ortsangaben handelt es sich um die Geburtsorte. Zu Bothmann auch Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 4, 8. Leider fehlen Angaben über den Fundort der Aufzeichnungen Bothmanns.

197 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 (Bericht Bothmann).

198 Seine Majestät Schiff.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der Nähe neutraler Küste werfen und nicht nördlicher als 53 Grad Nord-Breite.[199] Man war sich aber klar darüber, dass die bisherigen Sperrbefehle nur in eingeschränktem Umfang umgesetzt werden konnten.[200] Gegen 21:30 Uhr lichtete die KÖNIGIN LUISE ihre Anker und fuhr durch die Westerems ihrer Mission entgegen.[201]

Auf der deutschen Seite gab es bereits jetzt die Befürchtung, dass das Unternehmen vom Gegner erkannt werden könnte. Auf der Fahrt elbaufwärts nach Hamburg war die KÖNIGIN LUISE bei Brokdorf mit ihrem auffälligen schwarzen Anstrich von festgehaltenen feindlichen Handelsschiffen gesichtet worden, die nach ihrer Freilassung anscheinend noch vor der britischen Kriegserklärung ihre Beobachtung möglicherweise hatten melden können. Auf der Ems bestand das Risiko darin, auf holländischer Seite von Agenten wahrgenommen zu werden.[202] Letztere Befürchtung sollte sich als real erweisen, denn die britische Seite hatte schon während des Anmarsches der SMS KÖNIGIN LUISE Kenntnis darüber, dass das Schiff mit Minen an Bord aus der Ems gelaufen war, und erwartete es deshalb.[203]

Während des Marsches war bei Nacht mit Vollmond zu rechnen. Aufgrund dessen entschied sich Biermann dafür, die belebten Schifffahrtsstraßen zu meiden, zunächst dicht unter der niederländischen Küste zu laufen und dann zwischen den britischen Feuerschiffen Outer Gabbard und Galloper hindurch zu fahren, um den Kings Channel im nördlichen Bereich der Themsemündung zu verminen. Hier vermutete man eine geringere Bewachung als im südlichen Teil, weil dort ein größerer Schiffsverkehr herrschte.[204]

Auf dem Marsch wurde anscheinend der Anstrich der Schornsteine noch geändert. Nunmehr war mit dem schwarzen Rumpf und dem gelben Schornstein mit schwarzem Topp[205] ganz bewusst aus Tarnungsgründen eine Ähnlichkeit mit dem Erscheinungsbild der Schiffe der Great Eastern Railway beabsichtigt.[206] Diese Gesellschaft betrieb eine Flotte von ähnlich großen Fährdampfern mit zwei Schornsteinen, benannt nach englischen und kontinentaleuropäischen Städten, seit 1893 zwischen Harwich und Hoek van Holland.[207] Die Tarnung scheint zunächst gewirkt zu haben. Die Mineneinrichtung war gegen Sicht von außen geschützt. Die am meisten achtern gelagerten 40 Minen besaßen als sogenannte Zeitminen Defensivcharakter, die sich nach ihrem Wurf nach einem bestimmten Zeitraum wieder unschädlich machten. Die Marschgeschwindigkeit betrug

199 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 65; Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 26.

200 Ebd.

201 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 (Bericht Bothmann).

202 Marine-Archiv 1920, S. 67. Die Sichtung bei Brokdorf wird bestätigt bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 10 (Bericht Bothmann).

203 Marine-Archiv 1920, S. 72. Eine Andeutung auch bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 19 (Bericht Bothmann).

204 Marine-Archiv 1920, S. 67.

205 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 14 (Bericht Bothmann).

206 Explizite Feststellung ebd., S. 67f. Der Verfasser besitzt ein Modell 1:1.250 der KÖNIGIN LUISE im Kriegsanstrich. Die Decks sind jedoch gelblich gehalten, was zwar möglich erscheint, wofür es in den Quellen aber keinen Beleg gibt.

207 Cowsill et al. 1993, S. 6–38. Bei überseeischen und europäischen Passagierliniendiensten war es im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert nicht ganz selten, den Schiffen Ortsnamen zu geben, die als potenzielle Reiseziele im Einzugsbereich des jeweiligen Zielhafens lagen und damit werblichen Charakter ausübten.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

16 kn. Von der Begegnung mit niederländischen Kriegsschiffen, die nicht abgeblendet fuhren, berichtet auch das deutsche Admiralstabswerk. Es ist sich sicher, dass die niederländische Marine die SMS KÖNIGIN LUISE und ihre Mission nicht erkannte[208], doch existieren andere Informationen, wonach ein niederländisches Torpedoboot die Verfolgung aufnahm, dann aber zurückfiel, während die KÖNIGIN LUISE ablief und dabei auch den Weg dicht unter Land durch niederländische Hoheitsgewässer nicht scheute.[209] Im Laufe des Krieges scheuten sich beide Seiten nicht, aus operativen Gründen neutrale Hoheitsgewässer anzuschneiden.[210]

Laut Einzeichnung auf einer deutschen Karte waren zwei britische Kriegsschiffe in Höhe der Westfriesischen Inseln für zwei Stunden in der Nähe vermutlich von der britischen 3. Zerstörerflottille, doch beide Seiten bemerkten sich nicht. Erst beim Nahen der Themsemündung wurde ein englischer Dampfer gesichtet, der friedensmäßig im Liniendienst nach Hamburg eingesetzt worden war, dessen Schiffsführung die KÖNIGIN LUISE kannte und einen Funkspruch absetzte. Dieser wurde zwar von deutscher Seite sogleich gestört, dürfte aber trotzdem seinen Empfänger in Kenntnis gesetzt haben.[211] Nach britischen Angaben wurde der Kommandant der HMS AMPHION am Morgen des 5. August von dem hölzernen Segeltrawler LITTLE BOYS informiert, dass ein verdächtiges Schiff in der Nähe *throwing things overboard twenty miles north-east of the Outer Gabbard*.[212] Die Tarnung als britischer Fährdampfer wirkte zunächst, denn auch ein anderer in die Aufklärung eingebundener englischer Trawlerkapitän gab später zu Protokoll, das Schiff in der Weise identifiziert zu haben.[213]

208 Marine-Archiv 1920, S. 68. Dieser Vorgang wäre in niederländischen Marineakten noch einmal zu prüfen.

209 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13.

210 Ein entsprechender Fall ereignete sich nur kurze Zeit später. Ab dem 17.8. lag der zum Hilfskreuzer umgerüstete Lloyd-Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE (1897) vor Dunford Point in der Provinz Rio de Oro der spanischen Saharakolonie und bunkerte aus drei Dampfern. Am 26.8. wurde das Schiff durch den britischen Kreuzer HMS HIGHFLYER versenkt. Die britische Seite warf dem Gegner vor, durch den längeren Aufenthalt in spanischen Gewässern die Neutralität über Gebühr ausgenutzt und damit verletzt zu haben, und gab gleichzeitig ein Eindringen in spanische Gewässer zu. Spanien protestierte anschließend bei beiden Seiten, siehe Marine-Archiv 1937, S. 11–25; Corbett 1920, S. 133–136.

211 Marine-Archiv 1920, S. 68, Karte 8. Zu der Begegnung mit dem englischen Dampfer siehe auch Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 14.

212 Zit. bei Corbett 1920, S. 38. Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22. Bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 35, wird diese Geschichte wiederum angezweifelt.

213 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

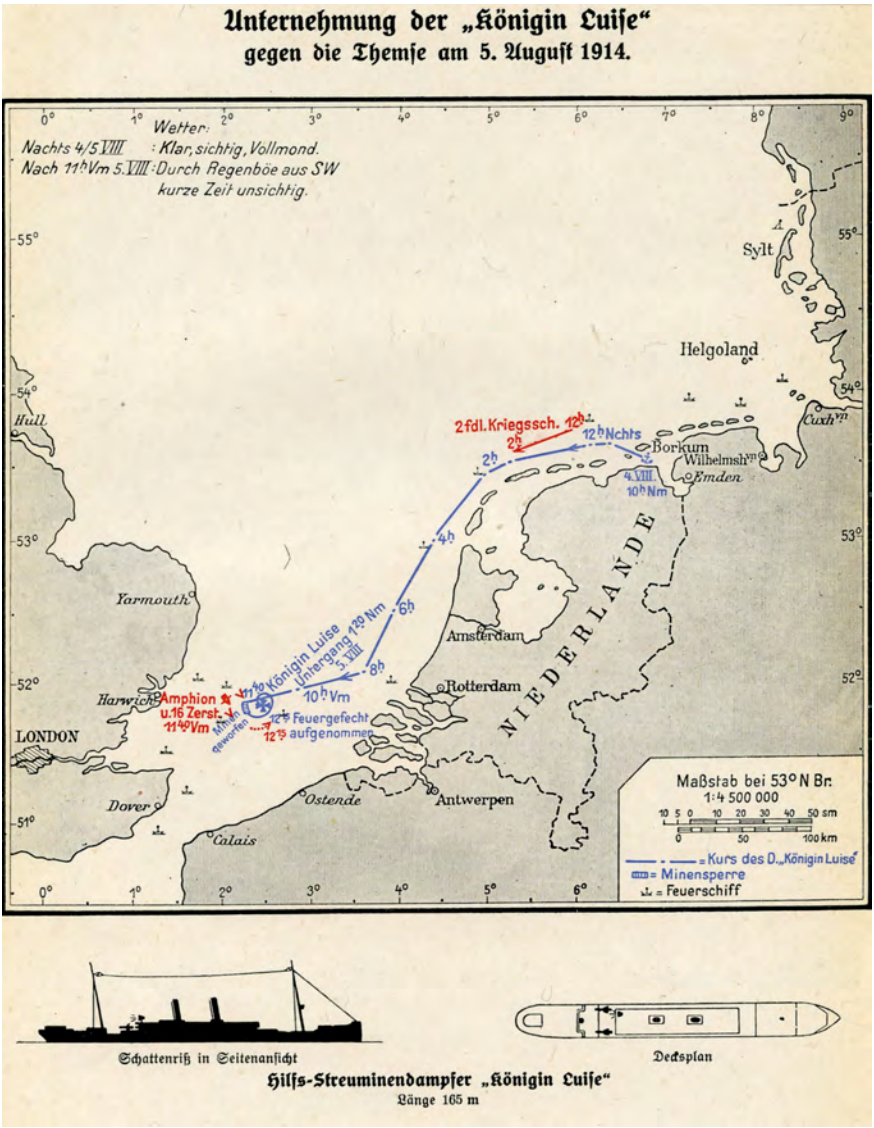


Abb. 24: Karte der Einsatzfahrt der SMS KÖNIGIN LUISE am 5. August 1914. (Aus: Marine-Archiv 1920, Anlagen, Karte 8)

Inzwischen war auf dem Hilfsminenleger volle Gefechtsbereitschaft hergestellt worden, das Schiff fuhr volle Fahrt, zunächst durch eine Regenbö verborgen, die jedoch nur kurz Sichtschutz gewährte. Um nach deutschen Angaben 11:40 Uhr (nach britischen um 11 Uhr) kam der britische Verband in Sicht. Er bestand aus einer Zerstörerflottille von 16

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Booten der L-Klasse[214], angeführt von dem Spähkreuzer HMS AMPHION[215] auf südlichem Kurs.[216]

Die taktische und waffentechnische Übermacht dieses Verbands war auf deutscher Seite nicht anzuzweifeln, weswegen die folgenden Handlungen, über die Biermann später berichtete, bereits defensiven Charakter besaßen und die SMS KÖNIGIN LUISE, wenngleich unter Wahrung ihres Kampfauftrags, die Flucht antrat: *Ich gab darauf sofort Befehl, die Minen bei höchster Fahrt auf Südkurs zu werfen. Die Boote hielten mit hoher Geschwindigkeit auf KÖNIGIN LUISE zu, zwei Boote – LANCE und LANDRAIL – jagten uns, die übrigen umfaßten uns östlich und westlich.*[217] Derartig in die Zange genommen, ließ man sich auf dem deutschen Schiff nicht vom Minenlegen abbringen: *Das Minenwerfen ging ohne Störung vonstatten. Alle Offiziere und verfügbaren Mannschaften halfen beim Fördern. Oberflächenstände*[218] *waren nicht zu beobachten. Das Minenlegen blieb dem Feinde verborgen.*[219] Das muss allerdings offen bleiben. An anderer Stelle wird deutscherseits eingeräumt, dass man die Minen nicht an vorgesehener Position, sondern infolge des überraschenden Erscheinens des britischen Verbands vorzeitig werfen musste.[220] Folglich kann von einem Notabwurf gesprochen werden. In einem anderen Bericht von 1920 spricht Biermann von insgesamt 184 verlegten Minen.[221]

Der Kommandant kalkulierte: *Da ich die Art und Geschwindigkeit der Boote zunächst noch nicht ausmachen konnte, hoffte ich, neutrales Gebiet erreichen zu können.*[222] *Schon gegen Ende der Sperre drehte ich deshalb allmählich auf südöstlichen Kurs. Dieser Kurs bot gleichzeitig die Aussicht, die verfolgenden Boote auf die Sperre zu ziehen, die allerdings zur Kursrichtung der Boote ungünstig lag. Nach meiner Schätzung müssen die verfolgenden Zerstörer die Sperre dicht passiert haben, wenn sie nicht geschützt durch ihre hohe Fahrt darüber hinweggelaufen sind. Trotz der guten Fahrt der KÖNIGIN LUISE, Umdrehungen für 21 Seemeilen, nahm die Entfernung schnell ab.*[223]

Biermann resümierte: *Bei dem hohen Geschwindigkeitsüberschuß und der großen Überlegenheit des Gegners an Kampfkraft war an ein Entkommen nicht mehr zu denken. Es konnte sich also nur noch darum handeln, der KÖNIGIN LUISE einen ehrenvollen Untergang zu sichern und damit gleichzeitig dem Feinde die Sperre geheim zu halten.*[224]

---

214 Insgesamt 20 Torpedobootszerstörer, 1913/14, 950 t Wasserverdrängung, Turbinenantrieb, 32 kn, 100 Mann Besatzung (Marine-Archiv 1937, S. 68; Weyer 1914, S. 44; Dittmar/Colledge 1972, S. 63f.). Zu den biografischen Angaben der Klasse: Colledge 1969, siehe unter Buchstabe L.

215 Stapellauf 1911, 3.440 t Wasserverdrängung, Turbinenantrieb, 25,4 kn, 290 Mann Besatzung, 6 Schwesterschiffe (Weyer 1914, S. 38, 203, 370; Dittmar/Colledge 1972, S. 45; Colledge 1969, S. 40).

216 Marine-Archiv 1937, S. 68; Corbett 1920, S. 38.

217 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 68. Die beiden Zerstörer werden namentlich bestätigt bei Corbett 1920, S. 38.

218 Aufschwimmen einer Mine bei fehlerhafter Tiefeneinstellung.

219 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 68.

220 Ebd., S. 71.

221 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 27.

222 Ein solcher Fall sollte sich später ereignen: So strandete SMS ALBATROSS im Juli 1915 vor Gotland nach einem Gefecht mit einem russischen Kreuzer. Die Besatzung wurde in Schweden interniert, das Schiff 1919 schließlich zurückgegeben. Zum Fall ALBATROSS aus schwedischer Sicht informiert Arnshav 2017, S. 76–95.

223 Zit. Marine-Archiv 1920, S. 68f.

224 Zit. ebd., S. 69.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

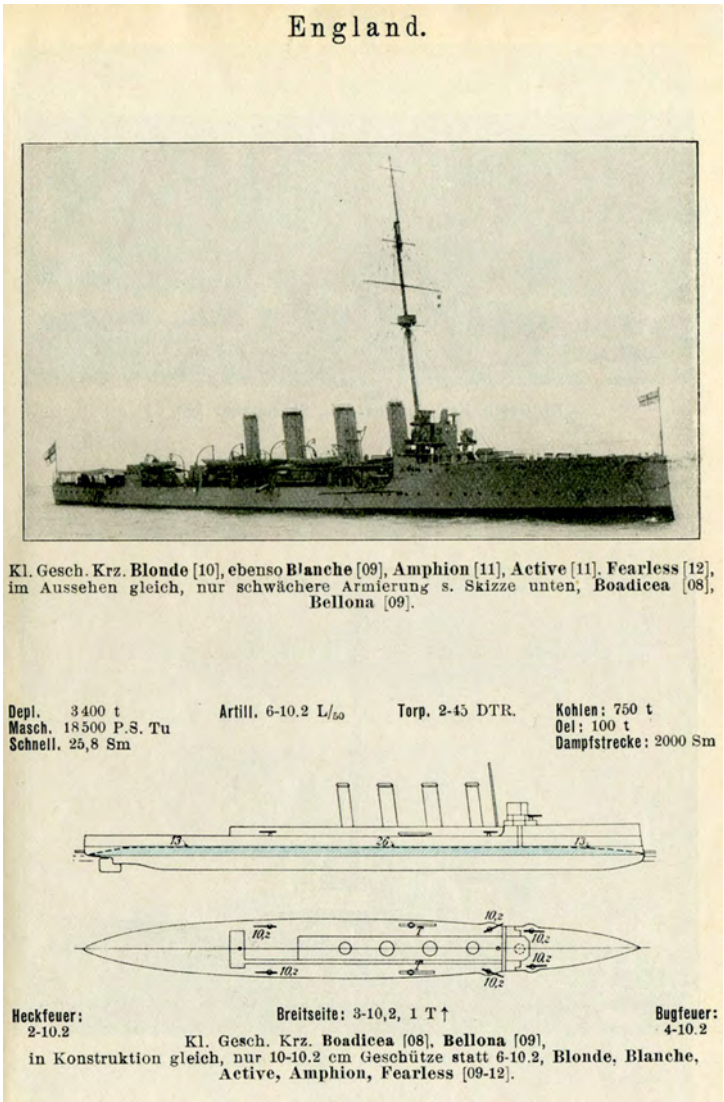


Abb. 25: Der Kleine Kreuzer HMS AMPHION (1911) zählte zu einer Klasse von sieben Einheiten. (Aus: Weyer 1914, S. 203)

Die waffentechnische Überlegenheit des Gegners betrug ein Vielfaches der KÖNIGIN LUISE: HMS AMPHION verfügte über zehn Geschütze von 10,2 cm, vier weitere von 4,7 cm und zwei Torpedorohre. Die L-Klasse war mit den 10,2-cm-Geschützen und ebenfalls zwei Torpedorohren ausgerüstet.[225] Es fällt auf, dass die britische Seite keine Torpedos einsetzte. Womöglich waren keine an Bord oder man wollte sie für bessere Ge-

225 Weyer 1914, S. 38, 44; Dittmar/Colledge 1972, S. 45, 63f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

legenheiten aufsparen, weil man sich sicher war, den Gegner artilleristisch in kurzer Zeit niederkämpfen zu können, was nachfolgend auch geschah.

Der Beginn des Gefechts wird wie folgt geschildert: *Gegen 12.15 Uhr mittags betrug die Entfernung nur noch etwa 4000 Meter. Die Boote feuerten einen blinden Schuß, auf KÖNIGIN LUISE gingen darauf die Toppflaggen hoch, das Gefecht wurde angenommen. Gleich darauf ließ ich folgende Meldung an die Hochseeflotte mehrere Male hintereinander abgeben: »Aufgabe gelöst, 125 Alpha*[226]*, bin im Gefecht.«*[227] Wie Biermann einräumte, gewann die Royal Navy alsbald die Oberhand: *Nach etwa acht Schuß war der Feind eingeschossen, die Boote LANCE und LANDRAIL hielten sich an Steuerbord gestaffelt achteraus, so daß sechs 10,2 cm-Geschütze ins Gefecht kamen. Dieser Armierung konnte KÖNIGIN LUISE nur die beiden am Heck aufgestellten 3,7 cm-Revolver-Kanonen und die Handwaffen gegenüberstellen.*[228]

Der Waffeneinsatz erfolgte auf KÖNIGIN LUISE in aussichtsloser Lage: *Der Erste Offizier, Kapitänleutnant Gadow, leitete das Schießen. Da die Boote nicht näher als 3000 Meter herankamen, gab ich Erlaubnis, das Feuer auf diese Entfernung zu eröffnen, trotzdem der Aufsatz der 3,7 cm-Revolver-Kanonen nur bis 2400 Meter reicht und Seitenverschiebung fehlt.*[229] *Der Aufschlag ließ sich bei der bewegten See nicht beobachten. Die Gewehrschützen waren dicht am Heck auf dem Ruderhaus und dem achternen Promenadendeck aufgestellt. Die Gewehre wurden mit 2000 Meter Visier auf Oberkante Schornstein gerichtet. Auch mit Pistolen wurde gefeuert, um die Leute zu beschäftigen.*[230]

Die Kampfmoral seiner Besatzung wurde von Biermann im Nachhinein günstig beurteilt, wobei sein militärisch-nüchterner Bericht über die Verluste die grausige Realität nur andeutete: *Die Bedienungsmannschaften der Revolver-Kanonen und die Gewehrschützen hielten sich ausgezeichnet. Die Verluste unter diesem Personal waren wie beim Brückenpersonal außerordentlich hoch; von den Gewehrschützen am Heck kam, wie ich hörte, keiner mit dem Leben davon. Ersatzmannschaften waren aber stets zur Stelle und kamen ungerufen an die Kanonen und die freigewordenen Gewehre heran.*[231]

All das nützte nicht viel, denn: *Die ersten feindlichen Treffer schlugen am Heck ein und setzten den als Lazarett eingerichteten Hilfsspeisesalon unter Wasser. Während der Abgabe der Mel-*

---

226 Verschlüsselter Standort des Schiffes.

227 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 69.

228 Zit. ebd.

229 Hierzu eine Erklärung: *Es geht also im Endeffekt um den Seitenversatz, welcher für den unten beschriebenen Fall nicht vorlag. Weil die Geschütze auf die maximale Kampfentfernung 2400 m eingeschossen waren und die Schusstafeln dies repräsentiert haben. Also der Vorhalt, der notwendig war auf die Entfernung, um im Ziel wirken zu können.*

In der Batterieleitung bekommt man von seinen Beobachtern Rückmeldung über den Versatz (bspw. als zu kurz, rechts, links) und kann dies dann in der Einweisung korrigieren, bis der Geschützführer im Ziel ist und dann eigenständig auf erkanntes Ziel Feuern kann/dies dann so befohlen bekommt (bpsw. »auf erkanntes Ziel Dauerfeuer Feuer«).

Das wusste anscheinend der Gegner (oder hat es vermutet) und hat sich aus der Reichweite gehalten. Auch durch ballistisches Schiessen zur Steigerung der Reichweite, was aber nun mal nicht der effektiven Kampfentfernung entspricht, wird es also schwierig mit dem Versatz der dort weit streut umzugehen. Aber es hält den Gegner trotzdem auf Trab, da er damit rechnen muss, das doch mal ein Geschoss gut liegt (E-Mail Kapitänleutnant d.R. Jens Rummler, Fr. Lürssen Werft, an den Verfasser, 5.2.2020).

230 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 69.

231 Zit. ebd., S. 69f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

dung an die Flotte wurde die F.T.-Stänge zerschossen und dabei die Groß-Toppflagge fortgerissen. Nach mehreren schweren Treffern gab ich, um unnötige Verluste zu vermeiden und das Schiff keinesfalls bei ausgehender Munition in feindliche Hände geraten zu lassen, Befehl zum Versenken des Schiffes.[232]

Denn: *Nach über einstündigem Gefecht war das Schiff kampfunfähig geworden. Das Ruder ließ sich nicht mehr legen, die Munition war verfeuert, Maschine und Kessel blieben bis auf einen Bruch der Rohrleitung der Dampfpfeife unbeschädigt, das Schiff brannte an verschiedenen Stellen und lag mit Backbordschlagseite klar zum Kentern. Die verfolgenden Boote LANCE und LANDRAIL stellten bald nach uns ihr Feuer ein. Zu der Zeit waren die Zerstörer, die uns umstellt hatten, mit AMPHION herangekommen. Trotzdem KÖNIGIN LUISE wehrlos da lag, feuerten sie noch mehrere Granaten und veranlaßten dadurch weitere unnötige Verluste. Nachdem auch sie ihr Feuer eingestellt hatten, gab ich Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes.*[233] *Das konnte nicht mehr in geordneten Formationen vor sich gehen: Ein Sammeln der Besatzung war bei dem unmittelbar bevorstehenden Kentern, bei dem brennenden Schiff und dem unterbrochenen Verbindungsdienst nicht mehr möglich. Als ich aber gegen 1.20 Nm. mit dem Rest der Besatzung das Schiff verlassen hatte und gleich darauf KÖNIGIN LUISE mit im Vortopp wehender Flagge unterging, brachten die schwimmenden Gruppen Hurrarufe aus.*[234]

Nach britischen Angaben, die mit den deutschen Quellen zeitlich erheblich (es gab auch unterschiedliche Bordzeiten) differieren, wurde die SMS KÖNIGIN LUISE gegen 10:30 Uhr gesichtet, gegen 10:45 Uhr das Feuer eröffnet und das Schiff bereits um 11 Uhr versenkt.[235] Eine spätere britische Behauptung, deutsche Offiziere hätten eigenen Mannschaften in den Rücken geschossen[236], klingt dagegen kaum glaubhaft und kann nicht erhärtet werden.

Seit der spektakulären Wiederentdeckung des TITANIC-Wracks durch den amerikanischen Ozeanografen Robert Ballard 1985 hat sich die historische Wrackdokumentation etabliert. Dabei geht es nicht, wie in der Schiffsarchäologie, um bauhistorische Forschung – da es genügend Quellen zu diesen neueren Schiffen gibt –, sondern um die Zustandsbeschreibung des Wracks in situ.[237] Soweit bekannt, ist die SMS KÖNIGIN LUISE noch nicht in dieser Weise untersucht worden. Aufgrund der Morphologie in der Themsemündung erscheint es nicht ausgeschlossen, dass das Wrack inzwischen mit Treibsand zugedeckt ist.[238] Laut britischen Angaben war die Versenkungsposition 52°5' N und 2°32' O.[239]

In der Literatur und in dem Bericht Bothmanns finden sich vage und widersprüchliche Angaben über einen Zwischenfall nach der Versenkung, bei dem ein britischer Fährdampfer mit dem heimkehrenden deutschen Botschafter an Bord versehentlich

232 Zit. ebd., S. 69.

233 Zit. ebd., S. 70.

234 Zit. ebd., S. 70. Bothmann hat ebenso einen anschaulichen Bericht über das Kampfgeschehen verfasst, siehe Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 14–18 (Bericht Bothmann).

235 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22.

236 Corbett 1920, S. 119.

237 Eine exemplarische Zusammenschau schiffsarchäologischer Forschungen und neuerer Wrackdokumentation bietet Bass 2006. Ähnlich, wenngleich räumlich begrenzt, bei Roio 2013.

238 Gespräch des Verfassers mit Dr. Philipp Grassel (DSM), 20.1.2020.

239 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

unter »Friendly Fire« der Zerstörer geraten sein soll, dieser Beschuss aber durch die dazwischentretende HMS AMPHION alsbald gestoppt wurde.[240] Die deutschen und britischen Admiralstabswerke schweigen sich aus[241], zeitgenössische Presseberichte sind sehr widersprüchlich und tragen zur Aufhellung nicht unbedingt bei.[242]

Die deutschen Überlebenden wurden von den Zerstörern aufgenommen und, wie das deutsche Admiralstabswerk noch 1920 befand, *ritterlich* behandelt.[243] Biermann soll von dem Kommandanten des ihn rettenden Zerstörers Anerkennung für seinen Durchhaltewillen gezollt bekommen haben.[244] Auch Bothmann berichtet von einer korrekten Aufnahme und medizinischen Versorgung der Verwundeten auf dem Zerstörer HMS LINETT.[245]

Nach der Versenkung des deutschen Minenschiffes unternahm die Flottille, mit den deutschen Gefangenen an Bord, einen Vorstoß in Richtung Deutsche Bucht und befand sich am frühen Morgen des 6. August auf dem Rückmarsch nach Harwich, als die HMS AMPHION auf die von der KÖNIGIN LUISE gelegte Minensperre (nach britischen Angaben um 6:30 Uhr) fuhr und nach zwei Minentreffern in kurzer Zeit unterging.[246] Der

240 Demnach sollen die Zerstörer ein Schiff gesichtet haben, das sie aufgrund eines ähnlichen Erscheinungsbildes für ein Schwesterschiff der KÖNIGIN LUISE hielten und zunächst unter Feuer nahmen. Erwähnt wird der Fährdampfer ST. PATRICK der Great Eastern Railway Co., pikanterweise mit dem heimreisenden deutschen Botschafter Fürst Karl Max Lichnowsky (1860–1928) an Bord. Dieser galt nicht gerade als Scharfmacher im deutsch-britischen Verhältnis, sondern profilierte sich später als entschiedener und verfemter Kritiker einer seiner Ansicht nach verfehlten deutschen Politik im Verhältnis Berlin-London und während der Julikrise 1914. Während des Zerstörerangriffs soll man auf der AMPHION schnell den Irrtum bemerkt und sich zwischen den Verband und den Dampfer geschoben haben, worauf die Waffen dann schwiegen (Kludas 2010, S. 64). Cowsill et al. 1993, S. 31, gibt dagegen an, dass der deutsche Botschafter mit dem Kompanieschiff ST. PETERSBURG fuhr, das nach der Ankunft in Hoek van Holland den heimreisenden britischen Botschafter aus Berlin an Bord nahm. Bothmann schrieb: *Innerhalb von Outer Gabbard wurde nochmal wieder Jagd auf einen Dampfer gemacht; ich erfuhr nachher, dass es auf diesem Schiffe der deutsche Botschafter gewesen wäre* (Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 19f. [Bericht Bothmann]). In der dazugehörigen Fußnote wird die ST. PETERSBURG erwähnt mit dem Zusatz: *Angesichts der Ereignisse um die KÖNIGIN LUISE ist eine gewisse Nervosität der Briten beim Sichten eines weiteren Schiffes in den Farben der GER durchaus verständlich, zumal die ST. PETERSBURG als Schutz gegen deutsche U-Boote die deutsche Flagge gesetzt haben soll* (S. 20).
Zu Lichnowsky siehe den biografischen Artikel von Röhl 1985. Lichnowsky erwähnt in einem späteren Rechenschaftsbericht mit freilich politischen Schwerpunkten kein Gefecht, sondern nur seine Einschiffung in Harwich, wo er sogar von einer Ehrenkompanie verabschiedet wurde (Lichnowsky 1919, S. 31).

241 Das deutsche Admiralstabswerk war gar nicht zuständig, bei Corbett findet sich auch kein Beleg. Der Grund dafür kann nur vermutet werden.

242 Die Bremer Bürgerzeitung (8.8.1914) nennt die ST. PETERSBURG, die Weser-Zeitung vom selben Tag (2. Morgenausgabe) spricht vom Kompanieschiff AMSTERDAM und schreibt: *Unterwegs hatten die Reisenden eine maritime Begegnung, die nicht ungefährlich schien.*

243 Marine-Archiv 1920, S. 70.

244 Ebd.

245 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 18 (Bericht Bothmann).

246 Marine-Archiv 1920, S. 70; Corbett 1920, S. 39; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 19 (Bericht Bothmann). Eine zeitgenössische Skizze mit Kommentar ebd., S. 20.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Verlust betrug nach deutschen Angaben insgesamt rund 150 Mann, darunter 18 Überlebende der vorherigen Versenkung[247], die britische Seite spricht von einem Offizier und 150 Mann, die deutschen Schiffbrüchigen eingeschlossen.[248] Einer der britischen Überlebenden schrieb später Marinegeschichte: Der damalige Kapitänleutnant und Erste Offizier John Tovey (1885–1971) sollte 1941 als Admiral die Jagd auf das deutsche Schlachtschiff BISMARCK im Nordatlantik und schließlich dessen Versenkung leiten.[249] Von den Beobachtungstrawlern wurde noch Treibgut festgestellt und aufgesammelt, darunter je ein Rettungsring der AMPHION und der KÖNIGIN LUISE.[250]

Die von der HMS AMPHION geretteten deutschen Marineangehörigen hatten Stillschweigen über die Lage der Minensperre bewahrt. Von dem zivilen I. Offizier Bothmann versuchte die britische Seite mit Drohungen Aussagen zu erzwingen, doch auch dieser weigerte sich.[251]

Die Verluste der KÖNIGIN LUISE werden von deutscher Seite mit 77 Toten (darunter vier Offizieren) und 20 Verwundeten angegeben.[252] Von der Hapag-Besatzung starben Kapitän Fölser sowie die beiden Matrosen Toussaint und Lehmann.[253] Ein ausführlicher Bericht Bothmanns, der im November 1917 in die Schweiz entlassen wurde und im April 1918 nach Deutschland gelangte, beschreibt akzeptable und weitgehend korrekte Haftbedingungen.[254] Insgesamt gerieten von der SMS KÖNIGIN LUISE 74 Mann, die Hapag-Crew eingeschlossen, in englische Kriegsgefangenschaft bzw. Zivilinternierung.[255]

Zunächst aber herrschte bei der Hapag und damit bei den Angehörigen wochenlange Ungewissheit zwischen Hoffen und Bangen über das Schicksal der Besatzungsmitglieder, weswegen die Reederei an ihren Berliner Vertreter am 22. September ein Schreiben richtete: *Nach Mitteilung aus privaten Kreisen erfahren wir, dass Herr Kapitän Fölser des verlorenen Seebäderdampfers KÖNIGIN LUISE noch am Leben ist und zur Zeit als Kriegsgefangener in Harwich weilt. Um vielen an uns ergangenen Nachfragen über den Verbleib der übrigen Besatzung gerecht werden zu können, erlauben wir uns die höfliche Anfrage, ob es Ihnen möglich ist, uns irgendwelche Nachrichten hierüber geben zu können.*[256] Zwei Tage später wurde die Antwort nach Hamburg gegeben: *… teile ich Ihnen mit, daß ich mich an zuständiger Stelle betr. der Besatzung des Hilfsfahrzeuges KÖNIGIN LUISE erkundigt habe, leider mit negativem Resultat.*

Es ist nichts im Reichs-Marine-Amt noch im Central-Nachweisbüro bekannt. Voraussichtlich wird aber zum 1. Oktober die Abmachung mit England perfekt, wonach die Namen der Kriegsgefangenen gegenseitig ausgetauscht werden sollen.

Dann wird man auch natürlich etwas über die gerettete Besatzung der KÖNIGIN LUISE erfahren.

---

247 Marine-Archiv 1920, S. 70.

248 Corbett 1920, S. 39. Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 23.

249 Ein biografisches Porträt über Tovey bei Witt 2014, S. 166–173.

250 Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

251 Marine-Archiv 1920, S. 70f. Das Verhör in direkter Rede bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 22–24 (Bericht Bothmann).

252 Marine-Archiv 1920, S. 72.

253 Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg 01–06-01#33.

254 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 21–28 (Bericht Bothmann).

255 Eine Liste befindet sich bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 29f.

256 StAH 621–1/95 4501.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Ich werde nicht verfehlen, nochmals nachzufragen, sobald ich höre, dass das Abkommen zwischen England und uns perfekt ist.[257] Ende September erhielt die Ehefrau des Ersten Offiziers Bothmann Nachricht von ihrem Ehemann, und gleichzeitig teilte dieser offenbar über einen Mittelsmann den Tod Fölsers mit.[258]

Hierzu schrieb er am 12. Oktober 1914 an seine Ehefrau: *Am Tage nach unserer verhängnisvollen Fahrt habt Ihr wohl einen schönen Schreck bekommen, nicht wahr? Wurden wir auch alle für tot erklärt oder war es bekannt, dass einige der Mannschaft gerettet wurden? Wir hatten einen heissen Tag, kein Platz auf dem Schiff war sicher; einer Macht von ca. 20 Torpedobooten war unser Schiff nicht gewachsen. Von vielen Granaten durchbohrt, brachten wir nach einstündigem Gefecht das Schiff, welches schon im Sinken war, durch Oeffnen der Bodenventile und Kondensator zum Untergang, aber dieses Mal ging es langsamer als 1908.*[259] *Ich war ca. 200 Meter vom brennenden Schiff entfernt, als es verschwand. Es tat mir außerordentlich weh, als ich unseren Elitedampfer, auf den wir die besten Hoffnungen setzten, verschwinden sah. Wir hatten viele Schwimmwesten an Bord, zirka 2000 und lag es daran, dass auch alle Verwundeten gerettet wurden.*

Kapitän Fölser band ich selber noch eine Schwimmweste um und wurde auch er noch aufgefischt; er starb aber leider 10 Stunden später an dem Bauchschuss eines Granatsplitters. Seine goldene Uhr habe ich noch; dieselbe ist aber ganz demoliert. Ich habe unserem Kommandanten gesagt, dass Frau Fölser noch nichts über den Tod ihres Mannes weiß. Auch kam vorgestern ein Brief von ihr an Kapitän Fölser und hat der Kommandant an sie geschrieben.[260] Dieser Brief Biermanns vom 10. Oktober soll zitiert werden, weil neben der Erledigung einer Vorgesetztenpflicht im Krieg auch die »condition humaine« zum Tragen kommt: *Es wird mir ausserordentlich schwer, Ihnen mitteilen zu müssen, dass Ihr Gatte im Gefecht der KÖNIGIN LUISE am 5. Aug. gefallen ist. Gott möge Sie in Ihrem schweren Leid trösten, das ist der Wunsch aller Kameraden von der KÖNIGIN LUISE. Suchen Sie auch darin Trost zu finden, dass Ihr Mann auf der Brücke des schönen Schiffes, auf das er so stolz war, von einer Granate getroffen, den Heldentod fand.*

Ich persönlich möchte Ihnen ausdrücken, dass wir alle und ich besonders die hervorragenden Charaktereigenschaften Ihres Gatten in der kurzen Zeit schätzen gelernt haben. Wir haben in ihm einen uns allen hochgestellten Kameraden verloren, den wir nie vergessen werden. […] *Ihren Brief mit Karte füge ich wieder bei.*[261]

Legt man die bereits an anderer Stelle zitierte Zahl von 127 Mann insgesamt zugrunde, so blieben nur 30 Mann unverletzt und kamen mit dem Schrecken davon. Insgesamt beurteilte das deutsche Admiralstabswerk den Einsatz der Besatzung in aussichtsloser Lage als *Heldenmut*[262], Grund genug, das wenn auch verlustreiche Gefecht ausführlich zu schildern und Biermann ausreichend zu Wort kommen zu lassen. Dass er und sein I. Offizier Kapitänleutnant Gadow sich als Kriegsgefangene im gegnerischen Gewahrsam befanden, wurde vom deutschen Admiralstabswerk auch noch aus

257 Ebd.

258 Ebd.

259 Wegen der nur vagen Angaben ist darauf verzichtet worden, nach einer Zuordnung zu einem Schiffsverlust zu suchen.

260 StAH 621–1/95 4501. In einem Schreiben auszugweise zitiert in: Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg 01–06-01#33. Zum Tod Fölsers auch Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 21, 26 (Bericht Bothmann).

261 StAH 621–1/95 4501.

262 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 71.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der Rückschau als Verlust zweier qualifizierter Minenspezialisten angesehen.[263] Karl Biermann (1876–1948) war als aktiver Stabsoffizier auf dem Gebiet des Minenwesens kein unbeschriebenes Blatt, denn er hatte 1906–1907 das Minenschulschiff RHEIN kommandiert. Dasselbe galt für Reinhold Gadow (1882–1946), der 1907/08 als Wachoffizier auf NAUTILUS und ALBATROSS gedient hatte und 1911/12 Erster Offizier auf der NAUTILUS war. Im Januar 1918 wurde er in die Niederlande entlassen und kehrte nach einer dortigen Internierung im September desselben Jahres nach Deutschland zurück. Auch in der Reichsmarine war er neben anderen Verwendungen im Minenwesen tätig und wurde bei seiner Entlassung 1930 als Konteradmiral charakterisiert, nach 1939 als solcher wiederverwendet. Er starb in sowjetischer Gefangenschaft im Lager Sachsenhausen.[264]

Auf britischer Seite, wo man aufgrund der massiven Übermacht ein so leichtes Spiel gehabt hatte, wurde die ganze Aktion in aller Kürze so zusammengefasst: *A hot chase ensued in which the AMPHION joined; by noon they had sunk her* [SMS KÖNIGIN LUISE] *by gunfire, and so we drew first blood.*[265] Von eigenen Verlusten während des Gefechts war also nicht die Rede. Nur in einer Fußnote wurde etwas nebulös auf einen Brief eines deutschen Besatzungsmitglieds verwiesen, den man angeblich gefunden hatte.[266]

Dieser Vorfall hatte noch ein Nachspiel. Zunächst wurden die Flottillen nach Harwich zurückbeordert. Die Royal Navy optimierte in der Folgezeit ihr Patrouillensystem[267], auch wenn das eigentliche Minenfeld zunächst noch nicht geortet werden konnte.[268] Darüber hinaus wurde dem deutschen Gegner noch Jahre später bei Corbett völkerrechtswidriges Verhalten vorgeworfen: *Such was the immediate success of the policy of mining in international waters which Germany had chosen to adopt. The indications were that the minefield had been laid between 3° E. long. and the Suffolk coast – that is, right in the fairway – regardless of neutrals and of all the time-honoured customs of the sea. It was the first opening of our eyes to the kind of enemy we had to deal with, and yet so inhuman did the practice appear in the eyes of our seamen that as yet there was no thought of retaliation in mind.*[269] Der gefechtsbedingte Notabwurf der Minensperre zählte offenbar als Argument nicht. Die britische Seite benutzte zur Untermauerung ihrer Argumentation zwei dänische Schiffsverluste: Am 21. und 22. August erlitten rund 35 Seemeilen nordöstlich Galloper-Feuerschiff die beiden Dampfer MARYLAND und die zu Hilfe gekommene CHR. BROBERG der Det Forende D/S (DFDS) aus Kopenhagen Minentreffer und sanken, wobei ein dänischer Seemann ums Leben kam.[270]

So richtete die britische Regierung bald nach dem Gefecht eine Note an die neutralen Mächte und behauptete darin, die Minen seien in völkerrechtswidriger Weise an unzulässigen Stellen gelegt, nicht hinreichend verankert und überwacht und den Neutralen

263 Ebd., S. 72.

264 Biografische Angaben zu Biermann bei Schultz 2007; zu Gadow bei Hildebrand/Henriot 1988, S. 398f.

265 Corbett 1920, S. 38.

266 *The movements of the KÖNIGIN LUISE are detailed in a letter of one of her crew found in a bottle on the scene of action* (zit. bei Corbett 1920, S. 38).

267 Ebd., S. 39.

268 Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

269 Corbett 1920, S. 39.

270 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

nicht vorschriftsmäßig gemeldet worden. Die deutsche Erwiderung kam am 7. November 1914 und verwies auf eine Mitteilung an alle neutralen Mächte vom 7. August 1914, dass man die Zufahrten zu den britischen Häfen zu verminen beabsichtige.[271] Das allerdings geschah erst zwei Tage nach der Versenkung der SMS KÖNIGIN LUISE.

Die damalige Rechtslage stellt sich so dar: Unbestritten war als reine Defensivmaßnahme die Verlegung von Minen in eigenen Gewässern. Umstritten war dagegen der Mineneinsatz auf offener See, wobei hier das Postulat der Freiheit der Meere, vor allem durch Großbritannien und die USA, eine tragende Rolle spielte. Doch blieb es den gewohnheitsrechtlichen Verteidigungsinteressen vorbehalten, ob man einen Mineneinsatz auf See durchführte, dann aber nur im eigentlichen Kriegsgebiet. Auf der 2. Haager Friedenskonferenz 1907 wurden einige Präzisierungen vorgenommen. Deren VIII. Abkommen sah vor, dass sich abgetriebene Minen unscharf schalten sollten, unkontrollierte Treibminen wurden verboten. Ferner war die internationale Schifffahrt, nicht zuletzt die der Neutralen, zu warnen. Dabei ging es nicht um die exakte Position einzelner Minen, sondern nur um generelle Angaben eines verminten Gebiets, was für den Abschreckungseffekt der Minenkriegsführung sogar Vorteile bot. Die Kriegführenden hatten nach Möglichkeit dafür zu sorgen, dass die Minen nach Ablauf eines begrenzten Zeitraums (etwa maximal drei Jahre) unschädlich wurden. Zu den Signatarstaaten zählten auch Großbritannien und Deutschland.[272]

Bei der Kontroverse zwischen London und Berlin nach dem Einsatz der SMS KÖNIGIN LUISE handelte es sich um einen für den Ersten Weltkrieg nicht ganz untypischen Schlagabtausch, wie er etwa in der wesentlich gewichtigeren Auseinandersetzung um die englische Fernblockade versus deutsche U-Bootkriegsführung aus politischem Kalkül, aber auch auf beiden Seiten mit einer gehörigen Portion Selbstgerechtigkeit praktiziert wurde.

Doch danach hatte die Sache ein Nachspiel. Biermann wurde Ende 1917 in die Schweiz entlassen und schickte schon von dort aus ausführliche Berichte nach Berlin. Doch bald durfte er nach Deutschland zurückkehren, diente während der letzten Kriegsmonate in der Presseabteilung des Admiralstabs in Berlin und danach auf der Marinewerft in Wilhelmshaven. Dort wurde er im Februar 1919 verabschiedet, nachträglich im August desselben Jahres zum Fregattenkapitän chargiert und zog sich nach Teistungen im Eichsfeld zurück. Dort erreichte ihn im Januar 1920 ein Schreiben eines noch aktiven Crewkameraden. Dieser informierte ihn darüber, dass die britische Seite ihn auf ihrer Auslieferungsliste habe. Die deutsche Seite folgte dem nicht, von einer Eröffnung eines Verfahrens vor dem Reichsgericht wurde im November 1924 abgesehen.[273]

Rein militärisch gehörten die deutschen Minenoperationen vor der englischen Ostküste in den ersten Kriegswochen zu den Operationen der Kaiserlichen Marine, die den

271 Marine-Archiv 1920, S. 71. Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

272 Ledebuhr 1977, S. 196–198.

273 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 21, 25, 28. Der Versailler Vertrag sah die Auslieferung und Bestrafung von Kriegsverbrechern vor. Die deutsche Seite kam diesem Anliegen nur sehr unwillig und schleppend nach, 1933 wurden die Verfahren eingestellt. Zunächst warf die Entente insgesamt 46 Angeschuldigten schwere Kriegsverbrechen vor. Anfang der 1920er-Jahre verhandelte das Reichsgericht in Leipzig gegen zehn Angeklagte und gelangte zu vier Straferkenntnissen und sechs Freisprüchen (Schwengler 1988).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

britischen Gegner unter Vermeidung einer großen Seeschlacht dezimieren sollte. Begonnen wurde mit den Mündungen von Themse, Tyne und Humber. Bis Ende 1914 waren insgesamt 1.220 Minen vor dem Firth of Forth, der Nordwestküste Irlands und vor den englischen Nordseehäfen Scarborough und Yarmouth gelegt worden. Weitere Verminungen folgten in den kommenden Jahren.[274] Insgesamt verlegte die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg 45.000 Seeminen von insgesamt rund 310.000 aller Parteien.[275]

Das Seekriegsgeschehen in der Nordsee in den Wochen nach dem Untergang von SMS KÖNIGIN LUISE war von beiden Seiten weiterhin nicht unbedingt durch spektakuläre Aktionen geprägt. Deutsche U-Boote, Torpedoboote und Kleine Kreuzer unternahmen mehrere Vorstöße gegen die britische Ostküste mit kurzen, aber ergebnislosen Gefechten mit der Royal Navy, die ihrerseits den deutschen Außenposten Helgoland mit U-Booten aufklärte.[276] Doch am 28. August unternahm ein britischer Verband, darunter die Harwich Force unter Tyrwhitt, einen Vorstoß nach Helgoland, wo es zum Gefecht mit der Kaiserlichen Marine kam. Diese verlor die drei Kleinen Kreuzer SMS ARIADNE, SMS MAINZ und SMS CÖLN sowie ein Torpedoboot, der britische Kreuzer HMS ARETHUSA und drei Zerstörer wurden schwer beschädigt. Nebel im Kampfgebiet erschwerte den Befehlshabern beider Seiten die Orientierung und verhinderte überdies ein Eingreifen der schweren Artillerie auf der Insel. Die deutschen Verluste betrugen 1.240 Mann an Toten, Verwundeten und in gegnerische Gefangenschaft geratenen, auf der britischen Seite waren 35 Tote und 40 Verwundete zu beklagen. Deutsche Großkampfschiffe, als Entsatz gedacht, trafen vor Helgoland am Nachmittag des Tages erst ein, als alles schon vorüber war.

Das war der Auftakt des Seekrieges in der Nordsee im ersten Kriegsmonat 1914.[277] Am Schluss dieses Kapitels sollen die Gefallenen der KÖNIGIN LUISE aufgelistet werden, wie sie im Gedenkbuch der Gefallenen der Kaiserlichen Marine im Marine-Ehrenmal in Laboe festgehalten sind[278]:

Adler, Robert	Kloppmann, Heinrich
Bach, Gallus	Kölling, Friedrich
Balczus, Alfred	Krause, Wilhelm
Bank, Ernst	Kunis, Friedrich
Bauer, Johann	Lehmann, Oskar
Brentrop, Hermann	Leibbrand, Ludwig
Claussen, Richard, Oblt. z.S.	Linke, Hermann
Drewes, Wilhelm	Lohrmann, Karl

274 Ledebuhr 1977, S. 175.

275 Ebd., S. 185.

276 Röhr 1974, S. 120f.; Jenztsch/Witt 2016, S. 42f.

277 Marine-Archiv 1920, S. 131–224; Corbett 1920, S. 99–120; Kemp 1971, S. 1003; Röhr 1974, S. 121; Jenztsch/Witt 2016, S. 43f.

278 Hierfür danke ich dem beratenden Historiker des Deutschen Marinebundes, Dr. Jann Markus Witt, für die Übermittlung (E-Mail vom 30.1.2020).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Even, Joseph	Lüders, Albert
Fölser, Hermann	Meißner, Rudolf
Ganser, Paul	Menacher, Albert
Goll, Wladislaus	Oltmann, Dr., Wilhelm, M.O. Ass. Arzt d.R.
Gruber, Hugo	Rieß, Friedrich
Haase, Friedrich	Ruckdeschel, Johann
Haase, Ludwig	Sagel, Fritz
Haase, Paul	Schneider, Karl
Hartmann, Friedrich	Schultz, Hermann
Heertsch, Wilhelm	Sevecke, Wilhelm
Heinemann, Emil	Steingräber, Walter
Heitmann, Heinrich	Thome, Jacob, M. Zahlmstr.
Hoffmann, Georg	Tiedemann, Klaus
Ivens, Max	Toussaint, Richard
John, Paul	Vogt, Friedrich
Jörke, Wilhelm	Wagner, Alfred
Kehlmeier, Michael	Weikert, Gustav
Keil, Georg	Weltzien, Hans
Kirchner, Karl	Wigand, Heinrich
Kliewe, Friedrich	Zwaenen, van, Johann

Zum Dokument

Zunächst soll der Bericht[279] in voller Länge zitiert werden:

Der Untergang der KÖNIGIN LOUISE[280] *am 5. August 1914*
Kurz nach 7 Uhr[281] *erhielten wir die Kriegserklärung Englands.*[282] *Der I. Offizier machte der Besatzung bekannt, daß wir uns von nun ab im Kriegszustande mit England befänden uns*[283] *daß uns ein schwerer Auftrag zufallen würde. Wir wurden ermahnt alles herzugeben und Gut und Blut einzusetzen für Kaiser und Reich. Jeder von uns nahm seine Worte mit Begeisterung auf. Das Schiff wurde seeklar gemacht und abgeblendet. Gegen 9,30 Uhr abends gingen wir in See. Es war die letzte Fahrt der KÖNIGIN LOUISE.*[284] *Wir blieben über Nacht an Deck, nur das Maschinenpersonal*

279 Archiv DSM, III A 04112–015.
280 Falsche Schreibweise.
281 Am 4. August.
282 Damit ist das Ultimatum gemeint, das aber von der deutschen Seite praktisch als Kriegserklärung aufgefasst wurde.
283 Muss eigentlich heißen: *und*.
284 Falsche Schreibweise, s.o.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

arbeitete mit Kräften für die äußerste Fahrt. Die Gewehre lagen auf dem Bootsdeck geladen. Während der Nacht wurden wir an die Gewehre gerufen, Holländische Torpedoboote[285] *verfolgten uns, wir beachteten sie nicht und fuhren was das Zeug halten wollte.*

Am 5. August, der[286] *Tag unseres Unterganges steuerten wir gegen Morgen auf die Themse-Mündung zu. Wir sollten das erste Schiff sein, welches mit den Engländern einen Kampf aufnahm. Um 11 Uhr vormittags kam der Befehl, »Minen über Bord«/sie waren während der Nacht vom Minenoffizier klargemacht./Das Überbordwerfen der Minen ging glatt von Statten, alles beteiligte sich daran./Unser Schiff war in Cuxhaven schwarz gestrichen, später färbten wir noch die Schornsteine gelb/Wir waren unsere Minen glücklich los geworden, als am Horizont mehrere Rauchsäulen aufstiegen. Es waren englische Zerstörer. Vorher hatten wir den Funkspruch aufgegeben, daß unsere Aufgabe erfüllt sei. Die Verfolger liefen ca. 30 Meilen und kamen daher schnell vor, es waren moderne Fahrzeuge. Das Gros blieb allmählich zurück und zwei Zerstörer nahmen nun unsere Verfolgung allein auf. Wir hatten Matrosen zur Unterstützung in den Heizraum geschickt. Wir fuhren ohne Flagge. Bald fiel ein blinder Schuß von den Engländern, worauf wir in beiden Toppen Kriegsflaggen setzten. Gleich darauf ging der erste scharfe Schuß über unsere Masten hinweg. Es folgten jetzt mindestens 10 Schuß, bevor der erste Treffer einschlug. Wenn uns die Verfolger von der Seite beikommen wollten, drehten wir stets so, daß wir ihnen das Heck zeigten, um weniger Zielhöhe zu bilden. Wir feuerten infolge der großen Entfernung noch nicht. Auf 4000 m eröffneten unsere Revolverkanonen das Feuer, aber gegen diese Übermacht der modernen Hochseeboote vergebens. Der erste Treffer tötete uns 8 Mann mit einem Schlage. Ich befand mich mit dem I. Offizier bei den Gewehrmannschaften, diese waren ca. 40 Mann. Es folgten bald Treffer auf Treffer und immer mehr von unseren Leuten wälzten sich in ihrem Blute. Bald jedoch eröffneten auch wir mit den Gewehren das Feuer, leider waren von den Gewehrmannschaften nicht viele mehr vorhanden. Nachdem unsere Ruderleitung zerschossen war, konnten wir nicht mehr drehen und die Engländer nahmen uns von der Breitseite, wo natürlich jeder Schuß saß. Die Revolverkanonen waren mittlerweile ausgefallen, trotzdem die Leute daran mehrmals ersetzt wurden. Der erste Treffer, welcher unser Heck traf, brachte uns ein kleines Leck bei im Wellentunnel, wo allerdings nur wenig Wasser eindrang. Wir hätten die Maschinen lenz halten können, wenn wir fortgekommen wären, das Schiff wäre von dem Leck nicht gesunken. Zu Anfang des Gefechtes hatten wir noch den Funkspruch abgegeben, daß wir beschossen würden. Das Schiff fing jetzt langsam an, sich nach B.B. überzulegen. Viele Tote und Verwundete lagen um uns her, das Aufrechtstehen auf dem blutigen und glatten Oberdeck wurde immer schwerer, auch hatte ich persönlich einige Granatsplitter in den Kopf bekommen, später noch eine Fleischwunde im Arm, aber wir schafften noch, so gut wir konnten, auch der I. Offizier war noch auf den Beinen und feuerte den Rest der Mannschaften mit mutigen Worten an. Ungeheuer war die Splitterwirkung bei uns beim Aufschlagen der Granaten an unsere hölzernen Boote und Aufbauten, es war ein wüstes Durcheinander. Oberleutnant/Clausen?/lag bereits wie tot auf dem Bauche, er muß eine schwere Verletzung erlitten haben, zwar rief er noch mehrere Male nach mir,*

285 Die niederländische Marine besaß 1914 acht Torpedobootszerstörer der PANTER-Klasse (britischer Typ Yarrow, 1911–1913), 18 Hochseetorpedoboote der JOHAN VAN BRAKEL-Klasse (britischer Typ Yarrow, 1901–1908), 13 Torpedoboote I. Klasse (zum Teil in den Kolonien stationiert), drei Torpedoboote II. Klasse (1905), siehe Weyer 1914, S. 72f., 249. Bothmann erwähnt dagegen ein verfolgendes Torpedoboot (s.o.) und einen Küstenpanzer (Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 [Bericht Bothmann]). 1914 verfügte die niederländische Flotte über vier ältere (1891–1894) Schiffe letzteren Typs (Weyer 1914, S. 70f.).

286 Muss eigentlich heißen: *dem*.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

konnte ihm aber nicht mehr helfen. Er hat sein Grab in den Wellen gefunden.[287] *Bald lagen die Toten haufenweise um uns her, es wurde von uns nur noch wenig geschossen. Der I. Offizier, ich und der F.T. Maat feuerten zuletzt nur noch einige Salven, weil jetzt die Engländer ziemlich nahe waren, aber der nächste Treffer brachte uns zum Schweigen. Inzwischen hatte unser Schiff Feuer gefangen, es brannte lichterloh in Höhe der Brücke. Der Kommandant befahl jetzt: »Schiff versenken!« Darauf wurden die Kondensatordeckel geöffnet und Maschinen und Heizraum liefen jetzt schnell voll Wasser. Ein großer Teil unserer Leute schwamm schon außenbords, nun suchte auch ich mir eine Schwimmweste, und da kein Halten mehr an Deck war, und das Schiff dem Kentern nahe, sprang auch ich über Bord. Bald legte sich unser Schiff Kiel oben. Der I. Offizier brachte im Wasser 3 Hurras auf unsern obersten Kriegsherrn aus. Treffer im Heizraum und Maschine haben wir nicht bekommen. Wir wurden jetzt von den englischen Zerstörern aufgenommen, verbunden und gut verpflegt. Während des Gefechtes waren auch die übrigen Boote der Zerstörer Flotte zu uns gestoßen und feuerten noch einige Schuß auf uns. Tat aber nicht mehr nötig. Alle beteiligten sich an den Rettungsarbeiten. Das ganze Gefecht hat $\frac{3}{4}$ Stunden gedauert.*[288] *Unsere Offiziere waren Offiziere, auf die wir stolz sein können. Auch unsere Leute standen, wie es deutschen Männern zukommt. mutig und unerschrocken. Am 6. also am nächsten Morgen lief das Führer-Schiff*[289] *der Flotte auf unsere Minen. Das Schiff hatte 23 Mann von uns geborgen, welche alle bis auf einen in die Tiefe sanken. Das Schiff sank in 20 Minuten. Von unseren 127 Mann hatten wir 55 verloren. Sie starben den Heldentod! Wir sind bisher durch 5 Gefangenenlager gekommen, überall wurden wir gut behandelt. Wenn auch unser Schiff verloren, und ein Teil unserer Leute ihr Leben lassen mußten, so haben wir doch einen großen Teil der Themse-Mündung mit Minen gesperrt und mancher Dampfer ist schon seitdem in die Luft gepflogen.*[290]

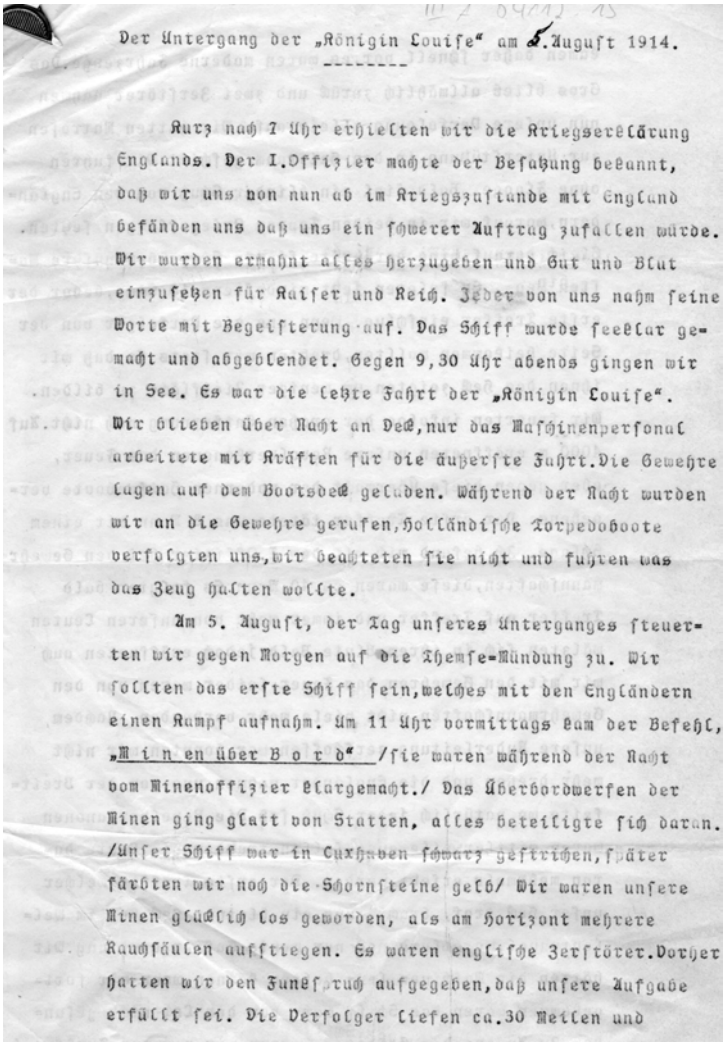
287 Der Todesfall wird bestätigt bei Marine-Archiv 1920, S. 72.

288 Das deutsche Admiralstabswerk spricht von einem über einstündigen Gefecht, siehe Marine-Archiv 1920, S. 70.

289 Der Spähkreuzer HMS AMPHION.

290 Schreibfehler: Muss *geflogen* heißen.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND



Der Untergang der „Königin Louise“ am 5. August 1914.

Kurz nach 7 Uhr erhielten wir die Kriegserklärung Englands. Der I. Offizier machte der Besatzung bekannt, daß wir uns von nun ab im Kriegszustande mit England befänden uns daß uns ein schwerer Auftrag zufallen würde. Wir wurden ermahnt alles herzugeben und Gut und Blut einzusetzen für Kaiser und Reich. Jeder von uns nahm seine Worte mit Begeisterung auf. Das Schiff wurde seeklar gemacht und abgeblendet. Gegen 9,30 Uhr abends gingen wir in See. Es war die letzte Fahrt der „Königin Louise“. Wir blieben über Nacht an Deck, nur das Maschinenpersonal arbeitete mit Kräften für die äußerste Fahrt. Die Gewehre lagen auf dem Bootsdeck geladen. Während der Nacht wurden wir an die Gewehre gerufen, Holländische Torpedoboote verfolgten uns, wir beachteten sie nicht und fuhren was das Zeug halten wollte.

Am 5. August, der Tag unseres Unterganges steuerten wir gegen Morgen auf die Themse-Mündung zu. Wir sollten das erste Schiff sein, welches mit den Engländern einen Kampf aufnahm. Um 11 Uhr vormittags kam der Befehl, „M i n e n über B o r d“ /sie waren während der Nacht vom Minenoffizier klargemacht./ Das Überbordwerfen der Minen ging glatt von Statten, alles beteiligte sich daran. /Unser Schiff war in Cuxhaven schwarz gestrichen, später färbten wir noch die Schornsteine gelb/ Wir waren unsere Minen glücklich los geworden, als am Horizont mehrere Rauchsäulen aufstiegen. Es waren englische Zerstörer. Vorher hatten wir den Funkspruch aufgegeben, daß unsere Aufgabe erfüllt sei. Die Verfolger liefen ca. 30 Meilen und

Abb. 26: Die erste Seite des Berichts. (Archiv DSM, III A 04112–015)

Dieser anonyme Bericht eines Unteroffiziers- oder Mannschaftsdienstgrades ist mit einer altertümlichen Schreibmaschinentype in Frakturschrift geschrieben worden, die Blätter werden durch eine ebenso antiquierte Messingklammer zusammengehalten. Dies deutet auf die Zwischenkriegszeit hin. Vermutlich handelt es sich um eine Abschrift einer älteren handschriftlichen Aufzeichnung.

Die umfangreich in der historiografischen wie schöngeistigen Literatur der vergangenen Jahrzehnte behandelte, wenngleich durch die neuere Forschung etwas relativierte[291] allgemeine Euphorie vor allem im urbanen Bürgertum des »August 1914« schlägt sich auch in diesem Schriftstück nieder. Anscheinend mit einer intakten Kampfmoral,

291 So etwa bei Berghahn 2003, S. 65f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

vermutlich aber auch mit einem tradierten sowie unrealistischen Kriegsbild zog man in den Ernstfall, und das dürfte auch für die britische Gegenseite gegolten haben. Wie schon gezeigt wurde, hat es auch bei dem einen oder anderen Furcht und Nachdenklichkeit gegeben. Allein die hoffnungslose Unterbewaffnung der KÖNIGIN LUISE gegenüber einem zunächst anzunehmenden, dann aber höchst realen Gegner hätte ausreichend Anlass hierzu geliefert. Doch schlägt sich dies zumindest in diesem Bericht nicht nieder.

Was wir hier vor uns haben, ist eine – trotz späterer Niederschrift – offenbar zeitnahe Umsetzung des Erlebten, die zumindest eine Annäherung an die Schrecken des Gefechtserlebnisses versucht. Dieses ist in der älteren Literatur als »Feuertaufe«, militärisch sachlicher als erste Gefechtsberührung zu charakterisieren.[292]

Die für Millionen so einschneidende Kriegserfahrung 1914–1918, vor allem (aber nicht nur) an der Westfront mit ihrem monströsen Material- und Stellungskrieg, ist durch Publizistik, Literatur und Kunst im Nachhinein langandauernd und umfangreich thematisiert worden. Dieser Versuch der Bewältigung des eigentlich Unbeschreiblichen stellt ein hochkomplexes Thema dar, das hier ebenfalls nur anzudeuten ist. Das Spektrum rangiert zwischen mythisierender Ästhetik (Ernst Jünger) und Abschreckung (Erich Maria Remarque) in der Schilderung. Spätere Memoirenliteratur neigte nicht selten dazu, das ohnehin Unaussprechliche der Gefechtssituationen, vor allem an der Westfront, zu sublimieren und kursorisch zu behandeln.[293] Diese Haltung mag man kritisieren, doch gehört Verdrängung zu den notwendigen Schutzmechanismen, um ein Kriegserlebnis überhaupt psychologisch bewältigen zu können. Das schließt gleichzeitig nicht aus, dass von einstigen Frontsoldaten aus der Rückschau viele Jahre später in ihren Memoiren bemerkenswerte Reflexionen über den Menschen in einer solchen Extremsituation angestellt worden sind.[294] Der Krieg zur See bietet zu Metaphern des Landkrieges wie Langemarck, Isonzo, Verdun und der Somme das maritime Ergänzungsbeispiel, wobei zeichenhaft hier allen voran die Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916 steht.[295] Ein Buch über die deutschen Kriegsschiffe bis 1945 reflektierte 1977 nachdenklich: *Das Ende der vielen mit deutschen Kriegsschiffen dahingegangenen Seeleute war meist ganz unheroisch. Falls man nicht ohnehin im sinkenden Schiff steckengeblieben war, bedeutete es verzweifeltes Blasen in die an den Schwimmwesten befestigten Seenotpfeifen, in der*

292 Das reichhaltige Tableau der Kriegsbriefe, hier als eine vielfältige und aufschlussreiche Quellengruppe nur anzudeuten, wäre in anderen Zusammenhängen auf eine solche Fragestellung hin ebenso zu befragen, nicht zuletzt wegen des in der Regel geringen zeitlichen Abstands des Briefschreibers zu seinen Erlebnissen. Literatur (Auswahl): Witkop 1916; N.N. 1961; Schüling 2012.

293 Nur zwei Beispiele: Die Erinnerungen des späteren Oberbefehlshabers der Kriegsmarine Erich Raeder (1876–1960; Raeder 1956) über die Schlacht auf der Doggerbank am 24.1.1915, S. 95–103, über die Skagerrakschlacht am 31.5.1916, S. 112–124 (ausnahmsweise wird auf S. 123f. ein Geschwaderpfarrer mit seinen Verwundungen erwähnt); sowie des späteren Wehrmachts- und Bundeswehrgenerals Hans Speidel (1897–1984; Speidel 1977), über den Ersten Weltkrieg, S. 22–30.

294 So vom späteren bremischen Bürgermeister Wilhelm Kaisen (1887–1979; Kaisen 1967), S. 60f.; sowie vom späteren SPD-Politiker Carlo Schmid (1896–1979; Schmid 1979), S. 62–66, 70f. Beide dienten im Ersten Weltkrieg an der Westfront.

295 Ein m.E. diskutabler Versuch der Annäherung, bei dem auch Einzelschicksale präsentiert werden: Huck 2016.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Hoffnung, daß es gehört wurde, solange man noch Atem hatte – dann Hoffnungslosigkeit, langsame Unterkühlung und endlich Bewußtlosigkeit. War das Wasser kalt, so war in einer halben Stunde alles vorbei. Und dann kamen die Möwen, die Aasgeier des Meeres.

Ja, so war der Heldentod zu Wasser.[296]

In dem Bericht über den Untergang der KÖNIGIN LUISE fällt das Fehlen bewusst herabsetzender chauvinistischer oder hasserfüllter Äußerungen über den Gegner auf, obwohl es so etwas schon in der Anfangsphase des Krieges auf allen Seiten gab. Durch viele Bilddokumente bekannt geworden sind die meist von einem naiven Chauvinismus geleiteten Kreidesprüche, die auf die Waggons geschrieben wurden, welche die Soldaten an die Front brachten.[297]

Die positiven Bemerkungen in dem Bericht über die Behandlung nach der Gefangennahme dürften stimmen, sind auch vom deutschen Admiralstabswerk bestätigt worden und werden mit der schieren Erleichterung darüber zusammengehangen haben, überlebt zu haben und (halbwegs) anständig behandelt worden zu sein. Doch die nicht selten an niedere Instinkte und die schlichte Ignoranz appellierende Kriegspropaganda beider Seiten[298] schlug sich in dem Schriftstück so noch nicht nieder.

Nachruhm und Nachwehen: Die KÖNIGIN LUISE in Presse, Literatur und Erinnerungskultur

Das tragische Schicksal der SMS KÖNIGIN LUISE war nicht zuletzt aufgrund seines Ausgangs dazu mehr als angetan, fortan einen besonderen Erinnerungswert oder auch Mythos zu begründen. Eine Sammlung rezeptionsgeschichtlicher Belege, schon gar des zeitgenössischen oder auch späteren Pressebilds, kann ohnehin nie eine Vollständigkeit erreichen, doch die hier präsentierte Auswahl besitzt Aussagekraft.

Bereits am 5. August gab die Royal Navy in ihrem »Official Naval Dispatch by the Admiralty« die Versenkung des deutschen Minenlegers bekannt: *The Commander of the Torpedo Flotilla reports that HMS AMPHION and the Third Torpedo Flotilla sank the German minelayer KÖNIGIN LUISE at noon yesterday. The KÖNIGIN LUISE is a passenger vessel of the Hamburg-Amerika Line of 2163 gross tonnage, speed 20 knots, specially fitted as a mine-layer.*[299] Tags darauf hielt dasselbe Organ mit dem Verlust der HMS AMPHION nicht hinter dem Berg: *In the course of the reconnoitring after the mine-layer KÖNIGIN LUISE was sunk, this morning the AMPHION struck a mine and foundered. The forepart of the ship was shattered by the explosion, and practically all the loss to the crew ensued from this case. All not killed by the explosion were taken off by the destroyer's boats before she sank. Paymaster Gedge and over 100 men were killed. The captain, 16 officers, and 135 men were saved. Twenty German prisoners of war who were confined in the forepart were killed in addition.*[300]

296 Hansen 1977, S. 7.

297 Solche Inschriften fanden sogar den Weg in die Tagespresse, so etwa Weser-Zeitung, 11.8.1914, Beilage zur 2. Morgenausgabe; Bremer Tageblatt, 15.8.1914, 2. Blatt.

298 Eine Übersicht bei Bremm 2013.

299 Zit. bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 31.

300 Zit. ebd.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Als Auftakt von deutscher Seite soll eine Zeitungsmeldung aus dem »Hamburger Echo« vom 9. August 1914 dienen: *Ein verwegener Handstreich in der Themsemündung. Der allen Hamburgern wohlbekannte neue Dampfer KÖNIGIN LUISE, der den Sommer über den Passagierdienst zwischen Hamburg und den friesischen Inseln*[301] *versehen hat, aber mit Eintritt der Mobilisierung schnell in einen Hilfskreuzer umgewandelt wurde, hat ein kühnes Wagestück vollbracht, indem er die Themse mit Minen belegte und so unmittelbar vor Englands Hauptstadt eine Gefahr für die britische Flotte schuf.*[302]

Als ein Beispiel, das Rückschlüsse auf die Berichterstattung an der deutschen Küste jenseits von Hamburg, möglicherweise sogar reichsweit zulassen könnte, soll die Presse in der hanseatischen Schwesterstadt Bremen herangezogen werden. Vier örtliche Zeitungen aus dem so schicksalhaften August 1914 sind im Staatsarchiv Bremen noch erhalten. Die 1844 gegründete »Weser-Zeitung« besaß eine bürgerlich-liberale Ausrichtung, erschien in kleiner Auflage und wurde vor allem in bremischen Wirtschaftskreisen häufig gelesen. Für die heutige Forschung ist dieses Blatt eine Fundgrube an wirtschafts- und schifffahrtsgeschichtlichen Informationen. Es erschien im 1817 gegründeten Schünemann-Verlag, ebenso wie inzwischen die »Bremer Nachrichten«. Diese Zeitung besaß die ältesten historischen Wurzeln, denn ein Vorgängerblatt kam bereits 1741 heraus. Seit 1860 trug die Zeitung ihren noch heute existierenden Namen. Sie lag auf einer ähnlichen Linie wie die »Weser-Zeitung«, wurde aber als ein ausgesprochenes Lokalblatt für die breitere Bevölkerung in einer wesentlich höheren Auflage gedruckt, die um 1914 rund 50.000 Exemplare umfasste und damit die Zeitung zum am meisten verbreiteten Presseorgan der Hansestadt avancieren ließ. Als ausgesprochenes Konkurrenzorgan erschien seit den 1890er-Jahren das »Bremer Tageblatt«, das sich parteiunabhängig gab, zum in Deutschland neuen und erfolgreichen Zeitungstypus des Generalanzeigers zählte, neben einem ausgeprägten Lokalteil viel Unterhaltung und Werbung bot und deswegen zu einem günstigeren Preis als die Konkurrenz angeboten wurde. Schließlich ist die sozialdemokratische, nach dem Ende der Sozialistengesetze 1890 aus der Taufe gehobene »Bremer Bürger-Zeitung« zu erwähnen, die von dem in Bremen starken linken Parteiflügel redigiert wurde und um 1914 eine Auflage von über 20.000 Stück erreichte.[303] Bei der Lektüre dieses Blattes aus den ersten Augusttagen entsteht aber der Eindruck, dass man sich zunächst loyal hinter die Kriegsanstrengungen stellte, wobei Stichworte wie Burgfrieden und Zustimmung der Reichstagsfraktion der SPD zu den Kriegskrediten an dieser Stelle als Hinweis genügen mögen.

Wie in Hamburg, so erschienen auch in Bremen die ersten Nachrichten von der KÖNIGIN LUISE am 9. August. *Ein kühner Handstreich zur See! Deutsche Minen in der Themse*[304], so titelten übereinstimmend die »Weser-Zeitung« und die »Bremer Nachrichten«. Tags darauf legte die »Bremer Bürger-Zeitung« nach: *Kühner Streich eines deutschen Schiffes.*[305] Der Inhalt der Meldungen in allen drei weltanschaulich unterschiedlichen Zeitungen war

301 Damit war wohl Sylt gemeint.

302 Zit. bei Höft 2017, S. 151. Eine Berliner Zeitungsmeldung vom selben Tag bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 31.

303 Gebhardt 1979; Schwarzwälder 2002, S. 87, 104, 109, 646–648, 805f.

304 Weser-Zeitung, 9.8.1914, Beilage zur 2. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 9.8.1914.

305 Bremer Bürger-Zeitung, 10.8.1914.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

fast gleich. Gemeldet wurden der Untergang der KÖNIGIN LUISE und der AMPHION, die Anzahl der deutschen Besatzung (sechs Offiziere, 114 Mann) deckte sich in allen drei Blättern. Während die beiden bürgerlichen Blätter von über 30 Toten und 150 Geretteten des britischen Kreuzers berichteten, die deutsche Zahl der Geretteten offenließen, korrigierte tags darauf das sozialdemokratische Blatt die Zahl zu realistischeren 130 Todesopfern auf der AMPHION. Auf derselben Linie wie die drei vorangegangenen Zeitungsmeldungen lag am 11. August die Erstmeldung des »Bremer Tageblatts« mit etwas nüchterner Überschrift (*Ein Bäderdampfer eröffnet den Seekrieg gegen England*), die auch von 130 britischen Opfern berichtete. Die Redakteure der drei bürgerlichen Blätter hatten zusätzlich einen Blick in ein Flottenhandbuch geworfen, denn man fügte der Meldung noch Angaben über das britische Schiff bei, beim »Tageblatt« sogar noch über KÖNIGIN LUISE als zivilem Seebäderdampfer.[306] Die »Weser-Zeitung« korrigierte sich am 11. August: *Nicht 30, sondern 130 Mann mit dem englischen Kreuzer ertrunken. Von der englischen Besatzung sind dem Vernehmen nach 130 Mann ertrunken, 150 gerettet. Von der 6 Offiziere und 114 Mann zählenden Besatzung der KÖNIGIN LUISE ist ebenfalls ein Teil gerettet. So lautete das amtliche Telegramm über den kühnen Handstreich des deutschen Dampfers KÖNIGIN LUISE, durch den der englische Kreuzer AMPHION vernichtet wurde. Die hiesige Vertretung von Wolffs Bureau hatte uns 30 gemeldet.*[307] Am selben Tag korrigierten sich diesbezüglich auch die »Bremer Nachrichten«.[308]

Hier haben wir einen deutlichen Hinweis auf die Ursache eines zunächst überraschenden Gleichklangs der Artikel in den weltanschaulich sonst so differierenden Blättern. Die Meldungen stammten alle von einer Nachrichtenagentur. Diese Übereinstimmungen sollten sich aus dem gleichen Grund in den nächsten Tagen wiederholen.

Dass in jenen Tagen die Gerüchteküche brodelte und auch vor dem Seekrieg nicht Halt machte, zeigte eine Meldung über *Falsche Gerüchte über Flottenkämpfe in der Nordsee.*[309] Am gleichen Tag, dem 10. August, meldeten die »Bremer Nachrichten«: *Die Engländer feiern den Untergang der KÖNIGIN LUISE als ersten Seesieg. Berlin, 10. August. Wie wir aus englischen Blättern ersehen, wurde die Nachricht vom Untergang der KÖNIGIN LUISE von der englischen Admiralität am 6. August bekannt gemacht, jedoch keinerlei Nachricht darüber verbreitet, daß der kleine Kreuzer AMPHION, den die KÖNIGIN LUISE an der Themsemündung zum Sinken brachte, auf eine von ihr ausgelegte Mine gelaufen und gesunken ist. Die Zerstörung der KÖNIGIN LUISE wurde als erster Sieg gefeiert.*[310] Wie bereits erwähnt, entsprach diese Vermutung nicht der tatsächlichen Informationspolitik der Royal Navy. Jenseits der waffenstarrenden Fronten, die inzwischen Europäer von Europäern schieden, konnte oder wollte vielleicht man das in Berlin nicht wissen.

Am 11. August überraschte nun das »Bremer Tageblatt« seine Leserschaft mit einem Gedicht über das versenkte Schiff:

306 Weser-Zeitung, 9.8.1914, Beilage zur 2. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 9.8.1914; Bremer Bürger-Zeitung, 10.8.1914; Bremer Tageblatt, 11.8.1914.

307 Weser-Zeitung, 11.8.1914, 1. Morgenausgabe.

308 Bremer Nachrichten, 11.8.1914.

309 Weser-Zeitung, 10.8.1914, Mittagsausgabe.

310 Bremer Nachrichten, 10.8.1914.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Die KÖNIGIN LUISE

Weit glänzt in unendlichem Zauber das Meer,
Da zieht durch die Wogen ein Lustdampfer her.
Viel glückliche Menschen, zum Sonntag geschmückt,
Froh, daß sie dem Staube der Großstadt entrückt,
Entführet, geschaukelt von heiterer Brise,
nach Helgolands Felsen die KÖNIGIN LUISE.

Acht Tage nur später – In dunkeler Nacht
Die Britenstadt London voll Schrecken erwacht.
Germaniens Faust an die Tore ihr pocht
zum Kampfesgetöse die Themseflut kocht –
Der AMPHION sinkt, der gepanzerte Riese,
Im Sterben bezwang ihn die KÖNIGIN LUISE.[311]

Der Verfasser war Gottfried Karl August Menge-Plump. Im Bremer Adressbuch 1914 ist er ausgewiesen als Kaufmann, Teilhaber der bremischen Mineralölimportfirma C.F. Plump, als *Honorar-Korrespondent des königl. ungar. Handelsmuseums* sowie ansässig im gut situierten bremischen Bürgerparkviertel.[312]

Die erste Strophe enthält ein zeitgenössisches Element der Stadtflucht und Meeresromantik, während in der zweiten das Kriegsgeschehen vor der Themsemündung, in seinen realen Auswirkungen völlig überzeichnet, die AMPHION, die tatsächlich zu den kleineren Einheiten der Royal Navy zählte, zum Großkampfschiff hochstilisiert wurde. Man kann sich darüber streiten, ob es sich hierbei um das literarische Stilmittel der Übertreibung oder um den typisch nationalistischen Überschwang jener Tage und Wochen handelte. Insgesamt kommt in dem Amateurgedicht ein Von-dem-Frieden-in-den-Krieg-Motiv zum Tragen, das sich auch in Bildquellen äußert und von dem es gerade im schicksalhaften August 1914 anderweitige kultur- und geistesgeschichtliche Belege in Hülle und Fülle geben dürfte. Die Annahme erscheint berechtigt, dass das nicht das einzige KÖNIGIN LUISE-Gedicht gewesen ist, das damals im Deutschen Reich verfasst wurde.

Tags darauf stellte die »Weser-Zeitung« das Geschehen in einen größeren strategischen Zusammenhang: *In einem Leitartikel stellen die Times fest, daß die KÖNIGIN LUISE es abgelehnt hatte, sich zu ergeben. Solche Episoden würden sich noch mehrere ereignen; aber die erste größere Seeschlacht könne Monate auf sich warten lassen.*[313] In der Tat war die große Entscheidungsschlacht, wie sie vor dem Skagerrak 1916 Wirklichkeit wurde, in der Strategiediskussion vor 1914 und noch während des Weltkrieges ein wichtiges Thema.[314]

311 Bremer Tageblatt, 11.8.1914.

312 N.N. 1914, S. 372, 443. Die Privatadresse lautete Bulthauptstraße 27, die Firmenadresse Altenwall 22/23.

313 Weser-Zeitung, 12.8.1914, 1. Morgenausgabe. Diese Meldung erschien auch in den Bremer Nachrichten, 12.8.1914.

314 Rahn 2010, S. 37–40.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Mehr eine Arabeske am Rande war ein Bericht über einen Deutsch-Amerikaner, der 1910 über den Deutschen Flottenverein seinem sächsischen Herkunftsort eine Stiftung von 6.000 Mark vermacht hatte. Deren jährlicher Zinsertrag sollte an bedürftige Einwohner der Stadt gehen. Hinzu kam die Bedingung, dass, falls bis 1925 ein Krieg zwischen Großbritannien und Deutschland ausbrechen sollte, das Kapital an das Reichsmarineamt gehen solle, um an die Besatzung jenes deutschen Kriegsschiffes verteilt zu werden, welches das erste britische Kriegsschiff versenken würde, was die Presse mutmaßen ließ, dass die Besatzung und die Hinterbliebenen der Gefallenen der KÖNIGIN LUISE Anwärter auf diese Zahlung seien.[315] Was aus dieser makabren, dem kriegerischen Zeitgeist entsprungenen Wette geworden ist, ist nicht überliefert.

Auf eine Agenturmeldung dürfte auch ein Bericht zurückzuführen sein, der die ersten Seekriegshandlungen der Kaiserlichen Marine in Nord- und Ostsee, Mittelmeer und Atlantik beschrieb, die KÖNIGIN LUISE mit einschloss, erneut das Thema der großen Seeschlacht in der Nordsee aufgriff und in gleichlautender Form am selben Tag in der »Weser-Zeitung«, den »Bremer Nachrichten« und der »Bremer Bürger-Zeitung« erschien und am folgenden Tag, dem 13. August, im »Bremer Tageblatt«.[316]

Noch am 12. August griff die »Weser-Zeitung« erneut das Thema auf und titelte: *Der kühne deutsche Handstreich vor der Themse*, und fuhr fort: *In einer belgischen Zeitung vom 8. August lesen wir in einem Telegramm aus London, daß am 7. August der Marineminister Churchill den Verlust des Kreuzers AMPHION durch eine deutsche Mine bestätigt und hinzugefügt hat, weiter habe bis dahin kein Kampf stattgefunden. Das ist zugleich ein Beweis, daß die Berichte belgischer und französischer Blätter über Seeschlachten in der Nordsee erfunden sind. Dasselbe belgische Blatt sagt nach einem Telegramm aus Harwich, nach der großen Zahl der Minen zu schließen, die der deutsche Bäderdampfer KÖNIGIN LUISE gelegt habe, sollte man annehmen, daß er damit schon ein oder zwei Tage vor der Kriegserklärung begonnen habe. Das ist natürlich heller Unsinn, bestätigt aber, wie vortrefflich unsere Blaujacken auf der KÖNIGIN LUISE gearbeitet haben.*[317] Hier haben wir eine klassische Methode der kriegsbedingten Berichterstattung vor Augen: Aus gegnerischen Quellen zum eigenen Vorteil zitieren und sich an den Irrtümern der anderen Seite delektieren. Doch war man in der gleichen Ausgabe selbst nicht frei von solcherart Makel: So nahm man an, dass Korvettenkapitän Biermann gefallen sei, und widmete ihm einen Nachruf. Außerdem war auf Umwegen ein Exemplar der englischen Zeitung »Daily Mail« zur Kenntnis der Redaktion gelangt, die über die Versenkung der AMPHION und die Ankunft der deutschen Überlebenden in Harwich berichtete.[318]

Doch allmählich zogen sich die Kreise in der Betrachtung zum Fall KÖNIGIN LUISE weiter. Ebenfalls am 13. August veröffentlichte das »Bremer Tageblatt« einen Artikel *Die Bedeutung der Minenlegung vor der Themse*, verfasst mit Genehmigung des Reichsmarineamts von einem Geheimen Admiralitätsrat P. Koch, der deswegen in voller Länge zitiert werden soll, weil sich hier sehr anschaulich und aufschlussreich zeitgenössische Mythen, Ideologien und Klischees (wie etwa das damals populäre »Händler und Helden«-Motiv)

315 Weser-Zeitung, 12.8.1914, 1. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 12.8.1914.

316 Weser-Zeitung, 12.8.1914, Beilage 2. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 12.8.1914; Bremer Bürger-Zeitung, 12.8.1914; Bremer Tageblatt, 13.8.1914.

317 Weser-Zeitung, 12.8.1914, Mittags-Ausgabe.

318 Ebd.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

ausbreiten, die sich nunmehr um den Fall KÖNIGIN LUISE herumrankten. Daneben formte sich das auch später immer wieder bemühte Opferungsmotiv:

Dem kühnen Vorgehen unseres Minendampfers KÖNIGIN LUISE und der ruhmvollen Leistung seiner Besatzung kommt unseres Erachtens eine weit über den Erfolg hinausreichende Bedeutung zu. England hat alle seine Kriege nur aus engherzigsten wirtschaftlichen Interessen geführt. Die Vernichtung der deutschen Welthandelsstellung war den Briten wohl einen Krieg gegen Deutschland wert. Noch immer aber bemannt dieses Volk seine Schiffe mit Söldnern[319]*, noch immer kennt es die allgemeine Wehrpflicht nicht*[320]*, und noch niemals hat es Krieg geführt gegen ein Volk, das, gesetzliche Heeresfolge leistend, für seine heiligsten Güter kämpft.*[321] *Seit den Tagen de Ruyters, der zu Grunde gehen mußte, weil ihn sein Land im Stich ließ*[322]*, hat England keine feindlichen Kriegsschiffe vor der Themse gesehen, jetzt zum ersten Mal blicken sie auf die todesverachtende Entschlossenheit eines von ihnen bisher unterschätzten Volkes*[323]*, das ihnen militärisch zuvorzukommen strebt, und nicht anzuerkennen willens ist, daß den Briten die »überragende und erdrückende Vormachtstellung auf der See« von rechtswegen zusteht.*

Ein heilsamer Schrecken wird durch die Gassen der City gegangen sein, wenn man auch in London alles versuchen wird, das zu bestreiten. Und schon darum haben die Braven von der KÖNIGIN LUISE dem Vaterlande einen unendlich wichtigen Dienst geleistet und sind keineswegs umsonst gestorben.

Daß die KÖNIGIN LUISE ihre Absichten erreicht hat, geht schon aus dem Untergang des modernen englischen Kreuzers AMPHION hervor, der im englischen Unterhaus verkündet werden mußte. Die deutsche Besatzung – das wußte sie von vornherein[324] *– ging den gleichen Weg bei ihrer Ausfahrt, wie Leonidas auf dem Marsch nach den Thermopylen.*[325] *Daß es ihr aber gelungen ist, vor der Themse-Mündung an englischer Küste der englischen Flotte den ersten Verlust beizubringen, bedeutet für ganz England eine ernste Beunruhigung und zugleich eine Störung des englischen Aufmarsches.*

---

319 Eine interessante Parallele: Die DDR-Propaganda pflegte NATO-Soldaten nicht selten als »Söldner« zu bezeichnen. Abgesehen davon könnte diese Argumentation auf die deutsche Seite zurückfallen, weil sie auch als Verdammungsurteil über die Zeit- und Berufssoldaten der Kaiserlichen Marine interpretiert werden kann, was sicherlich nicht beabsichtigt war.

320 Diese wurde 1916 in Großbritannien eingeführt, nachdem bis dahin das Empire als großes Personalreservoir genutzt worden war, wie etwa beim verlustreichen Einsatz australischer und neuseeländischer (ANZAC) Truppen vor den Dardanellen 1915 bis 1916.

321 Je nach Parteinahme könnte man auch alle möglichen anderen Kriegsgegner Großbritanniens vor 1914 dieser Kategorie zuordnen.

322 Während des Zweiten Englisch-Niederländischen Seekrieges (1665–1667) drang der niederländische Admiral Michiel de Ruyter (1607–1676) mit einem Geschwader in einem mehrtägigen Vorstoß die Themse und den Medway aufwärts bis Sheerness und Chatham vor und kaperte dabei das englische Linienschiff ROYAL CHARLES. Die Deutung, de Ruyter sei von seinem Land im Stich gelassen worden, ist nicht haltbar, denn zu diesem Zeitpunkt führten beide Seiten bereits in Breda Friedensverhandlungen (Potter et al. 1982, S. 38; North 1997, S. 41f.).

323 Diese deutschen Inferioritätskomplexe sind ebenfalls ein weites Feld der völkerpsychologischen Vorgeschichte des Ersten Weltkrieges, die hier nicht weiter ausgeführt werden kann.

324 Die in diesem Aufsatz zitierten Quellen zeichnen indes ein differenzierteres Bild.

325 Leonidas war ein spartanischer König, der 480 v. Chr. in einer Schlacht gegen ein übermächtiges persisches Heer am Thermopylen-Pass im heutigen Mittelgriechenland fiel, als er den Rückzug seiner Truppen deckte. Diese Aufopferung wurde nachfolgend in Kunst und Literatur immer wieder thematisiert und popularisiert.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Für uns aber liegt darin die herzerfreuende und unsere Zuversicht stählende Bestätigung, daß der Geist vom METEOR und vom ILTIS, der Geist der Männer im Turm von U III[326] *in unserer Marine lebendig geblieben ist!*[327]

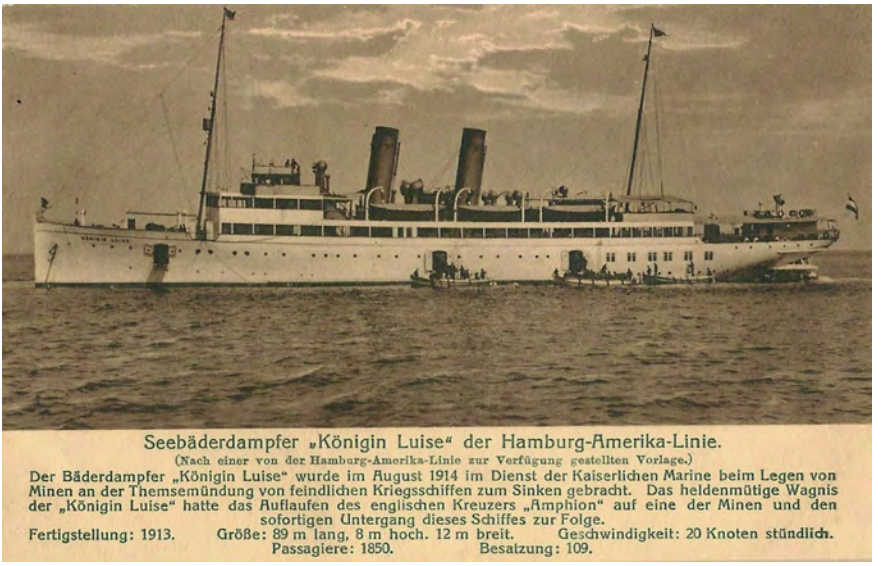


Abb. 27: Vom Frieden in den Krieg: Dieses idyllisch anmutende Motiv des Seebäderdampfers mit längsseits liegenden Börtebooten wurde von der Hapag für eine Kriegspostkarte zur Verfügung gestellt, welche die letzte Fahrt der SMS KÖNIGIN LUISE thematisierte. (Sammlung des Verfassers)

Was dann noch in der bremischen Presse folgte, trug den Charakter einer Nachlese.[328] Bei der »Bremer Bürgerzeitung« hatte man sich inzwischen auch mit der Identifikation von Schiffen beschäftigt und korrigierte am 13. August einen zitierten Artikel aus der »Kölnischen Zeitung«, der aus der KÖNIGIN LUISE fälschlicherweise einen Lloyddampfer gemacht hatte, und nannte anschließend einige Daten zur AMPHION. Auch der große Lloyddampfer KÖNIGIN LUISE (1896) wurde noch erwähnt.[329] Zwei Tage später wurde im gleichen Blatt ein Artikel immerhin der Gegenseite (»Daily Mail« vom 8. August 1914) unkommentiert und übersetzt zitiert.[330] Die »Bremer Nachrichten« meldeten

326 Hier wurden Fälle aus der Zeit vor 1914 herangezogen. Am 9. November 1870 kämpfte vor dem kubanischen Havanna das norddeutsche (preußische) Kanonenboot METEOR gegen den französischen Aviso BOUVET. Das Kanonenboot SMS ILTIS wurde während des chinesischen Boxeraufstands am 17. Juni 1900 vor dem Taku-Fort schwer beschädigt. Das U-Boot U 3 sank am 17. Januar 1911 bei einem Unfall im Kieler Hafen (Röhr 1974, S. 70, 102, 113).

327 Bremer Tageblatt, 13.8.1914.

328 Die Grenze der Durchsicht wurde mit dem 15.8.1914 gezogen.

329 Bremer Bürger-Zeitung, 13.8.1914.

330 Bremer Bürger-Zeitung, 15.8.1914.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

am 14. August: *Verschiedene Meldungen zeigen, daß die Helden auf der KÖNIGIN LUISE vor der Themsemündung den gewollten Zweck erreicht haben. Einem holländischen Schiffe wurde wegen der Minengefahr die Einfahrt in die Themse verboten. Telegraphisch wird berichtet: U. Kopenhagen, 13. August. Die dänische Ausfuhr nach England wurde wegen der Minengefahr in der Nordsee eingestellt.*[331]

Das »Bremer Tageblatt« leitete vom Fall KÖNIGIN LUISE in das allgemeine Seekriegsgeschehen über. Am 14. August erschien unter der reißerischen Überschrift *Der Wagemut unserer »blauen Jungens«. Gegenüber Englands Bedächtigkeit!*[332] ein Artikel über das allgemeine Seekriegsgeschehen, in dem es u.a. hieß: *Kein Tag vergeht jetzt, ohne uns neue Proben von dem kühnen Wagemut unserer Marine zu bringen! Unsere »blauen Jungens« sind ja schon immer die Lieblinge und der Stolz des deutschen Volks gewesen, jetzt sind sie drauf und dran, diesen Stolz durch die Tat zu rechtfertigen.*

Kaum hat sich England ein Bißchen erholt von dem Schrecken über die todesmutige Fahrt der KÖNIGIN LUISE in die Themse hinein: da kommt schon eine neue Nachricht von einer waghalsigen Fahrt deutscher Unterseeboote an der Ostküste Englands und Schottlands entlang![333]

Im gleichen Blatt griff tags darauf ein Artikel, eingeleitet mit einer Meldung des Wolff'schen Telegraphen-Büros, unter der Überschrift *Minen einzig und allein in unmittelbarer Nähe der englischen Küste* die völkerrechtliche Problematik mit Blick auf die Neutralen auf: *Berlin, 13. August. (W.T.B.) Gegenüber anderslautenden englischen Berichten des Foreign Office sind wir von maßgebender Stelle ermächtigt, zu erklären, daß keinesfalls in der Nordsee deutsche Kontaktminen gelegt sind, die den neutralen Handel gefährden, sondern einzig und allein in unmittelbarer Nähe der englischen Küste.*

Diese offizielle Erklärung wird den Engländern grell in den Ohren klingen! Sie ist ein geschichtliches Dokument für den Geist, in dem Deutschland den Seekrieg gegen England eröffnet hat: Wie im Landkrieg die deutsche Heeresleitung mit überraschendem Erfolg bestrebt war, von vorne herein den Krieg in Feindesland zu tragen[334]*, so hat auch unsere Marine von vorne herein nach dem Grundsatz gehandelt: die beste Verteidigung ist der Angriff. Und mit einer Kühnheit ohne Gleichen haben unsere blauen Jungens es fertig gebracht, Minen »in unmittelbarer Nähe der englischen Küste« zu legen! Man kann es der deutschen »maßgebenden Stelle« nachfühlen, mit welchem berechtigten Hochgefühl sie diese Tatsache jetzt nach Vollendung der Aktion offiziell festlegt!*

Dieser Tatbestand ist umso bedeutsamer, da England darauf schwor, daß seine Küsten bei seiner großen Ueberlegenheit seiner Flotte unantastbar seien für feindliche Angriffe. Und jetzt hat es schon einen schönen Kreuzer unmittelbar vor den Toren Londons verloren durch die Minen, die die todesmutige Schar der KÖNIGIN LUISE gelegt hat. Die Themse ist nicht mehr sicher für den Verkehr der Kriegs- und Handelsflotte. Man kann sich denken, mit welchem Eifer jetzt größere Teile der englischen Flotte daran arbeiten müssen, die Themse und die englische Küste nach Minen ab-

331 Bremer Nachrichten, 14.8.1914, 2. Blatt.

332 Es wurde bereits deutlich, dass beide Seiten von der von den Strategen avisierten großen Seeschlacht zunächst Abstand nahmen.

333 Bremer Tageblatt, 14.8.1914.

334 Hier wird die Verletzung der belgischen Neutralität verschwiegen.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

zusuchen! Und dazu kommt auch noch die Nachricht, daß deutsche Unterseeboote an der ganzen englischen und schottischen Küste bis hoch hinaus zu den Shetlandinseln gefahren sind![335]

Der englische Handelsverkehr hat schon die Wirkungen der deutschen Heldenstreiche empfinden müssen! Vorläufig liegen darüber natürlich nur dürftige Nachrichten vor: ein holländischer Dampfer, der nach London wollte, mußte vorläufig vor der Themse liegen bleiben wegen der Minengefahr, und der Schiffsverkehr mit Dänemark kann nur in beschränktem Maßstabe und nur auf Umwegen aufrecht erhalten werden. Diese beiden Nachrichten sind nur kleine Stichproben von der sehr empfindlichen Beeinträchtigung des englischen Handelsverkehrs durch die kecke Offensive unserer blauen Jungens!

Und die »übermächtige« englische Flotte? Man hört nichts von ihr! Oder doch: fern in Afrika hat sie den wehrlosen Hafen von Daressalam beschossen und den Funkenturm zerstört[336]*, das deutsche Ueberseekabel hat sie zerschnitten; und einmal hat sie auch mit ueberlegenen Kräften zwei deutsche Kreuzer, GOEBEN und BRESLAU, festzuhalten versucht im neutralen Hafen von Messina, aber das ist ihr gründlich vorbeigelungen!*[337] Der weitere Kriegsverlauf sollte zeigen, dass die Auswirkungen des Einsatzes und die eigene geostrategische Position in dem Artikel überschätzt wurden.

Am 26. August 1914 berichtete auch die Fachzeitschrift »Schiffbau« über die KÖNIGIN LUISE und die AMPHION und kommentierte: *Dieser heldenmütigen und verwegenen Tat der deutschen Besatzung, sowie dem selbstbewußten Auftreten unserer geretteten und nunmehr gefangenen Mannschaft gegenüber, haben selbst englische Tageszeitungen ihrer Anerkennung und Bewunderung deutscher Tapferkeit Ausdruck gegeben.*[338]

Für die Hapag besaß der erste Kriegsverlust ihrer Flotte eine herausgehobene Bedeutung, wie sich gut ein halbes Jahr nach dem Untergang zeigte, als am 10. März 1915 in der Kriegszeitschrift des Unternehmens ein plattdeutsches Gedicht des Schriftstellers Johann Kinau (1880–1916) alias Gorch Fock erschien. Hier wurde die Fahrt des Minenlegers als Opfergang dargestellt und heroisiert, wobei das Vom-Frieden-in-den-Krieg-Motiv erneut auftaucht. Der plattdeutschen Form mit niederdeutschen Einsprengseln mag eine eigene Authentizität in Gestalt einer Praxis in der Umgangssprache zugrunde gelegen haben. Es ist auch nicht ausgeschlossen und bereits angesprochen worden, dass die Aussichtslosigkeit des Unternehmens dem einen oder anderen Besatzungsmitglied bewusst gewesen ist. Der Kriegsanstrich des Schiffes bildet ein weiteres authentisches Element in diesem ansonsten als Kriegssaga aufgezogenen Gedicht.

335 Vom 6.8. bis zum 21.8. unternahmen insgesamt 17 deutsche U-Boote drei Vorstöße in die mittlere Nordsee, in die Hoofden und an die schottische Ostküste und in die Humbermündung. Zwei Boote gingen verloren (Röhr 1974, S. 120).

336 Der deutsche Kreuzer SMS EMDEN übte zur gleichen Zeit eine ähnliche »Hit-and-run«-Kriegsführung im Indischen Ozean aus (Röhr 1974, S. 177–180).

337 Bremer Tageblatt, 15.8.1914.

338 Schiffbau Nr. 22, 26.6.1914, S. 923f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

KÖNIGIN LUISE
Von Gorch Fock[339]

De scheune witte Keunigin
weur Hamborg grod so no den Sinn;
wies se ehr Helgolanner Flagg,
denn schien se as een Sommerdag,
hier sleug een Klock,
dor klung een Leed….
so as een Brut int Hochtiedskleed,
as wull se Elw und Nordsee freen,
so weur se ümmer antosehn,
uns Keunigin Luise.

De Tied weur week – nu is se hart,
se molt den witten Damper swart,
teert Brügg un Schoosteen, Heck und Snut:
De Fohrt no Helgoland is ut!
De fiene Krom mutt all von Bord,
de Krieg is dor und hett dat Woord!
Mit dusend Scheep draut Engelland,
un op en mut de Woterkant,
ok Keunigin Luise.

Dat witte Schipp weur for den Dag.
Dat swarte is een anner Slag,
dat sust de Elw hendol bi Nacht
un kriegt bi Nacht sein beuse Fracht;
tweehunnert Minen waard verstaut,
de ganz gewß keen Minsch verdaut.
Denn weur bi Nacht und Nebel frogt:
»Freewillig vor, wer sik dat wogt
Mit Keunigin Luise!«

Mariners, weet: Dat deiht nich god.
Koptein un Stürmann is de Dod,
he steiht all boben op de Brügg,
de mitgohn deit, de kummt nich trügg.
Kiekt: In den Oln sien Ogen steiht:
De Reis geiht in de Ewigkeit….
Dat weet se all und meldt sik doch
Findt sik Matrosen woll genoog
for Keunigin Luise.

Dat regent un dat diest de Nacht.
De swarte Damper löscht sien Fracht,

339 Kriegs-Zeitung der Hamburg-Amerika Linie, 10.3.1915, S. 23.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

so sinnig un so gau dat will
Dat tut dor leewarts: holl mol still!
De Minen plumpst int Woter rin.
Jung, blitz dor eben nich een Schien,
dor buten voor de Thems? Wat dor!
Mok gau, mok gau, denn ward wi klor
un seht de Sünn noch no de Nacht,
no düsse Nacht – wer harr dat dacht
op Keunigin Luise?

Son hunnert Minen sind von Bord.
Halloh, dor blitzt wat in de Noord!
De Morgen bringt uns slechten Wind,
Torpedojogers, Krüzers sündt!
Fier weg den Rest! Dor scheet se all:
Herrgott, wi sünd in leege Wall!
Nu sackt wi doch mit Mann un Muus,
nu kommt se doch nich weer no Hus
de Keunigin Luise.

John Bull: uns Arbeit is grod don,
wi sünd all klor und könt nu gohn.
Scheet to: Uns fahrt is god betohlt:
hier waard do noch veel Scheep wegholt….
Uns Breuders komt von Helgoland
un scheet dien Kasten in den Brand,
uns Breuders, de wi greuten dot
in Damp un Dot un Für un Not
op Keunigin Luise!

Mariners von de Keunigin,
ji harrn den fasten dütschen Sinn
und harrn de rechte sture Oort:
ganz Dütschland dankt jo for de Fohrt,
dankt Gott in'n Heben for jon Mot,
vergitt jo nich in Glück un Not!
In dusend Johren snackt wi doch
un singt wi noch un weet wi noch
von Keunigin Luise.

Die Publikation des Gedichts in der Hauszeitschrift der Hapag besaß einen handfesten biografischen Hintergrund, denn Kinau war, neben seiner schriftstellerischen Tätigkeit, seit 1907 zwecks Broterwerbs bei der Reederei als Buchhalter angestellt. 1912 erschien sein Roman »Seefahrt ist not!« über die Finkenwerder Fischer. Hatte er bislang seine berufliche und schriftstellerische Tätigkeit bis dahin strikt auseinandergehalten, so konnte im Hapag-Haus nicht länger verborgen bleiben, dass sich unter den Angestellten ein Erfolgsautor befand. Das fand seine Aufmerksamkeit bei der Geschäftsleitung, nicht zuletzt bei Ballin, und führte im Juni 1913 zur Teilnahme an einer Norwegenkreuzfahrt des

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Hapag-Dampfers METEOR, die Fock als Anerkennung erhalten hatte. Die nationalistische Welle nach Kriegsausbruch hatte auch ihn erfasst, und so trug er zu der Inflation von Kriegsgedichten bei, die in den Monaten nach dem August 1914 allenthalben entstanden. Als Kriegsfreiwilliger wurde der als einfacher Soldat mit 34 Jahren nicht mehr ganz junge Kinau im Dezember 1914 gemustert, danach vertrieb er sich zunächst die Zeit mit dem Schreiben von Gedichten. Schließlich wurde er im April 1915 zur Infanterie einberufen und kämpfte nach seiner Grundausbildung an der Ost- und Westfront. Nach einem Jahr in feldgrauer Uniform wechselte er, unter Fürsprache seines zivilen Arbeitgebers, die Teilstreitkraft und musterte auf dem Kleinen Kreuzer SMS WIESBADEN als Matrose an. Dieses Schiff ging bei der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1916 unter und mit ihm Johann Kinau. Dieses tragische Ende wurde von der Nachwelt als Melodram mit dem allgemeinen Mythos Gorch Fock schließlich verwoben.[340]

Dass in der Bevölkerung das Schicksal der KÖNIGIN LUISE auch seine Wirkung entfaltet hatte, kam in einem Brief eines Kölners an die Nautische Abteilung der Hapag vom 20. Februar 1916 zum Ausdruck: *Ich bitte Sie höflichst um Angabe der Maasse sowie der Größe an Tonnengehalt Ihres Dampfers KÖNIGIN LUISE, da ich mich sehr für das so heldenmütig untergegangene Schiffchen interessiere.*[341]

Das blieb nicht das einzige Mal, dass die Reederei den Untergang der KÖNIGIN LUISE herausstrich. Anlässlich des Todes des 67-jährigen, 1911 pensionierten Schiffsführers der Hapag-Tender WILLKOMMEN und BLANKENESE Hein Heinrich Fölser am 12. Juli 1916 erinnerte die Kriegszeitschrift der Hamburg-Amerika Linie auch an seine beiden Söhne, die Opfer des Krieges geworden waren: *Sein Sohn Hermann Fölser, der Führer unseres Dampfers KÖNIGIN LUISE, hat in der Nacht zum 9. August*[342] *1914 bei dem ruhmreichen Untergang des Schiffes vor der Themsemündung den Tod fürs Vaterland gefunden und ein zweiter Sohn, John Fölser, I. Offizier, wird seit der Seeschlacht am Skagerrak vermißt.*[343] Dem war bereits am 9. November 1914 eine interne Anregung des Seebäderdienstes der Hapag an die Nautische Abteilung vorausgegangen, die Persönlichkeit des gefallenen Kapitäns in der Presse öffentlich zu würdigen.[344]

In einem zusammenfassenden Geschäftsbericht für die Kriegs- und frühe Nachkriegszeit (1914–1920) rekapitulierte die Reederei ihre Kriegsverluste in der Flotte und fügte hinzu: *Als Minenleger ging bald nach Kriegsausbruch vor der Themsemündung der Dampfer KÖNIGIN LUISE verloren.*

Auch hierbei hatten wir, neben den materiellen, schmerzliche persönliche Verluste zu beklagen.

So ging mit der heldenmütigen Besatzung der Führer des Schiffes in der Friedenszeit, Kapitän Fölser, unter, ein hochverdienter tüchtiger Seemann.[345] Diese Bemerkungen gingen über eine bloße Verlustangabe hinaus, sondern betonten eine herausgehobene Bedeutung des Untergangs der KÖNIGIN LUISE.

340 Schütt 2016, S. 76–146, 200–203. Vgl. Schütt 2017, S. 131–133.

341 StAH 621–1/95 4501.

342 Falsches Datum.

343 Kriegszeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 18.7.1916, S. 318 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

344 StAH 621–1/95 4501.

345 Hapag: Bericht und Rechnungslegung für die am 29. April 1921 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 68stes-74stes Geschäftsjahr 1914–1918, 1919, 1920, S. 9 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Es stellt sich die Frage, inwieweit während des Krieges und danach der Fall KÖNIGIN LUISE anderweitig publiziert und auch heroisiert wurde. Literatur in Gestalt herausragender Monografien scheint es aber nicht gegeben zu haben, wie der Katalog der Deutschen Nationalbibliothek in Frankfurt a.M. und Leipzig ausweist.[346] Flugblätter und sonstige Pamphlete, Broschüren und die sogenannte »graue Literatur« sind ein anderes Thema, aber hier ist ein Überblick kaum herzustellen.

Neben seiner Arbeit am Admiralstabswerk veröffentlichte Mantey 1922 ein zweibändiges populäres Werk unter dem trotzigen Titel »Auf See unbesiegt« mit ausgewählten Gefechtsberichten der Kaiserlichen Marine aus der Feder von Beteiligten. Darunter befand sich auch ein Bericht über die SMS KÖNIGIN LUISE, verfasst von dem damaligen I. Offizier Gadow.[347] Dieser veröffentlichte vier Jahre später wieder einen Erlebnisbericht »Mit Minen an den Feind« in einem auch von dem renommierten deutschen Marinemaler Willy Stöwer (1864–1931) herausgegebenen populären wie voluminösen Gedenkband über die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg.[348] Zuletzt kam Gadow auf die britischen Schiffsverluste zu sprechen. Am Ende hieß es fanfarenhaft und heroisierend: *Das Opfer, freudig gegeben, hatte seine Früchte getragen!*[349]

1934 erschien von Carl Herbert, der bereits im Weltkrieg ein für das militärische Marschgepäck gedachtes Taschenbuch über Handelsschifffahrt verfasst hatte[350], ein zusammenfassendes Buch »Kriegsfahrten Deutscher Handelsschiffe«. Das Eingangskapitel *Der erste Schuß auf England* handelte von der KÖNIGIN LUISE.[351] Schon in der Einleitung hieß es: *Einem deutschen Handelsschiff, dem Hilfsstreuminendampfer KÖNIGIN LUISE, war es vergönnt, als erstes deutsches Schiff unsere Kriegsflagge vor der Themse zu zeigen und den ersten Schuß des Seekrieges auf englische Zerstörer abzugeben.*[352] Der Untergang des Schiffes wurde schließlich, gesperrt gedruckt, in einen größeren Zusammenhang heroisierend eingeordnet: *Das war der erste Schiffsuntergang während des Weltkrieges und symbolisch für die ganze Kriegsdauer. Mit wehender Flagge sanken alle deutschen Schiffe, gegrüßt von den Ertrinkenden. Kein einziges Mal hat ein deutsches Schiff die schimpfliche Flagge der Kapitulation, der Übergabe aufgezogen.*[353] Hier stößt man auf einen ähnlichen Topos wie im Titel des populären Werkes von Mantey zwölf Jahre zuvor. Der Eindruck drängt sich auf, dass man dem ohnehin marineaffinen Lesepublikum das schmähliche Ende der Kaiserlichen Marine im Angesicht der Niederlage 1918 und Scapa Flow 1919 überspielen wollte. Dem kritischen Betrachter von heute kommt die unselige Dolchstoßlegende in den Sinn.

346 Zugriff im Januar 2020.

347 Gadow 1922.

348 Scheer/Stöwer 1926, S. 9–12.

349 Ebd., S. 12.

350 Herbert 1918. In einer sehr summarischen Betrachtung *Das Handelsschiff im Weltkriege* (S. 37–40) wird die KÖNIGIN LUISE nicht erwähnt.

351 Herbert 1934, S. 10–13.

352 Ebd., S. 9.

353 Ebd., S. 11.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

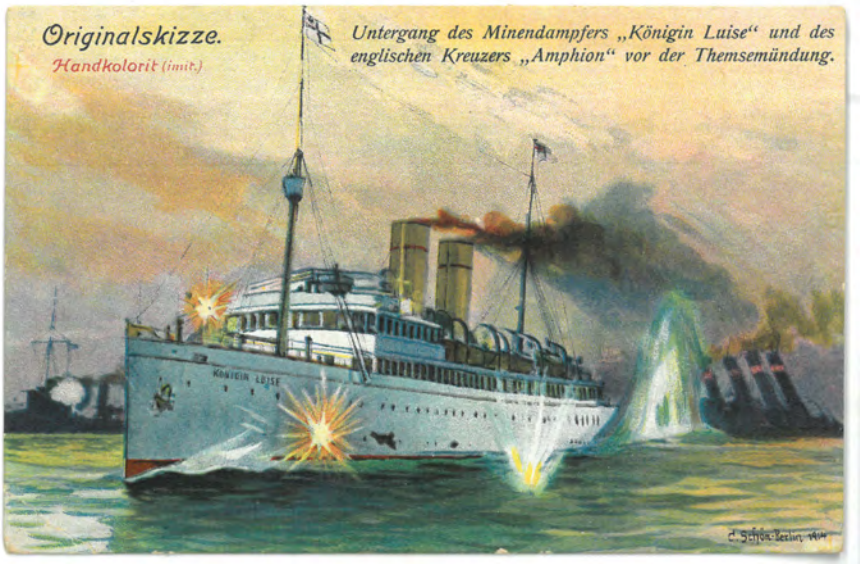


Abb. 28: Diese Postkarte (C. Schon, Berlin 1914) wurde in Unkenntnis der tatsächlichen äußeren Umstände des Gefechts der SMS KÖNIGIN LUISE nachgestaltet und zeigt das Schiff fälschlicherweise im friedensmäßigen Anstrich. (Sammlung Dr. Uwe Jens Wandel, Süßen)

Es blieb auch nicht aus, dass diese erste wie tragisch geendete Gefechtshandlung der Kaiserlichen Marine bildlich nachgestaltet wurde. Zunächst machten im Krieg populäre Postkartenmotive die Runde. Geradezu sensationell ist ein Bildbeleg in Gestalt einer kolorierten Postkarte[354], die kurz nach dem Untergang entstand. Signiert *C. Schon Berlin 1914* zeigt sie die KÖNIGIN LUISE zwar im Gefecht, aber unzutreffend verfremdet im weißen Friedensanstrich. Hier dürfte Eile aus Aktualität vor Authentizität gegangen sein, ähnlich wie die Verwendung eines Friedensmotivs mit einem Text, der auf den Untergang hinweist.[355] 1925, also mit einigem zeitlichen Abstand zu den Geschehnissen 1914, malte Willy Stöwer für den bereits erwähnten Gedenkband eine Gouache des Gefechts, wobei die KÖNIGIN LUISE mit ihrem authentischen Anstrich dargestellt wurde.[356]

Ein weiterer maritim bekannter Künstler, Walter Zeeden (1891–1961), gestaltete 1934 das 5. Heft der Deutschen Marine-Zeitung, dem Organ des Bundes Deutscher Marine-Vereine, mit dem Untergang des Schiffes als Motiv.[357]

Zur KÖNIGIN LUISE wurden auch Devotionalien gefertigt, die schließlich ihren Weg in das Wehrgeschichtliche Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik

354 Sammlung Dr. Uwe Jens Wandel, Süßen.

355 Sammlung des Verfassers.

356 Publiziert zunächst bei Scheer/Stöwer 1926, gegenüber S. 12, später etwa bei Hildebrand et al. 1982b, S. 129; Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 29; Siersdorfer 1974, S. 44 (dort fälschlicherweise Zeeden angegeben). Allgemein zu Stöwer: Jenak 2001; Hormann 2001.

357 Ancken/Scholl 2016, S. 168.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

gefunden haben. Zwar fehlt eine genaue Datierung, aber alles deutet auf die Zwischenkriegszeit hin. Ein nachträglich als Symbol angefertigter Rettungsring – also nicht das von der Royal Navy 1914 gefundene Exemplar – hing lange Jahre in der Garnisonskirche in Wilhelmshaven, bevor er nach Mürwik gegeben wurde.[358]

Abb. 29: Der nachträglich als Symbol angefertigte Rettungsring mit dem Schriftzug S.M.H. KÖNIGIN LUISE aus der Garnisonskirche in Wilhelmshaven. (Marineschule Mürwik)

Im 1935 bis 1938 erbauten Minensucherhafen Cuxhaven wurden die größte Landebrücke nach der KÖNIGIN LUISE benannt und bereits etwa 1935/36 zwei Erinnerungstafeln an das Schiff angebracht. Sie kamen 1972 bei der Räumung des Hafens durch die Bundeswehr auch nach Mürwik.[359]

Doch ebenso im schifftechnischen Metier war nach dem Krieg der Mythos der KÖNIGIN LUISE spürbar. Anlässlich des noch zu behandelnden Nachfolgebaus COBRA hieß

358 E-Mail Joachim Scherneck-Czech, Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum, an den Verfasser, 19.2.2020. Diese Information basiert nicht auf schriftlichen Quellenbelegen in der Inventarisierung, sondern auf einer mündlichen Information des Amtsvorgängers. Die Aufschrift S.M.H. [Hilfskreuzer?] KÖNIGIN LUISE dürfte nicht korrekt sein.

359 Ebd. Brief Adolf Graef, Jever (Stabsoffizier a.D.), an Korvettenkapitän Dr. Jörg Duppler, Mürwik, 21.5.1986, im Archiv Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum, Marineschule Mürwik. Vgl. Mittelstedt 2005, S. 47–49.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

es 1926 über das Vorgängerschiff: *Dieses beim Publikum damals sehr beliebte Schiff hatte leider eine nur kurze Lebensdauer; es wurde gleich nach Ausbruch des Weltkrieges von der Marine mit Beschlag belegt und fand im August 1914 bei einer militärischen Unternehmung ein ehrenvolles Ende.*[360]

Als 1934 ein ebenfalls noch gesondert zu besprechendes gleichnamiges Seebäderschiff in Dienst kam, stand in einem technischen Artikel über den Neubau zu lesen: *Die in den ersten Kriegstagen nach erfolgreicher Durchführung der gestellten Aufgabe vor der Themse zum Sinken gebrachte erste KÖNIGIN LUISE hatte als Antriebsmaschinen zwei Triebturbinen mit Föttinger Transformatoren.*[361] In der Tat hatte man bei der Namenswahl retrospektiven Motiven den Vorzug gegeben. Eine Notiz anlässlich des Stapellaufs am 15. April 1934 erwähnte die Namensvorgängerin und führte aus: *Jenes Schiff sank am 5. August 1914 nach erfolgreicher Minenkreuzfahrt vor der Themsemündung. Zum bleibenden Gedächtnis an jene Heldentat hat das neue Schiff den gleichen Namen erhalten.*[362]

Bei Herannahen des Zweiten Weltkrieges nahm die Kriegsmarine eine gleichlautende Namensnennung vor. Das Geleitboot F 6 (1935) gehörte zu einer technisch missglückten Klasse von zehn Einheiten und wurde während eines Umbaus in Königsberg im April 1939 in KÖNIGIN LUISE umbenannt, da es als Führerboot für den Führer der Minensuchboote (F.d.M.) vorgesehen war. Dabei handelte es sich um Kapitän zur See Friedrich Ruge (1894–1985), den späteren ersten Inspekteur der Bundesmarine, der die KÖNIGIN LUISE bis 1941 nutzte. Wegen weiterer fortdauernder Mängel erfolgte schon 1943 die Außerdienststellung.[363]

Die Katastrophe des Ersten Weltkrieges wurde spätestens nach 1945 im allgemeinen Bewusstsein durch die noch umfänglichere Katastrophe des Zweiten Weltkrieges überlagert, von der anstehenden Bewältigung des ideologisch monströsen Nationalsozialismus sowie den Entbehrungen von Nachkriegszeit und den Prioritäten des Wiederaufbaus speziell in Deutschland einmal ganz abgesehen. Es war deswegen kein Wunder, dass der vor 1939 durchaus noch wirksame Opfermythos der KÖNIGIN LUISE, ähnlich wie der bereits besprochene Luisenkult, verwehte und das Thema erst vor dem Hintergrund eines mehr oder weniger saturierten Nachkriegswestdeutschlands wieder aufgegriffen wurde.

Das geschah 1958 innerhalb der seit 1953 erscheinenden Heftreihe »SOS – Schicksale deutscher Schiffe« des Arthur Moewig-Verlages in München, als deren Nummer 141 mit dem Titel »Minen vor der Themse. Seebäder- und Hilfsstreuminendampfer KÖNIGIN LUISE« herauskam. Das Titelblatt zierte eine Zeichnung von Walter Zeeden, der ferner noch weitere Zeichnungen beigesteuert hatte.[364] Autor war der in dieser Heftreihe auch sonst sehr aktive Seeschriftsteller Otto Mielke (1906–1958).[365]

360 Meier et al. 1926, S. 524.

361 N.N. 1934, S. 312.

362 Werft, Reederei, Hafen 15 (8), 1934, S. 99.

363 Gröner 1999; Hildebrand et al. 1981, S. 39f.

364 S. 3, 7, 22, 26, 29. Ein Auszug des Gedichtes von Gorch Fock wurde ebenfalls zitiert (S. 28).

365 Biografische Hinweise zu Mielke bei Wikipedia, im Katalog der Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums (210 Treffer, beide Zugriff Januar 2020) sowie in Kürschners Deutscher Literatur-Kalender, Jg. 53, 1958, S. 481.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 30: Titelblatt des Heftes Nr. 141 der Reihe »SOS – Schicksale deutscher Schiffe« mit dem Titel »Minen vor der Themse. Seebäder- und Hilfsstreuminendampfer KÖNIGIN LUISE« (1958). Die Zeichnung stammt von Walter Zeeden (1891–1961).

Die nachfolgende, auch in diesem Aufsatz herangezogene Literatur erwähnte den Untergang, allein schon der Vollständigkeit halber. So etwa bezeichnete Siersdorfer 1974 in seinem konzisen Bändchen über den Helgolanddienst die KÖNIGIN LUISE als *... ein neues, schnelles Tourenschiff ..., dem nur ein kurzes Leben und ein tragisches Schicksal beschieden sein sollte.*[366] Der traditionsreiche »Köhlers Flottenkalender« griff 2007 das Thema noch einmal auf: *Mit KÖNIGIN LUISE begann der Minenkrieg* hieß es in der Überschrift, was wegen der russischen Vorgeschichte nicht allgemein gemeint, sondern auf die Kaiserliche Marine gemünzt war.[367]

366 Siersdorfer 1974, S. 43.
367 Schultz 2007, S. 50–54.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Epilog: Seebäderschiffe und Minenleger

Das Kriegsende 1918 und die Rückkehr der Zivilbevölkerung nach Helgoland boten die Grundbedingungen für den Neubeginn des Fahrgastdienstes dorthin, freilich nicht mehr unter den Zeichen der Prosperität vor 1914, sondern unter schwierigeren und vor allem ungewisseren äußeren Bedingungen.

1919 nahmen die Hamburg-Amerika Linie und der NDL den Dienst nach Helgoland wieder auf. Das zur Verfügung stehende Schiffsmaterial (vgl. Tabelle 7), darunter auch die älteren Raddampfer, zeigte schon nach außen, dass diesem Neuanfang nicht mehr der Touch der mehr oder weniger glamourösen Vorkriegszeit anhing. Im Juni 1919 erwarb die Hapag zwei unfertige, bei Tecklenborg in Geestemünde vom Stapel gelaufene Minensuchboote des erwähnten, im Weltkrieg entwickelten Typs (M 139–140). Sie waren noch von der Kaiserlichen Marine in Auftrag gegeben worden. Im Juli und August desselben Jahres wurden sie, mit zusätzlichen Aufbauten auf dem ursprünglich freien Achterdeck versehen, als HELGOLAND und HÖRNUM für den Seebäderdienst auch nach Helgoland in Dienst gestellt und verkehrten dorthin bis zu ihrem Verkauf ins Ausland 1922 und 1923. Die KAISER hatte zwar den Krieg überstanden und war danach formell Großbritannien zugesprochen worden, blieb aber in Deutschland. 1920/21 im Kriegsgefangenenaustausch zwischen Deutschland und Russland eingesetzt, erwarb die Hapag noch 1921 das Schiff zurück und ließ es bis 1922 beim Bremer Vulkan generalüberholen und umbauen. Dabei wurden neue Kessel und Turbinen eingebaut. Fortan hatte das Schiff nur noch einen Schornstein. Erst im Juni 1922 trat die KAISER ihre erste Helgolandfahrt nach dem Krieg an.[368]

Auch der NDL fing 1919 mit vorhandener Tonnage aus besseren Vorkriegstagen an, die wegen geringer Größe nicht an die Entente abgeliefert werden musste, den Raddampfern NAJADE, NIXE, DELPHIN und dem Schraubendampfer VORWÄRTS (vgl. Tabelle 5); hinzu trat die 1915 als Tender und Seebäderdampfer abgelieferte GRUESSGOTT. Eine ganz ähnliche Lösung wie die Hamburger beschritt der Lloyd 1920 mit dem Erwerb zweier M-Boote M 42 (1916) und M 158 (1920) und dem Umbau zu den Seebäderdampfern NYMPHE und GRILLE. Doch wie bei der Hapag war das nur eine Interimslösung. Nach einer nur sehr kurzfristigen Verwendung in der Helgolandfahrt 1921/22 wurden diese beiden Schiffe schon 1922/23 nach Frankreich verkauft.[369]

368 Kuke 1974, S. 31, 50, 116, 123–125; Siersdorfer 1974, S. 46f.; Kludas 2010, S. 56f., 68f.

369 Kuke 1974, S. 108f., 143; Kludas 1991, S. 164; Kludas 1992, S. 158f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

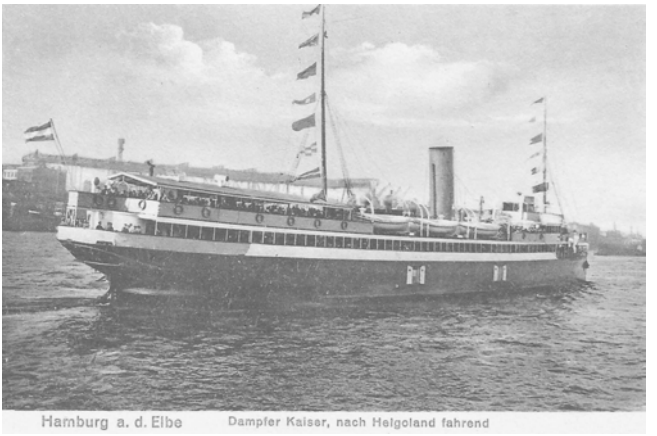


Abb. 31: Die Kontinuität des Helgolanddienstes der Hapag über historische Umbrüche hinweg verkörperte die KAISER, hier im Hamburger Hafen nach ihrem Umbau 1922 beim Bremer Vulkan, durch den das Schiff nur noch einen Schornstein hatte. (Sammlung des Verfassers)

Nachdem in den frühen 1920er-Jahren die alten Raddampfer ausgesondert und zum Teil abgewrackt[370] worden waren, sich die touristische Konjunktur auf der Insel bereits im Inflationsjahr 1923 auf einen erfreulichen Stand eingepegelt hatte (vgl. Tabelle 1), nahm die Hapag in der gesamtwirtschaftlich günstigeren Jahrzehnthälfte folgerichtig eine Flottenerneuerung sowie eine Umorganisation vor. 1923 erfolgte die Gründung der Hapag-Seebäderdienst GmbH unter Beteiligung nicht nur der Reederei, sondern auch Preußens, Hamburgs und der Gemeinde Helgoland. Hier ging es vor allem um die Garantie des weniger lukrativen Winterdienstes. Eine neue interne Abteilung für die Landungsbrücken trug für die Hamburger Liegenschaften des Seebäderdienstes Sorge.[371]

Bereits 1914 soll nach dem Untergang der KÖNIGIN LUISE beim Vulcan ein Ersatzbau in Auftrag gegeben worden sein, doch bei dieser Behauptung handelt es sich um eine einzelne Erwähnung in der Literatur[372], die in anderen Werken sowie der zeitgenössischen, durch ein eingehendes Stichwortverzeichnis recht gut erschlossenen Fachzeitschrift »Schiffbau« nicht bestätigt wird, sich auch nicht in einer Baunummer niedergeschlagen hat[373], was bei anderen Werften bei später stornierten Bestellungen im Ersten Weltkrieg sonst des Öfteren der Fall gewesen ist. Lediglich aktenkundig ist eine unter Vorbehalt geleistete Zahlung der Kaiserlichen Marine Anfang 1915 an die Hapag über 1.750.000 Mark für den Verlust der KÖNIGIN LUISE.[374]

370 Ein anschaulicher Bericht über die Abwrackung der COBRA in Wismar 1922 findet sich bei Wentzel 1982, S. 160.

371 Kludas 2010, S. 20.

372 Siersdorfer 1974, S. 55.

373 Wulle 1989.

374 StAH 621–1/95 4501.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Jedenfalls ging 1925 der Auftrag zu einem neuen Seebäderdampfer wieder an die bewährte Stettiner Großwerft, die bei der Konzeption an Bewährtes aus der eigenen Plankammer anknüpfen konnte: *Was die Größe des Schiffes, Anordnung der Innenräume sowie äußere Erscheinung des Dampfers anbetrifft, so lehnte man sich hierin an den Typ des Turbinendampfers KÖNIGIN LUISE an, der im Jahre 1912/13 von den Vulcan-Werken in Stettin erbaut wurde.*[375] Ein Vergleich der beiden Generalpläne stützt diese Aussage.[376]

Am 15. Juli 1925 wurde der Neubau (Bau-Nr. 657) auf Stapel gelegt, lief am 14. Januar 1926 vom Stapel, wurde am 13. Mai 1926 übergeben und unternahm am 16. Mai seine Jungfernreise nach Helgoland. Die Tonnage betrug 2.132 BRT, die Länge zwischen den Loten 82,00 m, die größte Breite auf Spanten 12,20 m, die Seitenhöhe bis zum 1. Deck/Promenadendeck 7,01 m, bis zum 2. Deck (Hauptdeck) 4,51 m, der Tiefgang beladen in Seewasser 2,97 m und die Tragfähigkeit hierbei mit 1.000 Passagieren an Bord 230 t. Maximal konnten 1.920 Fahrgäste untergebracht werden. Die Antriebsanlage bestand aus jeweils einer von der Bauwerft hergestellten Hoch- und Niederdruckturbine, die Maschinenleistung war mit 3.600 wPS angegeben und sorgte für eine Geschwindigkeit von 17 kn. Vom Einbau eines Föttinger-Transformators hatte man dieses Mal abgesehen, weil inzwischen leistungsfähige Zahnradgetriebe entwickelt worden waren, so dass die Turbinen nunmehr mit dieser Form der Untersetzung ausgerüstet wurden. Diese dürfte, obwohl auch unter heutigen, computergestützten Fertigungsbedingungen die Präzision in der Herstellung eine Herausforderung darstellt, technisch letztlich einfacher und ausgereifter gewesen sein als die doch äußerst komplizierte und materialaufwendige Erfindung Föttingers. Diese hatte nur ein Untersetzungsverhältnis von 1:5 erlaubt, während es bei Zahnradgetrieben bis 1:25 gehen kann. Im Gegensatz zum Vorgängerschiff besaß der Neubau infolge einer anders geleiteten Rauchgasabführung nur einen Schornstein.[377]

375 Meier et al. 1926, S. 524. Das Bestelljahr bei Siersdorfer 1974, S. 55.

376 Meier et al. 1926, S. 525; StAH 621–1/95 3966.

377 Meier et al. 1926, S. 524, 528–530; Kuke 1974, S. 96f.; Siersdorfer 1974, S. 55; Wulle 1989, S. 102f., 135; Lehmann 1999, S. 142f.; Kludas 2010, S. 70f. Ungeachtet einer technischen Ausreifung kann es auch in der heutigen Fertigung zu Problemen bei der Konzeption und dem Betrieb von Getrieben kommen.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

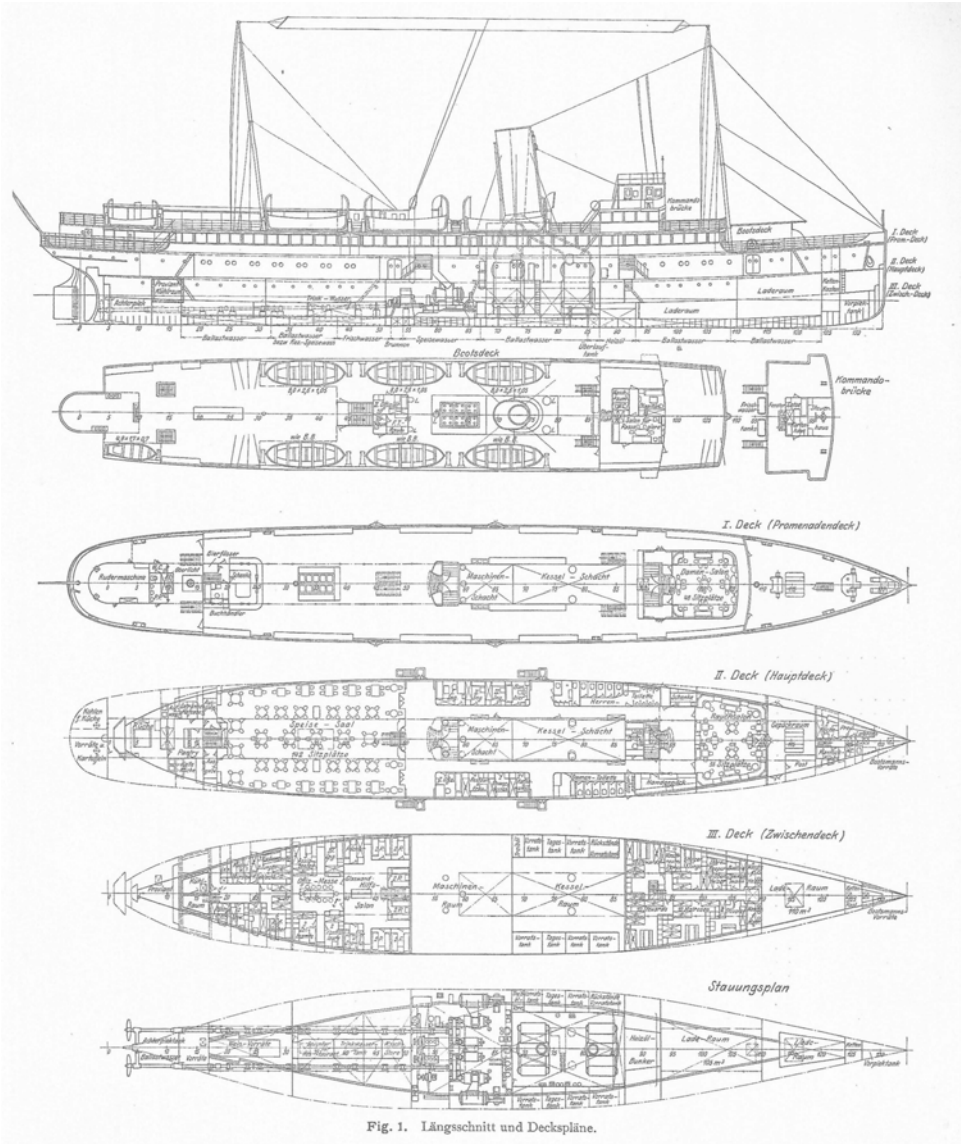


Abb. 32: Der Generalplan der COBRA (1926) weist einige Ähnlichkeiten mit der KÖNIGIN LUISE (1913) auf. (Aus: Meier/Schmieske 1926, S. 525)

In der Namensgebung gab es einen Rückbezug: *Der Neubau erhielt bei der Taufe in Erinnerung an den besonders bei den Hamburgern außerordentlich beliebten Raddampfer COBRA den gleichen Namen.*[378] Während beispielsweise der NDL auch nach dem Ersten Weltkrieg den Weg nach Stettin fand und dort eine Reihe von Neubauten in Auftrag gab, blieb die

378 Meier et al. 1926, S. 524. Eine ähnliche Reminiszenz und Rückkopplung, in diesem Fall zur ROLAND von 1927, könnte bei dem ab 1966 eingesetzten Seebäderschiff ROLAND VON BREMEN eine Rolle

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

neue COBRA ein Einzelfall und bildete damit den Schlussstein der Geschäftsverbindung zwischen Hapag und Vulcan. Nur zwei Jahre danach musste die Werft 1928 schließen.[379]

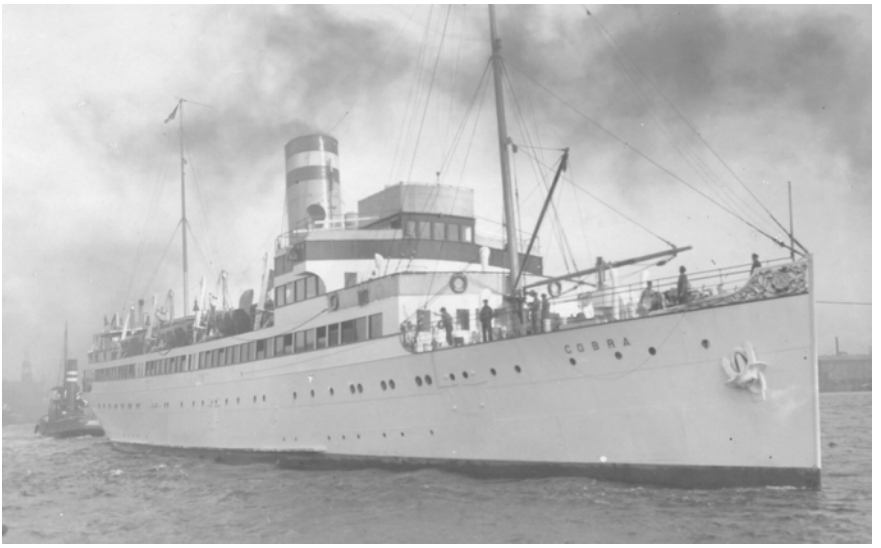


Abb. 33: Dieses eindrucksvolle Foto zeigt die COBRA (1926) im Hamburger Hafen. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

Auch der NDL wollte nicht zurückstehen und stellte 1927 den bei J.C. Tecklenborg in Geestemünde für den Helgolanddienst erbauten, in seinen Passagiereinrichtungen (Gastronomie, Schlafgelegenheiten) komfortabel ausgestatteten Turbinendampfer ROLAND (2.436 BRT, 2.400 Passagiere, 16,5 kn) in seine Flotte ein. Mit seinem eleganten äußeren Erscheinungsbild einschließlich zweier Schornsteine (bis 1935, ab dann hatte das Schiff nur noch den vorderen Rauchabzug) wirkte die ROLAND – beabsichtigt oder nicht – äußerlich wie eine Art Miniaturausgabe der damaligen legendären Transatlantikliner des NDL.[380]

Erst im Zuge der allmählichen Überwindung der 1929 ausgebrochenen Weltwirtschaftskrise konnte die Hapag an einen weiteren Flottenausbau denken. 1934 lieferten die Howaldtswerke in Hamburg eine neue KÖNIGIN LUISE ab. Bei der Bauwerft handelte es sich um das ehemalige Vulcanwerk, das 1929 von den Kieler Howaldtswerken erworben worden war. Zunächst hatte man nur an eine Fortführung als Reparaturbetrieb gedacht, weil der Welthafen Hamburg hierfür einen mehr als ergiebigen Markt

gespielt haben, wenn auch die gegenwärtig zugänglichen Zeitungsquellen diese Vermutung nicht beweisen (StAB 9, S 4 Nr. 815 ROLAND VON BREMEN).

379 Wulle 1989, S. 104f., 206–209. Zum Vulcan in den 1920er-Jahren siehe Peters 2005, S. 123; Peters 2009, S. 206f.

380 Notiz zum Stapellauf am 16.3.1927 in: Werft, Reederei, Hafen 8 (7), 1927, S. 140; Kludas 1992, S. 160; Ostersehlte 2009, S. 79–81.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

hergab. Neubautätigkeit schloss das freilich nicht aus. Der Auftrag für das Seebäderschiff war der Werft nach einer krisenbedingten Durststrecke in der Auslastung sehr willkommen.[381]

Ungeachtet der Namensgleichheit handelte es sich bei dem Schiff um einen Entwurf, der erheblich von dem der alten KÖNIGIN LUISE und der COBRA abwich und in mehrfacher Hinsicht neue Wege ging. So hieß es in einer Veröffentlichung: *Auch die Schiffsform ist gegenüber den Schwesterschiffen COBRA und KAISER erheblich geändert.*[382] Eine andere Publikation schrieb: *In seiner gesamten Einrichtung setzt das Schiff die durch den ersten Hapag-Dampfer KÖNIGIN LUISE geschaffene Bautradition fort.*[383] Doch diese Feststellung griff zu kurz.[384]

Die Linien des neuen Schiffes bestanden aus einem ausfallenden Vorsteven, völligen Vorschiffswasserlinien, schrägen Spanten im Vorschiff. Im Gegensatz zu den Vorgängerschiffen hatte man einem relativ schmalen modernen Spiegelheck den Vorzug gegeben. Auch die Ruderanlage wies Neuerungen auf, denn statt des üblichen Mittelruders waren zwei freischwebende Balanceruder hinter den Schrauben angeordnet. Wie bei dem Namensvorgänger, so war auch hier eine Schlingertankanlage bei den auch in der Sommersaison gelegentlich auftretenden ungemütlichen Wetterbedingungen von Vorteil. Die Vermessung der KÖNIGIN LUISE betrug 2.400 BRT und 1.052 NRT, die Wasserverdrängung 1.930 t, die Länge über alles 95,30 m, die Länge zwischen den Loten 86,00 m, die größte Breite auf Spanten 12,80 m, die Seitenhöhe bis Hauptdeck 4,80 m und bis zum Promenadendeck 7,20 m. Der Tiefgang wurde für den Normalfall mit etwa 3 m angegeben. Die Fahrgastkapazität umfasste 2.022 Personen. Neue Wege war man außerdem bei der Maschinenanlage gegangen, denn man hatte sich für den mittlerweile ausgereiften Dieselantrieb entschieden. Ein bei Blohm & Voss in Lizenz gefertigter MAN-Motor (3.600 PSe) gewährleistete über zwei Schrauben eine Geschwindigkeit von 17 kn. Am 10. April 1934 lief das Schiff vom Stapel und wurde knapp zwei Monate später, am 1. Juni, abgeliefert und in den Helgolanddienst eingestellt.[385] 1938 beförderten COBRA, KÖNIGIN LUISE und KAISER insgesamt 38.700 Personen auf der Linie Hamburg – Helgoland – Hörnum.[386]

381 Ostersehlte 2004, S. 279, 281, 301, 338f.

382 N.N. 1934, S. 312.

383 Werft, Reederei, Hafen 15 (8), 1934, S. 99. Ob diese Fehleinschätzung mit der Verfemung Ballins im nationalsozialistischen Deutschland zu tun hatte, ist nicht beweisbar. Als Schlüsseldatum hierfür ist die Umbenennung des Passagier- und Frachtdampfers ALBERT BALLIN (1923) in HANSA 1935 anzusehen.

384 Die damals bahnbrechende KAISER gehörte ebenso zu dieser Entwicklungslinie, die 1897 mit SILVANA ihren Anfang nahm, als Ballin von den bisherigen Raddampfern in seiner Flotte abgewichen war und sich dem in der Helgolandfahrt damals immer noch als innovativ geltenden Schraubenantrieb zugewandt hatte.

385 N.N. 1934, S. 311–313; Ostersehlte 2004, S. 338f.; Kuke 1974, S. 129; Siersdorfer 1974, S. 56; Kludas 2010, S. 72f. Vgl. Bleicken 1934. Eine gedruckte Bauvorschrift befindet sich in der Bibliothek des DSM (Signatur 88–254). Im Bestand Hapag-Lloyd (621–1/95) im Staatsarchiv Hamburg finden sich drei Akten (3369, 4038, 4503) zur Finanzierung und zum Bau der KÖNIGIN LUISE.

386 Kludas 2010, S. 20.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

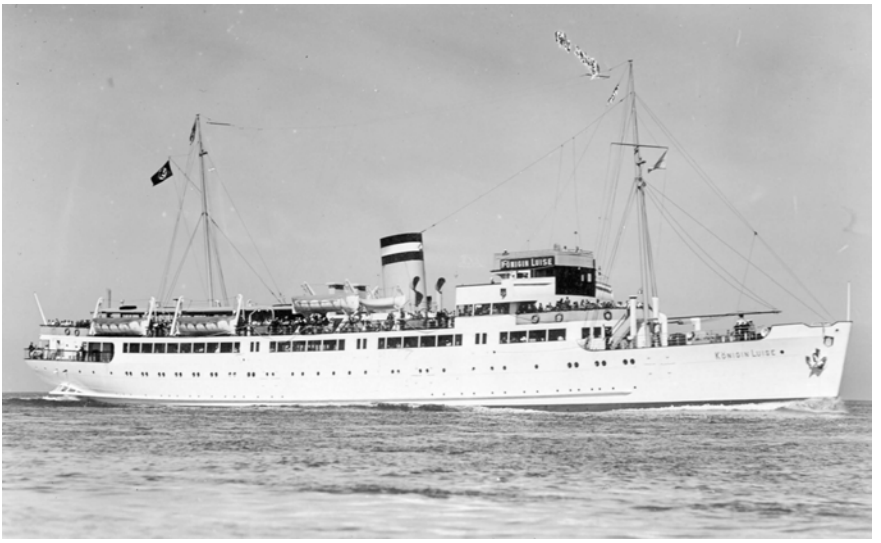


Abb. 34: Das Seebädermotorschiff KÖNIGIN LUISE von 1934. (Archiv DSM)

Kurz vor Kriegsausbruch erhielt die Hapag im Juli 1939 noch einen weiteren Neubau für ihren Helgolanddienst, als die Werft Paul Lindenau in Memel die HELGOLAND ablieferte. Dieses elegant gestaltete Motorschiff (2.947 BRT, Länge über alles 106,37 m, 17 kn, 2.115 Passagiere) übertraf zwar seine Vorgänger an Größe, war aber mit dem neuartigen, doch damals noch unausgereiften Voith-Schneider-Antrieb ausgerüstet, der sich in diesem Fall als äußerst störanfällig erwies. Nach Kriegsausbruch sah die Kriegsmarine vom geplanten Umbau zum Minenleger ab und verwendete stattdessen die HELGOLAND als stationäres Wohnschiff in Cuxhaven.[387]

Damit fällt der Blick auf ein Seekriegsszenario, das Parallelen zu dem im Ersten Weltkrieg aufwies, wenngleich die Kriegsmarine teilweise etwas andere Wege ging. Ab 1938 befanden sich zwar im Rahmen des sogenannten und später im Krieg aufgegebenen Z-Plans, der eine große Schlachtflotte vorsah, fünf große Minenleger in Planung, die aber nie gebaut wurden. Stattdessen liefen ab 1940 einige Beuteschiffe dem Bestand zu, vor allem norwegischer Herkunft. Sonst aber zog es die Kriegsmarine vor, wie schon ihre kaiserliche Vorgängerin nach dem bewährten Prinzip Handelsschiffe einzuziehen und entsprechend umzurüsten, darunter auch Seebäderdampfer. Auch bei Unterseebooten als Minenlegern zeigte man Zurückhaltung. Nur eine Klasse (Typ XB) wurde in acht Einheiten bei Germania in Kiel gebaut und 1941–1944 in Dienst gestellt, andere Bootsklassen, so der in großer Stückzahl gebaute Typ VII C, besaßen Minenlegefähigkeit.[388]

Zu den Seebäderdampfern, die ab 1939 als Minenleger verwendet wurden[389], zählte auch die COBRA, die 1942 durch Bombentreffer in einer holländischen Werft zerstört wurde. KÖNIGIN LUISE und ROLAND gingen 1941 und 1944 im Finnischen Meerbusen

387 Kuke 1974, S. 118; Siersdorfer 1974, S. 57; Kludas 2010, S. 76.

388 Gröner 1985, S. 74, 116, 182–201. Zum Z-Plan siehe Salewski 1970, S. 58–63.

389 Allgemein: Kutzleben et al. 1974.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

verloren, während die KAISER glückhaft auch den zweiten Kriegseinsatz überstand, 1945 ausgeliefert wurde und bis 1954 noch unter sowjetischer und polnischer Flagge in Fahrt war.[390]

Der Schiffstyp des Minenlegers entwickelte sich auch nach 1945 weiter, nicht zuletzt im Zeichen des Kalten Krieges. Nach Gründung der Bundeswehr 1955 oblag der Bundesmarine insbesondere die Verteidigung der Ostseezugänge, weswegen die Minenkriegsführung von Anfang an eine wichtige Rolle spielte. Dies fasste ein Marineoffizier 1980 so zusammen: *Die Bundesrepublik Deutschland befindet sich, ähnlich wie* […] *die skandinavischen Länder und vor allem* […] *Dänemark* […] *in einer geostrategischen Position, die Minenfelder zum Schutze ihrer dem Warschauer Pakt als einzig denkbarem Gegner auf kürzeste Entfernung gegenüberliegenden Küsten als unabdingbar erscheinen läßt. Folgerichtig ist ein Großteil ihrer Einheiten minenlegefähig. Die einst vorhandenen reinen Minenleger wurden jedoch nicht ersetzt, als sie in den Dienst der türkischen Marine überwechselten.*[391]

Damit waren die beiden Minenleger BOCHUM und BOTTROP gemeint (ein drittes Schiff, die BAMBERG, wurde nicht mehr in Dienst gestellt). Es waren ehemalige US-Landungsschiffe (erbaut 1945), die 1964 nach einer Umrüstung in Dienst kamen, Ende 1972 aber an die Türkei gingen. 1969 lieferte Blohm + Voss in Hamburg die beiden Neubauten SACHSENWALD und STEIGERWALD an die Bundesmarine ab. Zwar als Minentransporter klassifiziert, handelte es sich bei ihnen faktisch um veritable Minenleger, denn sie verfügten nicht nur über die entsprechende Transportkapazität, sondern auch über Minenwurfeinrichtungen. Nach dem Ende des Kalten Krieges gingen sie 1991 und 1993 außer Dienst, und damit hatte sich der Minenleger als Schiffstyp auch aus der deutschen Marinegeschichte verabschiedet. Doch neben diesen Kapazitäten hatte die Bundesmarine schon seit den 1950er-Jahren Sorge dafür getragen, das Schulschiff DEUTSCHLAND (1963), Zerstörer, Fregatten, Flottendienstboote, Schnellboote sowie Versorger und Tender mit Minenschienen und damit mit Legekapazitäten auszurüsten, so dass insbesondere für die Verteidigung der westlichen Ostsee und ihrer dänischen Zufahrten ein breites Spektrum operativer Optionen in der Minenkriegsführung zur Verfügung stand.[392]

Im selben Operationsgebiet verfolgte die andere deutsche Marine ebenfalls flexible Einsatzoptionen. Typologisch ein Unikum waren die kombinierten Minenleg- und -räumschiffe der HABICHT- (1953–1955) sowie der größeren KRAKE-Klasse (1957–1958), die sich bis in die 1970er-Jahre im Dienst der Volksmarine befanden.[393]

Zum Schiffstyp des Minenlegers allgemein erfolgte 1980 eine Bestandsaufnahme: *Die Gesamtzahl der derzeit weltweit einsatzbereiten Minenlegeschiffe liegt bei 45. Davon sind die meisten über zehn Jahre und 25 über zwanzig Jahre alt. Neun haben sogar den Zweiten Weltkrieg schon erlebt. Minenleger veralten allerdings auch weniger schnell als andere Kriegsschiffe bzw. können mit geringerem Aufwand modern gehalten werden, weil außer Tragfähigkeit im wesentlichen nur Navigationsgenauigkeit und ausreichende Fahreigenschaften gefordert werden müssen.*

390 Gröner 1985, S. 177, 190, 194, 198; Siersdorfer 1974, S. 50. Ein Zeitzeugenbericht über den Untergang der ROLAND (21.4.1944) im Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 04117–021.

391 Ledebuhr 1980, S. 77.

392 Gröner 2017, über BOCHUM, BOTTROP, SACHSENWALD und STEIGERWALD S. 122f. Ein Rückblick auf SACHSENWALD und STEIGERWALD findet sich bei Schlüter 2020.

393 Schäfer/Seemann 2014. S. 119–121.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Über Minenleger verfügen u.a. die Flotten der vier skandinavischen Länder, Griechenlands, der Türkei, Japans, Großbritanniens und der Sowjetunion. Moderne Neubauten sind aber nur für die skandinavischen Länder und Japan entworfen oder im Dienst. Für diese Länder bedeutet das eine Fortsetzung des z.T. seit Jahrzehnten eingeschlagenen Weges und der Schwerpunkte ihrer Verteidigungsanstrengungen.[394]

Vier Jahrzehnte später hat sich dieses Bild erheblich gewandelt. Zwar spielt die Minenkriegsführung in vielen Marinen nach wie vor auf unabsehbare Zeit eine wichtige Rolle und ist der Schiffstyp des Minensuchers bzw. Minenjägers deswegen weitverbreitet. Dagegen befindet sich der klassische Minenleger auf dem Rückzug, wenn man nicht sogar von einem Aussterben sprechen kann. 2019/20 verfügten lediglich Finnland über fünf (im Dienst seit 1991/1992), Südkorea über zwei (im Dienst seit 1997 und 2017) sowie Rumänien über einen (im Dienst seit 1981) Minenleger. In den Marinen von Estland und Schweden findet sich jeweils noch ein ehemaliger Minenleger, doch in beiden Fällen üben diese Schiffe ihre Ursprungsfunktion nicht mehr aus, sondern dienen allgemein als Hilfsschiffe.[395] Zur nach wie vor größten Flotte der Erde heißt es in einem renommierten Nachschlagewerk symptomatisch: *US Navy has no surface minelayers. Mining is done by carrier-based aircraft, land-based aircraft, and submarines.*[396] Dies gilt übrigens auch für jene Marine, wo einst dieser Schiffstyp konzipiert worden war, denn auch die russische Flotte besitzt heute keinen Minenleger mehr. Ähnlich wie bereits bei der Bundesmarine im Kalten Krieg, so kommen auch anderswo zahlreiche andere Verbringungsoptionen für das Minenlegen in Betracht, möglicherweise im Kriegsfall auch noch durch eingezogene Handelsschiffe, wie schon 1914.

Abschließend soll wieder die zivile Komponente zum Tragen kommen: Der Helgolanddienst blieb in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg von den zahlreichen Entwicklungen um und auf Helgoland keineswegs unberührt. Als die Insel 1952 freigegeben wurde, wurden beim Seebäderdienst von der Elbe aus die Karten neu gemischt. Zwar hatte die Hapag im Februar 1948 den einstigen NDL-Dampfer VORWÄRTS (1906, vgl. Tabelle 5) für den Seebäderdienst erworben. Damit wurde am 9. September 1951 sogar mit evakuierten Helgoländern eine Fahrt zu ihrer alten Heimat veranstaltet, doch die zertrümmerte Insel durfte noch nicht betreten werden, sondern wurde nur umrundet.[397] Aber die Hamburg-Amerika Linie hatte in dieser Phase des Wiederaufbaus andere Prioritäten zu berücksichtigen: *Der Wiederaufbau Helgolands als Seebad war beschlossene Sache, schon im Sommer 1952 wollte man die ersten Gäste auf der Düne sehen. Die Hapag, die das Know how und die angestammten Linienrechte in der Bäderfahrt hatte, besaß derzeit keine Mittel, die sie hätte in Bäderschiffe investieren können. Der Wiederaufbau der Überseeflotte hatte Vorrang. Zudem hatte die Hafendampfschiffahrt AG (Hadag), die bis 1945 nur in der Hafen und der Niederelbeschiffahrt tätig war, mit angekauften Schiffen ehemaliger ostdeutscher Reedereien jetzt auch einen Bäderdienst aufgebaut. Die Hadag als staatliches Unternehmen saß außerdem näher an den Quellen fiskalischer Zuschüsse für neue Bäderschiffe als die Hapag.*

394 Ledebuhr 1980, S. 77.

395 Jane's Fighting Ships 2019/20, S. 245, 251, 490, 672, 811.

396 Ebd., S. 967.

397 Kuke 1974, S. 156f.; Kludas 2010, S. 80.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Im Februar 1952 schlossen in Anbetracht der Sachlage die Hapag und die Hadag einen Vertrag ab, der bis zum Jahre 1967 gehen sollte und folgendes regelte: Die Hapag verzichtet zugunsten der Hadag auf ihre Linienrechte im Bäderdienst, der von der Hadag unter der Bezeichnung Hapag-Hadag Seebäderdienst betrieben wird. Die Hadag zahlte dafür an die Hapag eine bestimmte Summe pro beförderten Passagier und führte außerdem bis 1967 auf ihren Bäderschiffen neben der Hadag-Flagge auch die Flagge der Hapag. Seit 1967 ist also die Hapag endgültig aus dem Seebäderdienst verschwunden, in dem sie durch Jahrzehnte eine dominierende Rolle gespielt hatte.[398] Die äußere Form bestand aus der Interessengemeinschaft Hapag-Hadag Seebäderdienst, die zum 1. Juni 1952 aus der Taufe gehoben wurde.[399] Im Sommer 1952 lief das erste Schiff der Hadag, die BÜRGERMEISTER ROSS (1947), Helgoland an.[400]

Der Norddeutsche Lloyd versuchte nach dem Krieg einen neuen Anlauf und hielt etwas länger durch. 1948 wagte das umgebaute einstige Minensuchboot WANGEROOGE (1944) sogar eine Fahrt zu der noch gesperrten Insel, und bis 1959 wurde der Helgolanddienst des Lloyd mit den Motorschiffen HEIN MÜCK (1944) und GLÜCKAUF (1913) wieder aufgenommen, Letztere der einstige Tenderdampfer BUBENDEY der Hapag. Doch dann wurde diese Fahrt auch an der Weser in andere Hände gegeben, ab 1960 unter schlechten Auspizien durch den Bremer Helgolanddienst mit seinem unglücklichen Neubau BREMERHAVEN, ab 1966 erfolgreicher und zwei Jahrzehnte lang durch die bremische Reederei D. Oltmann & Co. durch die 1939 als dänischer Kühlfrachter erbaute und 1965/66 in Genua umgebaute ROLAND VON BREMEN.[401]

Der Niedergang Helgolands in den 1970er-Jahren und noch später lässt sich nicht zuletzt am Auf- und Ausbau der Seebäderflotte[402] ablesen, welcher ab Mitte der 1970er-Jahre weitgehend zum Erliegen und erst nach der Jahrtausendwende im Rahmen der touristischen Neukonsolidierung der Insel wieder in Gang kam. Ende 2015 stellte die in dieser Fahrt mittlerweile zur Firmengruppe der AG »Ems« zählende und in der heutigen Helgolandfahrt wohl führende Cuxhavener Reederei Cassen Eils das von der Fassmer-Werft in Motzen an der Unterweser erbaute Seebäderschiff HELGOLAND in Dienst. Mit seinem neuartigen und gegenüber bisherigen Motoren weitaus weniger klimaschädlichen LNG-Antrieb spielt es eine technologische Vorreiterrolle in der deutschen Handelsschifffahrt und versieht einen ganzjährigen Passagier- und Frachtdienst zum »roten Felsen«.[403]

---

398 Kuke 1974, S. 72f.; vgl. Kludas 2010, S. 22, 80f. Auch die gängige Literatur zur 1888 gegründeten Hadag erwähnt dieses einschneidende Abkommen, so etwa N.N. 1963, S. 35. Das Buch stellt in seinem Bildteil auch Motive der Helgolandfahrt vor 1952 vor, so etwa die COBRA und KÖNIGIN LUISE der Zwischenkriegszeit, was aufschlussreich für das Selbstverständnis der Hadag ist. Ferner würdigen das meinungsfreudige Buch von Arnold Kludas (Kludas 1988, S. 28f.) sowie das eher betriebswirtschaftlich orientierte Buch eines einstigen Vorstandsmitglieds (1973–1983) Fritz J. Kröger (Kröger 2013, S. 51) die Vereinbarung.

399 Kludas 2010, S. 22. In der Plakatwerbung wurde bis in die 1960er-Jahre die Doppelbezeichnung geführt (ebd., S. 42).

400 Kuke 1974, S. 51, 75, 93.

401 Ebd., S. 77, 90f., 107, 112, 142, 157f.; StAB 9, S 4 Nr. 815 ROLAND VON BREMEN.

402 Neben der Flottenaufstellung bei Kuke 1974 findet sich noch ein handlicher Überblick bei Picht 2011. Einen anschaulichen Vergleich mit Seebäderschiffen an der gesamten deutschen Küste bietet Detlefsen 2001.

403 Andryszak 2018, S. 150–163; Andryszak 2015; Kappelhoff 2015, S. 243–259, 310–313; Homepage: h ttps://www.cassen-eils.de. Einen Überblick über die Seebäderschifffahrt in der Nordsee zu den

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Danksagung

Der Verfasser dankt dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, namentlich den derzeitigen wie ehemaligen Kollegen Erik Hoops, Klaus Fuest, Reinhold Breden, Dr. Frederic Theis, Dr. Dennis Niewerth sowie dem Bibliotheksteam, den Bildgebern, der Hapag-Lloyd AG in Hamburg (Martina Fähnemann, Frank Glashoff), dem Deutschen Marinebund in Laboe (Dr. Jann Markus Witt), der Marineschule Mürwik (Joachim Scherneck-Czech), den Staatsarchiven Hamburg und Bremen sowie Dr. Uwe Jens Wandel (Süßen), Dr. Dirk J. Peters (Bremerhaven), Harald Focke (Bassum) und Kapitänleutnant a.D. Jens Rummler (Fr. Lürssen Werft, Bremen) für freundliche Unterstützung.

Literatur

Ancken, Rüdiger von & Scholl, Lars U. (2016): Der Marinemaler Walter Zeeden (1891–1961). Schifffahrts- und Eisenbahnmotive aus sechs Jahrzehnten. Wiefelstede.

Andres, Jörg (2018): Insel Helgoland. Die »Seefestung« und ihr Erbe. 2. Aufl. Berlin.

Andryszak, Peter (2015): Das kleine Buch von der neuen Fähre MS HELGOLAND. Wiefelstede.

Andryszak, Peter (2018): Helgoland maritim. Eine Ensel in ihrem Element. Hamburg.

Arnhold, Max (2008): Schiffsunglücke vor Helgoland. 16. bis 20. Jahrhundert. Hamburg.

Arnim, Hans von (1969): Königin Luise. (Berlinische Reminiszenzen 24). Berlin.

Arnshav, Mirja (2017): ALBATROSS. Ett svensk-Tysk kulturarv. In: Sverige och den första världskriget. Maritima perskeptiv. (Sjöhistorisk Årsbok 2016–2017). Stockholm, S. 76–95.

Bailleu, Paul (1980): Königin Luise. Ein Lebensbild. Berlin/Leipzig.

Bajohr, Frank (2003): »Unser Hotel ist judenfrei«. Bäder-Antisemitismus im 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt a.M.

Bakker, Soeke (1971): 100 Jahre Reederei Norden-Frisia 1871–1971. Norden.

Barnett, Len (2003): A »Well Known« Incident Reassessed – the German Attempted Mining of the Thames in August 1914. In: The Mariner's Mirror 89 (2), S. 185–202.

Bass, George F. (Hg.) (2006): Die Tiefe. Versunkene Schätze auf dem Meeresgrund. München.

Berghahn, Volker (2003): Der Erste Weltkrieg. München.

Bleicken, Berthold (1934): Bädermotorschiff KÖNIGIN LUISE. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure 20, S. 603–606.

Braeunlich, Jürgen F. (1999): Bäderdampfer auf der Ostsee. Die Reederei Braeunlich und ihre Flotte. Hamburg.

Bremm, Klaus-Jürgen (2013): Propaganda im Ersten Weltkrieg. Darmstadt.

Bruyn, Günter de (2001): Preußens Luise. Vom Entstehen und Vergehen einer Legende. Berlin.

Ostfriesischen Inseln und einschließlich Helgoland bieten Focke/Gerken 2019. Die Verbindungen von der Elbe nach Helgoland sind hier zwar ausgespart, sollen aber in einem Folgeband behandelt werden.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Buchheister, M. & Bensberg, E. (1901): Hamburgs Fürsorge für die Schiffbarkeit der Unter-Elbe. Hamburg.

Bünning, Holger (2018): Das Buch der Helgoländer Börte. Husum.

Busching, Heinz (1996): 125 Jahre Reederei Norden-Frisia. Norden.

Callender, G.A.R. (1953): Corbett, Sir Julian Stafford. In: Weaver, J.R.H.: The Dictionary of National Biography 1922–1930. 2. Aufl. London, S. 212–214.

Cecil, Lamar (1969): Albert Ballin. Wirtschaft und Politik im deutschen Kaiserreich 1888–1918. Hamburg.

Colledge, J.J. (1969): Ships of the Royal Navy. Vol. 1: Major Ships excluding Trawlers, Drifters, Tugs etc. Newton Abbot.

Corbett, Julian S. (1920): History of the Great War Based on Official Documents by Direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence. Naval Operations, Vol. 1: To the Battle of the Falklands, December 1914. London u.a.

Corbin, Alain (1990): Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küste. Berlin.

Cowsill, Miles, Hendy, John & Haalmeijer, Frank (1993): Harwich – Hoek van Holland. A 100 Years of Service – 100 jaar veerdienst. Pembrokeshire.

Detlefsen, Gert Uwe (2001): Schiffahrt im Bild. Deutsche Küstenpassagierschiffe. Bremen.

Dickinson, Harry W. (2012): Wisdom and War. The Royal Naval College Greenwich 1873–1998. (Corbett Centre for Maritime Policy Studies series). Farnham.

Dirks, Uwe (1985): Julian S. Corbett und die britische Seekriegsführung 1914–18. In: Militärgeschichtliche Mitteilungen 1/1985, S. 35–50.

Dittmar, S.F.J. & Colledge, J.J. (1972): British Warships 1914–1919. London.

Duckworth, Christian Leslie Dyce & Langmuir, Graham Easton (1966): West Coast Steamers. 3. Aufl. Prescot.

Eichler, Klaus (2018): Albert Ballin. Vater – Unternehmer – Visionär. Hamburg.

Epkenhans, Michael (2003): »Clio«, Tirpitz und die Marine. In: Stamm-Kuhlmann, Thomas, Elvert, Jürgen, Aschmann, Birgit & Hohensee, Jens (Hg.): Geschichtsbilder. Festschrift für Michael Salewski zum 65. Geburtstag. (Historische Mitteilungen im Auftrage der Ranke-Gesellschaft 47). Stuttgart, S. 466–485.

Fähnemann, Martina & Stader, Ingo (2020): »Mein Feld ist die Welt.« Modernisierung und Outsourcing – das Archiv der Hapag-Lloyd AG in Hamburg. In: Archiv und Wirtschaft 1/2020, S. 23–30.

Fletcher, R.A. (1910): Steam-Ships and their Story: Their Development to the Present Day. London.

Focke, Harald & Gerken, Tobias (2019): Inselfähren. Ostfriesische Inseln und Helgoland. (Oceanum. Das maritime Magazin spezial). Wiefelstede.

Förster, Birte (2011): Der Königin Luise-Mythos. Mediengeschichte des »Idealbilds deutscher Weiblichkeit« 1860–1960. (Formen der Erinnerung 46). Göttingen.

Föttinger, H. (1910): Eine neue Lösung des Schiffsturbinenproblems. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) 11, S. 157–239.

Fröhle, Claude & Kühn, Hans-Jürgen (1998a): Hochseefestung Helgoland. Eine militärgeschichtliche Entdeckungsreise. Teil 1: 1891–1922. Herbolzheim.

Fröhle, Claude & Kühn, Hans-Jürgen (1998b): Hochseefestung Helgoland. Eine militärgeschichtliche Entdeckungsreise. Teil 2: 1937–1947. Herbolzheim.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Gadow (1922): Der erste Waffengang (KÖNIGIN LUISE, 5. August 1914). In: Manthey, Eberhard von: Auf See unbesiegt. Erlebnisse im Seekrieg erzählt von Mitkämpfern. 2. Bd. München, S. 9–17.

Gebhardt, Hartwig (1979): Zeitung und Journalismus in Bremen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In: Bremisches Jahrbuch 57, S. 184–187.

Gerhardt, Johannes (2009): Albert Ballin. Hamburg.

Gersdorff, Dagmar von (1996): Königin Luise und Friedrich Wilhelm III. Eine Liebe in Preußen. Reinbek.

Gladwell, Andrew (2013): Pleisure Steamers. Oxford.

Goldrick, James & Hattendorf, John B. (Hg.) (1993): Mahan is not Enough. The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond. (Naval War College historical monograph series, No. 10). Newport, R.I.

Gomm, Bernhard (1995): Die russischen Kriegsschiffe 1856–1917. Teil: 5: Minenleger, Netzleger, Minensucher; Anhang: Die Kennzeichnung der Minensucher der Ostseeflotte 1917. Wiesbaden.

Gossler, Claus (2010a): Godeffroy, Adolph. In: Kopitzsch, Franklin & Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon. Bd. 5. Göttingen, S. 136–138.

Gossler, Claus (2010b): Godeffroy, Johan Cesar V. In: Kopitzsch, Franklin & Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon. Bd. 5. Göttingen, S. 142–144.

Griewank, Karl (Hg.) (1943): Königin Luise. Ein Leben in Briefen. Leipzig.

Grobecker, Kurt & Buschmann, Hans von (2002): Raddampfer auf der Niederelbe. Im Linien- und Fährdienst, auf Seebäderfahrt: von 1816 bis 1964. Hamburg.

Gröner, Erich (1985): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Sperrbrecher. Koblenz.

Gröner, Erich (1989): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 1: Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote. Koblenz.

Gröner, Erich (1999): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 2: Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote. Bonn.

Gröner, Erich (2017): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–2015. Bd. 9/1: Die Schiffe und Boote der Bundesmarine, ihrer Vorgänger nach 1945 und der Deutschen Marine. Berlin.

Güth, Rolf (1979): Die Organisation der deutschen Marine in Krieg und Frieden 1913–1933. In: Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hg.): Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1948–1939. Bd. 4, Abschnitt VIII: Deutsche Marinegeschichte der Neuzeit. München, S. 297–299.

Gutmann, Theo (1907): Die Hamburg-Amerika Linie. Berlin.

Haack, R. & Busley, C. (1893): Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft. Berlin.

Hansen, Hans Jürgen (1977): Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945. Oldenburg.

Hapag-Lloyd (2019): Albert Ballin und die Hapag. Geboren in Hamburg, in der Welt zuhause. Hamburg.

Hardegen, Friedrich & Smidt, Käthi (1920): H.H. Meier. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Leipzig.

Hechtel, Detlef (2005): Das Ende der Einsamkeit. Zur Geschichte der Kommunikation auf See. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 65). Hamburg.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Herbert, Carl (1918): Das Handelsschiff im Frieden und im Kriege. (Schützengrabenbücher für das deutsche Volk). Berlin.

Herbert, Carl (1934): Kriegsfahrten deutscher Handelsschiffe. Leistungen der Handelsmarine und ihrer Männer im Ersten Weltkrieg. Hamburg.

Herschel, Frank Bernard (1912): Hapag – Entwicklung und Bedeutung der Hamburg-Amerika Linie. Charlottenburg.

Hildebrand, Hans H. & Henriot, Ernest (1988): Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang, Bd. 1: A–G. Osnabrück.

Hildebrand, Hans H. & Henriot, Ernest (1989): Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang, Bd. 2: H–O. Osnabrück.

Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1979): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 1. Herford.

Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1981): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 4. Herford.

Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1982a): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 5. Herford.

Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1982b): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 6. Herford.

Himer, Kurt (1905): Kurze Geschichte der Hamburg-Amerika Linie mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1886–1905. Berlin.

Himer, Kurt (1922): 75 Jahre Hamburg-Amerika Linie. Hamburg.

Himer, Kurt (1922/1927): Geschichte der Hamburg-Amerika Linie. Teil 1, 2. Hamburg.

Höft, Manfred (2015): Der Vulcan in Stettin und Hamburg. Schiffswerft, Lokomotivfabrik, Maschinenfabrik 1851–1929. Bd. 2: 1905–1929. Der Handelsschiff- und Maschinenbau. Bremen.

Höft, Manfred (2017): Der Stettiner Vulkan 1938. Der Kriegsschiff-, Lokomotiv- und Eisenbahnbau. Bremen.

Hormann, Jörg-Michael (2001): Willy Stöwer. Marinemaler der Kaiserzeit. Leben und Werk. Hamburg.

Huck, Stephan (Hg.) (2016): Seeschlacht ohne Sieger. Skagerrak 1916. (The unfinished battle. Jutland 1916). (Ausstellungskatalog des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven). Wilhelmshaven.

Huffmann, Ursula (1960): Kleine Chronik der Hamburg-Amerika Linie 1847–1960. Hamburg.

Huldermann, Bernhard (1922): Albert Ballin. Oldenburg.

Jakobeit, Werner (2016): Helgoländer Börteboote. Eine Besonderheit in der Schifffahrtsgeschichte der Insel Helgoland. Cuxhaven.

Jenak, Alexander (2001): Marinemaler Willy Stöwer (1864–1931). Martenshagen.

Jentzsch, Christian & Witt, Jann Markus (2016): Der Seekrieg 1914–1918. Darmstadt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Jürgensen, Kurt (1989): Die Briten in Schleswig-Holstein 1945–1949. Aus nächster Nähe betrachtet und mit Erinnerungen versehen vom Kieler Filmproduzenten und Kameramann Gerhard Garms. Neumünster.

Kaack, Ulf, Lubkowitz, Andreas & Reemts, Antke (2004): Rausfahren, wenn andere reinkommen. HERMANN MARWEDE – der größte Seenotkreuzer der DGzRS. Bremen.

Kaegbein, August (1922): Die Hamburg-Amerika Linie, ihre Vorkriegsentwicklung und ihr Wiederaufbau. Hamburg.

Kaisen, Wilhelm (1967): Meine Arbeit, mein Leben. München.

Kappelhoff, Bernd (2015): Verbindungen zu Wasser, an Land und in der Luft. Inselverkehre mit der AG »Ems«-Gruppe nach Borkum, Helgoland und Neuwerk. 125 Jahre Reederei Aktien-Gesellschaft »Ems« (1889–2014) und 170 Jahre Seebäderverkehr im Ems-Dollart-Revier (1843/44–2014). Emden.

Kemp, P.K. (1971): Tyrwhitt, Sir Reginald Yorke, First Baronet (1870–1951), Naval Officer. In: Williams, E.T. & Palmer, Helen M. (Hg.): The Dictionary of National Biography 1951–1960. Oxford, S. 1002–1003.

Kennan, George F. (1981): Bismarcks europäisches System in der Auflösung. Die französisch-russische Annäherung 1875 bis 1890. Frankfurt a.M.

Kennedy, Paul M. (1980): The Rise of Anglo-German Antagonism 1860–1914. London.

Klein, Gottfried (1953): Ballin, Albert. In: Neue Deutsche Biographie. 1. Bd: Aachen – Behaim. Berlin, S. 561–562.

Kludas, Arnold (1972): Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Bd. I: 1858–1912. 2. Aufl. Oldenburg/Hamburg.

Kludas, Arnold (1986): Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. I: Die Pionierjahre von 1850 bis 1890. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseus 18). Hamburg.

Kludas, Arnold (1988): Hundert Jahre Hadag-Schiffe 1888–1988. Herford.

Kludas, Arnold (1991): Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1857–1919. Herford.

Kludas, Arnold (1991–1992): Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd. 2 Bde. Herford.

Kludas, Arnold (2007–2010): Die Geschichte der Hapag-Schiffe. 5 Bde. Bremen.

Kludas, Arnold (2008): Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 2: 1901–1914. Bremen.

Kludas, Arnold (2010): Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 5: Seebäderschiffe, Seeschlepper, Hilfsschiffe. Bremen.

Kludas, Arnold & Bischoff, Herbert (1979–1981): Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. 3 Bde. Herford.

Koperschmidt, Horst (2007): Albert Ballin und Cuxhaven. Eine Ausstellung anlässlich des 150. Geburtstages des großen Reeders. Cuxhaven.

Kopitzsch, Franklin & Tilgner, Daniel (2010): Hamburg-Lexikon. Hamburg.

Krause, Reinhard A. (2003): Rosenthal, Albert. In: Bickelmann, Hartmut (Hg.): Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven 16). 2. Aufl. Bremerhaven.

Kresse, Walter (1969a): Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. 1. Teil: Einleitung, Quellen, Reeder »A« bis »K«. (Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, N.F. 5). Hamburg.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Kresse, Walter (1969b): Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. 2. Teil: Reeder »L« bis »Z«. (Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, N.F. 5). Hamburg.

Krieger, Martin (2015): Die Geschichte Helgolands. Kiel/Hamburg.

Kröger, Fritz J. (2013): 125 Jahre Hadag. Die Stadt Hamburg als Unternehmer. Hamburg.

Kuke, Herbert (1974): Kurs Helgoland. Oldenburg/Hamburg.

Kuratorium Deutsches Schiffahrtsmuseum (Hg.) (1971): Das Werden des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 2. Aufl. Bremerhaven.

Kutzleben, Karl von, Schröder, Wilhelm & Brennecke, Jochen (1974): Minenschiffe 1939–1945. Die geheimnisvollen Einsätze des »Mitternachtsgeschwaders«. Herford.

Lambert, Andrew D. (2017): Writing the Battle. Jutland in Sir Julian Corbett's Naval Operations. In: The Mariner's Mirror 103 (2), S. 175–195.

Landerer, R. (1897): Geschichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft. Hamburg.

Langensiepen, Bernd & Nottelmann, Dirk (2015): »Was man beim Minenlegen so alles zu beachten hat …«. Der Fall Karl Biermann und das Völkerrecht. In: Marine-Nachrichtenblatt Nr. 19, S. 21–29.

Langensiepen, Bernd & Nottelmann, Dirk (2016): S.S. Königin Luise – S.M.H. Hilfsstreuminendampfer »B«. Die Erinnerungen von Albert Bothmann 1914–1918. In: Marine-Nachrichtenblatt Nr. 21, S. 4–38.

Ledebuhr, Gerhard von (1977): Die Seemine. Geschichtliche Darstellung der Entwicklung der Seeminen und der Minenabwehr unter Einbeziehung der Minenabwehrfahrzeuge mit Beispielen aus dem Minenkrieg und einer minenrechtlichen Betrachtung. (Wehrwissenschaftliche Berichte 16). München.

Ledebuhr, Gerhard von (1980): Moderne Minenleger. In: Marine-Rundschau 1980, S. 76–84.

Ledebuhr, Gerhard von (1983): Minenkriegführung. In: Die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung. (Schriftenreihe Deutsches Marine-Institut/Deutsche Marine-Akademie 4). Herford, S. 299–313.

Lehmann, Eike (1999): 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Biografien zur Geschichte des Schiffbaus verfaßt zum Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1999. Berlin u.a.

Leip, Hans (1956): Des Kaisers Reeder. Eine Albert Ballin-Biographie. München.

Lichnowsky, Fürst (1919): Meine Londoner Mission 1912–1914 und Eingabe an das preußische Herrenhaus. Flugschriften des Bundes Neues Vaterland Nr. 7/8. Berlin, S. 31.

Linde, F.W. von der (1930): Die Hamburg-Amerika Linie. Berlin.

Lindeman, Moritz (1892): Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch. Bremen.

Lonke, Alwin (1911): Die historische Gestalt der Königin Luise. Vortrag, gehalten im Historischen Verein für Niedersachsen zu Hannover am 30. November 1910. Hannover.

Lorenz, Ina (2001): Ballin, Albert. In: Kopitzsch, Franklin & Brietzke, Dirk: Hamburgische Biografie. Personenlexikon. Bd. 1. Hamburg, S. 32–34.

Lyon, David John (1975): The Denny List. Part II. Ship Numbers 318–768. London.

Marine-Archiv (Hg.) (1920): Der Krieg zur See 1914–1918 (bearb. E. v. Mantey). Der Krieg in der Nordsee. Erster Bd.: Vom Kriegsbeginn bis Anfang September 1914 (bearb. O. Groos). Berlin.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Marine-Archiv (Hg.) (1937): Der Krieg zur See 1914–1918 (bearb. K. Aßmann). Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Dritter Bd.: Die deutschen Hilfskreuzer (bearb. E. v. Mantey). Berlin.

Mathies, Otto (1924): Hamburgs Reederei 1814–1914. Hamburg.

Matthes, Olaf & Prange, Carsten (Hg.) (2000): Hamburg und die HAPAG. Seefahrt im Plakat. Hamburg.

Meier, Ludwig, Schmieske (1926): Doppelschrauben-Turbinendampfer »Cobra«. Erbaut für die Hamburg-Amerika-Linie von den Vulcan-Werken Hamburg u. Stettin A.-G. In: Werft, Reederei, Hafen 7 (22), S. 524–530.

Meisner, Heinrich Otto (Hg.) (1916): Vom Leben und Sterben der Königin Luise. Eigenhändige Aufzeichnungen ihres Gemahls König Friedrich Wilhelms III. Berlin/Leipzig.

Melnik, Josef (1912): Die Hamburg-Amerika Linie. Darmstadt.

Mitchell, Donald W. (1974): A History of Russian and Soviet Sea Power. London.

Mittelstedt, Manfred (2005): Minensucherstadt Cuxhaven. In: Prager, Hans Georg & Mittelstedt, Manfred: Gefahr aus der Tiefe. Bremerhaven, S. 33–88.

N.N. (1907): Neuere Turbinendampfer. In: Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) 6/1907, S. 224–225.

N.N. (1914): Bremer Adreßbuch. Adreßbuch der freien Hansestadt Bremen, des Landgebiets und Vegesacks, nebst Firmenverzeichnis von Bremerhaven. 1914. Neue Folge. Einundvierzigster Jahrgang. Bremen.

N.N. (1934): Das Doppelschrauben-Seebäder-Motorschiff »Königin Luise« der Hamburg-Amerika-Linie. In: Werft, Reederei, Hafen 15 (21), S. 311–313.

N.N. (1937): Neunzig Jahre Hamburg-Amerika Linie 1847–1937. Hamburg.

N.N. (1961): Kriegsbriefe gefallener deutscher Juden. Mit einem Geleitwort von Franz Josef Strauß. Stuttgart-Degerloch.

N.N. (1963): 75 Jahre HADAG. Hafen-Dampfschiffahrt A.-G. Hamburg.

Neitzel, Sönke (2002): Kriegsausbruch. Deutschlands Weg in die Katastrophe 1900–1914. Zürich.

Neubaur, Paul (1907): Der Norddeutsche Lloyd. 2 Bde. Leipzig.

Norddeutscher Lloyd (1907): Jahresberichte 1857–1906. Bremen.

North, Michael (1997): Geschichte der Niederlande. München.

Ostersehlte, Christian (1991): Der Bugsierdienst der Handelskammer zu Lübeck. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 71, S. 221–310.

Ostersehlte, Christian (1996): Die Bugsirgesellschaft »Union« (1873–1914). Aufstieg und Niedergang einer Schlepp- und Fährreederei an der Unterweser. In: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte, Bd. 2. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven 11). Bremerhaven, S. 9–96.

Ostersehlte, Christian (2004): Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern. Hamburg.

Ostersehlte, Christian (2008): Reederei und Schifffahrtsagentur Sartori & Berger 1858–1918. (Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 84). Kiel.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Ostersehlte, Christian (2009a): Rudolph Haack und der Stettiner Vulcan 1856 bis 1887. In: Schinkel, Eckhard & Scholl, Lars U. (Hg.): Rudolph Haack (1833–1909). Industriepionier unter drei Kaisern. Bremerhaven/Bremen, S. 47–61.

Ostersehlte, Christian (2009b): Seebäderdampfer ROLAND. In: Heimat Nordseeküste, 2009, S. 80.

Ostersehlte, Christian (2017): Flussschifffahrt und Verkehrspolitik: Der Norddeutsche Lloyd und sein Engagement auf der Mittel- und Oberweser. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 40, S. 9–116.

Ostertag, Reinhart (1986): Deutsche Minensucher. 80 Jahre Seeminenabwehr. Herford.

Patzer, Holger (2009): Die Fluß- und Hafenschiffahrt der Deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Hansa«. Bremen.

Peters, Dirk J. (2005): Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939). Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wideraufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918–1923). In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 28, S. 95–134.

Peters, Dirk J. (2009): Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939). Teil 2: Symptome der Krise. Stilllegungen, Schließungen, Fusionen und Innovationen (1924–1934). In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 32, S. 173–222.

Peters, Dirk J. (2013): Helgoländer Börteboote. Eine Besonderheit der Helgoländer Schifffahrtsgeschichte. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Oktober 2013, S. 1–2.

Picht, Klaus P. (2011): Die Schiffe im Seebäderdienst nach Helgoland 1952 bis heute. Bremerhaven.

Potter, Elmar B., Nimitz, Chester W. & Rohwer, Jürgen (1982): Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Herrsching.

Prager, Hans Georg (1977): Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt. Herford.

Pungs, Leo (1959): Jonathan Zenneck. In: Abhandlungen der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft 11, S. 128–130.

Raeder, Erich (1956): Mein Leben. Bd. 1: Bis zum Flottenabkommen mit England 1935. Tübingen.

Rahn, Werner (2010): Strategische Optionen und Erfahrungen der deutschen Marineführung 1914 bis 1944. Zu den Chancen und Grenzen einer mitteleuropäischen Kontinentalmacht gegen Seemächte. In: Rädisch, Wilfried (Hg.): Werner Rahn – Dienst und Wissenschaft. (Potsdamer Schriften zur Militärgeschichte 11). Potsdam, S. 33–72.

Reichsamt des Innern (Hg.) (1920): Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs, Bd. 21, H. 2. Hamburg.

Richter, Egon (1990): Die letzte Fahrt der Königin Luise. Roman. 3. Aufl. Berlin (Ost).

Robins, Nick (2010): Passenger Tugs and Tenders. Crowmarsh.

Rödel, Christian (2003): Krieger, Denker, Amateure. Alfred von Tirpitz und das Seekriegsbild vor dem Ersten Weltkrieg. (Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte 88). Stuttgart.

Röhl, John C.G. (1985): Lichnowsky, Karl Max Fürst. In: Neue Deutsche Biographie (NDB). 14. Bd.: Laverrenz – Locher-Freuler. Berlin, S. 443–445.

Röhr, Albert (1974): Deutsche Marinechronik. Oldenburg/Hamburg.

Rössler, Eberhard (1997): Die Unterseeboote der Kaiserlichen Marine. Bonn.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Roggendorf, Kurt (1924): Die Entwicklung und Bedeutung der Hamburg-Amerika Linie unter besonderer Berücksichtigung der Vor- und Nachkriegszeit. Hamburg.

Roio, Maili (Hg.) (2013): Shipwreck Heritage: Digitizing and Opening Access to Maritime History Sources. (Muinasaja Teadus 23). Tallinn.

Roskill, Stephen (1954–1961): The War at Sea 1939–1945. 4 Bde. London.

Rothkirch, Malve Gräfin (Hg.) (1985): Königin Luise von Preußen. Briefe und Aufzeichnungen 1786–1910. Mit einer Einleitung von Hartmut Boockmann. München.

Rüger, Jan (2017): Heligoland. Britain, Germany, and the Struggle for the North Sea. Oxford.

Salewski, Michael (1970): Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945. Bd. 1: 1935–1941. Frankfurt a.M.

Salewski, Michael (1991): Das historische Lehrstück: Helgoland. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 116, S. 173–191.

Salewski, Michael (2010): »Exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor«. Untergang und Wiederauferstehung in der deutschen Marinegeschichte. Werner Rahn zum 70. Geburtstag am 9. Juni 2009. In: Rädisch, Wilfried (Hg.): Werner Rahn – Dienst und Wissenschaft. (Potsdamer Schriften zur Militärgeschichte 11). Potsdam, S. 13–31.

Salewski, Michael (2011): Marine und Geschichte. Eine persönliche Auseinandersetzung. Bonn.

Schäfer, Knut & Seemann, Peter (2014): DDR-Marine 1949–1990. Stuttgart.

Scheer, Reinhard & Stöwer, Willy (Hg.) (1926): Die deutsche Flotte in großer Zeit. Braunschweig u.a.

Schillig, Christiane (2017): Hinterm Horizont geht's weiter. Was geschieht mit ausrangierten Flugzeugen, Schiffen und Eisenbahnen? In: Monumente 2/2017, S. 8–15.

Schlüter, Holger (2020): Die »Hacken«. 50 Jahre Minentransporter. In: Marine-Forum 95 (1/2), 2020, S. 42–43.

Schmid, Carlo (1979): Erinnerungen. Berlin/München/Wien.

Schmucker, Georg (1999): Jonathan Zenneck 1871–1959. Eine technisch-wissenschaftliche Biographie. Stuttgart.

Schöck-Quinteros, Eva (2007): Der Bund Königin Luise, »Unser Kampfplatz ist die Familie …«. In: Schöck-Quinteros, Eva & Streubel, Christiane (Hg.): Ihrem Volk verantwortlich. Frauen der politischen Rechten 1890–1933. Berlin, S. 231–270.

Schönpflug, Daniel (2010): Luise von Preußen. Königin der Herzen. Eine Biographie. München.

Schorn-Schütte, Luise (2003): Königin Luise. Leben und Legende. München.

Schüling, Hermann (Hg.) (2012): Kriegsbriefe des 1. Weltkrieges nebst einem Kriegstagebuch nach den Originalen in chronologischer Ordnung. Gießen.

Schütt, Rüdiger (2016): Seefahrt ist not! Gorch Fock – Die Biographie. Darmstadt.

Schütt, Rüdiger (2017): Zwischen Heringen und Helden. Gorch Fock und der Krieg. In: Elvert, Jürgen, Adam, Lutz & Walle, Heinrich (Hg.): Die Kaiserliche Marine im Krieg. Eine Spurensuche. (Historische Mitteilungen 99). Stuttgart, S. 125–137.

Schultheiß, Evelin (Hg.) (2001): Das alte Helgoland photographiert von Franz Schensky. 2. Aufl. Helgoland.

Schultz, Jürgen (2007): Mit KÖNIGIN LUISE begann der Minenkrieg. In: Köhlers Flottenkalender 95, S. 51.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Schurman, Donald M. (1981): Julian S. Corbett, 1854–1922. Historian of British Maritime Policy from Drake to Jellicoe. (Studies in History series). London.
Schwarzwälder, Herbert (2002): Das große Bremen-Lexikon. Bremen.
Schwarzwälder, Herbert (2003): Das große Bremen-Lexikon. 2. Aufl. Bd. 1: A–K. Bremen.
Schwengler, Walter (1988): Der Versailler Vertrag und die Schuldfrage des Ersten Weltkrieges. In: Militärgeschichtliche Beiträge 2, S. 23–24.
Shuttleworth, James (2017): Ship Research: The Basics. In: Power Ships 303/Fall 2017, S. 46–51.
Siersdorfer, Theodor (1974): Hamburg – Cuxhaven – Helgoland. Chronik der Niederelbe-Bäderdampfer. Norderstedt.
Siersdorfer, Theodor (1975): Wächter am Strom. Aus der Vergangenheit der Lotsenschiffe und Seezeichen unserer Außenelbe. Hamburg.
Spannhake, W. (1914): Die Transformatoranlage des Seebäderdampfers »Königin Luise« der Hamburg-Amerika-Linie. Gebaut auf der Werft des Stettiner Vulcan. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure (VDI) 58 (13), S. 481–487, 58 (14), S. 532–540.
Speidel, Hans (1977): Aus unserer Zeit. Erinnerungen. Berlin/Frankfurt/Wien.
Spelde, Günther (1985): Geschichte der Lotsenbrüderschaften an der Außenweser und an der Jade. Bremen.
Spitta, Theodor (1969): Aus meinem Leben. Bürger und Bürgermeister in Bremen. München.
Staehr, Christian (1960): Die Geschichte der Hapag von 1871 bis zum Tode Albert Ballins. Göttingen.
Straub, Eberhard (2001): Albert Ballin. Der Reeder des Kaisers. Berlin.
Stubmann, Peter Franz (1926/1960): Mein Feld ist Welt. Albert Ballin – sein Leben. Hamburg.
Stubmann, Peter Franz (1957): Albert Ballin. Ein deutscher Reeder auf internationalem Feld. Geschrieben zu seinem 100. Geburtstag am 15. August 1957. Hamburg.
Szymanski, Hans (1958): Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867. (Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e.V., N.F. 67). Hannover.
Thiele, Johannes (2010): Luise von Preußen. Reinbek.
Thiess, Karl (1905): Die Hamburg-Amerika Linie – eine Stütze der deutschen Volkswirtschaft. Berlin.
Thomas, P.N. (1991): British Steam Tugs. 2. Aufl. Wolverhampton.
Thornton, E.C.B. (1969): South Coast Pleasure Steamers. 2. Aufl. Prescot.
Vasko-Juházs, Desirée (2006): Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels. Wien/Köln/Weimar.
Wallmann, Eckhard (2017): Helgoland. Eine deutsche Kulturgeschichte. Hamburg.
Wehrmann, Anne-Katrin (2012): Eine Insel im Wandel – vom »Fuselfelsen« zum modernen »Helgoland 3.0«. In: Hansa 12/2012, S. 46–47.
Wentzel, Hans Günther (1982): Menschen im Küstenwind. Erinnerungen an Wismar in den 20er Jahren. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 5, S. 154–178.
Weyer, B. (Hg.) (1914): Taschenbuch der Kriegsflotten. XV. Jg. München.
Wiborg, Susanne (2000): Albert Ballin. Hamburg.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Wiborg, Susanne & Wiborg, Klaus (1997): Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd. Hamburg.

Wiltshire, Karen H., Mölter, Kerstin & Pichler, Claudia (2017): 125 Jahre Meeresforschung Helgoland. Bremerhaven.

Witkop, Philipp (Hg.) (1916): Kriegsbriefe deutscher Studenten. Gotha.

Witt, Jann Markus (2014): Eroberer der Meere. Krieger, Händler und Entdecker von der Antike bis heute. Darmstadt.

Witthöft, Hans Jürgen (1973): Hapag. Herford.

Witthöft, Hans Jürgen (2002): Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss. Hamburg.

Wulle, Armin (1989): Der Stettiner Vulcan. Ein Kapitel deutscher Schiffbaugeschichte. Herford.

Zielke, Hagen & Backens, Peter (2023): Helgoland – eine historische Bilderreise. Julius Simonsens Reisefotografien der 1920/30er Jahre. Ein aktueller Fotovergleich und ein Beitrag zum Seebäderdienst. Bremen.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Salut für Norwegen!

Die Internierung des Hilfskreuzers BERLIN im Trondheimsfjord (1914–1919)

Rainer Benjamin Hoppe

Rainer Benjamin Hoppe | Trondheim, Norway | rainerh@hotmail.com
© Rainer Benjamin Hoppe 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-005

Schlüsselwörter/Keywords

Deutsche Hilfskreuzer • Neutralitätspolitik • Norwegen • Erster Weltkrieg • Internierung von Soldaten
German auxiliary cruisers • Policy of neutrality • Norway • First World War • Internment of soldiers

Zusammenfassung/Abstract: Salute to Norway! The Internment of the Auxiliary Cruiser BERLIN in the Trondheim Fjord (1914–1919)

In der Nacht vom 15. zum 16. November 1914 lief der deutsche Hilfskreuzer BERLIN unbemerkt an Fort Agdenes vorbei in den Trondheimsfjord ein. Diese eklatante Verletzung der norwegischen Neutralität und das offensichtliche Versagen der Neutralitätswache lösten nicht nur einen innenpolitischen Sturm aus, sondern drohten vor allem Norwegens Stellung als einer neutralen Nation im Ersten Weltkrieg gegenüber England unglaubhaft zu machen. Wohl auch deshalb wurde die BERLIN von den norwegischen Behörden sehr schnell desarmiert und in Hommelvik interniert, einer Kleinstadt in der Nähe Trondheims.

Damit ging auch die kurze militärische Karriere des Schnelldampfers zu Ende. 1908/09 für den Norddeutschen Lloyd gebaut, bediente er ursprünglich die Nordatlantikroute. Im Herbst 1914 rüstete man ihn zum Hilfskreuzer bzw. Hilfsminenleger um, und am 20. Oktober 1914 lief das Schiff aus. Die mitgeführten Minen wurden vor

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

der Nordwestküste Irlands ausgelegt, und kurz darauf lief das britische Schlachtschiff AUDACIOUS auf eine der Minen und sank. Die BERLIN war inzwischen zur Nordspitze Norwegens abgelaufen und sollte dort den Handelsverkehr in das russische Archangelsk stören, der allerdings schon seit Oktober eingestellt worden war. Das erfolglose Kreuzen in der schweren See zehrte schwer am Kohlevorrat der BERLIN, und Kommandant Pfundheller musste entscheiden, ob er den Durchbruch nach Deutschland noch wagen konnte oder Trondheim anlaufen sollte, wohlwissend, dass dies höchstwahrscheinlich die Internierung des Schiffes zur Folge haben würde.

Die auch prompt erfolgte Internierung stellte die norwegischen Behörden vor ein doppeltes Problem: Einerseits mussten sie laut internationalem Recht dafür sorgen, dass die Internierten nicht flüchteten, andererseits durfte das Schiff mit seiner rund 450 Mann starken Besatzung sich nicht zu einem sozialen Pulverfass entwickeln. Vor allem in der ersten Zeit kam es zu vielen Fluchtversuchen, und vielen Offizieren – Kommandant Pfundheller eingeschlossen – gelang diese auch. Erst nachdem schärfere Gesetze zur Geltung kamen und der Mannschaft erlaubt wurde, an Land zu gehen, entspannte sich die Situation. An Land waren die Männer der BERLIN sehr willkommene Arbeitskräfte, herrschte doch Hochkonjunktur. Bald waren die »Berliner« überall gern gesehen: beim Bau der Eisenbahn wie in den Betrieben, Hotels und auch in der Gesellschaft Trondheims. Viele private Verbindungen kamen zustande, Ehen wurden geschlossen, und berufliche Karrieren nahmen hier ihren Anfang. Für den Teil der Mannschaft, der auf dem Schiff bleiben musste, wurde eine Solidarkasse gegründet, ebenso eine Unterstützungskasse für die Angehörigen in Deutschland. Diesen hatten die norwegischen Behörden sogar die Einreise gestattet, und zahlreiche Familienangehörige kamen nach Hommelvik. Andererseits erhielten immer mehr Männer Heimaturlaub und durften ihre Angehörigen in Deutschland besuchen. So betrachtet, hatte Norwegen das Problem BERLIN hervorragend gelöst.

Bis 1917, denn im Laufe dieses Jahres entdeckte man in Norwegen mehrere deutsche Spionageringe. Dies löste eine allgemeine Spionagehysterie aus, welche sich auch gegen die BERLIN richtete. Das norwegische Militär versuchte zwar, die absurden Beschuldigungen zu entkräften, musste aber schließlich dem Druck der öffentlichen Meinung nachgeben und ließ das Schiff in den einsamen Lofjord verlegen. Wegen der schlechten Verkehrsverbindungen brach der Kontakt mit Trondheim allmählich ab, und viele Familienangehörige mussten nach Hause reisen. Trotzdem fand die Mannschaft sich hier zurecht, trieb viel Sport und pflegte Umgang mit der ländlichen Bevölkerung. Im November 1918 sollte die BERLIN nach Deutschland zurückkehren. Stattdessen setzte zwischen deutschen und norwegischen Behörden ein zähes Tauziehen um die Bezahlung der Internierung ein, zu der das Deutsche Reich verpflichtet war. Am Ende gab die norwegische Regierung nach, und am 14. Juni 1919 konnte die BERLIN schließlich Trondheim verlassen.

On the night of November 15 to 16, 1914, the German auxiliary cruiser BERLIN passed Fort Agdenes unnoticed and entered the Trondheim Fjord. This blatant violation of Norwegian neutrality and the obvious failure of the neutrality guard not only triggered a domestic political storm but above all threatened to undermine Norway's credibility as a neutral nation in the First World War, particularly in relation to England. This is probably

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

one of the reasons why the BERLIN was quickly disarmed by the Norwegian authorities and interned in Hommelvik, a small town near Trondheim.

This also marked the end of the express steamer's short military career. Built in 1908/09 for the North German Lloyd, it originally served the North Atlantic route. In the fall of 1914, it was converted into an auxiliary cruiser or auxiliary minelayer, and the ship set sail on October 20, 1914. The mines were laid off the northwest coast of Ireland, and shortly afterward, the British battleship AUDACIOUS hit one of the mines and sank. The BERLIN had now sailed to the northern tip of Norway and was supposed to disrupt trade traffic to Archangelsk in Russia, which had, however, been suspended since October. The unsuccessful cruise in the heavy seas severely drained the BERLIN's coal reserves, and Commander Pfundheller had to decide whether he could still make the breakthrough to Germany or whether he should call for Trondheim, knowing that this would most likely result in the ship's internment.

However, the immediate internment presented the Norwegian authorities with a dual problem. On the one hand, they had to ensure that the internees did not escape, in accordance with international law. On the other hand, they had to prevent the ship, with its crew of approximately 450 men, from becoming a social powder keg. There were many attempts to escape, especially in the early days, and many officers – including Commander Pfundheller – succeeded. The situation did ease only after stricter laws came into force and the crew was allowed to go ashore. There, the men of the BERLIN were very welcome workers, as the economy was booming. Soon the "Berliners" were welcome everywhere: in the construction of the railway as well as in the factories, hotels, and also in Trondheim society. Many private relationships were formed, marriages were concluded and professional careers began here. A solidarity fund was established for the crew members who had to remain on the ship, along with a support fund for their relatives in Germany. The Norwegian authorities even allowed them to enter the country, and numerous family members came to Hommelvik. On the other hand, an increasing number of men were granted home leave and were permitted to visit their relatives in Germany. Viewed this way, Norway had solved the BERLIN problem excellently.

Until 1917, because during that year several German spy rings were discovered in Norway. This triggered a general espionage hysteria, which was also directed against the BERLIN. The Norwegian military attempted to refute the baseless accusations but eventually succumbed to public pressure and relocated the ship to the remote Lofjord. Because of the poor transport connections, contact with Trondheim broke down and many family members had to travel home. Nevertheless, the crew found its place here, played a lot of sports, and socialized with the rural population. The BERLIN was scheduled to return to Germany in November 1918. Instead, a tough tug-of-war ensued between German and Norwegian authorities over payment for the internment, which the German Reich was obliged to pay for. In the end, the Norwegian government gave in, and on June 14, 1919, the BERLIN finally left Trondheim.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Im Schutze der Nacht

In der Nacht vom 15. zum 16. November 1914 hielt der deutsche Hilfskreuzer BERLIN mit gelöschten Positionslaternen auf die norwegische Küste zu. Es war ein höchst riskantes Unternehmen, weil das neutrale Norwegen Kriegsschiffen von Staaten, die sich im Krieg befanden, die Einfahrt grundsätzlich verweigerte bzw. sie nur in Notfällen und nach vorheriger Anfrage gewährte. Der Hilfskreuzer befand sich jedoch in keiner Notsituation und hatte wohlweislich keinen Funkverkehr mit dem norwegischen Militär aufgenommen. Es galt also, von den norwegischen Neutralitätsstreitkräften nicht entdeckt zu werden. Günstig für die BERLIN war, dass die Norweger ihre Leuchtfeuer nicht gelöscht hatten, so dass die Ansteuerung der Küste mit ihren Tausenden von Schären und Untiefen zunächst kein Problem darstellte. Um 01:55 Uhr morgens wurde der vorgelagerte Leuchtturm Halten passiert, und man erreichte das geschützte Frohavet. Wegen kräftiger Schneeschauer musste in dem ständig schmaler werdenden Fahrwasser mehrmals gestoppt werden. Endlich erreichte die BERLIN Kap Agdenes an der breiten Einfahrt des Trondheimfjords.[1] Hier lag die Küstenartillerie der norwegischen Streitkräfte, insgesamt 16 Kanonen. Diese hätten den ungepanzerten Hilfskreuzer leicht stoppen können, aber der schwarz-weiße 17.000-Tonner mit einer Länge von rund 180 und einer Schornsteinhöhe von ca. 60 Metern – eine Wand von einem Schiff! – passierte die Festung unbemerkt. Nie wurde vollständig aufgeklärt, wie das passieren konnte, aber eines ist sicher: Das Wetter und selbst der Mond waren aufseiten der BERLIN. In der wegen Neumond stockfinsteren Nacht verhinderten die Schneeböen, welche der BERLIN die Ansteuerung erschwert hatten, den Einsatz der starken Suchscheinwerfer der Festung. Obendrein herrschte relativ kräftiger Seegang, so dass das kleine Patrouillenboot der Festung nicht benutzt werden konnte.[2]

Die unbemerkt gebliebene Durchfahrt der BERLIN entwickelte sich in den nächsten Wochen in Norwegen zu einem innenpolitischen Skandal. In dessen Zentrum standen jedoch nicht der Kommandant von Agdenes bzw. das Versagen der Streitkräfte oder der Durchbruch des Hilfskreuzers selbst, sondern der recht selbstbewusste Verteidigungsminister Holtfodt. Er war nicht nur langjähriger Generalinspektor der Küstenartillerie gewesen, sondern auch politisch exponierter Befürworter einer starken Neutralitätsverteidigung. Peinlich war der Umstand, dass ausgerechnet die Sparpolitik des eigenen Ministeriums den Durchbruch der BERLIN indirekt begünstigt hatte. Holtfodt ver-

1 Kriegstagebuch BERLIN (Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609). Siehe auch die Detailkarte bei Andersen 2015, S. 14; Baumeyer 2015 und Kämmerer schildern das Einlaufen übertrieben dramatisch und fehlerhaft. Der Trondheimsfjord ist weder eng, noch wird er von hohen Bergen umgeben. Britische Kreuzer bewachten während des Ersten Weltkriegs nicht systematisch norwegische Häfen. Auch gab es keine norwegischen Kreuzer, nur kleinere Küstenpanzerschiffe. Außerdem ist es technisch unmöglich, dass bei einem Schiff unter voller Fahrt das Feuer aus dem Schornstein schlägt (Baumeyer 2015, S. 157ff.; Kämmerer, item 65 [16.11.1914]).

2 Zum Wetter in Agdenes/Trondheim am 16./17.11.1914 siehe https://www.yr.no/sted/Norge/Tr%C3%B8ndelag/Agdenes/Agdenes/almanakk.html?dato=1914-11-16 (01.07.2021). Laut Wettermeldung fielen in dieser Nacht 4 cm Neuschnee. Für den Mondzyklus siehe https://www.der-mond.de/mond-aktuell/mondkalender?monat=11&jahr=1914 (01.10.2023).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

suchte vor dem Untersuchungsausschuss des norwegischen Parlaments dem Agdenes-Kommandanten Major Ørstad die Schuld für den Durchbruch in die Schuhe zu schieben, was ihm allerdings nicht gelang. Denn durch das parlamentarische Nachspiel[3] und kritische Presseartikel wurde bekannt, dass man die von Major Ørstad dringend angeforderten größeren Patrouillenboote ihm nicht nur verweigert, sondern die Anzahl der Boote sogar noch reduziert hatte. Darüber hinaus hatte das Verteidigungsministerium die Küstenfestungen dazu aufgefordert, die Suchscheinwerfer möglichst wenig einzusetzen bzw. mit den teuren Kohlestäben sparsam umzugehen. Am dramatischsten war jedoch, dass mit dem Durchbruch der BERLIN Norwegens Glaubwürdigkeit als neutraler Staat auf dem Spiel stand. Das ungehinderte Einlaufen des Schiffes hatte den kriegführenden Staaten deutlich gezeigt, dass Norwegen seine Neutralität nicht hinreichend sicherte. Insbesondere für Norwegens Verhältnis zu England hätte das fatale Folgen haben können: reduzierte oder gar gestoppte Lieferungen der für Norwegen lebenswichtigen englischen Kohle, die Verminung norwegischer Häfen und Fahrwasser oder sogar eine englische Invasion Südnorwegens.[4] Die britische Admiralität misstraute Norwegen schon seit längerer Zeit; sie vermutete, dass die erfolgreichen deutschen U-Boote Norwegen als Basis für ihre Aktivitäten in der Nordsee benutzten. Kein Wunder also, dass sich in die Klärung der Vorgänge in Agdenes sogar der als englandfreundlich geltende norwegische König einschaltete.

Mit Silberbesteck und Porzellan auf Feindfahrt: Passagierdampfer als Hilfskreuzer der Kaiserlichen Marine

Von diesen politischen Verwicklungen und Implikationen ahnte man nichts an Bord der BERLIN. Der Hilfskreuzer lief in den frühen Morgenstunden des 16. November direkt von Agdenes nach Trondheim; um 08:20 Uhr fiel der Anker auf der Reede Munkholmen. Die Mannschaft war erleichtert über das gute Ende der nervenzehrenden Reise, und ein Matrose beschrieb den ersten Eindruck von Trondheim mit fast poetischen Worten: *Eine kleine Hafenstadt, die sich an einem mit Schnee bedeckten Abhang erstreckt und einen schönen Anblick bot.*[5] Da Trondheim zum Kriegshafen erklärt worden war, feuerte die BERLIN 21 Schuss Salut für die norwegische Flagge. Die Verwirrung an Land muss beträchtlich gewesen sein, denn es dauerte einige Zeit, bis die Festung den Salut erwiderte. Zur Verwirrung wird zweifelsohne beigetragen haben, dass der Salut von einem großen Passagierschiff abgefeuert worden war. Was für ein Schiff war hier angekommen und hatte die Einwohner unsanft geweckt?

3 Ausführlich bei Andersen 2015, S. 23ff. Major Ørstad wurde zuerst seines Kommandos enthoben, später aber wieder eingesetzt. 1915 wurde er als stellvertretender Festungskommandant nach Bergen versetzt. Hinzuzufügen ist, dass das Haushalts- und Verteidigungskomitee des norwegischen Parlaments bemerkte, »dass Major Ørstad in keiner Hinsicht die Schuld dafür trägt, dass der deutsche Hilfskreuzer BERLIN die Festung Agdenes passierte, ohne gepreit zu werden« (zit. nach Fremtiden, 10.06.1915). Alle norwegischen Zitate wurden vom Autor des Artikels ins Deutsche übersetzt.

4 Melien 1995, S. 28; Andersen 2015, S. 12f.

5 Kämmerer, item 65 (16.11.1914).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Der Zwei-Schrauben-Dampfer BERLIN war 1908/09 für den Norddeutschen Lloyd gebaut worden und bediente die Atlantikroute Genua/Neapel – New York. Für das Geschäft mit der italienischen Auswanderung in die USA hatte das Schiff die üblichen drei Passagierklassen erhalten: Die Massenquartiere der Dritten Klasse nahmen bis zu 2.700 Personen auf, während 266 bzw. 246 Personen in den luxuriös ausgestatteten Kabinen der Ersten und Zweiten Klasse logierten. Zu den in Mahagoni ausgeführten Erste-Klasse-Kabinen gehörte sogar meist ein eigenes Bad, und die Speisesäle waren üppig mit Silberbesteck, Damasttischtüchern und Porzellan ausgestattet.[6] Mit ihren zwei Dampfmaschinen (Leistung 16.000 PS/11.931 kW) lief das Schiff 17,5 Knoten Marschfahrt und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 19 Knoten erreichen.[7] Damit lag es erheblich unter den Höchstgeschwindigkeiten der NDL-Schnelldampfer der Kaiser-Klasse (rund 23 Knoten). Dennoch wurde das Schiff 1908, also bereits während des Baus, für den Einsatz als Hilfskreuzer ausgewählt.[8] Ob deswegen die Konstruktion der BERLIN geändert wurde, sie also zwecks höherer Reichweite größere Kohlebunker eingebaut bekam oder die Decks für die Aufnahme von Artillerie verstärkt wurden, ist nicht bekannt.

Ursprünglich stammte die Idee, zivile Schiffe umzurüsten und als Hilfsschiffe der Marine einzusetzen, aus Russland; im Krimkrieg hatte die russische Flotte der englisch-französischen Übermacht wenig entgegenzusetzen und setzte auf umgerüstete Handelsschiffe. Glücklicherweise kamen die mit deutscher Artillerie ausgerüsteten Schiffe nie zum Einsatz. Die britische Marine griff die Idee allerdings auf und ließ in Zusammenarbeit mit den englischen Reedereien neue, schnell laufende Passagierdampfer für einen eventuellen Kriegseinsatz vorbereiten.[9] Den englischen Hilfskreuzern waren jedoch nur defensive Aufgaben zugedacht, wie Überwachung der eigenen Küste und Patrouillendienst in der Nordsee.

Die deutsche Admiralität, die jederzeit vier Hilfskreuzer in Bereitschaft haben wollte, verfolgte ein anderes strategisches Konzept.[10] Deutsche Hilfskreuzer sollten vor allem Handelskrieg gegen feindliche Handelsschiffe und gegen neutrale Schiffe führen, welche Fracht für den Feind beförderten, sogenannte Kriegskontrabande. Aber bereits in der ersten Phase des Ersten Weltkriegs zeigte sich, dass die eingesetzten Passagier-

6 Zur ausführlichen Beschreibung der diversen Interieurs Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.).

7 Zu den technischen Details Haws 1990, S. 88f.; Kludas 1991, S. 138f.

8 Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts am 09.08.1909 an die Kaiserliche Schiffsbesichtigungskommission Hamburg; mit Abschrift von: Chef des Admiralstabes der Marine am 17.06.1908 an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, BArch RM 33/41. Die anderen genannten Schiffe sind AMERIKA, WASHINGTON und KAISERIN AUGUSTE VICTORIA. Keines dieser Schiffe wurde für den Einsatz als Hilfskreuzer herangezogen.

9 Ausführlich zur Entstehung und insbesondere zur Geschichte der deutschen Hilfskreuzer Kludas 1995.

10 Diverse Dokumente zeigen, dass die Anzahl der Hilfskreuzer erhöht werden sollte; die BERLIN wurde in diesem Zusammenhang erwähnt (Reserve für unsere Schnelldampfer zur Verwendung als Hilfskreuzer; Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, 9.8.1909, BArch RM 33/41). Das Legen von Minen durch große Handelsschiffe wurde im November 1911 noch als eine *zu große Zwangsmaßnahme* abgewiesen (Admiralstab der Marine. Acta betreffend Einrichtung von Streuminendampfern vom November 1908 bis November 1912, BArch RM 5/1837). Der Einsatz der BERLIN zeigt indessen, dass die deutsche Marineleitung diese Auffassung bis 1914 revidiert hatte.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Schnelldampfer dafür ungeeignet waren. Der enorme Kohlebedarf beschnitt den Aktionsradius der Schiffe stark, und eine Kohleübernahme auf See war ebenso mühsam wie risikoreich. Obendrein waren die deutschen Vier-Schornstein-Schiffe leicht erkennbar und konnten sich kaum tarnen. Insofern verwundert es kaum, dass im März 1915 alle fünf deutschen Hilfskreuzer ausgeschaltet waren.[11]

Die Unternehmung ist missglückt. – Die kurze Feindfahrt der BERLIN

So auch die BERLIN, welche am 16. November 1914 friedlich vor Trondheim ankerte und bald von dem norwegischen Küstenpanzerschiff HARALD HAARFAGRE bewacht wurde. Die Feindfahrt der BERLIN hatte im Oktober 1914 nach der schnellen Umrüstung zum HILFSKREUZER C begonnen. Dafür waren die Kabinen der Dritten Klasse ausgebaut worden, um Platz für 200 Minen zu schaffen. Außerdem wurden Minenwurfeinrichtungen und eine leichte artilleristische Bewaffnung für den Handelskrieg installiert. An Bord blieb jedoch nicht nur die luxuriöse Ausstattung des Schiffes, sondern auch der größte Teil der Stamm-Mannschaft, die aus älteren Marine-Reservisten bestand. Am 20. Oktober 1914 gelang es Kommandant Pfundheller endlich, die englische Blockade der Nordsee zu durchbrechen. Die 200 hochexplosiven und schweren Minen setzten nicht nur die Geschwindigkeit des Schiffes auf 16,5 Knoten herab, sondern auch die Moral der Mannschaft. Der ansonsten sehr patriotisch gesinnte Matrose Rudolf Kämmerer notierte pessimistisch in seinem Tagebuch: *Heute fuhren wir mit 30 Offizieren und 438 Mannschaften, wohl auf Nimmerwiedersehen von Bremerhaven ab.*[12]

Nachdem man auf nordwestlichem Kurs Richtung Island gelaufen war, ließ Kommandant Pfundheller drehen, und die BERLIN lief südwestlich Richtung Schottland. Laut erstem Punkt des Einsatzbefehls sollte der Firth of Clyde vermint werden, der wichtige Schifffahrtsweg nach Glasgow. Wegen des angeblich dichten Funkverkehrs in diesem Seegebiet brach Pfundheller die Unternehmung jedoch ab. Stattdessen ließ er die Minen in der nächsten Nacht bei Tory Island vor der Nordwestküste Irlands legen, einem wichtigen Seeweg für die Schiffe, welche vom Nordatlantik aus Liverpool oder Glasgow ansteuern. Erstes Opfer wurde das englische Postschiff MANCHESTER COMMERCE, das am 26. Oktober 1914 infolge eines Minentreffers sank. Nur einen Tag später lief das britische Schlachtschiff AUDACIOUS ebenfalls auf eine der Minen und sank. Damit ging eines der modernsten Schlachtschiffe der Grand Fleet verloren. Sein Untergang war vor allem ein starker Verlust an Prestige; so stark, dass die britische Admiralität den Untergang bis über 1918 hinaus geheim hielt, was allerdings wenig half: Die OLYMPIC, Schwes-

11 KAISER WILHELM DER GROSSE und CAP TRAFALGAR wurden im August und September 1914 versenkt. Die erfolgreichen Schiffe KRONPRINZ WILHELM und PRINZ EITEL FRIEDRICH wurden beide im April 1915 in den USA interniert, nachdem sie zusammen 26 Schiffe mit rund 100.000 BRT versenkt hatten. Erst im Dezember 1915 nahm die deutsche Admiralität den Handelskrieg mit Überwassereinheiten wieder auf, dieses Mal mit schnell laufenden Handelsschiffen, deren Einsatz sich als wesentlich erfolgreicher erwies.

12 Kämmerer, item 36 (20.09.1914). Das von Kämmerer angegebene Auslaufdatum und die Mannschaftsstärke stimmen nicht. Die BERLIN lief zuerst am 22.09. und zum zweiten Mal am 20.10.1914 aus. Zur Mannschaftsstärke siehe Anm. 36 und 59.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

terschiff der TITANIC, war mutig in das Minenfeld hineingefahren, um die Mannschaft der AUDACIOUS zu retten. An Bord der OLYMPIC befanden sich amerikanische Passagiere, die das sinkende Schlachtschiff fotografierten. Die Bilder gelangten in die amerikanische Presse und damit auch auf den Tisch der deutschen Admiralität.[13]

Vom Untergang der AUDACIOUS ahnte niemand etwas an Bord der BERLIN, die sich in die Dänemarkstraße zwischen Grönland und Island zurückgezogen hatte, um in dem abgeschiedenen Seegebiet Wartungsarbeiten durchzuführen. Außerdem befand sie sich bereits in der Nähe jenes Seegebiets, in das sie Punkt zwei des Einsatzbefehls beorderte: Sie sollte *einen Vorstoß gegen die Seefischerei bei Island und gegen den Handelsverkehr auf der Linie England – Archangelsk unternehmen*.[14] Nun verschlechterte sich das Wetter dermaßen, dass man kaum auf Fischer gestoßen wäre; dennoch befürchtete Pfundheller, wie schon bei der Ausfahrt und dem Minenlegen entdeckt zu werden, was seiner Meinung nach den letzten Teil des Auftrags gefährdet hätte. Deshalb ging er direkt auf Ostkurs Richtung Nordnorwegen. Das ist etwas merkwürdig, denn der Kommandant muss gewusst haben, dass der Handelsschiffsverkehr zu dem nicht eisfreien Hafen Archangelsk gegen Ende Oktober eingestellt wurde; es stand in der Anlage I zu seinem Einsatzbefehl.[15] Trotzdem kreuzte die BERLIN ab dem 1. November unermüdlich vor Nordnorwegen und dem Nordkap, wagte sich sogar bis dicht nach Vadsø heran, der letzten norwegischen Ansiedlung vor der russischen Grenze. An all den Tagen sichtete man kein Schiff, aber selbst wenn man eines angetroffen hätte, wäre es in dem stürmischen Wetter unmöglich gewesen, ein Boot für eine eventuelle Durchsuchung zu Wasser zu lassen. Als endlich eine Rauchfahne in Sicht kam, wurde diese schnell einem englischen Kreuzer zugeschrieben, vor dem die BERLIN in wildem Zick-Zack-Kurs flüchtete – ein Beweis dafür, *bis zu welchem fast krankhaften Grade die Phantasie angespannt war*? So beurteilte jedenfalls im Januar 1915 ein Untersuchungsbericht der Marineleitung das Verhalten der Schiffsleitung.[16] Fest steht, dass der Jäger sich als Gejagter verhielt. Nach rund zwei Wochen begann die Situation prekär zu werden. Das fast leere Schiff kämpfte mit dem schweren Wetter: *Schiff arbeitet stark*, verzeichnet lakonisch das Logbuch.[17] Außerdem begannen Kohle, Wasser und Verpflegung knapp zu werden. Als erneut ein Sturm aufzog, entschloss sich Kommandant Pfundheller schließlich am 15. November, Norwegen anzulaufen.

Laut damaligem Völkerrecht und wie eingangs bemerkt, durften Kriegsschiffe eines kriegführenden Staates in einem neutralen Land nur dann Schutz suchen, wenn sie sich in Seenot befanden oder ein anderer, schwerwiegender Grund vorlag, beispielsweise Maschinenschaden oder lebensbedrohlicher Mangel an Kohle, Wasser, Verpflegung. Der Aufenthalt musste sich in diesem Fall auf 24 Stunden beschränken; wurde diese Frist

13 Eine detaillierte Darstellung der gesamten Feindfahrt siehe Marine-Archiv 1920–1923, Bd. 2, S. 232–242. Gleichzeitig wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Verlust des Schlachtschiffes bald *mehr als ausgeglichen* wurde (Bd. 3, S. 39); siehe auch Bjørntvedt 2016, S. 25ff.; Kämmerer, item 36ff.

14 O-Befehl für den Hilfskreuzer Berlin (11. September 1914), BArch RM 99/609.

15 Anlage 1 zum O-Befehl für den Hilfskreuzer Berlin (11.09.1914), BArch RM 99/609.

16 Punkt 5 in: Vorläufige Anmerkungen zum Kriegstagebuch Hilfskreuzer BERLIN vom 11.X. bis 17.XI.14 (23.1.15) [ohne Adressat und Verfassernamen], BArch RM 99/609.

17 Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

überschritten, musste das Schiff interniert werden. Nun zeigt die Geschichte des Aufenthaltsrechts, dass mit diesen Fristen im modernen Seekrieg recht willkürlich umgegangen wurde.[18] Die BERLIN hatte sich weder in Seenot befunden, noch war sie manövrierunfähig. Als Grund für den Durchbruch bzw. die Inanspruchnahme des Notrechts hatte man gegenüber den norwegischen Behörden Kohlemangel und Schäden an der Maschine angegeben. Nicht nur die spätere Aussage von einem seiner Offiziere[19], sondern auch Pfundhellers eigene Eintragung in das Kriegstagebuch widersprechen dem. Auch gegenüber der deutschen Admiralität bestätigte Pfundheller, dass Kohle für ca. 2.000 Seemeilen an Bord war. Der Seeweg von Trondheim zur norddeutschen Küste beträgt ca. 800 Seemeilen. Damit besaß die BERLIN eine Reserve von ca. 150 %, genug um zeitweise Höchstgeschwindigkeit zu laufen und dem Feind auszuweichen. Auch der zweite Punkt war nicht stichhaltig, denn laut Leitendem Ingenieur waren Kessel und Maschine in keinem schlechten Zustand.[20] Aber Kommandant Pfundheller sah die Sache anders. Im Kriegstagebuch schrieb er, dass Mangel an Kohle und Probleme mit der Maschine es nicht zuließen, dass die BERLIN unter Höchstgeschwindigkeit laufen bzw. die notwendigen Ausweichmanöver fahren könne.[21]

Die deutsche Admiralität hatte bis zu diesem Zeitpunkt, also ca. einen Monat nach dem Auslaufen, nichts von der BERLIN gehört und das Schiff aufgegeben. Nach der Ankunft in Trondheim sandte Pfundheller eine sehr kurze Zusammenfassung der Reise, worauf die Admiralität mit einer Reihe Fragen nach dem Zustand des Schiffes antwortete und der Frage, warum der Kommandant keinen Protest gegen die inzwischen erfolgte Desarmierung eingelegt und eine längere Frist zur Durchführung der Reparaturen gefordert hatte. Pfundhellers Antwort darauf ist interessant: *Protest nicht eingelegt, weil nach erfolgtem Überholen der Kessel und Bekanntwerden des Einlaufens Durchbruch aussichtslos.*[22] Mit anderen Worten: Alarmiert durch den stets gut informierten englischen Konsul in Trondheim, hätten britische Kriegsschiffe die BERLIN beim Auslaufen vor der norwe-

18 Vgl. Akademiearbeit des Kapitänleutnant Bene »Die Neutralen im Seekriege«, BArch RM 99/609. Eine Abschrift dieser Arbeit befindet sich in den Unterlagen zur BERLIN und dürfte Kommandant Pfundheller zur Verfügung gestanden haben. Benes Arbeit referiert ausführlich die sehr unterschiedliche Handhabung des Aufenthaltsrechts von Kriegsschiffen in neutralen Häfen. Ob Pfundheller bei seiner Entscheidung sich von Benes Arbeit inspirieren ließ, gehört allerdings in den Bereich der Spekulation.

19 *Ich glaube heute erst recht, es wäre geglückt durchzukommen* [durch die britische Blockade] *wie das erste Mal* (Handschriftlicher Bericht von Kapitänleutnant Raegener, NO-Offizier, an Chef des Admiralstabs [14.12.1914], BArch RM 66/609).

20 *Der L.I. hat gemeldet, daß Kessel und Maschine noch durchaus gut waren* (Vorläufige Anmerkungen zum Kriegstagebuch Hilfskreuzer BERLIN vom 11.X. bis 17.XI.14 [Bln., 23.1.15] [ohne Adressat], BArch RM 99/609).

21 Eintragung in das Kriegstagebuch 15.11.1914. Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609.

22 Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609. Abschließend fragte die Admiralität nach der Position der 200 ausgelegten Minen. Im Anschluss wurden die Telegrafiestation des Schiffes versiegelt und die Antenne demontiert.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

gischen Küste abfangen können. Der Hilfskreuzer musste demnach in Trondheim bleiben.[23]

Es verwundert also kaum, dass Pfundheller die Internierung fast widerspruchslos akzeptierte.[24] Genau dafür wird der Kommandant 1915 in dem bereits erwähnten Untersuchungsbericht stark kritisiert – eine Kritik, welche die gesamte Feindfahrt miteinbezieht. Selbst das Legen der Minen wird nicht positiv beurteilt, denn Pfundheller habe nicht einmal versucht, die Minen entsprechend dem Befehl im Firth of Clyde zu legen. Das Urteil des Untersuchungsberichts ist vernichtend: *Die Unternehmung ist missglückt. Der Kommandant hat die ihm gestellte Aufgabe nicht gelöst. Eine übertriebene, jede Energie lähmende Ängstlichkeit hielt ihn von jedem Versuch ab, seinen Aufgaben gerecht zu werden. Dieselbe Ängstlichkeit brachte ihn dazu, ein durchaus brauchbares Schiff in neutralem Hafen aufzulegen, ohne den Versuch zu machen, es wenigstens nach der Heimat zu überführen und es so der Kriegsführung zu erhalten.*[25]

Das harte Urteil des Berichts und die kritischen Anmerkungen seiner Offiziere schadeten jedoch nicht der Karriere Pfundhellers, der später zum Admiral aufstieg. Außerdem konnte sich der Kommandant zumindest teilweise auf seinen Einsatzbefehl berufen, der die Internierung in einem neutralen Staat als eine Möglichkeit vorsah: *Nach Erledigung der Aufgaben zu 1) und 2) sollen Sie unter Ausnutzung günstiger Wetterverhältnisse versuchen heimzukehren./Gelingt dies nicht, so sollen Sie in einem geeigneten neutralen, wenn möglich, norwegischen, schwedischen oder dänischen Hafen auflegen, der möglichst Eisenbahnverbindung hat.*[26] Das war fast schon der Blankoscheck für eine Internierung, und Pfundheller hatte zumindest in dieser Hinsicht eine der ihm gestellten Aufgaben gelöst. Sollte er jedoch der Meinung gewesen sein, dass Norwegen seine Verpflichtung als neutraler Staat nicht besonders ernst nahm – und der geglückte Durchbruch bei Agdenes deutete ja darauf hin –, dann hatte er sich gründlich geirrt. Wieso aber war es so wichtig für Norwegen,

23 Ein dritter Grund, der eine Rolle gespielt haben kann: Pfundheller war nach der stürmischen und nervenzerrüttenden Reise krank, litt an Diabetes und Herz-Kreislaufproblemen. Er wurde am 23.11.1914 in das St. Elisabeth-Hospital überführt und hielt sich bis zu seiner Flucht in einem Sanatorium unweit von Trondheim auf. An Bord kehrte er nicht mehr zurück. Vgl. Telegramm Gesandtschaft Kristiania [= Oslo] an Admiralstab der Marine, BArch RM 99/609.

24 *Kapitän habe Internierung selbst für richtig gehalten, da Schiff nicht direkt havariert, nur nicht mehr schnell genug bewegungsfähig* (Telegramm Gesandtschaft Oslo an Auswärtiges Amt 21.11.1914. Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787). Kommandant Pfundheller legte nur gegen zwei Bedingungen Protest ein: 1., dass die Offiziere ihre Pistolen abliefern sollten (Protest bewilligt, Offiziere dürfen Waffen an Bord tragen); 2. gegen die Demontage zentraler Teile des Maschinenanlage (Protest abgelehnt, lediglich protokolliert).

25 Vorläufige Anmerkungen zum Kriegstagebuch Hilfskreuzer Berlin vom 11.X. bis 17.XI.14 (23.1.15) [kein Adressat], BArch RM 99/609. Im Admiralstabswerk (Marine-Archiv 1923) wird hingegen Verständnis für die Entscheidung des Kommandanten gezeigt. Außerdem sei der *Mißerfolg des Schiffes im Kreuzerkrieg bereits durch die Anlage des Unternehmens gegeben* gewesen (Marine-Archiv 1920–1923, Bd. 2, S. 242). *Dennoch hatte sich der Einsatz gelohnt* (ebd.), denn: *Das Herausbringen des Schiffes durch die feindlichen Absperrungslinien und das Auslegen der Minen* […] *bedeutete eine Leistung, auf welche Führer und Besatzung des Hilfskreuzers stolz sein konnten* (ebd.). Der britische Marinehistoriker John Walter äußerte sich wesentlich kritischer und im Sinn des Untersuchungsberichts: Pfundheller sei viel zu nervös gewesen, um ein guter Hilfskreuzer-Kommandant zu sein (Walter 1994).

26 O-Befehl für den Hilfskreuzer Berlin, II. Aufgabe, [Pkt.] 3 (11. September 1914), BArch RM 99/609.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

seine Position als neutraler Staat deutlich zu markieren und die Regeln für die Internierung feindlicher Kriegsschiffe und deren Mannschaften streng anzuwenden?

Norwegens Neutralität, britische Machtpolitik und absurde Gerüchte: Warum BRANDENBURG und BERLIN interniert werden mussten[27]

Seit Norwegen 1905 seine Unabhängigkeit erhalten hatte, entwickelte sich die norwegische Neutralität vor dem Hintergrund der anderen mächtigen Nordseeanrainer – Großbritannien und Deutschland – und deren massiver Aufrüstung zur See. In Norwegen waren die Sympathien geteilt: Einerseits war die Wirtschaft zu großen Teilen nach Großbritannien ausgerichtet, andererseits existierten traditionell starke Bindungen zu Deutschland innerhalb von Technologie, Kunst, Architektur und höherer Ausbildung. In einer solchen Double-bound-Situation und eingeklemmt zwischen den Ansprüchen der zwei Großmächte stellte die norwegische Außenpolitik eine Art Balanceakt dar. Für das neue Land war es sehr wichtig, dass die europäischen Großmächte mit dem Integritätstraktat von 1907 Norwegens territoriale Integrität sicherten – zumindest im Frieden. Als aber der Erste Weltkrieg ausbrach und damit der Kampf über die Kontrolle der Nordsee, war diese Integrität alles andere als gesichert. Britisches wie deutsches Militär bezogen eine Invasion Südnorwegens in ihre strategischen Überlegungen ein, wenn auch die Wahrscheinlichkeit dafür zumindest im Ersten Weltkrieg nicht besonders groß war.[28]

Norwegen suchte seiner Neutralität mit dem Flottenplan von 1912 – einer Extrabewilligung für das Militär und insbesondere die Marine – Nachdruck zu verleihen; die Streitkräfte des Landes mussten im Kriegsfall völkerrechtliche Prinzipien und die Verpflichtung zur Unparteilichkeit durchsetzen können. Dies galt insbesondere für eines der problematischsten Gebiete in den komplexen, jedoch unerprobten internationalen Absprachen betreffs der Neutralität, die Haag-Konvention von 1907 und die London-Erklärung von 1908/09. Beide Übereinkünfte enthielten klare Regeln für die aktive und passive Benutzung neutraler Hoheitsgewässer durch Schiffe kriegführender Staaten. Artikel 19 gab jedoch Raum für eine Verlängerung der 24-Stunden-Frist.[29] Es existierte also eine völkerrechtliche Grundlage dafür, der BERLIN für die notwendigen Reparaturen und das Bunkern von Kohle mehr Zeit einzuräumen. Norwegen nutzte diese Möglichkeit nicht, mit der man eventuell die kostspielige Internierung der BERLIN hätte umgehen können. Stattdessen priorisierte man etwas anderes: Man wollte die durch den

27 Der Abschnitt bezieht sich meist auf Andersen 2015, Kap. 2, 4; hier findet sich auch die Erklärung des Begriffs Internierung (S. 17f.). Für eine populärwissenschaftliche Darstellung der Problematik siehe Andersen 2014.

28 Vgl. Andersen 2014, S. 147ff., S. 183–195 (*Kongens utspill*), 204–211 (*De britiske alliansetilbudet*); Haug 1994, S. 15ff.

29 *If, in accordance with the law of the neutral Power, the ships are not supplied with coal within twenty-four hours of their arrival, the permissible duration of their stay is extended by twenty-four hours* (II. Haag-Konferenz 1907, Vertrag 13: http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague13.asp). Die damals größte Seenation, Großbritannien, ratifizierte die Haager Konvention nicht. Trotzdem behielt diese ihre Bedeutung und wurde insbesondere von den neutralen Staaten während des Ersten Weltkriegs befolgt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Durchbruch der BERLIN herausgeforderte Souveränität wiedererlangen[30] – und damit das Wohlwollen Großbritanniens.

Abb. 1: BERLIN in Hommelvik. (Foto: Åsen Museum)

Während des Ersten Weltkriegs überwachte Großbritannien die norwegischen Häfen und den Schiffsverkehr entlang der Küste, so dass man von der Ankunft der BERLIN sofort wusste und deren Internierung verlangte. Um dieser Forderung den gebührenden Druck zu verleihen, setzten der britische Konsul in Trondheim, die Botschaft in Oslo und selbige Admiralität – mit heutigen Augen betrachtet – fast hysterische Gerüchte in Umlauf. So meinte die britische Admiralität, die BERLIN könnte Nachschub für die gefürchteten deutschen U-Boote transportieren.[31] Die absurden Gerüchte hatten bereits ein paar Wochen zuvor einen Höhepunkt erreicht, als das ebenfalls dem Norddeutschen Lloyd gehörende Passagierschiff BRANDENBURG am 6. September 1914 in Trondheim einlief, allerdings ohne sich an der Festung Agdenes vorbeischleichen zu müssen, weil »es als fremdes Handessschiff das Recht hatte, [Agdenes] zu passieren.«[32] Das Schiff kam mit 5.000 t Kohle aus Philadelphia und wollte nach Bremen reisen.[33] Der britische Konsul

30 Vgl. Andersen 2015, S. 21ff.

31 Andersen 2014, S. 226–236 (Alarmen går), 329f.

32 […] *som fremmed Kofardiskip og som saadant hadde det rett til aa passere* (Nordenfjeldsk Tidende, Nr. 137, 23.11.1914). Die Zeitung entkräftet gleichzeitig Gerüchte, denen zufolge die BRANDENBURG nicht entdeckt wurde: »Dieses Schiff wurde vom Wachdienst bei Garten [= Seegebiet] nach Agdenes gemeldet.« (zit. nach http://www.ekneinfo.com/ss-brandenburg-paring-ekne.html).

33 Das Passagierschiff BRANDENBURG bediente bis 1914 eine der Nebenrouten auf dem Nordatlantik. Auf der Rückreise von den USA hatte das Schiff laut Wikipedia (https://de.wikipedia.org/wiki/Köln-Klasse) Nachschub für den deutschen Hilfskreuzer KAISER WILHELM DER GROSSE an Bord,

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

in Trondheim meinte jedoch, es sei sehr verdächtig, dass die BRANDENBURG in Trondheim große Mengen Trinkwasser bunkerte und eine neue Mannschaft von Männern in wehrpflichtigem Alter erhielt. Außerdem könnten sich unter den Kohlen Minen befinden. Die britische Botschaft verlangte eine Inspektion des Schiffes, die vom norwegischen Militär durchgeführt wurde – ergebnislos. Aber die britische Seite gab nicht nach. Nun setzte man die BRANDENBURG mit den Vorbereitungen zu einem antibritischen Aufstand in Irland in Beziehung, den Deutschland mit Waffen unterstütze; die BRANDENBURG könne also zurück nach Irland beordert werden, um den irischen Freischärlern Waffen und Munition zu liefern. Das Schiff wurde erneut durchsucht, wiederum ergebnislos.[34] Trotzdem wurde die BRANDENBURG auf britischen Druck hin interniert, wenn auch der größte Teil der Besatzung und die Schiffsleitung nach Deutschland reisen durften.[35] Das wiederum war ausgeschlossen für das Kriegsschiff BERLIN; es wurde sozusagen mit Mann und Maus interniert.

Undramatische Desarmierung: Was jedoch tun mit einem 17.000-Tonner und 450 Mann?[36]

Die Desarmierung des Hilfskreuzers bestand aus der Demontage von Maschinenteilen (Rauchrohr), der Funktelegrafie und den Schlussstücken der Kanonen, so dass das Schiff weder flüchten noch senden oder schießen konnte. Die Demontage ging vollkommen undramatisch vor sich, was auch die letzte Eintragung Kommandant Pfundhellers in das Kriegstagebuch der BERLIN widerspiegelt:

17.11., 9.20: Die 24stündige Frist verstreicht, ohne dass die angesagten Regierungsvertreter an Bord kommen. Sie kommen 9h20 mit Torpedoboot längsseits. Ich erkläre, dass die Reparatur sich

---

der jedoch am 26.08.1914 gesunken war. Die BRANDENBURG versuchte daraufhin via Norwegen nach Deutschland zurückzukehren.

34 Für weitere Einzelheiten zum Fall Sir Roger Casement und anderen absurden Gerüchten – die BRANDENBURG wolle die norwegische Telegrafiestation auf Svalbard erobern und betreiben – siehe Andersen 2014, S. 301–308 (*Brandenburg-affæren*).

35 33 Mann blieben für Instandhaltung und Bewachung an Bord. Nach langwierigen Verhandlungen wurde die große Kohlenfracht an die norwegische Marine, die Technische Hochschule in Trondheim und andere verkauft. Das Schiff wurde am 06.02.1915 im Trondheimsfjord in der Holsandbukta bei Skogn verankert, später in der Falstadbucht bei Ekne. Nach dem Krieg ging die BRANDENBURG als Kriegsentschädigung nach Großbritannien und verließ Ekne am 30.04.1919. Das Schiff wurde 1925 abgewrackt. Für weitere Einzelheiten siehe http://www.ekneinfo.com/ss-brandenburg-paring-ekne.html; für technische Details und Fotos des Schiffes siehe https://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=brand.

36 Laut Namentliches Verzeichnis der Besatzung S.M. Hilfskreuzer BERLIN 1915 gehörten zur Mannschaft: 341 Soldaten, sechs Offiziere, zwölf Decksoffiziere und 74 Unteroffiziere, zusammen 433 Mann. Die ungefähr gleiche Anzahl Passbilder befindet sich im Riksarkivet (443 Bilder). Weil das Verzeichnis 1915 herausgegeben wurde, fehlen die Fotos des geflüchteten Kommandanten, der Offiziere und Deckoffiziere. Im November 1916 und nach der ersten Fluchtwelle nennt das V. Bezirkskommando 424 Mann, darunter 16 Offiziere und Deckoffiziere. Siehe Trondhjems Adressavis, 26.11.1916.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

nicht lohne, das Schiff also aufliegen müsse. Die Bedingungen werden mir bekannt gegeben (s. Anlage). Eine Kommission bleibt an Bord bis zur Beendigung der artilleristischen Abrüstung. Die gesamte Munition und die Pistolen bleiben an Bord.

17.11., 3.00: Die Abrüstung ist beendet bis auf die Maschinen. Die Kommission begibt sich mit Torpedoboot an Land. Die Unterzeichnung einer ehrenwörtlichen Erklärung, das Land nicht ohne Erlaubnis zu verlassen, wird von mir und dem gesamten Offizierskorps abgelehnt. –

Abgeschlossen, Trondhjem, den 17ten November 1914. Pfundheller, Kapitän zur See und Kommandant.[37]

Laut der oben erwähnten internationalen Übereinkünfte war Norwegen jetzt verpflichtet, Schiff und Mannschaft zu bewachen. Dafür bestanden jedoch weder in Norwegen noch den anderen neutralen skandinavischen Staaten Ausführungsbestimmungen oder praktische Erfahrungen; Regeln und Vorschriften mussten ad hoc entwickelt und angepasst werden. Die norwegische Regierung stand jetzt vor einem doppelten Problem: Einerseits sollte sie mit der Durchführung der Internierung zeigen, dass das Land sich vollständig neutral verhielt. Weder Großbritannien noch Deutschland sollten, jeder auf seine Weise, die BERLIN-Affäre als Vorwand dafür nutzen können, Norwegens politischen Handlungsraum einzuschränken. Mit Hinblick auf Großbritannien war dies vorläufig das kleinere Problem, da man den Hilfskreuzer sofort interniert hatte. Jedoch musste auch die deutsche Seite zufriedengestellt werden. Das gelang, denn die deutsche Gesandtschaft meldete in einem Telegramm am 21. November 1914: *Entwaffnung von norwegischen Behörden in rücksichtsvoller Weise vorgenommen.*[38] Selbst in der deutschen Öffentlichkeit wurden keine kritischen Stimmen laut, im Gegenteil. Sogar das ultrakonservative Blatt »Deutsche Zeitung« bestätigte, dass die Internierung *in korrekter Weise erledigt* worden sei.[39]

Der zweite Teil des Problems war wesentlich komplizierter: Wie konnte man den Aufenthalt der Mannschaft so reibungslos wie möglich gestalten, wenn man sie gleichzeitig bewachen musste? Die Männer waren keine Kriegsgefangenen, nur Internierte. Vor allem wollte man Situationen wie in den Niederlanden vermeiden, wo es unter den belgischen Internierten im Herbst 1914 zu einem blutigen Aufstand gekommen war, in dessen Verlauf acht Internierte von ihren niederländischen Bewachern erschossen worden waren.[40] In Norwegen war die Situation für die Mannschaft der BERLIN hingegen wesentlich günstiger. Die Männer mussten nicht in ein Barackenlager umziehen, sondern konnten auf dem Schiff verbleiben, also in der gewohnten Umgebung. Sie erhielten ihren Wehrsold ausbezahlt und blieben unter deutschem Kommando. Das bedeutete, dass

37 Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609. Der Streit über das Ehrenwort der Offiziere wurde mit Generalmajor Spørck am nächsten Tag fortgesetzt, ohne dass man zu einer Lösung kam (RM 99/611).

38 Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

39 Deutsche Zeitung, 26.11.1914. Das Blatt monierte sogar, dass die Schiffsführung der BERLIN die norwegische Neutralität verletzte, und bestätigte, dass man Norwegen nicht ohne Weiteres dafür kritisieren könne, unfreundlich gegen Deutschland gehandelt zu haben. Zeitungsausschnitt in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

40 Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 55ff.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

auch während der gesamten Internierung das Leben an Bord militärisch organisiert war und die militärische Rangordnung galt.

Diese Rangordnung bestimmte auch die Wohnverhältnisse an Bord, welche wiederum die ursprüngliche Aufgabe des Schiffes widerspiegelten, nämlich Passagiere in drei Klassen über den Atlantik zu transportieren. Wie bereits erwähnt, entsprach die Einrichtung des Schiffes dem Klassenunterschied der zivilen Passagiere – und jetzt der militärischen Rangordnung. Dieser entsprechend residierte auf dem obersten Promenadendeck das Schiffskommando. Die Offiziere hatten sich in den luxuriösen Erste-Klasse-Kabinen eingerichtet, während im unteren Promenadendeck, in den Kabinen der Zweiten Klasse, die Unteroffiziere in ebenfalls recht luxuriösen Kabinen untergebracht waren. Die Mannschaften – zu einem Drittel Decks- und zwei Dritteln Maschinenpersonal – mussten hingegen mit den Schlafsälen und der Messe der Emigranten vorliebnehmen. Trotzdem war selbst dies wesentlich besser als ein Barackenlager oder, noch schlimmer, der Schützengraben. Deckoffizier Niebuhr wusste, wovon er sprach, wenn er rückblickend sagt, dass »nur sehr wenige Kriegsteilnehmer es so komfortabel hatten wie wir an Bord.«[41]

Abb. 2: Winterliches Idyll: BERLIN in der Bucht von Hommelvik. (Foto: Åsen Museum)

Die zwar gut untergebrachte, aber von ihrer Umwelt isolierte Mannschaft und ihre Offiziere wussten nichts von dem Tauziehen, das derweil an Land um den Liegeplatz der BERLIN entstanden war. Die Debatte darüber wurde indirekt von zwei Faktoren bestimmt. Zum einen wurden Schiff und Mannschaft bis hinauf zu Parlament und Regierung mit einer guten Portion Wohlwollen bedacht und von der Bevölkerung mit viel Neu-

41 Für weitere Einzelheiten siehe Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

gier betrachtet. Zum anderen herrschte Misstrauen gegenüber deutschen Spionen, denn nicht nur Großbritannien unterhielt in Norwegen ein dichtes Netz von Agenten.[42] Das Misstrauen gegenüber deutscher Spionage meldete sich denn auch sofort, als der seemilitärische Bezirkskommandant, Kommandeurkapitän Frisak, Hommelvik als geeigneten Ankerplatz für die BERLIN bestimmt hatte. Nachdem das Schiff am 21. November 1914 unter eigener Maschine nach Hommelvik gedampft und vertäut worden war, intervenierte sofort einer der Industriellen des Städtchens bei Außenminister Ihlen gegen den Liegeplatz vor seiner Haustür. Die Deutschen könnten Industriespionage betreiben, vor allem das Ausschiffen von Holz nach England oder den Transport von Transitwaren mit der Eisenbahn nach Russland via Schweden beobachten.[43] Aber das Schiff blieb. Und für das Leben im Städtchen und die meisten seiner Einwohner war es erst einmal richtig spannend geworden. Die Ankunft des Hilfskreuzers war eine enorme Sensation: Man begann Postkarten von der BERLIN vor Anker zu drucken.[44]

Der kleine Ort Hommelvik war deshalb gewählt worden, weil der Abstand zur Stadt Trondheim einerseits passabel erschien, andererseits dorthin gute Zugverbindungen bestanden. Als Exporthafen besaß Hommelvik eine große Kaianlage und ausreichend Wassertiefe für den Tiefgang der BERLIN von immerhin fast zwölf Metern. Es waren relativ wenige Vorbereitungen zu treffen; nur auf dem Kai mussten zusätzlich Eisenpoller einbetoniert werden, um die schweren Achtertrossen der BERLIN aufzunehmen. Das Schiff wurde in Nord-Süd-Richtung vor Anker gelegt und guter Abstand zum Land eingehalten, damit Starkwind das Schiff nicht gegen den Kai drücken konnte, und auch – was mindestens ebenso wichtig war –, um das Schiff gut bewachen und Fluchtversuche der Internierten verhindern zu können. Diese Vorsichtsmaßnahme sollte sich als nicht übertrieben herausstellen.

Versorgung: Verpflegung, Wasser, Kohle – und Bier

Da das Schiff vor Anker lag, gestaltete sich seine Versorgung schwierig. Der Intendant des Schiffskommandos kaufte die Verpflegung für die Mannschaft selbst an Land und auf Rechnung des Deutschen Reichs ein. Da Hommelviks Lebensmittelläden kaum 450 Mann zusätzlich versorgen konnten, kam der Großteil der Verpflegung aus Trondheim und wurde mit dem kleinen Dampfboot EINAR oder per Eisenbahn geliefert. In der ersten Zeit holte ein gut bewachtes Kommando der Mannschaft die Ware an der Station ab, später rangierte die Bahn die Güterwagen bis zum Kai hinunter. Von diesem mussten die Lebensmittel in die offenen Rettungsboote der BERLIN umgeladen werden, die als Verkehrsboote dienten. Im Winter, bei Starkwind und Schwell war das eine gefährliche Arbeit, die erst später durch einen selbst gebauten Kran erleichtert wurde. Endlich am Schiff angekommen, wurde die Verpflegung entweder das Fallreep hinaufgetragen

42 Für einführende Informationen und Verweis auf weiterführende Quellen siehe https://no.wikipedia.org/wiki/Spionasje_i_Norge_under_f%C3%B8rste_verdenskrig#Tysk_og_britisk_spionasje.

43 Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 31f.

44 So auch später vom Liegeort im Lofjord.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

oder mit einem der Lastbäume des Schiffes hinaufgezogen. Deckoffizier Niebuhr fügte seinem Bericht pointiert hinzu: »Die schlimmste Arbeit hatte die Mannschaft mit all den Bierfässchen, und davon gab es viele, denn Bier musste an Bord sein, wenn Frieden herrschen sollte.«[45]

Entschieden leichter – zumindest für die Mannschaft – gestaltete sich die Versorgung mit Frischwasser. In der ersten Zeit wurde es einmal wöchentlich mit dem Lastkahn ØGER aus Trondheim angeliefert, eine sehr kostspielige Angelegenheit. Nachdem man aber mit dem Bauern des Halstad gård einig geworden war, legte die Mannschaft selbst eine Wasserleitung vom Stavsjøen-Reservoir hinunter zum Schiff.[46]

Abb. 3: Schweine- und Kaninchenzucht an Bord. (Foto: Åsen Museum)

Die BERLIN musste mit Kohle versorgt werden, damit man die verschiedenen Hilfsaggregate, die Bordelektrizität und vor allem die Dampfheizung des Schiffes betreiben konnte. Wie das Trinkwasser wurde auch die Kohle zuerst mit Lastkähnen angeliefert. Die ohnehin mühselige und teure Versorgung wurde obendrein durch politische Querelen erschwert. Norwegen importierte seine Kohle überwiegend aus Großbritannien, und die britische Regierung hatte Norwegen untersagt, die BERLIN mit britischer Kohle zu versorgen. Deswegen wollte man Kohle aus Spitzbergen heranschaffen, aber auch dagegen legten die Briten Protest ein. Man drohte, dass jede Person oder Firma, die Deutschland und deutschen Schiffen helfen würde, auf einer schwarzen Liste landen würde. Erst nachdem die Schiffsreeder schriftliche Versicherungen von norwegischen wie englischen Behörden erhalten hatten, konnte die Kohleversorgung aus Spitzbergen

45 Niebuhr 1939, Artikel 4 (20.11.); siehe auch Artikel 9 (25.11.): 1917 musste die Mannschaft wegen des Transportarbeiterstreiks die Bierfässer selbst durch Hommelvik rollen – »unter großem Jubel der Bevölkerung«.

46 Forbord 1993b, S. 356.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

doch noch aufgenommen werden. Allerdings nicht lange: Bereits im Mai 1915 protestierte der britische Botschafter in Norwegen wiederum bei Außenminister Ihlen gegen die Kohleversorgung und verlangte eine unmittelbare Durchsuchung des Schiffes.[47]

Das britische Vorgehen rund um den Kohlenachschub zeigt nicht nur, wie gut informiert die britischen Diplomaten waren, sondern auch den Druck, den man auf das norwegische Außenministerium, die Neutralitätspolitik und damit auch auf die Durchführung der Internierung auszuüben suchte. Und der Druck kam auch von der anderen Seite, denn die deutsche Botschaft bestand ihrerseits darauf, dass die Spitzbergen-Kohle der BERLIN geliefert werde. Das Problem löste sich dahingehend, dass der norwegische Staat deutsche Kohle kaufte[48], und ab Herbst 1915 versorgten deutsche Schiffe die BERLIN regelmäßig mit Kohle. Sie wurde direkt und unter strenger Bewachung von Schiff zu Schiff gelöscht – eine willkommene Abwechslung des eintönigen Lebens der Mannschaft an Bord.

Abb. 4: Instandsetzungsarbeiten am Lüfter der BERLIN. (Foto: Europeana)

47 Andersen 2015, S. 43f.

48 Depesche Gesandtschaft Oslo an Reichskanzler Bethmann-Hollweg, 04.10.1915. In: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787. Der deutsche Botschafter Oberndorff kommentierte säuerlich, dass dies natürlich eine bequeme Lösung für Norwegen sei. Deutschland habe jedoch bessere Verwendung für seine Kohle, als mit dieser Norwegen bei seiner Aufgabe zu entlasten, nämlich den Kohlenachschub zu organisieren.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Der Mensch war mit sich selbst nicht zufrieden: Zum Leben an Bord[49]

Heute [12. Dezember 1914] *15 Grad Kälte, an Bord nirgends eine warme Stelle zu finden. Selbst in der Koje haben wir gefroren. Die Bordwand war innen ganz mit Reif überzogen.*[50] Laut der zitierten Tagebucheintragung des Matrosen Kämmerer hielt die Dampfheizung des Schiffes nicht immer den norwegischen Wintertemperaturen stand. Trotzdem setzten nicht Winter und Kälte der Mannschaft am meisten zu, sondern der Mangel an Arbeit und Aufgaben. Als die Internierung begann, stellte das Schiffskommando den Dienst von Kriegs- auf Friedensroutine um und schaffte es, die Disziplin aufrechtzuerhalten. Die Offiziere setzten viel auf sportliche Betätigung, ließen ausgiebig exerzieren und versuchten die Mannschaft mit Wartungsarbeiten und »Rein-Schiff«-Arbeiten zu beschäftigen. Trotzdem wurde die Mannschaft zusehens nachlässiger und entzog sich in den Tiefen des unübersichtlichen Schiffes teilweise dem Arbeitsdienst. Das Schiffskommando bestrafte dies relativ mild mit Arrest. Da laut Deckoffizier Niebuhr in dieser Situation »mit Macht nichts zu erreichen« war, sah sich selbst der Kommandant gezwungen, die Entwicklung mit Humor zu nehmen.[51] Anscheinend entwickelte sich an Bord ein eher ziviler Umgang zwischen Schiffsleitung und der Mannschaft.

Mit verschiedenen Angeboten versuchte man nicht nur den Verfall der Disziplin zu stoppen, sondern auch das allgegenwärtige und mit immer höheren Einsätzen betriebene Kartenspiel. Zahlreiche deutsche Delegationen aus Trondheim und Oslo besuchten Schiff und Mannschaft; so der deutsche Pastor Günther aus Oslo, welcher Gottesdienste an Bord abhielt. Um die Mannschaft anderweitig aufzumuntern, schickte der verantwortliche General Spørck die norwegische Divisionskapelle und Unterhaltungskünstler. Sehr beliebt waren wöchentliche Kinovorführungen eines Kinobesitzers. Weihnachten 1914 spendierte das norwegische Verteidigungsministerium der BERLIN-Besatzung eine Weihnachtsfeier. »Denen geht es ja auch nicht so gut«, lautete die lapidare Begründung des Ministeriums. Und General Spørck feierte mit.[52] Die Besatzung wurde jedoch auch selbst aktiv, organisierte Bordorchester und Chor, ja sogar ein Zither- und Mandolinen-Ensemble.

49 Zitat Kämmerer, item 78, 16.–23.12. Dieser Abschnitt folgt meist Niebuhrs Zeitungsartikeln von 1939; Kämmerers Tagebuch endet im Februar 1915.

50 Kämmerer, item 77; Niebuhr 1939, Artikel 17 (05.12.1939) nennt drastisch niedrige Temperaturen, minus 25–30 °C. Historische Wetterdaten für Trondheim bestätigen die von Kämmerer genannten Temperaturen, zeigen aber auch verhältnismäßig milde Wintertemperaturen über 0 °C. Vgl. https://www.yr.no/sted/Norge/Tr%C3%B8ndelag/Trondheim/Trondheim/almanakk.html?dato=1914-12-16.

51 Niebuhr 1939, Artikel 2 (17.11.).

52 Trondhjems Adresseavis, 19.01.1916. Es handelte sich um das norwegische juletrefest/Weihnachtsbaumfest Anfang/Mitte Januar, mit dem die Weihnachtszeit endgültig endet.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 5: Gemischte Sonntagsgesellschaft an Bord. (Foto: Åsen Museum)

Was den monotonen Alltag an Bord wirklich unterbrach, waren die regelmäßigen Wochenendbesuche. Gleich nachdem die BERLIN in Hommelvik vertäut war, durften zivile Norweger wie auch norwegische Militärs jeden Samstag von 15 bis 21 Uhr und sonntags von 11 bis 21 Uhr an Bord kommen – und alle kamen. Für die Mannschaft war selbstverständlich weiblicher Besuch am attraktivsten. Da die luxuriöse Einrichtung der Salons wenig verändert worden war, staunten die Besucher über die mit Damasttischtüchern, Silberbestecken wie Kristallgläsern reichlich ausgestatteten Salons und deren technische Einrichtungen. Emil Simonsen, Soldat der Wachmannschaft, erinnerte sich voller Bewunderung: »Das war vielleicht ein tolles Schiff! Das hättest du mal sehen sollen! Da gab es eine Theke mit einem großen, schwarzen Behälter. Man musste nur an einem Hahn drehen und dann kam Bier, Mann! Und an den Wänden so viele schöne Bilder.« Da das Schiff nicht den schon damals drastischen norwegischen Alkoholsteuern unterlag, wurde Alkohol steuerfrei ausgeschenkt, ein Schnaps für 10 und ein Bier für 25 øre. Bei solchen Preisen verschwanden laut Simonsen bei einer Schiffsinspektion mitunter auch norwegische Soldaten in den Kajüten, »wo sie dann saßen und mit den Deutschen süffelten.«[53] Alkohol und luxuriöse Ausstattung waren jedoch nicht die einzigen Motive für einen Besuch der BERLIN. Unternehmer und Privatleute knüpften Kontakte zur Mannschaft, die sich später, als diese an Land durfte, für alle als wertvoll erweisen sollten. Auf Kontaktsuche waren jedoch auch die deutschen Seeoffiziere. In den ersten Monaten versuchten sie, unter den Besuchern Norweger zu finden, die ihre Flucht vom Schiff unterstützen würden.

53 https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrysseren-berlin/. Laut eigener Aussage trank er nicht an Bord.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Insgesamt betrachtet war die Internierung in den ersten Monaten, auch wenn die Mannschaft nicht von Bord durfte, absolut erträglich. Zum Leerlauf an Bord gesellte sich allerdings schnell das Heimweh; viele der älteren Mannschaftsmitglieder hatten Familie in Deutschland. Obendrein nahm der Krieg entgegen aller Erwartung kein schnelles Ende, was zu einem Gefühl der Nutzlosigkeit vor allem unter den patriotisch gesinnten Offizieren beitrug. Es überrascht also kaum, dass immer häufiger Männer vom Schiff flüchteten – trotz des vergleichsweise ruhigen, ja, teilweise luxuriösen Lebens an Bord, ein Leben, das auch in starkem Gegensatz zum Leben der norwegischen Wachmannschaften stand.

Abb. 6: Fast familiär: Norwegische Wachmannschaften zusammen mit Besatzungsmitgliedern der BERLIN. (Foto: Åsen Museum)

»Verdammt noch mal, dass wir nicht krepierten«: Bewachung, Flucht, ein neues Gesetz und ein gescheiterter Gefangenenaustausch

Das norwegische Verteidigungsministerium setzte für die Bewachung des Schiffes eine verhältnismäßig große Wachmannschaft ein: ca. 100 Mann vom Nordre Trondhjems Infanterieregiment Nr. 13 und eine Artillerieabteilung vom Feldartillerieregiment Nr. 3 mit zwei Kanonen und 30 Mann. Die Wohn- und Lebensbedingungen der Wachmannschaften waren insbesondere in der ersten Zeit sehr schlecht, als sie in einem stark verfallenen Haus der Hommelvik Arbeiderforening einquartiert wurden.[54] Die Wache selbst war auf

54 Andersen 2015, S. 33f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

einem Dachboden über der Lokomotivenremise untergebracht. Emil Simonsen schrieb: »Und die Lokomotiven standen unter uns in der Remise und rauchten […]. Ja, das war ein feines Logis! Rabenschwarz, und dreckig war es auch. Verdammt noch mal, dass wir nicht krepierten.«[55]

Zu den schlechten Wohn- und Lebensbedingungen kam der einförmige Wachdienst. Drei, später vier Wachposten mussten das Schiff rund um die Uhr von Land aus beobachten; ferner patrouillierte ein Motorboot rund um die BERLIN. Dieser Dienst stellte die Soldaten vor allem im Winter auf eine harte Probe und weckte sogar das Mitleid seitens der Bewachten.[56] Der langweilige Wachdienst wurde nur selten unterbrochen, beispielsweise wenn an Bord Unruhe entstand. In diesem Fall signalisierten die Soldaten mit einer Lampe zum Telefonposten, der die Wache alarmierte. Dann gingen ein Offizier und einige Soldaten an Bord.[57] An Bord waren keine norwegischen Soldaten stationiert. Zum Wachdienst gehörte auch die regelmäßig jede zweite Woche durchgeführte Inspektion der Schiffsartillerie. Obwohl diese Inspektionen der Oberkanoniere Brandtland und Fossnår laut Deckoffizier Niebuhr vollkommen nutzlos waren, ja, fast peinlich, entwickelte sich ein herzliches Verhältnis zwischen den deutschen und norwegischen Offizieren. Die norwegischen Offiziere waren aufgrund ihres freundlichen und korrekten Auftretens »mit allen Freund geworden und wurden hoch respektiert«.[58]

Trotz des starken Aufgebots an Wachpersonal konnte die Flucht von Besatzungsangehörigen nicht verhindert werden. Die besten Chancen dafür bestanden am Wochenende, wenn die norwegischen Besucher des Schiffes wieder an Land zurückkehrten. In zivilen Kleidern, die man sich zuvor von Norwegern hatte beschaffen lassen, und begünstigt durch die nachlässige Personenkontrolle konnten Flüchtlinge die Kontrolle am Kai leicht passieren. Schwieriger wurde es danach, nämlich zu versuchen, mit einem Zug die nahe schwedische Grenze zu erreichen; die Polizei überwachte Züge und Bahnhöfe. Hatte ein Flüchtling jedoch erst einmal das ebenfalls neutrale Schweden erreicht, wurde ihm von der dortigen deutschen konsularischen Vertretung nach Deutschland weitergeholfen. Bis zum April 1915 gelang auf diese Weise 29 Personen die Flucht; weitaus mehr hatten es versucht, waren jedoch schnell gefasst worden.[59]

Am spektakulärsten war die Flucht zahlreicher Seeoffiziere, denn sie missbrauchten ein internationales Reglement. Demzufolge durften Offiziere sich gegen Abgabe ihres Ehrenworts, den Landgang nicht für die Flucht zu benutzen, frei an Land bewegen. Kommandant Pfundhellers Flucht aus dem Fjellsæter Sanatorium Ostern 1915 erregte größeres Aufsehen und wurde von der norwegischen Presse kritisch hinterfragt; es mangelte

55 https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrysseren-berlin/.

56 Niebuhr 1939, Artikel 13 (30.11.); siehe auch Niebuhr 1939, Artikel 16 (04.12.).

57 Bericht Emil Simonsen; https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrysseren-berlin/.

58 Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.).

59 Andersen 2015, S. 32ff. Laut Andersen (S. 35) drehte es sich um sieben Offiziere, 17 Unteroffiziere, vier Soldaten und Kommandant Pfundheller. Es existiert keine Statistik zu Flucht und Fluchtversuchen. Alle Quellen weisen darauf hin, dass Flucht bis zum Herbst 1915 ein großes Problem darstellte. In November 1916 gab das V. Bezirkskommando bekannt, dass in den letzten 15 Monaten viele erfolglose Fluchtversuche unternommen worden seien, aber erst jetzt jemandem die Flucht geglückt sei (Kapitänleutnant Stabbert; Trondhjems Adressavisen, 26.11.1916). Fluchtversuche gab es bis 1918 (letzte Berichte dazu in Trondhjems Adresseavis, 13.08., 07., 09., 10.09.1918).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

auch nicht an Spott.[60] Das Auswärtige Amt interpretierte die vielen gelungenen Fluchten als deutschlandfreundliche Politik Norwegens[61] – eine naive Fehlinterpretation. Die Presseberichte lösten ganz im Gegenteil eine Anhörung im norwegischen Parlament aus, in deren Verlauf insbesondere der Bruch des Offiziers-Ehrenworts von Verteidigungsminister Holtfodt kritisiert wurde.[62]

Der Bruch ihres Ehrenworts hatte für die deutschen Offiziere keine Folgen; typischerweise wurde die ehrengerichtliche Untersuchung der deutschen Marine gegen Pfundheller im Herbst 1915 eingestellt.[63] Wenn hingegen gewöhnliche Soldaten später den ihnen gewährten Heimaturlaub missbrauchten und nicht zurückreisten, wurden sie vom deutschen Militär wieder nach Norwegen überstellt.[64] Der Grund dafür lag darin, dass die deutsche Gesandtschaft in Oslo ihr Ehrenwort gegeben hatte, dass die ausreisenden Soldaten wieder zurückkehren würden; mit anderen Worten: Der deutsche Staat hatte für das Besatzungsmitglied gebürgt; der einfache Soldat konnte selbst kein persönliches Ehrenwort abgeben. Die Kaiserliche Marine hatte eine deutlich (klassen-)geteilte Auffassung vom Begriff des Ehrenworts.

Die Fluchtversuche spitzten sich im August 1915 noch einmal zu. Ganze 25 Mann versuchten an Land zu schwimmen, wurden jedoch vom norwegischen Militär mit Warnschüssen gestoppt. Die Episode, über die auch die deutsche Presse berichtete[65], führte zu einem Besuchsverbot und zur verschärften Bewachung des Schiffes. Auch später wurden die Besuche von Land stark eingeschränkt.

Dieser Fluchtversuch und die geglückte Flucht britischer Soldaten im Herbst 1915 führten zu einem neuen Gesetz. Dieses sollte es ermöglichen, den Flüchtling zu bestrafen, ohne sich mit seinem verantwortlichen Offizier einigen zu müssen. Auch sollten nun zivile Helfer bestraft werden können. Um diese wie die Flüchtlinge selbst abzuschrecken, drohte das Gesetz mit drakonischen Strafen: zwei Jahre Gefängnis für einen Fluchtversuch. Andererseits war man bereit, mildernde Umstände anzuerkennen, und niemand wurde zur Höchststrafe verurteilt. Als ein Flüchtling nach dem neuen Gesetz 90 Tage Gefängnis erhielt, erließ man ihm nach deutschem Protest die Hälfte der Strafe.[66]

Trotz der zurückhaltenden Anwendung des neuen Gesetzes erfüllte es seinen Zweck in dem schwierigen Balancegang zwischen den Verpflichtungen eines neutralen Staates

60 Siehe Bjørntvedt 2016, S. 45ff. Für eines der Spottgedichte siehe Trondhjems Adresseavis, 14.04.1915. Laut Namentliches Verzeichnis der Besatzung S.M. Hilfskreuzer BERLIN 1915 waren nur noch sechs Offiziere an Bord verblieben. Niebuhr 1939, Artikel 2 (17.11.) nennt ebenfalls sechs Offiziere. Wegen des Mangels an Offizieren wurden Deckoffiziere zu Offizieren ernannt.

61 Notiz vom 24.02.1915: *Freundliche Haltung norwegischer Regierung gegen Besatzung des Hilfskreuzers »Berlin«. 28 Mann entkommen* (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

62 Zit. nach Andersen 2015, S. 35; hier auch detailliert zur Anhörung.

63 Handschriftliche Abschrift einer Notiz vom 02.10.1915 (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

64 Andersen 2015, S. 36. Das betraf allerdings nicht diejenigen, die direkt von der BERLIN nach Schweden geflüchtet waren. Andersen erwähnt die Matrosen Kannenberg und Noll, die 1918 zurück nach Norwegen überstellt wurden. Siehe auch Trondhjems Adresseavis, 13., 16.08.1918.

65 Siehe verschiedene Dokumente und Zeitungsausschnitte in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

66 Andersen 2015, S. 34ff.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

und dem Wohlergehen der Internierten, die man – Deutsche wie Briten – wegen der teuren Bewachung eigentlich am liebsten loswerden wollte. Norwegen unternahm deshalb 1915 die Initiative zu einem Gefangenenaustausch, der von der deutschen Marineleitung jedoch abgelehnt wurde. Sie argumentierte, dass britische Gefangene in Deutschland, so wortwörtlich, *Geiseln* für die zivilen deutschen Gefangenen in Großbritannien seien. Außerdem stärke ein solcher Austausch – da sich unter den Briten Seeleute befänden – nur die britische Handelsflotte, der es an Besatzungen fehle.[67] Nach dem Scheitern der Initiative wurde den norwegischen Behörden klar, dass man hinsichtlich von Wohl und Wehe der Mannschaft in neuen Bahnen und langsichtig denken musste. Außerdem begann – wie bereits erwähnt – die Moral an Bord zu fallen. Es ist deshalb nicht zufällig, dass ab Sommer 1915 die strengen Internierungsbestimmungen schrittweise gelockert wurden. Für die Mannschaft sollte damit bald deren größter Wunsch in Erfüllung gehen – endlich an Land zu kommen.

Endlich an Land, mit Sport als »dem bis jetzt besten Zeitvertreib«[68]

Warum verweigerte man den Mannschaften so lange den Landgang? Die Antwort lautet schlicht: Weil in dieser Frage große Unsicherheit herrschte. Die Haager Konvention enthielt klare Anweisungen für die Behandlung internierter Offiziere, jedoch keine für die der Mannschaften. Man hatte die Mannschaften also einfach aus Unsicherheit und Vorsicht an Bord gehalten. Nun hatte das Bezirkskommando bereits im ersten Winter Ausmärsche von jeweils 50 Mann rund um Hommelvik zugelassen. Auf ca. fünf Kilometer langen, genau festgelegten Routen marschierten die Soldaten unter deutschem Kommando und mit norwegischer Eskorte um den Ort. Für die Rastlosigkeit der Mannschaft waren die Ausmärsche nur ein magerer Trost. Außerdem dauerte es einfach zu lange, bis jedes einzelne Besatzungsmitglied an Land kam. Im Sommer 1915 ließ man deshalb auf einer Wiese in der Nähe des Kais gymnastische Übungen zu sowie Rudern und Baden von einer abgelegenen Schäre aus. Fußball war sehr beliebt, und laut Überlieferung war es die Mannschaft der BERLIN, welche die europäische Abseitsregel in Hommelvik einführte. Gespielt wurde einmal die Woche, entweder gegen den lokalen Fußballclub oder die norwegische Wachmannschaft, und stets mit kräftiger Unterstützung der jeweiligen Anhänger.

67 Staatssekretär Reichsmarineamt an Reichskanzler Bethmann-Hollweg, 22.04.2015, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

68 Zitat Niebuhr 1939, Artikel 5 (21.11.); dieser Abschnitt bezieht sich meist auf Andersen 2015, S. 39ff. und Niebuhr 1939, Artikel 7 (23.11.), 8 (24.11.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 7: Skilaufen unter Aufsicht: Matrosen der BERLIN mit norwegischem und deutschem Offizier sowie einer der eingereisten Ehefrauen; im Hintergrund der Hilfskreuzer in der Bucht von Hommelvik. (Foto: Historielaget Hommelviks Venner)

Im März 1915 wurde eine Gruppe von der BERLIN zu einer Skitour rund um den Gråkallen, Trondheims höchstem Berg, eingeladen. Damit begann der Wintersport zu einem festen Bestandteil der sportlichen Aktivitäten zu werden. Im gleichen Winter hatte die Mannschaft 30 Paar Ski von einem Privatmann geschenkt bekommen. Mit der sachkundigen Hilfe der Wachmannschaften und von Hommelviks Einwohnern begann die Mannschaft, meist Norddeutsche, den für sie fremden Sport zu erlernen. Andere Männer bauten Schlitten und erhielten die Erlaubnis, von einer Alm aus mit diesen oder einem großen Holzschlitten zu rodeln. Deckoffizier Niebuhr vermerkt: »Ich muss schon sagen, nach einer solchen Tour, entweder mit Ski oder Schlitten, wirkte die Truppe wie neugeboren und wartete nur darauf, so schnell wie möglich wieder an Land zu kommen.«[69]

Selbst wenn der Sport entscheidend dazu beitrug, die Stimmung an Bord zu verbessern, hatte die Mannschaft eigentlich ein anderes Ziel: Sie wollte endlich in die Stadt kommen, nach Trondheim. Um das zu erreichen, benutzten die Männer vorerst zahlreiche Tricks, wollten beispielsweise an einem katholischen Gottesdienst teilnehmen (obwohl kaum Katholiken an Bord waren) oder gaben vor, einen Zahnarzt aufsuchen zu müssen. Als aber klar wurde, dass der Kirchgang sich auf denselben und ein kleines Frühstück beschränkte, und als die Patienten den Zahnarzt selber bezahlen und die Quittung vorlegen mussten, nahmen sowohl Teilnahme am Gottesdienst wie Zahnarzt-Besuche drastisch ab. Andererseits hatten die norwegischen Behörden immer öfter längere Touren außerhalb von Hommelvik zugelassen und ab Frühjahr 1916 sogar ohne norwegische Eskorte. Deckoffizier Niebuhr nahm als verantwortlicher Offizier an diesen Touren teil, die mit Sang und Klang und begleitet von vielen Damen quer durch die Bymarka in Trondheim führten. Obwohl die Männer dabei auch tüchtig dem Bier zusprachen,

69 Niebuhr 1939, Artikel 5 (21.11.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

benahmen sie sich laut Niebuhr bestens[70], denn die neu gewonnene Freizügigkeit wollte man auf keinen Fall wieder verlieren. Deswegen benahm sich die Mannschaft auch später an Land sehr gut und regelte Konflikte, selbst gewalttätige, unter sich. Man ging in der Verteidigung des »bis jetzt erreichten Resultats«[71] so weit, dass »die Männer in dem Fall, dass jemand seinen Verstand verlor, aufeinander aufpassten […]«.[72] Die mannschaftsinterne Selbstjustiz hielt die norwegische Polizei und Militärbehörden effektiv auf Abstand; die Zeitungen konnten nur von einer einzigen gewalttätigen Auseinandersetzung berichten, in deren Verlauf ein Norweger leicht verletzt wurde.[73]

Schließlich, im Sommer 1916, wussten alle, um was es jetzt ging, dass man nämlich endlich den allgemeinen Landgang für die Mannschaft zulassen würde. Im Juni 1916 kam endlich die Erlaubnis. Zu verdanken hatte die Mannschaft diese vor allem den lokalen Betrieben in Hommelvik, denen in der herrschenden Hochkonjunktur zunehmend Arbeitskräfte fehlten, während vor ihrer Tür 400 gut ausgebildete Männer unbeschäftigt herumsaßen.[74] Jetzt machten sich die Wochenendbesuche auf der BERLIN bezahlt – für beide Seiten.

Hommelvik: Industrie, Einwanderung und eine stetig wachsende Kleinstadt

Hommelviks besondere Entwicklung sollte auch die Besatzung der BERLIN prägen; deshalb ein paar kurze Bemerkungen zur Geschichte des Ortes. Seit ca. 1850 hatte sich dieser rasant entwickelt: Spinnerei, Schiffswerft, Ziegelbrennerei und eine Reihe Exporthäuser waren hier von Unternehmern aus Trondheim, Bergen und sogar Stockholm gegründet worden. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie nach Schweden 1881 und dem Bau des Tiefwasserkais erhielt der Ort einen weiteren industriellen Impuls.[75] Mit den schwedischen Investoren wanderten auch rund 50 schwedische Arbeiter ein, die das Leben im Ort mit prägten.[76] Industrialisierung, Einwanderung und eine traditionell sozialistische Orientierung der Arbeiter hatten in Hommelvik eine eigene Mentalität entstehen lassen; und ein mehr einwanderungsfreundliches und solidarisches Klima geschaffen, als man es in einer kleinen norwegischen Ortschaft erwarten konnte. Das umfangreiche und vielfältige Organisationsleben jener Zeit spricht für sich selbst.[77]

---

70 Niebuhr 1939, Artikel 6 (22.11.), 7 (23.11.).

71 Niebuhr 1939, Artikel 9 (25.11.).

72 Niebuhr 1939, Artikel 10 (27.11.).

73 Trondhjems Adresseavis, 04.09.1917: »Ein ernstes Ereignis auf Trondheims Eisenbahnstation«. Der schuldige Matrose wurde zu 30 Tagen Gefängnis verurteilt.

74 Aufgrund von Anfragen der Betriebe hatte das V. Bezirkskommando beim Verteidigungsministerium nachgefragt, wie man eine eventuelle Teilnahme der Deutschen am Arbeitsleben organisieren solle. Das Ministerium erteilte die allgemeine Arbeitserlaubnis und sandte eine Liste mit neun Bedingungen, die alle dem Ziel dienten, Flucht zu verhindern. Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 45ff.

75 Für weitere Einzelheiten siehe Forbord 1993a.

76 1892 waren 48 Schweden in der Gemeinde registriert (Forbord 1993a, S. 106). Einwohnerzahlen in Hommelvik: 1891: 1.098, 1910: 1.498.

77 Jensen 2013, S. 39; zum vielfältigen Organisationsleben siehe Forbord 1993a.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Die Internierung der BERLIN und die Einquartierung der rund 130 Mann Wachmannschaft belasteten die bestehende Infrastruktur des Ortes, beispielsweise das Postamt.[78] Andererseits führten sie zu vielen neuen Aktivitäten und ließen bereits bestehende wachsen. Als klar wurde, dass die Internierung länger dauern würde als zunächst erwartet, begannen sich die Wachmannschaften in Hommelvik einzurichten: Zimmer wurden vermietet, Häuser gebaut. Die Verpflegung und Dienstleistungen für das Militär schufen einen Teil Arbeitsplätze für Frauen.[79] Findige Unternehmer fanden kleine Nischen für Geschäfte, beispielsweise einen Fährservice zwischen Kai und BERLIN.[80] In Hommelvik müssen die Umsätze im Lebensmittel- und Einzelhandel kräftig gestiegen sein, besonders aber die von Tabak. Die Mannschaft der BERLIN war ein kaufkräftiges Publikum, und jetzt, da der Landgang endlich erlaubt war und die Mannschaft anfing zu verdienen, konnte sie sich etwas gönnen. Es entstanden drei neue Gaststätten – in einem Ort mit ganzen 1.500 Einwohnern.[81]

Arbeit macht das Leben süß[82]

Das neue norwegische Gesetz beinhaltete strenge Vorschriften für die Organisation von Arbeitsverhältnissen. Trotzdem wurde Arbeit, ja allein die Möglichkeit, ein Arbeitsverhältnis einzugehen, an Bord als eine große Befreiung aufgefasst. Anfangs arbeiteten die Männer meist beim Ausbau der Infrastruktur mit, also dem Bau neuer Straßen, Eisenbahnlinien und anderen Projekten, die einfache Handarbeit erforderten. Zuerst wurde nur rund um Hommelvik gearbeitet, aber bald erweiterte sich die Anzahl Arbeiter und deren Bewegungsspielraum enorm. Ende 1916 waren beim Bau der Dovre-Bahn ganze 150 Mann der BERLIN beschäftigt, die bis Ulsberg, rund 100 km südlich von Trondheim, fuhren.[83] Das Beispiel zeigt, wie flexibel die norwegischen Vorschriften jetzt gehandhabt wurden. Die Männer wohnten unbewacht in Baracken und fuhren nur an Wochenenden oder auf eigenen Wunsch hin zurück zur BERLIN. Männer mit Arbeit in Hommelvik oder Trondheim mussten hingegen spätestens um 19 Uhr zum Schiff zurückkehren. Aber selbst diese Begrenzung wurde im Spätsommer 1916 auf 21 Uhr ausgeweitet.[84]

78 Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.) beschreibt die Prozedur bei der Auslieferung der Paketpost in der örtlichen Post.

79 Leider ist nicht bekannt, wie viele Frauen direkt oder indirekt für die Wachmannschaften der BERLIN arbeiteten. In der Küche dürfte es sich um neun Arbeitskräfte, wie später im Lofjord, gehandelt haben (Langås 2017, S. 130).

80 Der Unternehmer verdiente gut und konnte später in Lofjord einen kleinen Laden eröffnen, mit dem er die Mannschaft der BERLIN versorgte (Niebuhr, Artikel 4 [20.11.]).

81 Jensen 2013, S. 42.

82 Anfangszeile des Gedichts »Arbeit« von Gottlob Wilhelm Burmann (1737–1805).

83 Niebuhr 1939, Artikel 9 (25.11.); siehe auch Artikel 8 (24.11.). Das V. Bezirkskommando erklärte hingegen, dass zusammen 130 Männer im November 1916 arbeiteten (Trondhjems Adressavisen, 26.11.1916).

84 Niebuhr 1939, Artikel 9 (25.11.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abb. 8: Sonntagsausflug zur BERLIN im Lofjord. (Foto: Åsen Museum)

Die Arbeit, welche die Mannschaft dann in Trondheim bekam, war von ganz anderem Charakter. Hier herrschte eine noch stärkere Nachfrage nach Facharbeitern als in Hommelvik. Unter dem Maschinenpersonal gab es viele ausgebildete Mechaniker, Installateure, Metallarbeiter, unter der Deckmannschaft Bäcker, Schlachter, Kellner. Die norwegischen Unternehmer beantragten beim V. Bezirkskommando die benötigten Arbeitskräfte. Mitunter »bestellte« man sich sogar bestimmte Männer von der BERLIN, beispielsweise der Kaufmann Hennrik Disch den Bootsmannsmaat Kienscherper.[85] Auch öffentliche Betriebe schöpften aus diesem Arbeitskräfte-Reservoir; das Städtische Gaswerk beschäftigte zwei Spezialisten über längere Zeit.[86] Das Bezirkskommando konnte die Gesuche der Betriebe nur aus zwei Gründen ablehnen: wenn der Deutsche einem Norweger den Arbeitsplatz wegnahm oder die Arbeit Einblick in militärische Verhältnisse gab. Dies galt vor allem für Arbeit im maritimen Bereich[87], jedoch keineswegs für das Hotel- und Gaststättengewerbe. Es ist deshalb nicht zufällig, dass die bekannteste Geschichte über die »Berliner«, wie sie in Trondheim genannt wurden, zum Hotel Britannia gehört. 1916 begannen hier zwei Männer ihre Karriere, der spätere Küchenchef Hugo Biedermann und Anthon Färber, der zum Oberkellner avancierte. Zusammen mit Hugo Müller, der nicht von der BERLIN stammte, bildeten sie später in der Zwischen-

85 Andersen 2015, S. 47.

86 Andersen 2015, S. 45ff. Hier werden auch andere norwegische Arbeitgeber genannt (Isidor Nielsens mekaniske verksted, die Werft Trondheims mekaniske verksted).

87 Andersen 2015, S. 47. Es ist nicht bekannt, wie viele Anträge wegen dieser Kriterien abgelehnt wurden und wie oft das Verteidigungsministerium die Entscheidungen des Bezirkskommandos überstimmte. Andersen nennt nur ein Beispiel: Der Straßenbau von Hommelvik nach Gjervingås besaß laut Verteidigungsministerium militärische Bedeutung, so dass man die Internierten nicht zu Bauarbeiten heranziehen durfte (S. 46).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

kriegszeit den »Grundstamm des unteren Managements, welcher das Britannia auf ein sehr hohes Niveau emporhob.«[88]

An Bord der BERLIN entstand durch die Arbeitsaufnahme zahlreicher Mannschaftsmitglieder ein soziales Problem. Während viele an Land nach norwegischem Tarif bezahlt wurden, also gut verdienten, musste eine Reihe Männer für den Betrieb und die notwendige Instandhaltung auf dem Schiff bleiben. Das Schiffskommando löste das Problem mit gut durchdachten sozialen Maßnahmen. Für die Arbeit an Land wurden generell Familienväter bevorzugt. Von deren Lohn zog man einen gewissen Prozentsatz ab, der den an Bord gebliebenen Matrosen und Heizern zugutekam. Ferner richtete man eine Solidarkasse ein, in die ebenfalls eine kleine Abgabe entrichtet werden musste. Aus dieser wurden hilfsbedürftige Familien der Mannschaft unterstützt – laut Deckoffizier Niebuhr monatlich mit mehreren Tausend Kronen.[89] Selbst wenn man annehmen muss, dass beide Solidarpakte nicht von allen an Bord willkommen geheißen wurden, war die Besatzung generell sehr dankbar. Auf diese Weise konnte sie die immer stärker notleidenden Familien zuhause tatkräftig unterstützen.[90] Andererseits half auch die beste Unterstützung wenig gegen das Heimweh und die Sehnsucht nach einem Wiedersehen mit der eigenen Familie.

Wiedersehen mit den Familien

Die norwegische Militärbehörden suchten nach neuen Wegen, um dem dringenden Wunsch der Mannschaft nach einem Wiedersehen zu entsprechen und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Urlauber wieder auf das Schiff zurückkehrten.[91] Anfangs gewährte man einzelnen Mannschaftsmitgliedern im Notfall eine Beurlaubung, also bei Todesfällen oder schwerer Krankheit in der Familie. Nach den guten Erfahrungen, die man damit machte, wurde der Kreis derer, die nach Hause reisen durften, vorsichtig erweitert; zuerst als Belohnung für gute Zusammenarbeit mit den norwegischen Behörden oder an Bord. Zum Schluss erhielten alle eine Reisegenehmigung. Der Heimaturlaub mit jeweils 25 Mann (ab August 1917 jeweils 50) dauerte in der Regel vier Wochen, konnte aber auf bis zu zehn Wochen erweitert werden. Auf diese Weise konnten 1917 und 1918 alle Reisewilligen zweimal jährlich nach Deutschland fahren.[92]

Der Heimaturlaub erleichterte selbstverständlich die Situation der Mannschaft enorm. Gleichzeitig wurden die Urlauber in Deutschland mit einem Elend ohnegleichen konfrontiert. Die deutsche Zivilbevölkerung litt unter einer katastrophalen

88 Jensen 2013, S. 45.

89 Niebuhr 1939, Artikel 8 (24.11.).

90 Diese Dankbarkeit prägt 25 Jahre später auch die abschließende Bemerkung des Deckoffiziers dazu: »Die Ehre dafür gebührt meiner Meinung nach hauptsächlich den norwegischen Militärbehörden und dem großen Wohlwollen und der Loyalität der Geschäftsleute« (Niebuhr 1939, Artikel 8 [24.11.]).

91 Der Abschnitt folgt meist Andersen 2015, S. 42f. Wahrscheinlich begannen die Beurlaubungen Mitte 1916.

92 Niebuhr 1939, Artikel 14 (01.12.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Hungersnot.[93] Es war also mehr als verständlich, dass die Urlauber versuchten, so viele Lebensmittel wie möglich nach Deutschland zu schmuggeln. Anfangs konnten sie mit einem gewissen Verständnis seitens der norwegischen Zöllner rechnen, später wurden geschmuggelte Waren beschlagnahmt. Aber selbst jetzt war man gnädig und zog die Waren nicht ein, sondern gab sie den Reisenden bei ihrer Rückkehr zurück.[94]

Die zweite humanitäre Maßnahme, mit der die Situation für die Mannschaft und insbesondere die Familienväter erleichtert werden sollte, war die Familienzusammenführung. Das Schiffskommando hatte ein entsprechendes Gesuch an die norwegischen Behörden gerichtet, das mit großem Wohlwollen behandelt wurde, auch vom Passkontor in Oslo, der damaligen Ausländerbehörde. Bereits im Frühjahr 1916 kamen die ersten deutschen Frauen und Kinder in Hommelvik an. Sie mussten sich alleine zurechtfinden, denn die Mannschaft konnte sich noch nicht frei an Land bewegen. Laut Deckoffizier Niebuhr wurden Frauen und Kinder von der Bevölkerung in Hommelvik »so freundlich und entgegenkommend wie überhaupt möglich empfangen«.[95] Dies mag darauf beruhen, dass – wie gesagt – in Hommelvik die solidarische Kultur mit einer einwanderungsfreundlichen Haltung einherging. Da die deutschen Frauen und Kinder sichtlich wenigen Kulturkollisionen ausgesetzt waren und gute Erfahrungen mit der neuen Lebenswelt machten, folgten ihnen viele weitere. Bis Herbst 1917 entstand eine kleine deutsche Kolonie, in der »ein echtes Familienleben [herrschte], dank des Entgegenkommens der norwegischen Behörden«.[96]

BERLIN unter einem fast wolkenfreien Himmel[97]

Dank Ferienregelung, Familienzusammenführung und Arbeitserlaubnis hatten die norwegischen Militärbehörden Mitte 1917 volle Kontrolle über die BERLIN; auch gab es kaum noch Fluchtversuche. Mehr noch, die Internierung war in jeder Hinsicht zu einem Erfolg geworden: Man hatte der Neutralitätsverpflichtung entsprochen und gleichzeitig den Internierten eine fast uneingeschränkte Freiheit eingeräumt. Zusätzlich profitierte

93 In Deutschland starben während des Ersten Weltkriegs ca. 800.000 Menschen an Hunger (https://de.wikipedia.org/wiki/Steckrübenwinter).

94 Niebuhr 1939, Artikel 14 (01.12.).

95 Niebuhr 1939, Artikel 18 (06.12.).

96 Ebd. Anzumerken ist, dass Niebuhr ein etwas zu positives und widerspruchsfreies Bild von den norwegisch-deutschen Verhältnissen zeichnet.

97 Die Überschrift bezieht sich auf die in Norwegen berühmt gewordene Äußerung von Staatsminister Knudsen im Februar 1914: »Der politische Himmel ist, weltpolitisch gesehen, in einem Maße unbewölkt, wie er es viele Jahre nicht war.« Knudsen wandte sich mit dieser Äußerung in der Throndebatte des norwegischen Parlaments gegen höhere Bewilligungen für das Militär. Die Äußerung steht heute synonym für politische Naivität. Knudsen folgte übrigens konsequent seiner naiven Linie: Als der Erste Weltkrieg auszubrechen drohte, ging er segeln und kehrte nach dessen tatsächlichem Ausbruch zunächst nicht nach Oslo zurück, sondern beendete zuerst die Segelregatta in Hjorten.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

die Wirtschaft in der Region von der Arbeitskraft der Mannschaft.[98] Das bedeutet nicht, dass die Internierung frei von Konflikten und Problemen war. Diese waren jedoch durchweg unbedeutend und manchmal nicht ohne unfreiwillige Komik. Ein Beispiel dafür stammt aus der Prohibitionszeit. Mitte 1917 weigerte sich die Firma Trondhjems samlag, das Schiff mit Alkohol zu beliefern. Das Schiffskommando wandte sich an das Verteidigungsministerium und fragte, ob es sich um ein Missverständnis handele. Damit entstand etwas, was man später als eine komplizierte Sache bezeichnete. Mehrere Ministerien beschäftigten sich mit dem »Fall«, und endlich erteilte Ministerialdirektor Wyller im Sozialministerium eine Liefergenehmigung für die BERLIN. Wyller fügte ironisch hinzu: »Außerdem kann es ja von Vorteil sein, wenn Samlaget in diesen armen Zeiten überhaupt Umsatz macht.«[99]

Ein wesentlich ernsteres Problem stellte Großbritannien dar, welches die BERLIN immer noch mit Argusaugen beobachtete. Wie bereits in Zusammenhang mit dem Kohlennachschub ausgeführt, wollten die Briten unbedingt verhindern, dass norwegische Firmen für die BERLIN Instandsetzungsarbeiten ausführten oder Schiffsausrüstung lieferten. Mitte 1916 hatte das Schiffskommando sich an eine Werft in Hommelvik gewandt, um die Decks neu kalfatern zu lassen, und an einen Metallbetrieb, der die Rettungsboote reparieren sollte. Beide Betriebe fragten vorsichtshalber beim britischen Konsul in Trondheim an, und dieser antwortete sofort, *that you should undertake no work of any art for the auxiliary-cruiser »Berlin«.* Die Arbeit musste daraufhin provisorisch mit Bordmitteln ausgeführt werden. Die deutschen Proteste ließen nicht lange auf sich warten. In seiner Antwortnote an das Auswärtige Amt bedauerte Außenminister Ihlen nicht nur das Geschehene, sondern räumte auch ein, dass Norwegen – ebenso wie andere neutrale Staaten – sich den britischen Erpressungsversuchen nicht besonders geschickt widersetzt hätte.[100]

Trotz solch kleiner Versehen und mit Hinblick darauf, dass 1914 keine gesetzlichen Grundlagen für die Behandlung der Internierten existierten, hatte die Knudsen-Regierung die Internierung der BERLIN ganz im Interesse der Nation geregelt, was vor allem meint, den neutralitätspolitischen Spielraum Norwegens aufrechterhalten. Was man hingegen nicht – oder nur bis zu einem gewissen Grad – beeinflussen konnte, waren die öffentliche Meinung und die Presse. Genau diese sollten das bis jetzt erreichte Resultat gefährden.

98 Hier folgten die norwegischen Behörden dem Vorbild der anderen skandinavischen Neutralen, Schweden und Dänemark. Für nähere Einzelheiten siehe Andersen 2015, Kap. 5 (*Sammenligning med andre europeiske nøytrale land*).

99 Trondhjems Adresseavis, 10.07.1917; siehe auch 09.07.1917 (Leitartikel mit Kritik an der unterschiedlichen Behandlung von Norwegern und Internierten), 11.07.1917 und 12.07.1917 (Adresseavisens satirischer Kommentar zu den Artikeln in der Zeitung Nidaros).

100 Verschiedene Dokumente in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787. Das Zitat stammt aus einem Brief des Schiffskommandos der BERLIN vom 14.08.1916. Zusätzlich versicherte Außenminister Ihlen, dass die BERLIN sich in Zukunft direkt an das Bezirkskommando wenden solle. Sie würde dann alle notwendigen Lieferungen und Dienstleistungen erhalten.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

»Spionagezentrale in Hommelvik«[101]

Wie eingangs gesagt, verfolgte der Verdacht der Spionage die BERLIN seit ihren ersten Tagen in Hommelvik, und dies, obwohl die Telegrafiestation versiegelt und die Funkantenne des Schiffes demontiert waren. Die Briefe der Mannschaft wurden doppelt zensiert, intern auf dem Schiff[102] und extern vom norwegischen Militär.[103] Darüber hinaus konnten mit Hilfe der damaligen Kommunikationsmittel keine aktuellen Informationen über den Schiffsverkehr im Trondheimsfjord nach Deutschland oder an deutsche Marinefahrzeuge, beispielsweise U-Boote, übermittelt werden. Trotz dieser unbestreitbaren Tatsache wuchs das Misstrauen gegen die BERLIN und die Deutschen im Laufe des Jahres 1917 sehr stark. Die Ursachen dafür lagen ganz woanders.

Während Großbritannien sich in Norwegen auf Handelsspionage beschränkte[104], richtete sich die deutsche Spionage aggressiv gegen die norwegische Schifffahrt und versuchte diese zu sabotieren. Im Laufe des Jahres 1917 entlarvte die norwegische Polizei in Oslo eine Reihe deutscher Spione. Am bekanntesten sind der Fall Rosen vom Januar 1917 und der Fall Rautenfels vom Mai gleichen Jahres, die beide großes öffentliches Interesse weckten. Die deutschen Barone hatten große Mengen Sprengstoff, Bakterien und andere Sabotageausrüstung eingeführt.[105] Als es in einer Reihe von Häfen brannte, so auch im Juli 1917 im Transitlager Trondheim, wurden diese Feuer sehr schnell mit den ausländischen Agenten in Verbindung gebracht.[106] Es kann kaum verwundern, dass die florierenden Spionageschichten die Bevölkerung aufmerksam und misstrauisch machten.

Die allgemeine Unruhe und Nervosität schaffte auch in Hommelvik und Umgebung ein Klima für »grenzenlos lächerliche ›Spionageaffären‹«.[107] Gerüchte, denen zufolge man von der BERLIN an deutsche Schiffe im Fjord telegrafierte, wurden so oft wiederholt und kolportiert, dass die Behörden sich zum Schluss gezwungen sahen zu reagieren.

---

101 Brief Polizei Trondheim 20.07.1917, zit. nach Andersen 2015, S. 38.

102 Die schiffsinterne Zensur übte ein gewählter Seeoffizier/Deckoffizier aus (Niebuhr 1939, Artikel 1 [16.11.]). Zugelassen waren ein Brief pro Tag für Offiziere bzw. ein Brief pro Woche für Mannschaftsmitglieder (Andersen 2015, S. 38).

103 Es gab vereinzelt Versuche, die Zensur zu umgehen, die mit einem kurzfristigen Verbot der Privatkorrespondenz und Landgang-Verbot bestraft wurden (Trondhjems Adresseavis, 04., 06., 28.02.1918). Norwegisches Militär bestimmte Mitte 1918, dass die eingehende Post ebenfalls zu überwachen sei. Danach versuchte man wiederum mithilfe von Deckadressen in Trondheim die Zensur zu umgehen (Andersen 2015, S. 38).

104 Vgl. Andersen 2014, S. 269, 301f.

105 Rosen führte u.a. Milzbrandbakterien mit sich. Rautenfels' Koffer enthielten 215 Bomben, 490 Zünder und Säuregläser, Füllfederhalter und Zigaretten, die mit Sprengladungen präpariert waren, ferner ein spezielles Metallpulver, das Motoren von Kraftfahrzeugen und Schiffen zerstören konnte (https://www.nrk.no/dokumentar/gjemte-bombelager-pa-grunerlokka-1.10962318). Für eine allgemeine Übersicht siehe Brandal/Teige 2012.

106 Dazu kam die zunehmende Verbitterung über den uneingeschränkten U-Bootkrieg ab Februar 1917. Dieser sollte Norwegen die Hälfte seiner Handelsflotte und das Leben von 1.387 Seeleuten kosten (Stortingsmelding 31, 1925, S. 10).

107 Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.). Hier auch detailliert zur Untersuchung des Schiffes und den anderen Spionageanschuldigungen.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Eine Militärkommission durchsuchte die BERLIN, selbstverständlich ergebnislos. Das beruhigte jedoch nicht die Gemüter, eher im Gegenteil. Wie die Kapitelüberschrift zeigt, kolportierten selbst öffentliche Institutionen den Dorfklatsch.

Die Presse betrieb ihre eigene Kampagne. Am 12. Juli 1917 fragte »Trondhjems Adresseavis«: »Wird die ›Berlin‹ aus Hommelvik verlegt?« und wies auf die Suche des Bezirkskommandos nach einem neuen Ankerplatz im inneren Trondheimsfjord hin. Eine Woche später druckte die Zeitung einen langen Leserbrief, in dem ein »N.T.« ungehemmt seine Schadenfreude darüber ausdrückte, dass nun hoffentlich alle Deutschen ihre Arbeit an Land verlieren würden, die sie sowieso nur angenommen hätten, um zu spionieren. Der Leserbrief schloss mit einem geradezu grotesken Hinweis auf den Fall Rosen; verlege man die BERLIN nicht, werde es zu den gleichen Zuständen wie in Oslo kommen.[108] Interessant an diesem Leserbrief ist allein, dass man ihn druckte. Ende Juli setzte die Zeitung ihre Kampagne fort, diesmal mit einem eigenen Leitartikel. Unter der Überschrift: »›Berlin‹ soll verlegt werden« wurde darauf hingewiesen, dass »unsere Behörden unter dem Druck der öffentlichen Meinung stehen«. Der Redakteur wies nachdrücklich auf die großen Konsequenzen hin, die eine Verlegung mit sich führen würde, insbesondere für die ca. 40 Familien in Hommelvik. Trotzdem, so der Redakteur, stellten diese Kolonien und die Mannschaft der BERLIN eine große Gefahr für den »Verkehrsknotenpunkt Hommelvik« dar. Eine Verlegung sei notwendig, »und je schneller man handelt, desto besser.«[109]

Der Redakteur von »Trondhjems Adresseavis« brauchte nicht lange zu warten. Am 20. August 1917 beschloss der Generalstab auf Druck der öffentlichen Meinung und gegen seinen eigenen Willen die Verlegung des Schiffes.[110] Das Klima war dermaßen aufgeputscht, dass selbst der deutsche Marine-Attaché meinte, es sei am besten, sich mit den »vollendeten Tatsachen« abzufinden – eine ungewöhnliche diplomatische Zurückhaltung seitens der deutschen Behörden.[111] Sicherheitshalber meldete man zusammen mit dem Kommandanten der BERLIN formell einen Protest gegen die Verlegung an; dies vor allem, um sich gegen die Kosten der Verlegung zu verwahren sowie eventuelle Schäden am Schiff und negative Auswirkungen auf dessen Mannschaft.[112]

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Verlegung auf keinen Fall auf eine Neuorientierung der norwegischen Neutralitätspolitik oder Mängel bei der Bewachung zurückgeführt werden kann. Es finden sich auch keine Spuren von politischem Druck oder versuchter Einflussnahme seitens Großbritanniens. Es war einfach so, dass die bösen Zungen siegten.

108 Trondhjems Adresseavis, 18.07.1917.

109 Trondhjems Adresseavis, 23.07.1917.

110 Andersen 2015, S. 47, Fußnote 155; Brief Generalstab vom 20.08.1917.

111 Rapport Marine-Attaché til Reichs-Marine-Amt, 27.11.1917, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

112 Gesandtschaft Oslo an Reichskanzler Bethmann-Hollweg, 05.12.1917; Staatssekretär Reichs-Marine-Amt an Staatssekretär Auswärtiges Amt, 08.11.1917, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

An Land: BERLIN im Lofjord

Immerhin gab es auch ein sachliches Argument für die Verlegung: Bei Starkwind aus Nord und Nordwest lag das Schiff relativ ungeschützt und hatte sich bereits einmal, in der Nacht vom 13. zum 14. Februar 1917, losgerissen – glücklicherweise, ohne größere Schäden anzurichten.[113] Der neue Ankerplatz lag in dem tropfenförmigen Lofjord, der guten Schutz gegen die vorherrschenden Winde aus West und Nordwest bot. Deswegen benutzte man diesen auch später öfter, um Schiffe aufzulegen oder zu reparieren.[114] Im Spätsommer 1917 hatte man mit den Vorbereitungen für die Verlegung begonnen, und am 30. Oktober 1917 fuhr die BERLIN unter eigener Maschine zu dem »gottverlassenen Platz«, wie Deckoffizier Niebuhr sich drastisch ausdrückte.[115] Verglichen mit Hommelvik war das kaum eine Übertreibung. Zum nächsten Lebensmittelladen und der Bahnstation waren es 90 Minuten Fußweg auf schlechten und im Winter nur teilweise geräumten Wegen. Die Züge nach Trondheim verkehrten wesentlich seltener als von Hommelvik und die Bahnfahrt dauerte ca. drei Stunden – in eine Richtung.[116] Es existierte keinerlei Infrastruktur für die Versorgung, weder Wasserleitungen noch Straßen für den Warentransport. Lediglich ein neuer Holzkai und Poller zum Vertäuen der BERLIN waren schon vorhanden. Zur Versorgung wurde das kleine Dampfboot EINAR benutzt, welches täglich zwischen dem Lofjord und Trondheim verkehrte, jedoch nur zehn bis zwölf Mann mitnehmen konnte; bei schlechtem Wetter fiel die Fahrt aus.[117] Vor allem wegen dieser schlechten Verkehrsverbindungen nahm der Kontakt mit Trondheim und Hommelvik stark ab.

113 Trondhjems Adresseavis, 14., 25.02.1917; Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.). Die Situation war trotzdem dramatisch, da die BERLIN das englische Schiff GITANO leicht streifte. An Schiff und Holzverladekai entstand leichter Sachschaden.

114 Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs legte die Reederei Fred. Olsen hier drei Frachter auf: BLACK WATCH, BLACK PRINCE und BRETAGNE. Später reparierte das deutsche Werkstattschiff HUASCARAN im Lofjord die Schlachtschiffe SCHARNHORST und GNEISENAU (Juni/Juli 1940) und den Schweren Kreuzer PRINZ EUGEN (Frühjahr 1942). Das Panzerschiff ADMIRAL SCHEER ankerte 1942 ebenfalls zeitweise im Lofjord.

115 Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.); zu den Vorbereitungen siehe Trondhjems Adresseavis, 04.09.1917. Für das Datum der Überführung siehe Langås 2017, S. 121.

116 Laut Fahrplan 1917 verkehrten auf der Route 9 (Sunnan – Hell – Trondhjem) zwei durchgehende Züge, jeweils einer am Vor- und am Nachmittag.

117 Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.), 16 (04.12.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Abb. 9: Im Lofjord; im Vordergrund ein Schilderhaus der Wachmannschaft. (Foto: Åsen Museum)

Die deutschen Familien in Hommelvik waren – wie es der Leitartikel in »Trondhjems Adresseavis« schon angedeutet hatte – von der Verlegung stark betroffen. Da die Baracken für die norwegischen Wachmannschaften noch nicht fertiggestellt waren, quartierte man die Männer auf den umliegenden Höfen ein.[118] Somit blieb kaum Platz für die deutschen Familien, und etwa zwei Drittel von ihnen mussten nach Hause reisen. Einzig die Wochenend-Besuchsordnung für Norweger blieb die gleiche wie in Hommelvik. Trotz der zeitaufwendigen Anreise nahmen diese Besuche kaum ab. Laut einem Couplet aus jener Zeit soll es sich dabei um viele »Damenbekanntschaften« (Niebuhr) gehandelt haben.[119] Dazu finden sich allerdings keine näheren Angaben.

Die Besatzung erlebte in der abgelegenen Bucht eine Art Kulturkollision. Generell war es schwieriger, mit den Bauern der Umgebung in Kontakt zu kommen. Aber mit der Zeit kam man sich auch hier näher: Die Landbevölkerung kam an Bord, und die Mannschaft besuchte die Höfe und half dabei mitunter bei der Ernte aus.[120] Auf einigen Höfen kam man sich besonders nah; es wurden mehrere Ehen geschlossen. Wirtschaftliche Beziehungen entwickelten sich ebenfalls. Auf der BERLIN hatte man früh damit begonnen, mithilfe der umfangreichen Küchenabfälle eine Schweinezucht einzurichten. Im Lofjord entwickelte sich diese laut Niebuhr zu einem »hervorragenden Geschäft« mit den Bauern der Umgebung. Schließlich baute die Besatzung an Land Ställe für 25 Paar Zuchtschweine.

Der Aufenthalt im Lofjord hatte auch eine andere positive Seite, die eher sportlicher Natur war. Laut Deckoffizier Niebuhr waren die Männer »frei wie die Vögel, wenn sie an Land kamen«[121], eine Freiheit, die vor allem für lange Wanderungen genutzt wurde. Auf

118 Langås 2017, S. 124ff. Hier auch detailliert zum Bau der Baracken.

119 Text siehe Bjørntvedt 2016, S. 61.

120 Niebuhr 1939, Artikel 19 (07.12.); siehe auch Artikel 18 (06.12).

121 Niebuhr 1939, Artikel 18 (06.12.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

dem Schiff selbst veranstaltete man Schwimmwettbewerbe, es wurden Segelboote gebaut und Regatten ausgetragen.[122] Der Wintersport war noch populärer. Etwa ein Drittel der Mannschaft lief inzwischen Ski. Andere trugen auf dem zugefrorenen Fjord mit ihren selbstgebauten Schlitten Eissegel-Regatten aus oder gingen zum Eisfischen. Deckoffizier Niebuhr stellte zusammenfassend fest: »Man kann wohl mit Sicherheit sagen, dass ein sorgloseres Dasein als wir es führten, man sich kaum vorstellen kann.«[123] Das stimmt so jedoch nicht ganz.

Abb. 10: Wachsoldaten mit Freundinnen vor der BERLIN im Lofjord. (Foto: Åsen Museum)

Die Propaganda gegen die BERLIN war nach der Verlegung in den Lofjord nicht verstummt. Zuerst erschien im November 1917 in »Trondhjems Adresseavis« eine im Ton negative, ja schadenfrohe Reportage über die neue Situation der BERLIN im Lofjord.[124] Im gleichen Monat druckte auch die Zeitung »Politiken« einen Artikel mit indirekten Spionage-Anschuldigungen, der sogar zu – wenn auch geringfügigen – diplomatischen Verwicklungen führte.[125] Im Juli 1918 publizierte »Trondhjems Adresseavis« erneut ei-

122 Die Wettbewerbe forderten leider ein Todesopfer: Maschinist Eickmann kenterte mit seinem Boot und ertrank (Foto mit handschriftlicher Notiz *Umgekommen durch Kentern den 21.8.1918 im Lofjord*, Riksarkiv RAFA-3763/U/L7365).

123 Niebuhr 1939, Artikel 18 (06.12.).

124 Der Journalist der Adresseavisen freute sich sichtlich darüber, dass deutsche Familien nach Deutschland zurückkehren mussten. Außerdem ist der Artikel stark von Missgunst geprägt, insbesondere, was die Deutschen und ihre norwegischen »Mägdelein« betraf (Trondhjems Adresseavis, 06.11.1917).

125 Privat geäußerte Ansichten eines Redakteurs Knudsen waren in der Zeitung Politiken wiedergegeben worden. Auf Druck des deutschen Außenministeriums und der Gesandtschaft in Oslo wurde Knudsen zum Divisionschef Generalmajor Ræder einbestellt, wo Knudsen gegenüber Ræder und dem Kommandanten der BERLIN beteuerte, dass er von Politiken falsch zitiert worden sei und

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

nen Artikel über angebliche Spionage und Ladendiebstähle von Männern der BERLIN. Wiederum zeigte sich, dass alle Beschuldigungen entweder nur erfunden waren oder auf »kolossalen Übertreibungen« beruhten. Sowohl der Kommandant der Wachmannschaft, Marinekapitän Laur. Aas, als auch der Kaufmann Lars L. Tvete entkräfteten die grundlosen Beschuldigungen; Aas charakterisierte das Benehmen der Mannschaft als »durchweg mustergültig, […] bescheiden und höflich.« Tvete verpasste dem Blatt noch einen kleinen ironischen Seitenhieb: Der »diensteifrige Reporter« sei wohl nicht gut unterrichtet gewesen.[126] Wesentlich ernsthafter hingegen waren die Folgen für Personen, die der Spionage beschuldigt wurden, so der Maschinist Rogge. Er saß 1918 zwei Monate in Untersuchungshaft, bis sich die Anschuldigungen gegen ihn als das erwiesen, was sie stets waren: reiner Klatsch. Selbst die Polizei folgte lange ihrem Misstrauen gegen die »Spionzentrale«.[127]

Letztendlich drehte es sich um Lappalien, die den Alltag der Mannschaft kaum negativ beeinflussten. Wirklich bedrohlich war für sie ab 1917 der Wertverfall der deutschen Mark im Verhältnis zur norwegischen Krone. Er führte zu einem kräftigen Verlust an Kaufkraft, da der Wehrsold in Mark ausgezahlt wurde. Damit verschlechterten sich auch die Möglichkeiten für die noch im Lofjord wohnenden deutschen Familien, die nur vom Wehrsold lebten. Obendrein war 1917 in Norwegen die Rationierung eingeführt worden.

Ab Sommer 1918 wütete die Spanische Grippe in Norwegen. Auf der BERLIN erkrankten drei Viertel der Mannschaft, zwei Männer starben.[128] Mit der gleichen Intensität griff die Krankheit die norwegischen Wachmannschaften an und forderte ebenfalls ein Todesopfer.[129] Durch den hohen Krankenstand war die Truppe nicht mehr imstande, die Bewachung des Schiffes aufrechtzuerhalten. Deren norwegischer Kommandant bat den Kommandanten der BERLIN, er möge dafür sorgen, dass die Besatzung die Situation nicht für Fluchtversuche ausnutze.[130] Sie stellten eigentlich kein Problem mehr dar, weil es – wie bereits gesagt – schon in Hommelvik kaum noch zu Fluchtversuchen gekommen war. Aus neutralitätspolitischen Gründen musste jedoch die Neutralitätswache aufrechterhalten bleiben. Selbstverständlich wirkte es absurd, eine Mannschaft, die »frei wie die Vögel« war, zu bewachen, und in der Praxis handelte es sich auch nur noch um eine Aus- und Eingangskontrolle.

Es verwundert deshalb kaum, dass sich viele der Norweger, die oft von den Höfen in der Umgebung zum Militärdienst eingezogen worden waren, mithilfe eines Stellver-

---

bereits um eine Berichtigung gebeten habe; sollte die Zeitung seine Richtigstellung nicht abdrucken, werde er diese persönlich an Kommandant Schreyer senden (Bericht Konsul Münzenthaler/Trondheim an Gesandtschaft Oslo, 23.12.1917, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

126 Trondhjems Adresseavis, 15.07.1918 (Beschuldigung zu Spionage und Ladensdiebstahl), 22.07.1918 (Entgegnung von Marinekapitän Laur. Aas), 23.07.1918 (Entgegnung von Kaufmann Lars L. Tvete).

127 Trondhjems Adresseavis, 01.03., 19.04.1918. Gleiches gilt für die gegen einen Professor der Norges Tekniske Høyskole eingeleitete Untersuchung wegen angeblicher Fluchthilfe für Kapitänleutnant Stabbert (Trondhjems Adresseavis, 02.09.1917).

128 Niebuhr 1939, Artikel 19 (07.12.).

129 Langås 2017, S. 130.

130 Niebuhr 1939, Artikel 19 (07.12.). Niebuhrs Kommentar: »Wir waren alle zusammen fast Kameraden.«

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

treters vom Dienst freizukaufen suchten.[131] Obendrein wiederholten sich für die norwegischen Militärs die elenden Bedingungen, unter denen sie bereits in Hommelvik anfänglich hatten leben müssen. Während die Mannschaft der BERLIN nach wie vor komfortabel wohnte und sich mit Sport die Zeit vertrieb, litten die Wachmannschaften in ihren neuen Unterkünften unter Ungeziefer und mussten sich mit brackigem Trinkwasser aus einem verschlammten Brunnen begnügen. Die BERLIN wurde hingegen wieder mit Frischwasser aus Trondheim versorgt.[132]

Zur Geschichte der BERLIN im Lofjord gehört auch eine letzte Episode: der kurzfristige Besuch eines anderen deutschen Kriegsschiffes. Am Tag der deutschen Kapitulation, dem 11. November 1918, lief das deutsche U-Boot U 157 aufgrund eines Maschinenschadens Norwegen an. Ein paar Tage später war das U-Boot im Lofjord angekommen und ging an der BERLIN längsseits. U 157 wurde ebenfalls desarmiert und mit seinen 80 Mann Besatzung interniert. Im Gegensatz zur BERLIN war die Internierung von U 157 jedoch nur von kurzer Dauer. Bereits zwei Wochen später durfte das U-Boot nach Deutschland zurückkehren[133]; nicht so die BERLIN.

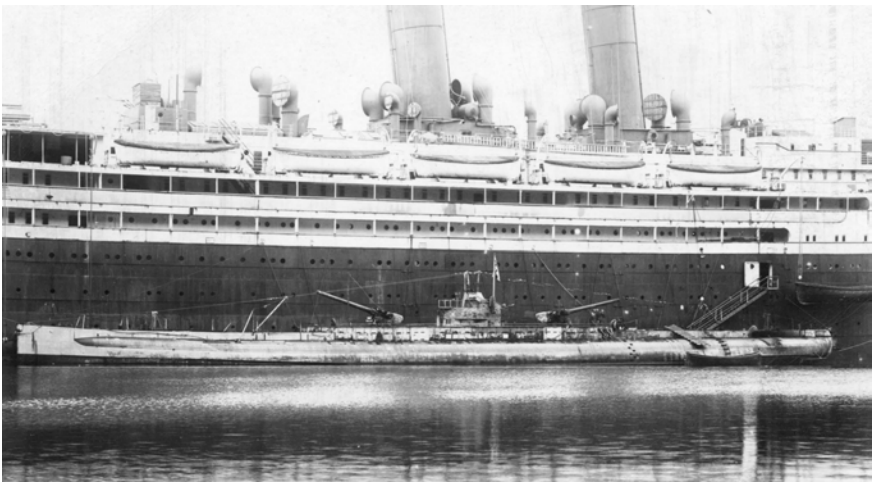


Abb. 11: U 157 längsseits der BERLIN, November 1918. (Foto: Norsk Maritimt Museum)

131 Nur für die Frauen aus der Nachbarschaft stellte sich die Situation wesentlich positiver dar, denn es entstanden einige Arbeitsplätze. Ab November 1917 arbeiteten neun Frauen in der Küche des norwegischen Barackenlagers (Langås 2017, S. 129; S. 130 über Frauenarbeit).

132 Niebuhr, Artikel 16 (04.12.): »Wir hatten aufrichtig Mitleid mit den Soldaten, wenn diese treu auf ihren Posten aushielten und froren, dass ihnen die Zähne klapperten, während unseren Sportlern der Schweiß rann« (Langås 2017, S. 127ff.; S. 130 zum Wasser).

133 Langås 2017, S. 131f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Ein sehr langes Nachspiel

Im November 1918, nach fast genau vier Jahren Internierung, freute sich die Mannschaft darauf, endlich nach Hause zu kommen. Ausgelöst durch den Kieler Matrosenaufstand vom 3. November 1918 kam es vor der Heimreise auch an Bord der BERLIN zu einer Art Revolution. Die rote Flagge wurde gehisst und ein Matrosenrat gebildet, der das Kommando über das Schiff übernahm. Die Mannschaft behandelte die an Bord verbliebenen Offiziere (die noch immer ihre Handfeuerwaffen trugen) nicht besonders streng. Lediglich der unbeliebte Erste Offizier musste das Schiff verlassen, während Kommandant Schreier auf seinem Posten verblieb. Laut Niebuhr hatte er sich gegenüber der Mannschaft stets »als ein sehr loyaler Herr erwiesen.«[134]

Nach der Novemberrevolution erhielt die Mannschaft ihren Wehrsold kräftig erhöht, was zu umfangreichen Einkäufen führte. Die Männer kauften so viele Lebensmittel, wie sich transportieren ließen. Nachdem die Internierung für die Mannschaft Ende November aufgehoben worden war, reisten laut Deckoffizier Niebuhr ca. 80 Mann nach Deutschland, und 65 musterten ab, um in Norwegen zu bleiben. Der Rest blieb an Bord.[135] Weshalb aber durfte die BERLIN nicht zurück nach Deutschland?

Bereits vor der Unterzeichnung des Friedens von Versailles war von den Siegermächten bestimmt worden, dass Deutschland 90 % seiner Handelsflotte an die Entente und neutrale Länder wie Norwegen ausliefern musste. Aufgrund des uneingeschränkten U-Boot-Krieges hatten viele Länder große Teile ihrer Flotten verloren, Norwegen rund die Hälfte. Im Brüsseler Handelsschiffsabkommen waren die deutschen Schiffe verteilt worden; die BERLIN sollte Großbritannien zufallen. Norwegen wollte das Schiff jedoch erst freigeben, nachdem Deutschland die Rechnung für die Kosten der Bewachung beglichen hatte.

Die norwegische Presse berechnete, wieviel die Internierung ausländischer Soldaten im Ersten Weltkrieg – ca. 450 Deutsche, rund 100 Briten und 16 Finnen – Norwegen gekostet hatte. Laut der Zeitung »Aftenposten« drehte es sich um insgesamt ca. 2,5 Millionen Kronen; für die deutschen Soldaten hätte man etwa 1,5 Millionen Kronen aufgewendet, also den größten Teil.[136]

Im März 1919, bevor überhaupt die norwegische Forderung angemeldet worden war, fragte das Auswärtige Amt energisch bei der Botschaft in Oslo an, was sie denn zu tun gedenke, damit die norwegische Regierung das Schiff endlich nach Deutschland heimkehren lasse; man müsse die Maschine reparieren, die militärische Ausrüstung demontieren und das Schiff in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzen, also die Kabinen der Dritten Klasse wieder einbauen. Der Nachdruck des Schreibens erweckt den Anschein, dass es den deutschen Behörden sehr wichtig war, ihren Verpflichtungen gegenüber der

134 Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.).

135 Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.); Langås (2017, S. 132): Laut norwegischen Zeitungen seien 60 Mann an Bord geblieben; Andersen (2015, S. 59): Ein großer Teil der Mannschaft fuhr nach Hause; Trondhjems Adresseavis, 22.11.1918: Die Hälfte der Besatzung sei in Trupps à 50 Mann nach Hause gereist.

136 Aftenposten, 09.11.1918, zit. nach Langås 2017, S. 133.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Entente nachzukommen.[137] Gleichzeitig wiesen die deutsche Marine und das Auswärtige Amt jeden Versuch seitens Norwegens zurück, das Schiff als deutsche Kriegsschadenerstattung ausgeliefert zu bekommen: *Ein solches Zugeständnis* […] *würde unübersehbare Forderungen auch der übrigen Neutralen nach sich ziehen.*[138] Das wollte die deutsche Regierung unter allen Umständen vermeiden.

Trotzdem sollte gezahlt werden, bevor die BERLIN ihre Anker im Lofjord lichten konnte. Die deutschen Behörden anerkannten generell Norwegens Forderung und wiesen selbstbewusst jeden Zweifel an der eigenen Zahlungsfähigkeit zurück. Anfang Mai 1919 sollte die norwegische Regierung die Internierung sofort und bedingungslos aufheben. Um ihrer Forderung Nachdruck zu verleihen, setzte man die norwegische Regierung unter Druck: Die deutsche Marine würde eine neue Mannschaft sowie ein Schiff mit Kohle für die BERLIN nach Norwegen schicken.[139] Das war keine leere Drohung. Am 29. Mai fuhr die EDDY mit 80 Mann von Emden aus, und am 1. Juni kam der neue Kommandant der BERLIN in Oslo an.[140] Die deutsche Taktik funktionierte. Die norwegische Regierung gab nach und hob die Internierung am 28. Mai bedingungslos auf; was heißt: zu deutschen Bedingungen.[141] In der diplomatischen Note an das Auswärtige Amt wird mit keinem Wort eine Kriegsschadenerstattung erwähnt oder eine andere Bezahlung für die Auslieferung des Schiffes vorgeschlagen, nur die Rechnung für die Internierung genannt: 1.485.790 Kronen per 1. Januar 1919.[142] Die »Aftenposten« hatte erstaunlich genau gerechnet.

Auf norwegischer Seite war man sich durchaus im Klaren darüber, dass es sehr schwierig sein würde, Geld vom finanziell ausgebluteten Deutschland zu erhalten, das obendrein am Rande des wirtschaftlichen Zusammenbruchs stand. Im Juni 1919 hatte sich die Rechnung auf insgesamt ca. 1,7 Millionen Kronen erhöht, aber auf deutschen Protest hin zog man rund 0,2 Millionen Kronen ab, welche die trotz des deutschen Protests erfolgte Verlegung in den Lofjord gekostet hatte. Am 10. Januar 1920 trat der

137 Telegramm Auswärtiges Amt an Gesandtschaft Oslo 18.04.1919; handschriftliche Notiz 08.04.; eine umfassende Darstellung enthält das Brieftelegramm Reichs-Marine-Amt an Auswärtiges Amt, 07.05.1919. Alle Dokumente in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

138 Vgl. Brieftelegramm Reichs-Marine-Amt an Auswärtiges Amt, 18.04.1919, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

139 Brieftelegramm Admiralität an Auswärtiges Amt, 07.05.1919: […] *eine sofortige und bedingungslose Aufhebung der Internierung* […]; und: […] *die norwegische Regierung vor vollendete Tatsachen zu stellen* (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

140 Admiralität an Auswärtiges Amt, 28.05.1919; Brieftelegramm Admiralität an verschiedene deutsche Ministerien, 28.05.1919, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787. Niebuhr 1939 (Artikel 20, 09.12.) nennt 140 Mann, die aus Deutschland kamen.

141 Brieftelegramm Admiralität an verschiedene deutsche Ministerien, 28.05.1919: *Soeben teilt die Norwegische Regierung durch Note mit, daß die Internierung des Hilfskreuzers Berlin unter den von unserer Seite gestellten Bedingungen aufgehoben ist* (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787). Trondhjems Adresseavis, 30.05.1919, nennt den 30.05.1919.

142 Diplomatische Note des Außenministeriums an das Auswärtige Amt, 24.06.1919 (in deutscher Übersetzung), in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Frieden von Versailles in Kraft, und damit wurde die norwegische Forderung rechtskräftig. Aber wegen umfangreicher Reparationszahlungen an die Entente-Mächte, der deutschen Hyperinflation und dem innenpolitischen Chaos konnte das Deutsche Reich nicht vor April 1925 zahlen. Zu dem Zeitpunkt hatte Norwegen die Forderung bereits auf 800.000 Kronen gesenkt.[143]

Am 13. Juni 1919 lichtete der Hilfskreuzer BERLIN unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die Anker im Lofjord. Auf der Reede Munkholmen vor Trondheim wurden nach der langen Liegezeit die Kompasse kompensiert. Am 14. Juni 1919 um 17 Uhr verabschiedete sich die BERLIN mit drei langen Signalen aus ihrem mächtigen Typhon von Trondheim und Norwegen. Damit bedankte sich die Mannschaft, so die heute etwas altertümlich wirkende Formulierung von Deckoffizier Niebuhr, »für die Liebenswürdigkeit und das sowohl von den Behörden wie der Bevölkerung [uns] zuteil gewordene Entgegenkommen […]«.[144] Die Heimreise startete jedoch alles andere als idyllisch. Die aus Deutschland eingetroffene Ersatzmannschaft hatte Krieg, Hunger und Not durchgemacht, war dementsprechend brutalisiert und besaß keinerlei Disziplin. Alles, was an Bord nicht niet- und nagelfest war, versuchte die neue Mannschaft vor der Abreise zu stehlen und an Land zu verkaufen: Bettwäsche, Mahagonimöbel, Bestecke. Die alte Stammbesatzung verzweifelte, und selbst der Matrosenrat des Schiffes war machtlos.[145] Die Situation beruhigte sich zwar nach und nach, aber die alte Stamm-Mannschaft der BERLIN erhielt einen düsteren Vorgeschmack auf das, was sie in Deutschland erwarten sollte.

Bis auf das Passieren der noch kurz vor Kriegsende von Großbritannien in der Nordsee großflächig ausgelegten Minenfelder verlief die Heimreise undramatisch. In Bremerhaven wurde das Schiff entsprechend des Abkommens auf »Peace-time Standard« zurückgebaut. Großbritannien benutzte das Schiff zuerst als Truppentransporter, verkaufte es jedoch bereits 1920 an die White Star Line, wo die BERLIN den Namen ARABIC erhielt. Das Schiff bediente noch lange die Nordatlantikroute, wurde mehrere Male umgebaut und 1931 abgewrackt.[146] Von der Mannschaft der BERLIN blieben 65 Männer in Norwegen. Andere, wie Deckoffizier Niebuhr, reisten nach der Heimreise wieder zurück nach Trondheim. Abgesehen von den sehr erfolgreichen Mitarbeitern des Hotels Britannia hinterließen die »Berliner« jedoch relativ wenige Spuren in Trondheim, Hommelvik und im Lofjord. 1939, als Deckoffizier Niebuhr seine Erinnerungen publizierte, hatten die meisten Berliner Norwegen bereits verlassen, waren entweder nach Deutschland heimgekehrt oder weiter in die USA gereist. Nur 13 Mann waren geblieben.[147]

143 Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 59f.; Bjørntvedt 2016, S. 60.

144 Zitat Niebuhr 1939, Artikel 22 (12.12.). Siehe auch Trondhjems Adresseavis, 12., 13., 14.06.1919. Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.) nennt den 12.06.1919 für die Abreise aus dem Lofjord.

145 Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.).

146 Für weitere Einzelheiten siehe Haws 1990, S. 88.

147 Zu den Familien im Lofjord siehe Langås 2017, S. 133ff.; für Deckoffizier Niebuhr siehe Bjørntvedt 2016, S. 66f.; für die Nachkommen in Hommelvik siehe Jensen 2013, S. 42. Für die Nordamerika-Auswanderer siehe Todesanzeige bei Kämmerer, item 85 (undatiert).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Schlussbetrachtung

Im Zusammenhang mit Krieg kann nur sehr selten von einer Win-win-Situation gesprochen werden; die Geschichte der Internierung der BERLIN gehört zu diesen Ausnahmen. Gewinner waren die norwegische Regierung und das Militär, die eine funktionierende Internierungspraxis schufen, welche den Internierten immer großzügigere Erleichterungen einräumte. Geht man von der generell prekären Stellung Norwegens zwischen Großbritannien und Deutschland aus und bezieht man den starken Druck Großbritanniens mit ein, welcher den sowieso knappen außenpolitischen Spielraum der norwegischen Regierung noch weiter einzuschränken drohte, kann hinsichtlich der Internierung von einer bedeutenden Leistung der norwegischen Regierung gesprochen werden.[148] Die gute Balance zwischen Bewachung und Bewegungsfreiheit der Mannschaft bot weder britischen noch deutschen Behörden Anlass zur Klage – von einzelnen und eher unbedeutenden Episoden abgesehen. Gewinner war auch die Wirtschaft in Mittelnorwegen, der zumindest zeitweise wertvolle Kompetenz und Arbeitskraft zugeführt wurde. Am meisten gewann jedoch die Mannschaft selbst, welche sich in den vier Jahren an Bord in einer vergleichsweise komfortablen Situation befand; sie konnte auf dem Schiff wie an Land ihre Aktivitäten größtenteils selbst organisieren.[149] Vielen Männern wurde Norwegen zumindest zeitweise zu einer neuen Heimat. Es verwundert kaum, dass der hier oft zitierte Deckoffizier Niebuhr seinen im Dezember 1939 veröffentlichten Bericht damit beschloss, dass »wir [= die in Norwegen lebenden Männer der BERLIN] auch in Zukunft alles tun werden, was in unserer Macht steht, um das gute und verständnisvolle Verhältnis zu allen, mit denen wir zu tun haben, aufrechtzuerhalten und unsere Pflicht als friedliche Bürger in unserem anderen Vaterland zu tun […]«.[150] Kurz vor der deutschen Invasion Norwegens geschrieben, wirken diese Worte heute tragisch.

Vier Monate später, am 9. April 1940, passierten wieder deutsche Kriegsschiffe die Festung Agdenes – und wurden auch dieses Mal nicht gestoppt. Dieses zweite große Versagen wurde nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges für den Festungskommandanten Frithjof Jacobsen ebenso problematisch wie der Durchbruch der BERLIN im November 1914 für Major Ørstad. Letzterer war 1915 durch Oberst Birger Eriksen ersetzt worden. Dieser hatte sich in Agdenes mit den Umständen des Durchbruchs der BERLIN gründlich auseinandergesetzt. Später kommandierte Oberst Eriksen die Festung Oscarsborg, welche die Einfahrt in den inneren Oslofjord militärisch absichert. Als am 9. April 1940 die Kriegsschiffsgruppe 5 mit dem Schweren Kreuzer BLÜCHER an der Spitze hier durchzubrechen versuchte, wurde sie von der Festung unter heftiges Feuer genommen. Die BLÜCHER sank, und die Besetzung Oslos durch deutsche Truppen verzögerte sich, so dass der norwegische König und die Regierung flüchten konnten. Dies hatte weitreichende Folgen für Norwegen bzw. den Widerstand gegen die deutsche Besatzung. Oberst Eriksen hatte an diesem Morgen auf eigene Faust das Feuer auf die BLÜ-

148 Vgl. Andersen 2015, S. 61ff.

149 Deckoffizier Niebuhr übertrieb kaum, wenn er die vier Jahre in Norwegen folgendermaßen zusammenfasste: »Im Gegensatz zu unseren Millionen Kriegskameraden lebten wir die ganze Zeit in einem Paradies« (Niebuhr 1939, Artikel 22 [12.12.]).

150 Niebuhr 1939, Artikel 23 (13.12.).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

CHER eröffnen lassen. Inwiefern sein Wissen über den Durchbruch der BERLIN seinen ebenso einsamen wie mutigen Beschluss beeinflusste, darüber kann nur spekuliert werden. Kein Zweifel besteht jedoch daran, dass die politisch wie militärisch verhältnismäßig unbedeutende Geschichte der BERLIN somit ihren langen Schatten auf die norwegische Geschichte wirft.

Quellen

Zeitungen

Trondhjems Adress[e]avis[en], 1914–1919.

Archive

Bundesarchiv, R 901/86787: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919.
Bundesarchiv, RM 5/1004: Admiralstab der Marine. Acta betreffend Seebeuterecht, Kreuzerkrieg vom Januar 1903 bis November 1908.
Bundesarchiv, RM 5/1837: Admiralstab der Marine. Acta betreffend Einrichtung von Streuminendampfern vom November 1908 bis November 1912.
Bundesarchiv, RM 5/1838: Kaiserliches Kommando der Marinestation der Nordsee. Acta betreffend Augmentationsschiffe für Minen C/A (Hilfsstreuminendampfer) vom Mai 1896 bis Dezember 1912.
Bundesarchiv, RM 33/41: Kaiserliches Kommando der Marinestation der Nordsee. Spezialakten betr. Ausrüstung von Augmentationsschiffen als Kreuzer und Avisos. Bd. 4 von Dez. 1906 bis November 1919.
Bundesarchiv, RM 99/609: Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. [Fregattenkapitän] Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1.
Bundesarchiv, RM 99/610: Kriegstagebuch des Kommandos S.M. Hilfskreuzer BERLIN. Kommandant: Kapitän zur See Pfundheller, 16.09.1914–16.10.1914.
Bundesarchiv, RM 99/611: Kriegstagebuch des Kommandos S.M. Hilfskreuzer BERLIN. Kommandant: Kapitän zur See Pfundheller, 10.10.1914–23.11.1914 (Kopie des Kriegstagebuchs in BArch RM 99/609).
Bundesarchiv, RM 99/612: Telegramm-Briefbuch S.M. Hilfskreuzer BERLIN [undatiert].
Riksarkivet Oslo, RA/RAFA-3763/U/L7365 (Passbilder der Mannschaft).

Allgemeine Weblinks

http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague13.asp
https://www.yr.no/sted/Norge/Tr%C3%B8ndelag/Agdenes/Agdenes/almanakk.html?dato=1914-11-16
https://www.der-mond.org/aktuell/alle-mondphasen-bis-4712-n-ch/?auswahl=0&monat=11&jahr= 1914

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Internetquellen zur BERLIN

[Kämmerer, Rudolf:] Kriegstagebuch mit handgefertigten Zeichnungen von Rudolf Kämmerer, SM Hilfskreuzer Berlin. Europeana 1914–1918, https://transcribathon.com/en/documents/id-1495/ (02.10.2023).

https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrysseren-berlin/ (02.10.2023) = Bestefar minnes: Vakta over hjelpekrysseren »Berlin«.

Internetquellen zur BRANDENBURG

https://de.wikipedia.org/wiki/Köln-Klasse_(NDL)

http://www.ekneinfo.com/ss-brandenburg-paring-ekne.html

https://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=brand

Literatur

Andersen, Jesben (2015): Interneringen av hjelpekrysseren Berlin. Interneringspolitikk i Norge under første verdenskrig. NTNU-Masteroppgave i historie – Lektorutdanninga. Trondheim.

Andersen, Røy (2014): 1914: Inn i katastrofen. Oslo.

Baumeyer, Stig (2015): Hjelpekrysseren BERLINs reise – et hundreårsminne. In: Nord-Trøndelag historielag, Årbok for 2015, S. 145–166.

Bjørntvedt, Helene (2016): Historien om »L 20« og »Berlin«. [Ohne Ort].

Brandal, Nik. & Teige, Ola (2012): The Secret Battlefield. Intelligence and Counter-Intelligence in Scandinavia During the First World War. In: Ahlund, Claes (Ed.): Scandinavia in the First World War. Studies in the War Experience of the Northern Neutrals. Lund, S. 85–107.

Forbord, Kåre (1993a): Grotid for industri og handel. In: Malvik bygdebok 4, S. 95–107.

Forbord, Kåre (1993b): Interneringa av Hjelpekrysseren Berlin – en episode i Hommelviks historie. In: Malvik bygdebok 5, S. 355–358.

Haug, Karl Erik (1994): Den tysk-norske spenningen under Første verdenskrig. (IFS-Info Nr. 5). Oslo.

Haws, Duncan (1990): Merchant Fleets. Vol. 19: White Star Line (Oceanic Steam Navigation Company). Hereford.

Jensen, Johan O. (1996): Britannia hotel: tradisjon og atmosfære. Trondheim.

Jensen, Johan O. (2013): Da BERLIN kom til Hommelvik. In: Arbeiderbevegelsens historielag i Trøndelag, Årbok 2013, S. 36–43.

Kämmerer, Rudolf: siehe Internetquellen zur BERLIN.

Kludas, Arnold (1975): Great Passenger Ships of the World. Vol. 1. Translated by Charles Hodges. Cambridge.

Kludas, Arnold (1991): Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd. Bd. 1: 1857 bis 1919. Herford.

Kludas, Arnold (1995): Passagierdampfer als Hilfskreuzer. Kurze Geschichte der Entwicklung einer Schiffsgattung. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 18, S. 151–162.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Langås, Arne (2017): Hjelpekrysseren BERLIN i Lofjorden. In: Nord-Trøndelag historielag, Årbok for 2017, S. 119–136.

Lian, Trygve (1992): Ringen sluttes. Åsen.

Marine-Archiv (Hg.) (1920–1923): Der Krieg zur See 1914–1918. Der Krieg in der Nordsee. Bearb. von Otto Groos. Bd. 1–3. Berlin.

Melien, Tor Jørgen (1995): Vakt og vern. Marinen og kystartilleriet 1914–1918. (Forsvarsstudier 1/1995). Oslo.

Namentliches Verzeichnis der Besatzung S.M. Hilfskreuzer BERLIN (1915): Trondhjem.

Niebuhr, Gustav (1939): Fire års internering i Trondhjemsfjorden. Erindringer fra livet ombord i hjelpekrysseren Berlin i Hommelvik og Lofjorden. Dagsposten [= 23 Artikel vom 16.11.–13.12.1939; einleitender Artikel 14.11.1939].

Schmalenbach, Paul (1977): Die deutschen Hilfskreuzer 1895–1945. Oldenburg.

Waldeyer-Hartz, Hugo von (1931): Der Kreuzerkrieg 1914–1918. Das Kreuzergeschwader Emden, Königsberg, Karlsruhe, die Hilfskreuzer. (Marinearchiv. Einzeldarstellungen des Seekrieges 1914–1918. Bearbeitet unter Benutzung der amtlichen Quellen des Marinearchivs Berlin. Bd. II: Der Kreuzerkrieg). Oldenburg.

Walter, John (1994): Piraten des Kaisers. Deutsche Handelsstörer 1914–1918. Stuttgart.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Digging into a Biocultural Archive

The Potential and Urgency of Research on Historical Whale Bones Illustrated by Examples from Bremen

Youri van den Hurk, Hans Christian Küchelmann and Luke Spindler

Youri van den Hurk | Department of Archaeology and Cultural History, NTNU Vitenskapsmuseet, Norwegian University of Science and Technology, Trondheim, Norway | https://orcid.org/0000-0002-0573-0163 | yourivandenhurk@gmail.com
Hans Christian Küchelmann | Knochenarbeit, Bremen, Germany | https://orcid.org/0000-0003-0207-3804
Luke Spindler | BioArCh, Department of Archaeology, University of York, York, UK
© Youri van den Hurk, Hans Christian Küchelmann, Luke Spindler 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-006

Keywords/Schlüsselwörter

Whale • Whaling • Cultural heritage • Zooarchaeology • Mass spectrometry
Walfang • Kulturerbe • Archäozoologie • Walartbestimmung • Massenspektrometrie

Abstract/Zusammenfassung: Graben in einem biokulturellen Archiv: Das Potenzial und die Dringlichkeit der Erforschung historischer Walknochen anhand von Beispielen aus Bremen

Whales have been commercially exploited worldwide for centuries. Over the past four centuries, many northwestern European countries also engaged in whaling. These whalers frequently brought back whale bones from the animals they hunted. These bones were used for a variety of purposes, including jaw-bone arches, fences, and cattle rubbing posts. However, it is often unknown to which species these bones belong. Moreover, many of these specimens have been exposed to the elements for decades or even centuries, leading to their gradual deterioration. Here, we applied the method of

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Zooarchaeology by Mass-Spectrometry (ZooMS) to two whale bones preserved in Bremen to identify their species. Both specimens were identified as »Balaenidae« and likely derived from the bowhead whale (*Balaena mysticetus*), which was extensively hunted by German whalers in Arctic waters. This case study showcases the wealth of information that can be gained from analyzing whale bones preserved in cultural heritage settings. We argue that more specimens should be analyzed before erosion and weathering make research on this valuable biocultural archive impossible.

Weltweit wurde über Jahrhunderte kommerzieller Walfang betrieben. Die Walfänger brachten häufig Walknochen von der Jagd mit, die unter anderem für Walkiefertorbögen, Zäune und Viehscheuerpfosten verwendet wurden. Allerdings ist oft nicht bekannt, zu welcher Walart diese Knochen gehören. Darüber hinaus befanden sich viele dieser Exemplare jahrzehnte- oder jahrhundertelang im Freien, was zu einem langsamen Verfall führte. Wir haben die Methode der Zooarchäologie durch Massenspektrometrie (ZooMS) bei zwei solcher in Bremen konservierter Walknochen angewandt, um die Walart zu bestimmen. Beide Exemplare wurden als »Balaenidae« identifiziert und stammen wahrscheinlich vom Grönlandwal (*Balaena mysticetus*), der von deutschen Walfängern in arktischen Gewässern ausgiebig gejagt wurde. Diese Fallstudie zeigt die Fülle an Informationen, die aus der Analyse von Walknochen gewonnen werden können. Wir plädieren dafür, mehr historische Walknochen zu analysieren, bevor Umwelteinflüsse und Verwitterung Untersuchungen dieser wertvollen biokulturellen Archive unmöglich machen.

Introduction

The first German whaling ship was equipped by Hamburg shipowner Johan Been in 1643. Following Been's voyage, German whaling enterprises were undertaken until the end of the 19th century, with another brief revival between 1930 and 1939.[1] Over 10,000 voyages have been documented, of which approximately 1,600 departed from Bremen.[2]

In 1653, the first ship departed from the port to engage in whaling activities in the North Atlantic. As whale populations started to decline, whaling grounds expanded into the South Atlantic. German whalers followed the British and Americans, who had already ventured into the South Atlantic in 1775 and 1791, respectively. Eventually, in 1836, the first whaling vessel from Bremen was sent to the South Pacific. However, the number of German Pacific voyages is small, with only 60 documented journeys, of which 44 originated in Bremen. Nevertheless, this business was apparently so important that the Free Hanseatic city of Bremen maintained a consulate in Honolulu from 1846 to 1867.[3]

Besides geographical shifts in whaling, there were also shifts in the species that were targeted. Between the 17th and early 18th centuries, the bowhead whale (*Balaena mysticetus*) was targeted. Subsequently, from the early 18th century onwards, the sperm

1 Oesau 1955, p. 65–66.

2 Koch 1799; Meyer 1965; Küchelmann 2008, pp. 132–136; 2011, p. 210; Schümann 2014.

3 Schümann 2014, pp. 282–283.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

whale (*Physeter macrocephalus*) was hunted. From the 1860s onwards, with the invention of steam propulsion and the explosive harpoon, the rorquals (Balaenopteridae) were also targeted.[4] By 1872, whaling voyages ceased to be carried out from Bremen.[5]

Many whales were taken during the two centuries when whaling was conducted from Bremen. Records indicate that between 1653 and 1709, 300–350 whaling voyages from Bremen brought back 1,100–1,300 whales, which equates to just over six whaling voyages and 19 to 24 individual whales being taken per year.[6] This might seem like a small amount, but Bremen was just one of many whaling ports, and all the whaling activities combined had a devastating impact on whale populations in all major oceans.

This kind of information is based on whaling logbooks, which have been used to assess past whaling endeavours, number of whales taken, and species targeted. However, these logbooks can potentially be prone to errors, resulting in distorted data.[7] First, whales could have been wrongly identified by the whalers, resulting in an over- or underrepresentation of a certain species. Secondly, some species have only recently been recognized as distinct species. The Bryde's whale (*Balaenoptera brydei edeni* and/or *Balaenoptera brydei brydei*) was previously classified as a sei whale (*Balaenoptera borealis*) until 1972. The taxonomy of the Bryde's whale is still a subject of debate.[8] As a result, this has led to an overrepresentation of the sei whale in whaling logbooks. Furthermore, whaling logbooks could also be tempered with, providing false data. For instance, Soviet whaling logbooks are known to provide false data and therefore cannot be used to accurately estimate past populations sizes.[9] Moreover, cases of whales being struck but lost were often not considered.[10]

An alternative approach to examining early whaling activities is through the analysis of the remaining bones. Historical bones can provide a wealth of data in order to assess past whaling activities.[11] Unfortunately, whale bones were often discarded during these whaling endeavours. Occasionally, whale bones were brought back home by the whalers. Whalebone has been utilized for various architectural purposes, such as cattle rubbing posts, jawbone arches, posts and post rows, tomb slabs, chopping blocks, chairs, stools, benches, boundary stones, and bridges.[12] Some of these, such as jawbone arches and post rows, can still be spotted in modern landscapes, including in Bremen (fig. 1). The features and artifacts located outside are subject to weathering due to exposure to environmental conditions. The degradation and potential destruction of these historical artefacts can deprive us of a valuable biocultural archive, which can among others be used for research on marine environmental history, marine historical ecology or eco-

4 Ellis 1993; Münzing 1978; 1987, pp. 80–81.

5 Schümann 2014, pp. 165–166.

6 Küchelmann 2011, p. 210.

7 Kruse 2017.

8 Cooke 2018; Jefferson et al. 2007, p. 54; WoRMS Editorial Board 2023, ID 137089, 242603.

9 Ivashchenko et al. 2013.

10 Vighi et al. 2021.

11 See e.g. Barrett 2019; Mulville 2005; Orton 2016; Poulsen 2016.

12 Küchelmann 2011; 2023; Küchelmann/Friesen 2023; Mulville 2002; Redman 2004; 2009; 2010a; 2010b; 2013; 2014; Savelle 1997; van den Hurk 2020.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

nomical history to assess past whaling activities. This makes researching and protecting this biocultural archive a pressing matter.

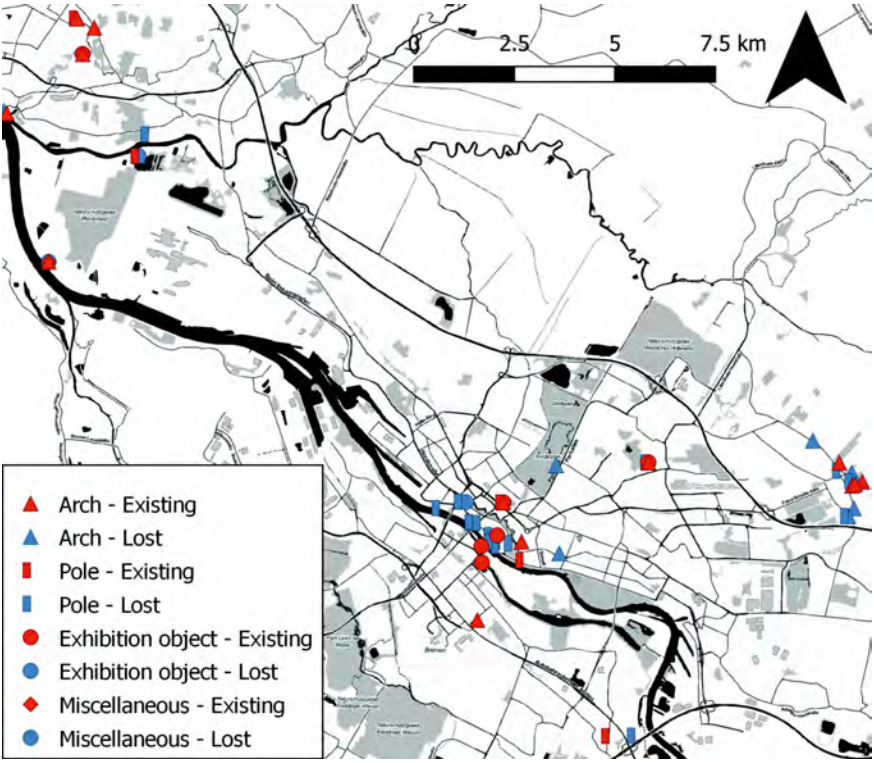


Fig. 1: Whale bones in Bremen and Schwanewede-Leuchtenburg. At present, there are 85 known objects, consisting of 190 individual bones. (Map: Youri van den Hurk & Hans Christian Küchelmann)

In order to assess the potential of the osteological features, species identification of the specimens is necessary. Morphological species identification of these whale bones is often difficult due to the limited amount of available reference material and published identification criteria.[13] While many species display a similar osteological morphology, which limits identification using conventional morphological comparison methods, another challenge is the frequently fragmented state of cetacean bone material. To overcome this problem, Zooarchaeology by Mass-Spectrometry (ZooMS) has the potential to contribute. ZooMS is a rapid, low-cost identification method based on the collagen or other proteins preserved in bones. It has been frequently applied to zooarchaeological specimens, but it has not been used very often on specimens from the cultural heritage sector. In order to test the applicability of ZooMS on historical specimens, a

13 Speller et al. 2016; van den Hurk et al. 2022.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

ZooMS analysis was undertaken on two segments of whale mandibles from Bremen and Schwanewede-Leuchtenburg, both of which have been located in the open and endured weathering for over a century.

Material, Methods, and Historical Background

The first analyzed sample (WH638) originates from Schulweg 7, Schwanewede-Leuchtenburg, in the county of Osterholz-Scharmbeck (53.18971° N 8.64875° E; KnA 766). Mandible sections were set up as fence posts by Kommandeur (whaling ship captain) Hinrich Hashagen (*de grode Kaptein*) somewhen between 1840 and 1872 (fig. 2a).[14] Three of the fence posts survive to this day,[15] along with a jawbone arch that still serves as a gate frame to the estate (fig. 2b).[16]

Fig. 2a–b: 19th-century whale bones from Schwanewede-Leuchtenburg, Schulweg 7; a) fence post, inv. no. KnA 766; b) whalebone arch in June 2009. (Photos: Hans Christian Küchelmann)

The second specimen is from Gut Hodenberg, located at Hodenberger Straße 10 in Bremen-Oberneuland (53.08923° N 8.94354° E). It was erected between 1897 and 1936 as an arch next to a pathway by the owner, Robert Rickmers, a rice merchant from Bremen (fig. 3).[17] Rickmers was not involved in whaling enterprises himself, but he was an antiquities collector. Therefore, it is possible that the arch moved from another location to Gut Hodenberg. One of the jawbones is (hopefully) still standing, while the other one broke down approximately in 2006 due to weathering, showcasing how fragile these precious

14 Bruns/von der Mosel 1982, pp. 84–87.

15 One of these is now in the collection of the Museum Schloss Schönebeck Bremen, a second one in the private collection of Jürgen Oltmann, Schwanewede-Leuchtenburg and the third one in the collection of Hans Christian Küchelmann (inv. no. KnA 766).

16 Bruns/von der Mosel 1982, pp. 75, 84–85; Missler 2002, p. 210; Redman 2009, pp. 86–87.

17 Prüser 1936, p. 163.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

biocultural specimens are. A sample of the broken specimen was analyzed (WH639, inv. no. KnA 815).

Fig. 3a–b: Partially broken down jawbone arch from Gut Hodenberg, Bremen-Oberneuland in 2011; the arch broke down around 2006. (Photos: Hans Christian Küchelmann)

For both specimens, the exact date of their installation is uncertain. Captain Hinrich Hashagen was one of the last captains to sail out for whaling until 1870, but he had been active since the 1840s.[18] He engaged in whaling in the North Atlantic. The Schwanewede-Leuchtenburg specimen was acquired sometime between those years. The Hodenberg arch has been erected after 1860, but it is possible that it originally stood elsewhere before being relocated to Robert Rickmers' house.

Since there is a possibility that both specimens post-date 1860 (the time during which rorquals were also hunted), a wide range of species should be considered, making any large whale species a potential candidate.

18 Ahlers 1911, pp. 13–14.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

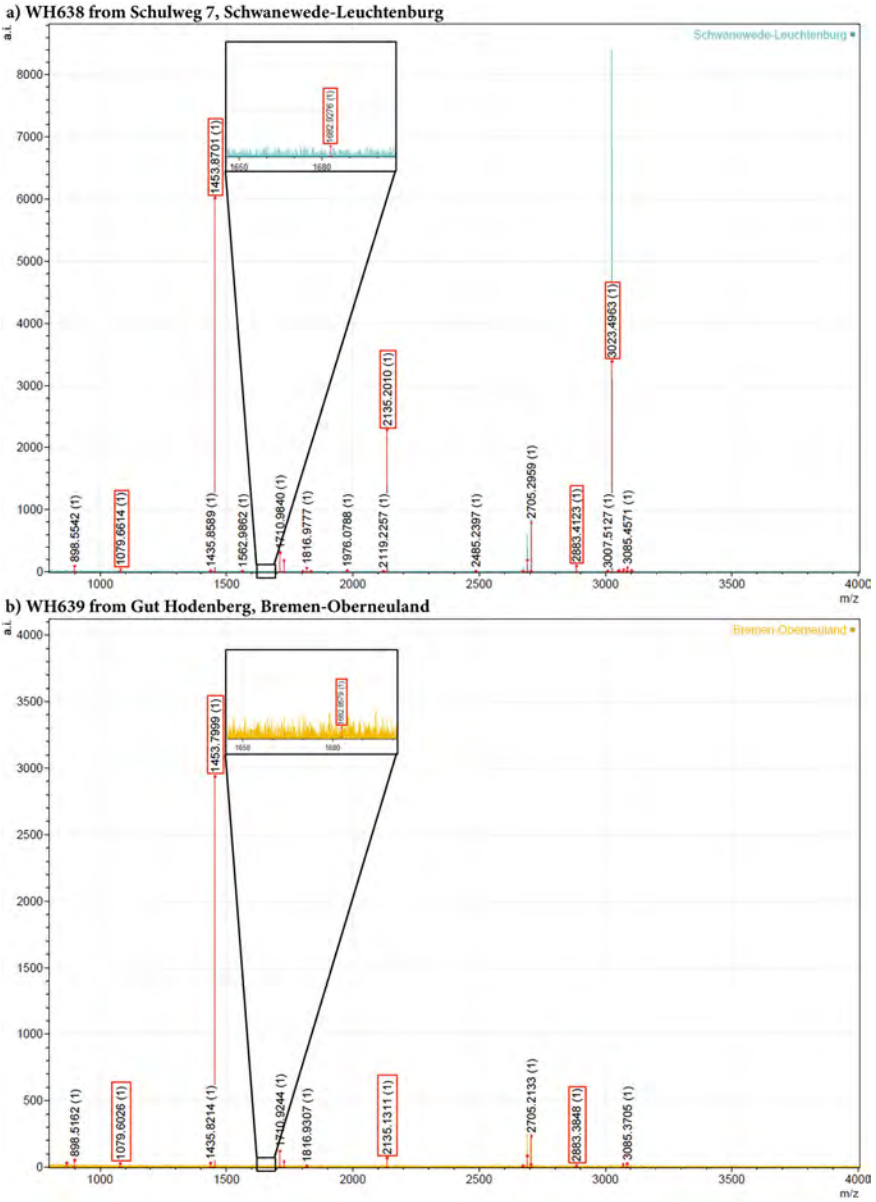


Fig. 4: ZooMS results for the two specimens; peaks with red squares are indicative of Balaenidae. (Graph: Youri van den Hurk)

In recent years, biomolecular analyses such as DNA or ZooMS have been shown to be useful methods for identifying osteological cetacean remains to the species level.[19]

19 For example Buckley et al. 2014; Frasier et al. 2022; Rodrigues et al. 2018; Rosenbaum et al. 2000; Speller et al. 2016.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

For our analysis, we collected samples of the two whale bones, each weighing approximately 30 mg, and processed them in the BioArCh laboratory at the University of York, UK. Collagen extraction, purification, mass spectrometry, and peptide mass fingerprinting identifications followed the method outlined in Rodrigues et al. (2018). Briefly, the bone was demineralized in 0.6 M hydrochloric acid, and the resulting collagen was gelatinized through incubation of 100 µl of 50 mM ammonium bicarbonate at 65 °C for one hour. The collagen was digested by incubating it with 0.4 µg of trypsin overnight at 37 °C and then purified using a 100 µl C18 resin ZipTip® pipette tip (EMD Millipore). Each sample was spotted in triplicate with a matrix of α-cyano-4-hydroxycinnamic acid on a 384-spot MALDI target plate. Calibration standards were included, and the samples were run on a Bruker ultraflex III MALDI TOF/TOF mass spectrometer. Averaged spectra were created from the replicates for each specimen using mMass software,[20] and then compared to published m/z markers for mammals.[21]

Results

The results of the ZooMS analysis indicate that the Schwanewede-Leuchtenburg specimen derives from a member of the Balaenidae family (fig. 4a). Since Captain Hinrich Hashagen exclusively engaged in whaling activities in the North Atlantic, and all the whale bones found on his estate were likely from whales he personally hunted, it is probable that this specimen is either a North Atlantic right whale (*Eubalaena glacialis*) or a bowhead whale (*Balaena mysticetus*). The bowhead whale is the more probable option, considering its extensive hunting during the 19th century.

The specimen from Bremen-Oberneuland was also identified as Balaenidae. The fin whale (*Balaenoptera physalus*) and the Balaenidae have similar ZooMS spectra, differentiated only at COL12502-519, where fin whales present a peak at m/z 1652 and the Balaenidae at m/z 1682. For the Bremen-Oberneuland specimen, a very weak m/z 1682 signal was observed (fig. 4b). Therefore, zoologically in regard to the Balaenidae, North Atlantic right whale (*Eubalaena glacialis*), southern right whale (*Eubalaena australis*), or bowhead whale (*Balaena mysticetus*) are all possible candidates. Additionally, even the North Pacific right whale (*Eubalaena japonica*) cannot be ruled out completely.[22] Of the 161 whaling ships that called at Honolulu, Hawaii in 1845, six were of a Bremen registry[23], indicating that they might have brought home North Pacific right whale bones. In case of the Hodenberg sample the preservation status of the surviving bone material is so poor that the ZooMS analysis was hardly able to identify the family. Historical background information for the Hodenberg bones is likewise thin and not robust, making this historical monument a particularly good example for the loss of biological and historical information, even in a situation where physical bone remains are still extant.

20 Strohalm et al. 2008.

21 As presented in Buckley et al. 2009; 2014; Hufthammer et al. 2018; Kirby et al. 2013.

22 Scarff 1991.

23 Schümann 2014, pp. 220–310.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Conclusion

The results of this case study show that ZooMS is an effective method for achieving taxonomic family level and potentially even species identification on osteological specimens from cultural heritage sites. Unfortunately, the Balaenidae species cannot be distinguished using ZooMS. The method has the potential to reconstruct past historical whaling activities based on osteological remains, adding to data that could be extracted from historical whaling logbooks. The fact that over a century of exposure to the elements has seriously affected the preservation of the whale bones, with one of the two specimens having fallen over and showing serious degradation of its biomolecular structure, showcases how fragile this biocultural archive is.

Numerous other whale bones in the European landscape have been damaged due to weathering, destroyed or taken away.[24] This calls not only for a more efficient protection of these important pieces of cultural heritage, but also makes their biomolecular analysis an urgent matter to retrieve highly valuable biomolecular data before that opportunity is lost forever.

References

Ahlers, Bernhard (1911): Die arktische Fischerei wie sie von der Weser aus betrieben wurde. Reprint 1988. Bremen.

Barrett, James H. (2019): An Environmental (Pre)History of European Fishing: Past and Future Archaeological Contributions to Sustainable Fisheries. In: Journal of Fish Biology 94 (6), pp. 1033–1044.

Bruns, Bernhard & von der Mosel, Günther (1982): Leuchtenburg. Ein Dorf blickt zurück. Schwanewede.

Buckley, Michael, Collins, Matthew, Thomas-Oates, Jane & Wilson, Julie C. (2009): Species Identification by Analysis of Bone Collagen Using Matrix-Assisted Laser Desorption/Ionisation Time-of-Flight Mass Spectrometry. In: Rapid Communications in Mass Spectrometry 23 (23), pp. 3843–3854.

Buckley, Michael, Fraser, S., Herman, Jeremy S., Melton, Nigel Duncan, Mulville, Jacqui & Pálsdóttir, Albina Hulda (2014): Species Identification of Archaeological Marine Mammals Using Collagen Fingerprinting. In: Journal of Archaeological Science 41, pp. 631–641.

Cooke, J.G. (2018): Balaenoptera borealis. The IUCN Red List of Threatened Species 2018: e.T2475A130482064. https://dx.doi.org/10.2305/IUCN.UK.2018-2.RLTS.T2475A130482064.en (June 20, 2023).

Ellis, Richard (1993): Mensch und Wal. Die Geschichte eines ungleichen Kampfes. München.

Frasier, Brenna A., Springate, Leah, Frasier, Timothy A., Brewington, Seth, Carruthers, Martin, Edvardsson, Ragnar, Harrison, Ramona, Kitchener, Andrew C., Mainland,

24 Küchelmann 2011; 2023; Küchelmann/Friesen 2023; Redman 2004; 2009; 2010a; 2010b; 2013; 2014.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Ingrid & Szabo, Vicki (2022): Genetic Examination of Historical North Atlantic Right Whale (Eubalaena glacialis) Bone Specimens from the Eastern North Atlantic: Insights into Species History, Transoceanic Population Structure, and Genetic Diversity. In: Marine Mammal Science 38, pp. 1050–1069.

Hufthammer, Anne Karin, Arntsen, Lena, Kitchener, Andrew C. & Buckley, Michael (2018): Grey Whale (Eschrichtius robustus) in Norwegian Waters 2000 Years ago. In: Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology 495, pp. 42–47.

Ivashchenko, Yulla V., Clapham, P.J. & Brownell, Robert L. (2013): Soviet Catches of Whales in the North Pacific: Revised Totals. In: Journal of Cetacean Research and Management 13 (1), pp. 59–71.

Jefferson, Thomas A., Webber, Marc A. & Pitman, Robert L. (2007): Marine Mammals of the World: A Comprehensive Guide to their Identification. London.

Kirby, Daniel P., Buckley, Michael, Promise, Ellen, Trauger, Sunia A. & Holdcraft, T. Rose (2013): Identification of Collagen-Based Materials in Cultural Heritage. In: The Analyst 138 (7), pp. 4849–4858.

Koch, Johann Georg Friedrich (1799): Vollständiges Verzeichnis der vom Jahre 1695 bis 1798 von Bremen nach Grönland und der Straße Davis auf den Wallfischfang ausgegangenen Schiffe nebst Ertrag ihres Fangs. Bremen.

Kruse, Frigga (2017): Catching up: The State and Potential of Historical Catch Data from Svalbard in the European Arctic. In: Polar Record 53 (5), pp. 520–533.

Küchelmann, Hans Christian (2008): Ein Walknochenfund vom Teerhof in Bremen. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 30, pp. 125–140.

Küchelmann, Hans Christian (2011): Whale Bones as Architectural Elements in and around Bremen, Germany. In: Baron, Justyna & Kufel-Diakowska, Bernadeta (eds.): Written in Bones. Studies on Technological and Social Contexts of past Faunal Skeletal Remains. Wroclaw, pp. 207–223.

Küchelmann, Hans Christian (2023): Auf Walfang im Bürgerpark. Zwei verschollene Walknochenmonumente aus Bremen. In: Abhandlungen des Naturwissenschaftlichen Vereins zu Bremen 48 (1), pp. 27–31.

Küchelmann, Hans Christian & Friesen, Vitali (2023): Walfang mit Steinbeil? In: Archäologie in Deutschland 2023 (4), pp. 56–57.

Meyer, Hans-Rudolf (1965): Die bremischen Grönlandfahrten und ihr Einfluß auf die bremische Wirtschaft. In: Bremisches Jahrbuch 50, pp. 221–286.

Missler, Eva (2002): Bremen. Das Reise- und Lesebuch. 2nd edition 2005. Bremen.

Mulville, Jacqui (2002): The Role of Cetacea in Prehistoric and Historic Atlantic Scotland. In: International Journal of Osteoarchaeology 12 (1), pp. 24–48.

Mulville, Jacqui (2005): A Whale of a Problem? The Use of Zooarchaeological Evidence in Modern Whaling. In: Monks, Gregory C. (ed.): The Exploitation and Cultural Importance of Sea Mammals. Proceedings of the 9th Conference of the International Council of Archaeozoology, Durham, August 2002. Oxford, pp. 154–166.

Münzing, Joachim (1978): Die Jagd auf den Wal. Schleswig-Holsteins und Hamburgs Grönlandfahrt. Heide.

Münzing, Joachim (1987): Der historische Walfang in Bildern. Herford.

Oesau, Wanda (1955): Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.–19. Jahrhundert. Glückstadt.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Orton, David Clive (2016): Archaeology as a Tool for Understanding Past Marine Resource Use and Its Impact. In: Schwerdtner Máñez, Kathleen & Poulsen, Bo (eds.): Perspectives on Oceans Past. A Handbook of Marine Environmental History. Heidelberg, pp. 47–69.

Poulsen, Bo (2016): Human Archives: Historians' Methodologies and Past Marine Resource Use. In: Schwerdtner Máñez, Kathleen & Poulsen, Bo (eds.): Perspectives on Oceans Past. A Handbook of Marine Environmental History. Heidelberg, pp. 71–87.

Prüser, Friedrich (1936): Der Hodenberg. Zur Geschichte eines bremischen Landgutes. Bremen.

Redman, Nick (2004): Whales' Bones of the British Isles. Teddington.

Redman, Nick (2009): Whales' Bones of Germany, Austria, Czech Republic and Switzerland. Teddington.

Redman, Nick (2010a): Whales' Bones of the British Isles, Supplement 2004–2010. Teddington.

Redman, Nick (2010b): Whales' Bones of the Netherlands and Belgium. Teddington.

Redman, Nick (2013): Whales' Bones of the Nordic Countries, Central and Eastern Europe. Teddington.

Redman, Nick (2014): Whales' Bones of France, Southern Europe, Middle East and North Africa. Teddington.

Rodrigues, Ana S.L., Charpentier, Anne, Bernal-Casasola, Darío, Gardeisen, Armelle, Nores, Carlos, Pis Millán, José Antonio, McGrath, Krista & Speller, Camilla F. (2018): Forgotten Mediterranean Calving Grounds of Grey and North Atlantic Right Whales: Evidence from Roman Archaeological Records. In: Proceedings of the Royal Society, B 285 (1882). https://doi.org/10.1098/rspb.2018.0961.

Rosenbaum, Howard C., Egan, Mary G., Clapham, Phillip J., Brownell Jr., Robert L., Malik, Sobia, Brown, Moira W., White, Bradley N., Walsh, Peter & Desalle, Rob (2000): Utility of North Atlantic Right Whale Museum Specimens for Assessing Changes in Genetic Diversity. In: Conservation Biology 14 (6), pp. 1837–1842.

Savelle, James. M. (1997): The Role of Architectural Utility in the Formation of Zooarchaeological Whale Bone Assemblages. In: Journal of Archaeological Science 24 (10), pp. 869–885.

Scarff, E. J. (1991): Historic Distribution and Abundance of the Right Whale (Eubalaena glacialis) in the North Pacific, Bering Sea, Sea of Okhotsk and Sea of Japan from the Maury Whale Charts. In: Report of the International Whaling Commission, Special issue 41, pp. 467–489.

Schümann, Hans-Nikolaus (2014): Chronik des Walfangs von der Weser 1653–1872. Walfang vor Grönland und im Pazifischen Ozean. Lemwerder.

Speller, Camilla F., van den Hurk, Youri, Charpentier, Anne, Rodrigues, Ana, Gardeisen, Armelle, Wilkens, Barbara, McGrath, Krista, Rowsell, Keri, Spindler, Luke, Collins, Matthew & Hofreiter, Michael (2016): Barcoding the Largest Animals on Earth: Ongoing Challenges and Molecular Solutions in the Taxonomic Identifications of Ancient Cetaceans. In: Philosophical Transactions of the Royal Society, B 371 (1702). https://doi.org/10.1098/rstb.2015.0332.

Strohalm, Martin, Hassman, Martin, Kosata, Bedrich & Kodícek, Milan (2008): mMass Data Miner: An Open Source Alternative for Mass Spectrometric Data Analysis. In:

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Rapid Communications Mass Spectrometry 22 (6), pp. 905–908. https://doi.org/10.1002/rcm.3444.

van den Hurk, Youri (2020): On the Hunt for Medieval Whales: Zooarchaeological, Historical and Societal Perspectives on Cetacean Exploitation in Medieval Northern and Western Europe. (British Archaeological Reports, International Series 2998). Oxford.

van den Hurk, Youri, Spindler, Luke, McGrath, Krista & Speller, Camilla F. (2022): Medieval Whalers in the Netherlands and Flanders: Zooarchaeological Analysis of Medieval Cetacean Remains. In: Environmental Archaeology 27 (3), pp. 243–257.

Vighi, Morgana, Borrell, Asunción, Jackson, Jennifer A., Carroll, Emma L., Pennino, Maria Grazia & Aguilar, Alex (2021): The Missing Whales: Relevance of "Struck and Lost" Rates for the Impact Assessment of Historical Whaling in the Southwestern Atlantic Ocean. In: ICES Journal of Marine Science 78 (1), pp. 14–24.

WoRMS Editorial Board (2023): World Register of Marine Species. Available from https://www.marinespecies.org at VLIZ (February 13, 2023). https://doi.org/10.14284/170.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Making Hidden Treasures Visible

Describing and Photographing Prints and Maps in the Rare Books Collection at the Maritime Museum in Rotterdam[1]

Ron Brand

Ron Brand | Maritiem Museum, Rotterdam, The Netherlands | https://orcid.org/0009-0006-4364-1061 | r.brand@maritiemmuseum.nl
© Ron Brand 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-007

Keywords/Schlüsselwörter

Maritime Museum Rotterdam • Rare books • Prints • Maps • Collection W.A. Engelbrecht • Maritime history
Schifffahrtsmuseum Rotterdam • Seltene Bücher • Drucke • Karten • Sammlung W.A. Engelbrecht • Schifffahrtsgeschichte

Abstract/Zusammenfassung: Verborgene Schätze sichtbar machen: Die beschreibende und fotografische Aufnahme von Drucken und Karten in der Sammlung seltener Bücher im Schifffahrtsmuseum Rotterdam

Dating from 1874, the Maritime Museum in Rotterdam is the oldest maritime museum in the Netherlands. The library collections contain approximately 45,000 books and some 25,000 volumes of periodicals. A special collection is the Rare Books Department. Altogether there are some 2,400 volumes published before 1850, including topics such as travel, shipbuilding, and navigation. These rare books are very special and sometimes unique, not only for their texts but also for their illustrations: the prints and maps. These

1 This article is based on a paper, presented online during "Digitization in Exhibition and Research: A joint workshop of the Northern Sea Maritime Museums' Network and the Baltic Sea Maritime Museums' Network – Maritime History, Exhibition and Research from a Digital Perspective," 7 June 2021.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

illustrations form a secret treasure. The museum wants to give these images more attention. Therefore, we need to know what they are, how many there are, and what is pictured on them. A project of describing and photographing the prints and maps was started. The article discusses the objectives of the project. The primary motive to execute the project is the unacquaintance of this material. The museum wants to know more about these illustrations, e.g. where are the prints and maps located in the books? Are the prints and maps in the books complete? If a print or map is missing has this always been the case or has it ever been removed by a malicious person? A second goal is that the museum also wants to use the prints and maps more in its exhibitions. The third reason is these still hidden treasures have only rarely been seen. Therefore lovers of collection items can be done a great favor and pleasure to show them. And of course, also awareness can be raised for research purposes and loans for exhibitions outside the museum walls.

The project was started in 2010 by describing prints and maps thematically for specific purposes, usually an exhibition. The first registration employees were students from universities, that worked as trainees and interns. However, since 2017 there has been a more integrated approach where every book is run through shelf by shelf. The prints and maps are described as if they were single items. In the registration system, a connection is made between the description of the item and the book in which it is included. Nowadays the Maritime Museum works with volunteers as registration employees and photographers.

The first experience is that many prints are found that, at first glance, are not specifically maritime, such as cityscapes. However, these can also be important as well and leads the curators to an even broader view of the collection. There are also several different prints of the same event. In some cases, an event could not be interpreted. This became clear when they were compared with other pictures of the same event. Until now almost 31,000 prints and maps have been described and photographed.

Das Schifffahrtsmuseum in Rotterdam, gegründet im Jahr 1874, ist das älteste Schifffahrtsmuseum der Niederlande. Die Bibliotheksbestände umfassen etwa 45.000 Bücher und etwa 25.000 Zeitschriftenbände. Ein besonderer Teil der Sammlung ist die Abteilung für seltene Bücher, die rund 2.400 Bände umfasst, die vor 1850 erschienen sind, darunter Reiseberichte und Arbeiten zu Schiffbau und Navigation. Diese seltenen Bücher sind etwas ganz Besonderes und manchmal einzigartig, nicht nur wegen ihrer Texte, sondern auch wegen ihrer Illustrationen: den Drucken und Karten. Diese Illustrationen bilden einen geheimen Schatz. Das Museum möchte diesen Bildern mehr Aufmerksamkeit schenken, aber dafür müssen wir wissen, um welche es sich handelt, wie viele es gibt und was darauf abgebildet ist. Es wurde ein Projekt zur Beschreibung und Fotografie der Drucke und Karten gestartet. Der Artikel geht auf die Ziele des Projekts ein. Das Hauptmotiv für die Durchführung des Projekts ist die Unkenntnis dieses Materials. Das Museum möchte mehr über diese Illustrationen erfahren, z.B.: Wo befinden sich die Drucke und Karten in den Büchern? Sind die Drucke und Karten in den Büchern vollständig? Wenn ein Abdruck oder eine Karte fehlt, war das schon immer so oder wurde das Material absichtlich entfernt? Ein zweites Ziel ist die angestrebte stärkere Verwendung der Drucke und Karten in den museumseigenen Ausstellungen. Der dritte Beweggrund für das Projekt fußt auf dem Umstand, dass diese verborgenen Schätze bisher nur selten zu

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

sehen waren. Liebhabern von Sammlungsstücken kann mit ihrer Bereitstellung ein großer Gefallen getan werden, und natürlich können die Darstellungen auch zu Recherchezwecken und als Leihgaben für Ausstellungen außerhalb der eigenen Museumsmauern bereitgestellt werden.

Das Projekt begann im Jahr 2010 mit der thematischen Beschreibung von Drucken und Karten für bestimmte Zwecke, meist eine Ausstellung. Die ersten Registrierungsmitarbeiter waren Studenten von Universitäten, die als Auszubildende und Praktikanten arbeiteten. Seit 2017 gibt es jedoch einen stärker integrierten Ansatz, bei dem jedes Buch Regal für Regal durchlaufen wird. Die Drucke und Karten werden so beschrieben als wären sie Einzelstücke. Im Registrierungssystem wird eine Verbindung zwischen der Beschreibung der einzelnen Aufnahme und dem Werk hergestellt, in dem sie enthalten ist. Heutzutage arbeitet das Schifffahrtsmuseum mit Freiwilligen als Registrierungsmitarbeitern und Fotografen.

Die erste Erfahrung zeigt, dass es viele Drucke gibt, die auf den ersten Blick nicht spezifisch maritim sind, wie zum Beispiel Stadtansichten. Diese können jedoch auch wichtig sein und gewähren den Kuratoren einen noch umfassenderen Blick auf die Sammlung. Auch lassen sich mehrere unterschiedliche gedruckte Wiedergaben eines Ereignisses finden. In manchen anderen Fällen konnte ein Ereignis hingegen nicht interpretiert werden. Dies wurde beim Vergleich mit anderen bildlichen Darstellungen desselben Ereignisses deutlich. Bisher wurden fast 31.000 Drucke und Karten beschrieben und fotografiert.

Introduction

The Maritime Museum in Rotterdam is the oldest maritime museum in the Netherlands. Its roots go back to the mid-nineteenth century, when Prince Hendrik (1820–1879), a brother of the later King Willem III, was the initiator of the Koninklijke Nederlandsche Yacht-Club (Dutch Royal Yachting Club) in Rotterdam. In the Yachting Club building[2], there was a »Modellenkamer« (model room) with ship models on display for the club members. In the Yachting Club yearbook of 1857, there is for the first time mention of a library collection. The first library books were donated by Prince Hendrik and some of his fellow club members.

2 The Yachting Club building still exists. Today, the Wereldmuseum Rotterdam (ethnological museum) is located there. The facade of the building with ornaments of ship's bows, mermaids, and Neptune figures is still reminiscent of the times of the Yachting Club.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Fig. 1: Christoffel Bisschop, Portrait of H.R.H. Prince (Willem Frederik) Hendrik of the Netherlands, 1879. Oil on canvas, h. 170.5 x w. 127.0 cm. (Collection Maritime Museum, Rotterdam, inv. no. P596; loan from Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam)

In 1874, the Yachting Club's collection became accessible to the public, marking the inception of the Maritime Museum in its present form. In the one-and-a-half centuries since then, the collection has grown enormously. The collection nowadays contains about one million objects, including ship models, paintings, navigation instruments, technical plans, maps, atlases, globes, corporate printing from shipping companies and shipyards, posters, actual ships, cranes, engines, and machines, among others. The Maritime Museum is a comprehensive maritime museum with a focus on the Dutch shipping industry from the past, present, and future in a broad context. And because the museum is located in Rotterdam, the maritime capital of Europe, the port area of Rotterdam is, of course, one of the focal points in the collection policy. The museum focuses specifically on modern inland shipping and offshore activities.

The Maritime Museum also possesses an extensive library collection. The library has two main tasks. Firstly, it serves as the knowledge center for the museum staff, provid-

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

ing information on the past, present, and future of all aspects of shipping and maritime topics. Secondly, visitors and researchers with all kinds of questions on maritime affairs are welcome to find information for their inquiries. The library collection now contains approximately 45,000 volumes of books and 25,000 volumes of periodicals. It is one of the largest and most comprehensive collections in this field in the Netherlands.

Rare Books Department

The Rare Books Department is a special part of the library collection. Altogether, there are approximately 2,400 books published before 1850. The rare books, published in the nineteenth century, are quite numerous. Therefore these items are separated from the modern books based on the year of publication, i.e. 1850.

The rare books in the Engelbrecht Collection are included in this collection and consist of approximately 600 volumes.[3] The topics covered in this collection include travels, geography, shipbuilding, and navigation. This collection was acquired in 1966 from the heirs of Willem Anton Engelbrecht (1874–1965). Engelbrecht, during his active life, served as a director of a shipbroking firm and invested his money in the acquisition of antiquarian books, maps, and atlases. During his lifetime, Engelbrecht was a regular donor to the Maritime Museum. The collection of Engelbrecht is of a very high quality. Engelbrecht can be considered a »gourmet« among collectors. He collected only the most beautiful books. In his choice of a collecting area, he aimed for a specific theme: the Dutch Republic's role in global exploration during the late sixteenth and seventeenth centuries. Engelbrecht was particularly interested in four aspects. What was the state of knowledge in the fields of cosmography, geography, cartography, and nautical science prior to the Dutch voyages of discovery? How did the results of those voyages stimulate these sciences? What were the consequences for Dutch trade and shipping? And finally, how did the Dutch activities resonate with developments abroad?

The Engelbrecht collection contains rare books that provide descriptions of the world and various countries, as well as works on the development of astronomy, cosmography, and nautical science during the sixteenth and seventeenth centuries. There are also rare books on shipping, maritime law, fishing, Dutch history, and topography.

Next to the Engelbrecht Collection, there are approximately 1,900 volumes of rare books that have been acquired by the museum since the mid-nineteenth century. These volumes often contain technical subjects, such as navigation and shipbuilding. Both collections complement and sometimes overlap each other very well, which is beneficial when a particular book needs to be used for multiple purposes. For example, it can be displayed as an object in an exhibition at the Maritime Museum, while also being loaned to another museum or institution.

These rare books are very special and sometimes unique, making them valuable not only for their texts but also for their illustrations: the prints and maps. These illustra-

3 Fontaine Verwey, Herman de la (introd.) (1966): Lof der zeevaart. Collectie Dr. W.A. Engelbrecht. Rotterdam; Bos-Rietdijk, Elly (1992): De collectie Engelbrecht in het Maritiem Museum "Prins Hendrik". In: De Boekenwereld 9 (2), 1992, pp. 86–96.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

tions form a secret and hidden treasure and the Maritime Museum wants to give these images more attention. A project was initiated to gain a deeper understanding of prints and maps. The intention was to find out more about them: what are they, how many are there and what is pictured on them?

The Maritime Museum's Goal to Execute this Project

The primary motive is to raise knowledge about this special and sometimes unique material. There is not much known about the illustrations in these rare books. How many are there? What are they? What do they show? Are they completely available in the volumes?

This is important information for museum curators who organize exhibitions and search for striking and appropriate objects, but also for other research purposes, such as when external researchers and other interested visitors in the library want to study them. The Maritime Museum wanted to know how many illustrations these books each have inside so that it can be checked when the books are returned after consultation by researchers. Alas, not every researcher has good intentions in studying rare books.

The aim of the project is therefore to make an inventory of the prints and maps. What exactly is contained in the books and, equally important, where are the illustrations located? E.g. on which page(s) can they be found or between which pages?

Books and Their Contents

Books published before 1850 are not always bound in the same way. Copies of the same book may differ from one another. The prints and maps were often added later. Sometimes there is a list at the end of a rare book with directions for the binder, indicating where the prints and maps should be inserted. In earlier times, books were bought as a pile of printed sheets of paper and a buyer had to have them bound by a bookbinder. If he was well-off, he had his book bound in leather, and if he was less wealthy, it was bound in parchment or paper. That is why all rare books have a unique appearance, even if they are different copies of the same book.

In some cases, mistakes have been made in the bindings. Prints are sometimes inserted in the wrong place in the book. Or not at all, because that picture may never have been there in the first place, as the book owner did not select it. Or because they were once taken out by a print thief.

The Maritime Museum is unaware of this fact for many of the books, which is why the project can also be described as a baseline measurement.

A second goal is that the museum also wants to use the prints and maps more for research purposes and also in its exhibitions. Exhibitions often contain vulnerable objects that cannot be displayed for a very long time. For conservation reasons, works on paper, such as drawings or prints, can be displayed for a maximum of three months. And when exhibitions last for a long time, e.g. one and a half, sometimes two years, it is comprehensible that the same print or map cannot be on display all the time. But with a greater variety of objects at its disposal, such as prints and maps found in rare books, the Maritime Museum can undergo regular changes during the exhibition period.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

The third reason is that these still hidden treasures have only rarely been seen. By registering and photographing these prints and maps they can be found by enthusiastic lovers of collection items. Researchers will become aware of the existence of perhaps unknown images. And of course, they can also raise awareness by other museums who can apply for a loan. And then these books and their contents can be presented in exhibitions outside the walls of the Maritime Museum itself.

The Execution and Approach of the Project

In 2010, the Maritime Museum started describing the illustrations thematically, for specific purposes, usually an exhibition. In 2013, an intern from Erasmus University specifically focused on sixteenth-century maps found in rare books. For the exhibition "Real Pirates," which was on display in 2013, prints on privateering and piracy were described. For the exhibition "Heroes of Cape Horn" in 2016, which commemorated the discovery of Cape Horn and the first rounding by Dutch explorers 400 years earlier, maps of the Cape Horn area and the Magellan Strait were registered. The registration work was conducted by interns and trainees from Leiden University, the Erasmus University in Rotterdam, and the Reinwardt Academy in Amsterdam (academy for studies in the field of museology).

In 2015, a student from Leiden University described the prints and maps in the various editions of Jan Huygen van Linschoten's "Itinerario." In recent years, the "Itinerario" has frequently been displayed in exhibitions, e.g. in "The World on Your Plate," an exhibition on the relationship between the maritime world and food (2015–2017), in "Masterpieces" (2014–2019) and "Expedition Bright Minds," an exhibition in which one could discover what it was about that made you a scholar and world traveler (2017–2019).

Since 2017, there has been a more integrated and structural approach with collection volunteers, who register the prints and maps, and photographers who produce the images. Staff members of the museum supervise the project and check the descriptions.

Nowadays there are four collection volunteers and four voluntary photographers working on the project. Sometimes interns from universities join for a specific period of time. Descriptions and images are registered in Axiell Collections[4], the museum's internal registration system, and summaries of the records are available in the online public catalog Maritiem Digitaal.[5] This catalog includes participation from approximately 15 maritime museums and institutions. Since 2021, it is also available in the online public catalog of the Maritime Museum itself, MMR Collection Online.[6]

So at this moment, every single rare book is considered important, not just the ones that will be presented in exhibitions. Therefore the Maritime Museum started with the first book on the first shelf at the top left of the first bookcase and the work will end finally with the last book on the last shelf at the bottom right of the last bookcase. The title pages

4 The Maritime Museum used to work with ADLIB, but this registration system has been replaced for Axiell Collections.

5 Website: https://www.maritiemdigitaal.nl (March 22, 2022).

6 Website: https://mmr.adlibhosting.com/ais6V50/search/simple (March 22, 2022).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

are also described and photographed. Sometimes there is a print or map on it, but not always.

In Maritiem Digitaal and MMR Collection Online, the rare books are presented more effectively and are more visually appealing compared to descriptions of books from other institutions, thanks to the inclusion of the images on the title pages.

It is remarkable, that since the project has been executed the Maritime Museum receives much more requests from other museums in the Netherlands and abroad for the loans of certain rare books in the collection. This is compelling evidence that rare books also garner more attention because of the detailed descriptions and photographs of the maps and prints in online public catalogs.

Guidelines and Examples

The Maritime Museum follows instructional guidelines based on previous experiences. Prints and maps are described as if they were single sheets.

Recorded are the title, the description, and the inventory number, which corresponds with the inventory number of the book in which the print or map is to be found. Next, a relationship is established between the record of the print or map and that of the book in which it is to be found.

When all the prints and maps in a particular rare book are described, the next phase begins. A print of the descriptions and the book itself is taken to the photographers' team, who work in pairs. While photographing all the prints and maps in the rare book they check whether all prints and maps have been described and that none has accidentally been skipped. Afterward, the photos are uploaded into the database records. At that moment, they are available to the museum staff. After uploading them to Maritiem Digitaal and the collection online system, they are also accessible to the public, colleagues, and researchers.

The integrated approach leads to an even broader view of the collection by the curators. Due to the large number of prints described, we are now able to see connections that couldn't be seen before. Until now almost 31,000 prints and maps have been described and photographed.[7] To show some of the findings so far, some striking examples will follow.

In the library collection of the Maritime Museum e.g. four Dutch editions of Jan Huygen van Linschoten's "Itinerario" are kept, two of them were published in 1596. Furthermore, there are editions available in English, French, and German. This book is truly a masterpiece, not only for its images but also because of the text. Jan Huygen van Linschoten (ca. 1563–1611) traveled extensively along the East Indies regions under Portuguese influence and he served between 1583 and 1588 as the Portuguese archbishop's secretary in Goa on the southwestern coast of India. The archbishop had a prominent position, for he was the Portuguese viceroy in Asia.

7 The situation as of September 2024.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

ITINERARIO,
Voyage ofte Schipvaert / van Jan
Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels In-
dien inhoudende een corte beschrijvinghe der selver Landen ende Zee-custen / met aen-
wijsinge van alle de voornaemde principale Havens / Revieren / hoecken ende plaetsen / tot noch
toe vande Portugesen ontdeckt ende bekent: Waer by ghevoecht zijn / met alleen die Conter-
feytsels vande habyten / dachten ende wesen / so vande Portugesen aldaer residerende / als van-
de ingebooren Indianen / ende huere Tempels / Afgoden / Huysinge / met die voornaemste
Boomen / Vruchten / Kruyden / Specerijen / ende diergelijcke materialen / als ook die
manieren des selfden Volckes / so in hunnen Godts-dienaten / als in Politie
en Huijs-houdinghe: maer ook een corte verhalinge van de Coophan-
delingen hoe en waer die ghedreven en ghevonden worden /
met die ghedenckweerdichste geschiedenissen /
voorghevallen den tijt zijnder.
residentie aldaer.

Alles beschreven ende by een vergadert, door den selfden, seer nut, oorbaer,
ende oock vermakelijcken voor alle curieuse ende Lief-
hebbers van vreemdigheden.

t'AMSTELREDAM.
By Cornelis Claesz. op't VVater, in't Schrijf-boeck, by de oude Brugghe.
Anno CIↃ. IↃ. XCVI.

Fig. 2: Jan Huygen van Linschoten, "Itinerario. Voyage ofte Schipvaert, van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien, ..." (title page), Amsterdam, 1596. (Collection Maritime Museum, Rotterdam, inv. no. BWAE233a)

During this period Van Linschoten experienced a lot of classified information on Asian trade and navigation. In 1596, he published all his knowledge in the book, "Itinerario," which contains maps, prints, and information on peoples, animals, trade products etc. that he collected in Asia. When the knowledge presented by Van Linschoten in his book became known in the Dutch Republic, it served as a significant stimulus for the Dutch to embark on their voyages to Asia and acquire the products from there.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Eventually, this led to the establishment of the VOC, the Dutch East India Company, in 1602.

One of the many hand-colored prints in the "Itinerario" shows the ships of China and Java *met rietten Seylen en houten anckers* ("with reed sails and wooden anchors"). The print shows a ship with seven men on board. The man on the right is holding a rod in his hand, with what appears to be a drum in front of him. To his left is a man with an oar under his arm. In the center, a man leans overboard with a bucket attached to a rope. In the background on the left, a coastline with an adjacent city is depicted. This Chinese ship was the most convenient and efficient type of ship in Asia, operating from the Arabian Sea, Persian Gulf to the Indian Ocean, to Oceania.

Fig. 3: Jan Huygen van Linschoten, "Itinerario. Voyage ofte Schipvaert, van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien, …" (print of "Ships from China and Java"), Amsterdam, 1596. (Collection Maritime Museum, Rotterdam, inv. no. BWAE233a)

A completely different print can be found in the travel account of the Rotterdam inn keeper Olivier van Noort (ca. 1558–1627), who was the first Dutch navigator to circumnavigate the world. The print shows three inhabitants of Ladrones, known today as the Mariana Islands in Micronesia.

There are two men on either side of a woman in the middle. The people on the island are not dressed, only the women wear a leaf for their genitalia. In the text, the people on this island are described as thief-like. It is further stated that these people can swim well.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Apparently, a previous owner did not think the image was chaste enough because there were three brown spots in three specific places on the print.

Fig. 4: [Olivier van Noort], "Beschryvinghe vande Voyagie om den geheelen Werelt Cloot, ghedaen door Olivier van Noort van Utrecht, ..." (print of "Les Habitans de Lysle de la Droues," or, The inhabitants of the Ladrones Isles), Rotterdam, circa 1601. (Collection Maritime Museum, Rotterdam, inv. no. BWAE249a)

There are many more beautiful images, but these few examples indicate that the old prints are very special, and in some cases extremely rare. They are truly masterpieces!

The integrated and structural approach brings the Maritime Museum more knowledge on the maps and prints. It makes the museum aware of the fact that in the collection of rare books, one also comes across many prints that at first glance are not specifically maritime by nature, such as cityscapes and town views. However, these can also be important. For example, the responsible curator for the contents of the exhibition "Bright Minds Expedition" was searching for a print with an image of Enkhuizen, the city where Jan Huygen van Linschoten lived from an early age. It turned out that the Maritime Museum not only keeps in the collection prints sheets with cityscapes of Enkhuizen but also some prints bound in rare books!

This integrated approach therefore ensures and leads to the curators getting an even broader view of the collection.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

The Future of the Project

The Maritime Museum still gains knowledge and experience concerning the work and the time required. This way, we can calculate approximately how long it will take for all maps and prints to be described and photographed. At the moment (2024) we estimate that it will take another five to seven years.

But due to the crisis, that was caused by the Covid pandemic, the project unfortunately was slowed down. Museum employees and volunteers were not able to work in the museum and therefore the work on the registration and photography of the prints and maps was stopped. In some cases, volunteers could describe the images from their home base by using descriptions of the same books found in other collections or on Google Books. Of course, these descriptions have to be checked with the prints in the rare books in the collection of the Maritime Museum itself!

At this moment (September 2024) the pandemic seems to be coming to an end and the rigorous measures for keeping distance and working from home are becoming less strict. This allows museum employees and volunteers to come to the museum more often and countless activities can be carefully resumed, including the registration project of the prints and maps in the rare books.

Finds So Far and Lessons Learned: An Example – Japanese Belly Cutting

In the library collection of the Maritime Museum, there is a copy of the book "Wahrhaftige Beschreibungen dreyer mächtigen Königreiche, Japan, Siam und Corea …" (in English: "Truthful Descriptions of Three Powerful Kingdoms, Japan, Siam, and Corea …"). This book was published in 1672.

When starting the work, the registration employee takes the book in his or her hands and begins searching for the prints and maps inside. Each print and map is then described with what is depicted on it. Sometimes, it is useful to have some context with the image to provide an accurate description. In the book "Wahrhaftige Beschreibungen …", a print was found depicting several individuals wearing Japanese clothing. They are sitting in a square in front of a palace and a city. Without any knowledge of Japan, this can be considered as an audience, a ritual belonging to a religious movement, an initiation, or punishment. In short, there are endless possibilities.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Fig. 5: Christoph Arnold, "Wahrhaftige Beschreibungen dreyer mächtigen Königreiche, Japan, Siam und Corea. ..." (print of "belly cutting"). Nürnberg, 1672. (Collection Maritime Museum, Rotterdam, inv. no. BWAE170)

The description of the prints is important for someone conducting specific research. He or she can only determine the importance of this print for his or her research when it is located using the correct search terms, keywords, or title words. It is, therefore, important to use the correct terms in the description.

The easiest way to do this is to read the accompanying text in the book and quickly determine which part of the text the print belongs to. In this case, it is a book in German, written in Gothic letters:

... Wann ein grosser Herr stirbt/find gemeinlicht zehen/zwanzig odre dreissig Personen/nachdem er gross/und der Unterthanen viel/die ihren Bauch aufschneiden ...

Das gemeldte Bauchschneiden geht auf folgende Manier zu: Sie laden ihre Blutsfreunde zusammen ..., ... schneiden sie ihnen selbst den Bauch kreuzweis auf/das die Därmer/und Unreinigheit/heraus lauffen ...

Translated into English this reads:

"When a great gentleman dies/find commonly ten/twenty or thirty people/after he is tall/and the subjects a lot/who cut out their bellies ...".

"The reported abdominal cutting is conducted in the following manner: You invite your blood friends together ...", "... cut your belly crosswise/that the intestines/and impurities/run out ...".

So, from the passage in the text, we learn that it is about some kind of ritual harakiri. However, what do all the letters on the print indicate?

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

By coincidence, the same print of the scene was found on the title page of another book, this time written in Dutch. The title is "Rechte Beschryvinge Van het Machtigh Koninghrijck van Iappan …" (in English: "True Description of the Mighty Kingdom of Japan …"). This book was published in The Hague in 1662.

Fig. 6: Philips Lucas and François Caron, "Rechte Beschryvinge Van het Machtigh Koninghrijck van Iappan, …" (title page), The Hague, circa 1662. (Collection Maritime Museum, Rotterdam, inv. no. BWAE171a)

This book contains an explanation of the letters, making this information important for describing the print in the book "Wahrhaftige Beschreibungen …":

… Daer mede de maniere van 't Buyck-snyden wert aengewesen.
A. Is den Persoon die sijnen buyck op snyt.
B. Is sijn noothulper by aldien hem eenige swackheyt ofte flauwicheyt mocht overkomen.
Translated into English, this reads:

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

"… That is partly why the method of belly cutting was introduced."
"A. Is the person who cuts his belly.
B. Is his helper in case any weakness or faintness should happen to him."

With this information from the text and print from the other book the work of describing the print becomes a lot easier. Sometimes registration employees are lucky and sometimes one has to look further, e.g. into other books on the same subject or books that contain similar prints. And sometimes the internet is a useful source as well. This example also shows in a direct way that these prints were used and reused in different editions, and sometimes in different ways.

With the information thus obtained the following description was made:

Print of an image of a group of men in a square in front of a palace (D). In the middle a man is sitting cross-legged on the floor (A). This man will cut open his belly and take out his intestines and possibly slit his throat to follow his dead lord into death. Behind him is the helper (B) and in front of him is another (C) who hands him the knife. Behind him are the priests (E) who take care of the funeral and next to him are relatives and friends of the belly-cutter (F). In the rear is the watching crowd (G).

In the same book, a print depicting various torture methods was found. The print shows three different prints combined into one "Way of Justice in Japon." These three prints are included as separate prints in the first book. This situation is found as well with more prints and especially maps. Minor changes are made to the print, e.g. the language of the title of the print, the legend, and the geographical indications.

Concluding Remarks

The project of describing and photographing prints and maps in the rare books collection at the Maritime Museum in Rotterdam is highly beneficial for several reasons. It is known that there are numerous unidentified maps and prints stored in these books. The Maritime Museum also learns to make connections between different prints in different books and also between prints in books and individual prints in the museum collection. The descriptions and pictures of the prints and maps in the online public catalogs receive much more attention from the public, particularly researchers. Other museums and institutions can also find these prints and maps and therefore the books themselves. Remarkably, the Maritime Museum has received significantly more loan requests since the project started.

The museum staff gains more and more fascinating new information and insights. With the bright lights properly illuminating the books when the prints and maps are photographed, the Maritime Museum can rightfully claim that its collection of rare books is showcased in the spotlights. Hidden treasures have rightly been made visible through the project.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Museumskogge oder Touristenkogge?

Zur Authentizität von Nachbildungen am Beispiel der Bremer Kogge

Tobias Schade

Tobias Schade | SFB 1070 RessourcenKulturen, Eberhard Karls Universität Tübingen, Tübingen, Deutschland | https://orcid.org/0000-0001-7282-6766 | tobias.schade@uni-tuebingen.de
© Tobias Schade 2024, published by transcript Verlag.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.
https://doi.org/10.14361/9783839475409-008

Schlüsselwörter/Keywords

Bremer Kogge • Bewertungen • Ressourcen • Originalität • Echtheit • Nachbauten • Kopien
Bremen cog • Valuations • Resources • Originality • Genuineness • Replicas • Copies

Zusammenfassung/Abstract: Museum Cog or Tourist Cog? On the Authenticity of Replicas Using the Example of the Bremen Cog

In der Archäologie, der Denkmalpflege und im Museum stehen alte Dinge im Fokus, die zu einem wichtigen und einzigartigen Kulturgut werden können. Diese alten Dinge – oft Originale – haben soziokulturelle und wissenschaftliche Bedeutungen und für verschiedene Gruppen einen Wert.

Seltener stehen aber Nachbildungen dieser alten Dinge im Fokus. Denn diese werden oft als Replikate oder Kopien von Originalen oder sogar als unechte Dinge bzw. als Fälschungen wahrgenommen. Zudem sind einige Forschungen – z.B. Bestimmung von Alter oder auch Provenienz – an einer Nachbildung nicht immer möglich, denn diese Analysen bedürfen oft der originären Materialität. Nichtsdestotrotz können aber auch Kopien eine Bedeutung erlangen und zu Ressourcen werden. Sie werden bedeutend, wenn Originale nicht mehr vorhanden sind oder eine museale Präsentation von Originalen aus

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

konservatorischen Gründen nicht möglich ist. Auch werden Nachbildungen in der musealen Vermittlung eingesetzt und ermöglichen Besuchenden andere sinnliche Zugänge als Originale. Zudem können sie dem Erkenntnisgewinn dienen. Mit ihnen können Experimente durchgeführt werden, die mit Originalen aus konservatorischen Gründen nicht durchzuführen wären – und zusätzlich ermöglicht das Studium von Nachbildungen Schlussfolgerungen über gruppenspezifische, soziokulturelle Bewertungen von Vergangenheit und Echtheit: Was ist wert, nachgebildet zu werden?

Dieser Beitrag diskutiert die Bedeutungen und Authentizitäten historischer Schiffsnachbildungen. Denn auch Nachbildungen historischer Dinge können einen Wert erlangen und als authentisch wahrgenommen bzw. bezeichnet werden. Deutlich wird dies etwa im Hinblick auf die Nachbauten der im Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) ausgestellten Bremer Kogge von 1380.

Maßgeblich für den Bau der Nachbildungen war der Fund des Originals in der Weser (Bremen) im Jahr 1962. Und auch wenn schon früh Nachbildungen geplant waren, wurden erst in den 1980er-Jahren zwei Nachbauten angefertigt – in Kiel und in Bremerhaven. Beide Replikate dienten anfänglich wissenschaftlichen Zwecken. In den 1990er-Jahren folgte dann der dritte Nachbau in Bremen, der mitunter als Touristenkogge und maritimes Wahrzeichen wahrgenommen wurde.

Anhand der drei Nachbildungen werden nicht nur Motivationen der Bauvorhaben sowie Funktions- und Bedeutungswandel erkennbar, sondern auch verschiedene Authentizitätsvorstellungen bzw. -zuschreibungen, die mit den Nachbildungen verknüpft werden. Im Fokus stehen dabei Wissenschaftlichkeit, Visualität, Funktionalität und eine »Living History«, die sich als verschiedene Authentizitätsebenen analysieren lassen. Dabei sind die Authentizitätszuschreibungen diskursiv, sie werden auch durch Kompromisse beim Bau bzw. bei der Nutzung des Replikats beeinflusst und eingeschränkt. Zugleich kann die Authentizität aber auch als Referenzkriterium dienen, wenn eine Nachbildung etwa als authentischer wahrgenommen wird als eine andere.

Archaeology, monument preservation, and museums focus on ancient artifacts, which can become worthy and distinctive objects of cultural value. These old artifacts, often original pieces, hold socio-cultural and scientific significance and value for various groups.

However, replicas of these old items are less frequently the focus, because these items are often perceived as imitations or copies of originals, or even as inauthentic or fake. In addition, some research, e.g. determining age or provenance, is not always possible on a replica because these analyses often require the original material. Nevertheless, copies can also acquire meaning and become valuable resources. They become meaningful when originals no longer exist or when originals cannot be displayed in a museum for conservation reasons. Replicas are also used in museum education, giving visitors a different sensory experience than originals. They can also serve as a means to gain knowledge. They can be used to carry out experiments that would not be possible with original artifacts due to conservation reasons. Additionally, studying replicas allows for drawing conclusions about group-specific socio-cultural valuations of the past and authenticity. It raises the question of what is worth replicating.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

This article discusses the meanings and authenticity of historical ship replicas, for even replicas of historical objects can gain value and be perceived or described as authentic. This becomes clear e.g. concerning the replicas of the Bremen cog from 1380 which is exhibited at the German Maritime Museum (DSM).

The discovery of the original in the Weser (Bremen) in 1962 was crucial for constructing replicas. And even though replicas were planned early on, it was not until the 1980s that two replicas were built – one in Kiel and the other in Bremerhaven. Both replicas initially served scientific purposes. The third replica was built in Bremen in the 1990s, and it was often seen as a popular tourist attraction and a significant maritime landmark.

The three replicas not only reveal the motivations behind the building projects and changes in function and meaning but also showcase various ideas and interpretations of authenticity that are associated with replicas. The focus is on scientificalness, visuality, functionality, and living history, which can be analyzed at different levels of authenticity. The attributions of authenticity are discursive; they are also influenced and limited by compromises in the construction or use of the replica. At the same time, authenticity can also serve as a reference criterion if one replica is perceived as more authentic than another.

An original is authentic by definition; a replica is made authentic by hard work.
David Lowenthal: Authenticity? The Dogma of Self-Delusion (1992)

Dass ein Original, wie die im Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven ausgestellte sogenannte Bremer Kogge von 1380 aufgrund des Materials, des Alters und der Erscheinung als »authentic« – also authentisch bzw. echt – wahrgenommen und bezeichnet werden kann, erscheint verständlich.[1] So heißt es bei Lowenthal: ein Original ist […] *authentic by definition* […].[2] Dabei ist die Vorstellung von einer historischen Originalität durchaus mit einem Primat der Echtheit und des Alters verwoben, so dass das Alte und das Echte in der Denkmalpflege bzw. im Museum zu einem wertvollen, schützenswerten Kulturgut avancieren kann.[3]

Es stellt sich aber die Frage, wie es um Nachbildungen und historisierende Fiktionen bestellt ist, die keine musealen Dinge darstellen – wie etwa die UBENA VON BREMEN, die HANSEKOGGE und die ROLAND VON BREMEN, die alle drei Nachbildungen der Bremer Kogge von 1380 sind. Welche Bedeutung haben Authentizitätszuschreibungen bei der Inwertsetzung dieser Nachbildungen, und welche multiplen Dimensionen des Authentischen sind dabei zu beobachten? Warum werden Nachbildungen angefertigt, und in welcher Relation stehen sie zu dem Original – sei es das archäologische Objekt oder das museale Exponat?

1 Auch wenn das im Museum exponierte Original seinerseits eine Rekonstruktion darstellt, die eine ambivalente Authentizität aufweist (Warnke 2017) und verschiedenen Authentizitätsvorstellungen und -zuschreibungen unterliegt (Schade 2021).

2 Lowenthal 1992, S. 188.

3 Vgl. dazu Dolff-Bonekämper 2008; Hofmann 2017, S. 15f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Diesen Fragen folgt der Beitrag. Dabei stehen weniger das Original bzw. Forschungen oder wissenschaftliche Erkenntnisse, die am archäologischen Fund gewonnen werden können, im Fokus, als vielmehr eine Ebene der Rezeption und Wahrnehmung des musealen Exponats, die sich u.a. auch im Bau der Nachbildungen niederschlägt. Damit widmet sich der Beitrag dem relevanten Thema der Authentizität[4] von Nachbildungen.[5] Denn in der Öffentlichkeit werden nicht nur museal aufbereitete, historische Narrative passiv konsumiert, sondern aus verschiedenen Gründen auch aktiv konstruiert und reproduziert, so dass Nachbildungen im öffentlichen Raum und Wahrnehmungen von diesen auch ihrerseits auf museale Strategien zurückwirken können.

Grundlage dieses Beitrages bilden Interviews[6] mit vier Akteur:innen von Institutionen, die die drei Nachbildungen der Bremer Kogge betreiben; ergänzend werden aber auch Zeitungsartikel herangezogen.[7]

Zur Authentizität von Nachbildungen

Eigentlich stehen Nachbildungen, Kopien, Faksimiles, Imitate, Reproduktionen, Repliken bzw. Replikate auf der einen Seite sowie das Original auf der anderen Seite diametral zueinander.[8] Aber tatsächlich beziehen sich beide aufeinander.[9] Dies nicht nur, weil Nachbildungen nach originalen Vorbildern gefertigte Dinge sind, die entweder originalgetreu anmuten bzw. hergestellt wurden oder dem Original nur in einzelnen Aspekten nachempfunden sein können, sondern auch, weil es nach Latour und Lowe durch das Vorhandensein von Kopien überhaupt relevant wird, das Original zu definieren oder sich diesem anzunähern – und Originale mitunter erst durch ihre Kopien eine Bekanntheit erfahren: *In other words, the intensity of the search for the original depends on the amount of passion and the number of interests triggered by its copies. No copies, no original.*[10]

---

4 Vgl. zur Authentizität u.a. Crew/Sims 1991; Lowenthal 1992; Holtorf/Schadla-Hall 1999; Seidenspinner 2007; Sabrow/Saupe 2016; Saupe 2015; 2017. Zur Authentizität von Museumsschiffen und Schiffen im Museum vgl. Bohlmann 2020.

5 Zu Nachbildungen im Museum, Simulationen und Dioramen sowie Fragen bezüglich ihrer Authentizität vgl. auch Beiträge in Eser et al. 2017; Kimmel/Brüggerhoff 2020.

6 Zu ähnlichen Zugängen im historischen Feld vgl. Nordström 2007; Samida 2014.

7 Es handelt sich um einen qualitativen Forschungsansatz, dem vier Experteninterviews A1, A2, A3, A4 (ca. 4,8 h) zugrunde liegen, vgl. Glaser et al. 2010; Gläser/Laudel 2012. Die Untersuchungen sind nicht repräsentativ und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

8 Hierbei geht es nicht unmittelbar um Fälschungen. Nachbildungen können zwar auch Fälschungen sein, aber diese werden nicht zwingend nach einem einzelnen, originalen Vorbild angefertigt, stattdessen können sie z.B. auch Materialien, Elemente, einen Stil oder eine Produktionsweise nachahmen bzw. kopieren, um die Provenienz zu verschleiern, eine Autorenschaft vorzugeben oder Echtheit bzw. Alter zu suggerieren. Zu Beispielen für Fälschungen und Fakes in der Archäologie vgl. Jones 1992; Fitzenreiter 2014.

9 Zur Bedeutung von Originalen und Kopien im Museum und ihrer Beziehung vgl. auch Stránský 1985.

10 Latour/Lowe 2011, S. 4 (die Seiten beziehen sich nachfolgend auf die Onlineversion, abgerufen am 27.05.2020 über die Homepage von Bruno Latour).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Zudem sind Nachbildungen bzw. (Teil-)Nachahmungen historischer Dinge allgegenwärtig. Zum einen finden sie sich im öffentlichen Raum wieder: etwa als Gebäude oder Bauelemente in der Landschaft oder der Architektur; als Teil von Kunstwerken oder im traditionellen Handwerk; in der Experimentalarchäologie und im Reenactment bzw. der Living History; sowie auch in der Populär-Kultur, etwa als Merchandise, Souvenirs oder als Digitalisate in verschiedenen Medien. Zum anderen sind Nachbildungen aber auch im musealen Raum vorhanden, zumindest im Hinblick auf kulturhistorische Museen: etwa als Zeugen[11], die aus Ermangelung oder wegen Verlusts eines Originals angefertigt wurden; als Exemplare[12] in Antikensammlungen; als Modelle oder als Teile von Dioramen und Kulissen; als Requisiten für die Inszenierung und Darstellung einer Szene oder eines Fundkontextes; als Substitute für die Museumspädagogik, die Besuchenden zur Anschauung und Nachvollziehbarkeit in die Hand gegeben werden können; als Funktionsdinge, nur in der Funktion kopierte Objekte, die den Besuchenden Tätigkeitsabläufe vermitteln sollen (Hands-on-Stationen); aber ebenso als Merchandise aus dem Museumsshop.

Auch wenn diese Nachahmungen bzw. Nachbildungen und historisierenden Fiktionen nicht im Sinne eines alten bzw. richtigen Zeugnisses der Vergangenheit als echt gelten können, so können sie aufgrund handwerklicher oder musealer Praktiken, individueller Rezeptionen und verschiedener Geschichtsbilder dennoch *authentic* wirken. Nachbildungen werden laut Lowenthal […] *authentic by hard work*.[13] Bei Foster und Jones heißt es: […] *replicas acquire aura and authenticity when they are recognised as things in their own right, socially embedded and inextricably linked to the expectations and experience of their materiality, setting and place.*[14]

Denn dass auch (Teil-)Nachbildungen als historisch korrekt, echt oder authentisch wahrgenommen bzw. bezeichnet werden können, verdeutlicht nachfolgendes Zitat über die Kieler HANSEKOGGE: *Dieses Schiff verkörpert das klassische Bild der Kogge, es ist keine hypothetische Rekonstruktion – in Form und Bauweise ist alles echt!*[15] Es ist keine Rekonstruktion, alles ist echt – so heißt es im Buch »Die Kieler Hansekogge. Der Nachbau eines historischen Segelschiffes von 1380«. Aber (wie) ist das möglich? Aus einem essenzialistischen Blickwinkel auf Nachbildungen und Originale mag diese Aussage irritieren und nicht gültig scheinen. Denn das Original ist echt im Sinne seines Alters oder seiner Geschichte, die Nachbildung nicht, denn diese imitiert das Original nur. Eine Echtheit kann dabei mitunter als […] *konkrete, akademisch zu belegende Kategorie* […] verstanden werden.[16] Bei diesen Überlegungen gilt es aber zu bedenken, dass das Original im Museum, die Bremer Kogge, seinerseits ein Rekonstruktionsversuch einer historischen Möglichkeit darstellt und das heutige Exponat durch Forschungs- und Ausstellungsgeschichte somit konstruiert ist – quasi zu einem Original wird. Des Weiteren kann aber auch der Kopie eine Echtheit zugesprochen werden: Erstens aus einer materiellen und auch philoso-

11 Thiemeyer 2015b.

12 Ebd.

13 Lowenthal 1992, S. 188.

14 Foster/Jones 2020, Kap. 8; vgl. zur Aura von Dingen auch Benjamin 2013; Latour/Lowe 2011.

15 Vorwort von Dammann in Baykowski 1992, S. 9.

16 Ickerodt 2017, S. 106.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

phischen Perspektive, denn Nachbildungen und Kopien existieren, sie sind präsent und materiell vorhanden – ob dies auch auf Digitalisate zutrifft, ist eine andere Diskussion –, auch wenn das kopierte Material ein anderes sein sollte als das Material des (historischen) Vorbildes;[17] zweitens auch im Hinblick auf eine authentische Wirkung aufgrund der Erscheinung des Replikats, Authentizitätszuschreibungen sowie den sinnlichen und emotionalen Wahrnehmungen der Rezipierenden.[18]

Jenseits einer essenzialistischen Dichotomie von alt – neu bzw. echt – unecht bietet es sich an, mit Kopien und Nachbildungen verbundene Authentizitätsvorstellungen zu betrachten.[19] Denn die Authentizität fasst mehr als die Echtheit, Originalität oder Wahrhaftigkeit, sie berührt auch Aspekte einer Ursprünglichkeit, einer Glaubwürdigkeit und Wissenschaftlichkeit. Anders als bei der Echtheit geht es nicht nur um richtig, wahr und falsch bzw. echt und unecht als (mehr oder wenig) eindeutige Kategorien, bei der Authentizität geht es um kontext- und wahrnehmungsgebundene Zuschreibungen, die nicht messbar sind.[20] Dennoch ist Authentizität de facto von Bedeutung, sowohl aufgrund der tatsächlichen Nutzung des Begriffs und von Zuschreibungen in Gesprächen (z.B. den durchgeführten Interviews), in der Literatur und in den Medien als auch in einem Verständnis als analytisches Konzept.[21] Authentizitätszuschreibungen dienen ebenfalls der Inwertsetzung – denn: *Authenticity shapes values, and values inform understandings of significance that* […] *underpin many heritage and museum policies and practices*[22] – und fungieren als Referenzpunkte für relationale Authentizitäten[23], jenseits einer dichotomen Beurteilung von echt – unecht. Nachbildungen könnten so in Abgrenzung von anderen Nachbildungen beispielsweise korrekter oder älter wirken, aber auch im Vergleich mit Originalen könnten (Einzelaspekte von) Nachbildungen detaillierter oder korrekter wahrzunehmen sein bzw. besser funktionieren[24] – so dass eine Kopie in bestimmten Kontexten auch glaubwürdiger wirken könnte als das Original (z.B. Hands-on-Stationen im Museum; [be-]greifbare Kopien der Museumspädagogik; begehbare und nutzbare Nachbildungen).

---

17 Nach Howard 1992, S. 51 existieren verschiedene Wahrheiten, zwischen denen wir wählen können. So gelte aus der Perspektive der Atomisten: […] *everything is unique, nothing is fake* […]; im Sinne Platons gelte hingegen: […] *everything is a reflection of idea – hence all things are fake.*

18 Vgl. Warnke 2017; Schade 2021.

19 Dies wird auch deutlich beim Vergleich der deutschen und der englischen Version des Dokuments von Nara zur Authentizität von Kulturerbe (ICOMOS 1994). Während das englische Dokument von der *authenticity* spricht (https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/386-the-nara-document-on-authenticity-1994 [30.04.2023]), steht in der deutschen Version des DNK *Echtheit* (https://www.dnk.de/wp-content/uploads/2021/02/1994_DNK_UNESCO-Nara-Dokument.pdf [30.04.2023]) – *Authentizität* wird hingegen nur im Titel des Dokuments verwendet. Jedoch trifft die *Echtheit* in der deutschen Übersetzung den Sinn des Dokumentes nicht so gut wie *authenticity* in der englischen Version: *Es ist daher nicht möglich, eine Beurteilung des Wertes und der Echtheit nach festgelegten Kriterien vorzunehmen* (§11); zur Authentizität im kulturellen Erbe vgl. auch Falser 2011.

20 U.a. Saupe 2015; Saupe 2017; Saupe 2020.

21 Vgl. dazu Rehling/Paulmann 2016; Saupe 2020.

22 Foster/Jones 2020, Kap. 1.

23 Großmann 2020; Saupe 2020.

24 Vgl. Latour/Lowe 2011, S. 3; Saupe 2020.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

D.h. aber auch, dass Dinge nicht per se authentisch sind, sondern authentisch werden – dies durch eine soziokulturelle Zuschreibung, die im Wechselspiel zwischen Interaktionen und Abhängigkeiten verschiedener Akteur:innen und immateriellen Einflüssen, wie Machtverhältnissen, Bewertungen, kollektivem Wissen und individuellen Erwartungen und Wahrnehmungen, entsteht. Mit der Frage nach dem, was authentisch wirkt – und warum –[25] lässt sich daher ein mögliches Echt-unecht-Dilemma auflösen. Kurzum wird in dem Beitrag nachfolgend von der Authentizität der Dinge, nicht von der Echtheit der Dinge gesprochen.

Nicht nur Originale können authentisch wirken, auch Nachbildungen oder Fiktionen können je nach Qualität und Anspruch, dem Herstellungsprozess sowie (Vor-)Wissen, Erwartungen und sinnlicher bzw. emotionaler Wahrnehmung der Rezipierenden als authentisch wahrgenommen werden.[26] Dabei gilt unbestritten, dass Alter und Echtheit wichtige Merkmale darstellen können, anhand derer Dingen Werte zugeschrieben werden. Dies ist etwa an musealen Exponaten bzw. archäologischen Ikonen zu erkennen, die einerseits Museen und Institutionen als Forschungsobjekte, Legitimationen und Alleinstellungsmerkmale dienen können – wie das Exponat Bremer Kogge[27] –, die andererseits aber auch auf gesellschaftliche Debatten einwirken können, in denen sie als Vehikel für historische Narrative oder als identitätsstiftende Symbole genutzt werden können – hier sei auf das Beispiel von Koggen[28] im Allgemeinen und damit auch die Hanse verwiesen, die im 19./20. Jahrhundert mitunter mit der deutschen Geschichte und einer deutschen Identität gleichgesetzt wurden.[29] Diese alten und echten Dinge, aber auch die authentischen Dinge, werden durch Inwertsetzungen bzw. Wertzuschreibungen[30] zu soziokulturell konstruierten Ressourcen im Sinne des SFB 1070 RessourcenKulturen, die für Gruppen etwas wert sind, und die durch Akteur:innen, z.B. Institutionen und soziale Gruppen, aktiviert und rekonfiguriert werden können.[31]

Aber nicht nur für Originale trifft dies zu, auch historische Nachbildungen bzw. Fiktionen können wirkmächtige Ressourcen darstellen. Als Beispiele aus dem musealen Raum sind hier […] *der »Skandal« um die Terrakotta-Krieger* […] im Hamburger Völkerkundemuseum, die […] *sich als Replik entpuppten* […][32], zu erwähnen bzw. die Tutanchamun-Ausstellung (Wanderausstellung), für die […] *die aus rund tausend Objekten bestehenden Original-Grabbeigaben neu angefertigt wurden* […].[33] In beiden Fällen sind und waren Replikate

25 Vgl. Saupe 2015.

26 »Authentizitätsfiktionen« bei Pirker et al. 2010; »Inszenierte Authentizität« bei Samida 2014.

27 Vgl. Schade 2021.

28 Der Kogge-Begriff wird nachfolgend genutzt, losgelöst von der fachlichen Diskussion, was denn nun eine Kogge sei und ob es Koggen überhaupt gab.

29 Vgl. Belasus 2017.

30 Nach Graeber 2001, S. 254 gilt: […] *value is the way actions become meaningful to the actors by being placed in some larger social whole, real or imaginary*.

31 Zum Ressourcenkonzept vgl. Hardenberg et al. 2017; Teuber/Schweizer 2020; Bartelheim et al. 2021.

32 Burmeister 2014, S. 99.

33 https://www.tut-ausstellung.com/tutanchamun/abenteuer-ausstellung/lob-der-kopie (27.03.2020). Zur Ausstellung von Kopien vgl. »Lob der Kopie« (Schwarz), »Museologie und Repliken« (von Falck) unter: https://www.tut-ausstellung.com/tutanchamun/hintergrund#publikationen (27.03.2020).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

ausgestellt, die im Rahmen der Tutanchamun-Ausstellung aber als solche ausgewiesen werden (*Replikate aus Künstlerhand*[34]), während sie in Hamburg erst als Originale galten, bis sie sich als Replikate herausstellten.[35] Ein weiteres Beispiel sind Teil-Nachbildungen bzw. Rekonstruktionen am Original: Die Moorleiche von Windeby, ein Exponat im Museum für Archäologie Schloss Gottorf (Schleswig), ist so ein Beispiel. Zum einen wurde die Moorleiche im Rahmen ihrer Musealisierung mit Holzwolle gefüllt, […] *also gewissermaßen »ausgestopft«* […], mit dem Ziel […], *ihr ein möglichst lebensnahes Aussehen zu geben* […][36]; zum anderen basiert ihre museale Inszenierung (und auch eine ältere Interpretation) auf der archäologischen Fundsituation und Dokumentation, deren Authentizität sozusagen ebenfalls diskutiert wird.[37] Diese Beispiele sind und waren nicht nur bedeutende Exponate für die Museen, an ihnen zeigt sich auch, dass – abseits von Ausstellungsnarrationen und Vergangenheitsbildern, die mittels der Exponate kommuniziert werden – auch Geschichten über die musealen Exponate gesellschaftlich bzw. medial wirken und eine Bedeutung erhalten können.

Aber auch außerhalb des Museums können Nachbildungen Bedeutungen haben und etwas wert sein, ob authentisch oder nicht.[38] Beispiele sind hier die Erschaffung historisierender Stadtlandschaften nach dem Zweiten Weltkrieg[39], die öffentliche Aufstellung von nachgebildeten Monumenten zur konservatorischen Bewahrung bzw. Archivierung der Originale[40], die Nachbauten fragmentarisch überlieferter oder auch museal bewahrter, historischer Dinge (z.B. die hier besprochenen Schiffsnachbildungen), aber auch der Einsatz und Aufbau populär-kultureller, historisch anmutender Fiktionen.[41] In einigen dieser genannten Fälle ist den Rezipierenden vermutlich ersichtlich, dass es sich nicht um (historische) Originale handelt, z.B. bei Elementen aus Disney Parks oder bei offensichtlichen oder auch als Kopie ausgezeichneten Nachbildungen im Museum. Die Grenzen sind jedoch fließend. So müssen Kopien im musealen Raum – die entweder aus Ermanglung von Originalen ausgestellt oder als ästhetische Kulisse für eine Inszenierung eingesetzt werden –, aber auch Bauelemente in öffentlichen Räumen nicht zwingend als Nachahmungen zu identifizieren sein, sei es, weil ein offensichtlicher Hinweis fehlt oder Besuchende in musealen Kontexten das Echte erwarten und demnach angegebene

34 https://www.tut-ausstellung.com/tutanchamun/die-grosse-erlebnis-ausstellung (27.03.2020); vgl. dazu auch gedruckt bei Wettengel 2020, S. 335.

35 Czöppan 2007.

36 Haak 2002, S. 36.

37 Haak 2002; Gebühr/Eisenbeiß 2007, S. 61–64.

38 Lovata 2016 geht einen Schritt weiter und spricht von *The Value of Studying Inauthentic Things*; Foster und Jones 2020 exemplifizieren am Beispiel des St. John's Cross (Iona) das Leben einer Kopie und stellen dar, wie Kopien Wert, Authentizität und Aura erhalten.

39 Als Beispiele dienen hier die im Zweiten Weltkrieg zerstörten und in der Nachkriegszeit wiederaufgebauten Städte Frankfurt (Hessen) und Münster (Nordrhein-Westfalen). Vgl. unveröffentlichte Masterarbeit von Henri Hoor: Von der Spolie zum Gedächtnisort. Archäologische Befundinszenierungen in Frankfurt a.M. (Univ. Tübingen 2019) und Rosinski 1987.

40 Dies ist an vielen archäologischen, historischen Plätzen üblich: z.B. der Menhir in Tübingen-Weilheim (Baden-Württemberg) in Holtorf/Schadla-Hall 1999, S. 236 sowie das St. John's Cross bei Iona (Schottland) in Foster/Jones 2020.

41 Vgl. Holtorf 2017, S. 505–508 am Beispiel historisierender Kulissen im Disney Park.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Hinweise übergehen. Eine andere Möglichkeit ist aber auch, dass für Rezipierende eine Echtheit oder Originalität bzw. Authentizität auch nachrangig sein könnte, so wie es eine Studie mit Besuchenden zur Bedeutung und Wahrnehmung authentischer Dinge im Museum andeutet.[42] Historisierende Nachbildungen bzw. Nachahmungen (und Fälschungen) haben aber eines gemeinsam – ihnen fehlen Eigenschaften ihres Vorbildes, v.a. im Hinblick auf die originäre Materialität und das Alter.[43] Und trotzdem können diese Dinge alt bzw. echt wirken und als authentisch wahrgenommen werden, so auch die eingangs erwähnte HANSEKOGGE.

Gerade bei der Betrachtung von Nachbildungen historischer Schiffe wirkt das Konzept der Pastness vielversprechend. Diese ist nach Holtorf die Wirkung eines Vergangen-Seins der Dinge, die v.a. anhand materieller Hinweise am Objekt, wie Alterserscheinungen, sowie durch (Vor-)Wissen und auch Erwartungen der Rezipierenden entsteht bzw. wahrgenommen werden kann.[44] Nach Holtorf weckt also nicht das (tatsächliche) Alter eine Emotion oder führt zu einem Erkennen bei den Betrachtenden, sondern das Wissen um Topoi des Alt-Seins, die aufgrund kultureller Prägungen und Vergangenheitsvorstellungen bekannt sind – z.B. verfallene, überwucherte Ruinen, vergilbte Dokumente oder Artefakte mit einer Patina. Daneben wäre zu überlegen, ob nicht auch eine Fremdheit der Dinge oder die archäologische Praktik der Aufdeckung und Bergung eine solche Altersanmutung erzeugen könnten: Einerseits wäre dies der Fall bei aus dem modernen Alltag entschwundenen Objektgruppen oder Dingen, die heute in ihren symbolischen oder techno-sozialen Funktionen fremd sind und daher alt wirken; andererseits könnten auch im Rahmen von archäologischen Untersuchungen aufgedeckte Dinge, die unter der Erde lagen und lange Zeit verborgen waren, durch den Prozess der Aufdeckung schon alt wirken oder als alt wahrgenommen werden – zudem verfügen diese Funde oft über eine Fremdheit von der modernen Welt und ihr Material hat sich ablagerungsbedingt verändert. Da die Pastness aber eine Zuschreibung ist, können Dinge diese nach Holtorf nicht nur erlangen, sondern auch verlieren.[45] Neue Dinge, z.B. also auch Nachbauten, können durch eine Inszenierung oder Ästhetik, auch mittels Rückgriffen auf Topoi des Alt-Seins, auf die Betrachtenden alt wirken und eine Pastness erlangen. Alte Dinge, z.B. Originale, können diese aber auch wieder verlieren, so etwa durch Restaurierungsarbeiten, nach denen das Ding dann auf Betrachtende zu neu und modern wirkt, oder aufgrund von künstlerischen oder baulichen Über- bzw. Umformungen.

42 In einer Befragung am Deutschen Museum (München) stellten Hampp/Schwan 2014, S. 362 fest, dass knapp die Hälfte der Besuchenden […] *considered authenticity as a relevant factor in the perception of objects* […], während diese für die andere Hälfte *irrelevant* war.

43 Im Sinne des Alterswerts nach Riegl 1903.

44 Zum Konzept der Pastness vgl. Holtorf 2010; Holtorf 2013; Holtorf 2017.

45 Vgl. Holtorf 2010, S. 29.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Historische Schiffsnachbildungen: Zwischen Fakten und Fiktionen

Nachbildungen, Rekonstruktionen, Repliken und Replikate[46] historischer Schiffe sind nicht nur ein Phänomen des 20. bzw. 21. Jahrhunderts – schon im 19. Jahrhundert finden sich Anfänge einer experimentellen Archäologie, in deren Rahmen nicht nur ur- und frühgeschichtliche Produktionsweisen ausgetestet und nachvollzogen wurden, sondern auch historisch anmutende Großobjekte entstanden, darunter auch Schiffsrekonstruktionen.[47]

Nach Bennett habe es im 20. Jahrhundert einen Wandel beim Bau bzw. bei der Wahrnehmung von Schiffsnachbildungen gegeben. Sei es vorher ausreichend gewesen, […] *to take a wooden hull, carve some decorative woodwork onto a sterncastle, and hoist a few square sails to claim it as the 'true'* […], so würde heute verlangt werden […], *that we 'prove it.'*[48] Die Authentizität historischer Nachbildungen würde nicht (mehr) durch eine visuelle Wirkung eines Alters erreicht – wie durch ein historisierendes Segelschiff aus Holz, das autoritativ als echt bzw. richtig bezeichnet wird –, stattdessen müsse die Authentizität der Nachbildung heute den Rezipierenden gegenüber bewiesen werden. Dies geschehe durch akademische Forschungen, aber auch durch Experimente, wie das Austesten von Fahreigenschaften.[49] Weski zweifelt hingegen aber, ob viele Forschungsfragen praktisch, d.h. experimentell, zufriedenstellend zu beantworten seien – so seien längere Studien nötig, die jedoch mit sehr großem Aufwand und hohen finanziellen Kosten verbunden wären.[50] Experimentelle Archäologie […] *in authentically reconstructed vessels is mainly adventure and fun, but adds very little or even nothing for the understanding of earlier seafaring* […] – so seine Schlussfolgerung –, stattdessen sei mehr aus ethnografischen und historischen Quellen bzw. aus Versuchen mit Modellen zu erfahren.[51]

Historische Schiffsnachbildungen unterliegen demnach verschiedenen Paradigmen: Sie werden wissenschaftsbasiert oder (teil-)fiktionalisiert ausgeführt, folgen oftmals archäologischen, bildlichen und schriftlichen Vorlagen sowie modernen Vorgaben und physikalisch-technischen Plausibilitäten, werden aus experimentellen, touristischen und spielerischen Motiven angefertigt oder dienen der Vermittlung – auch wenn es dabei immer wieder Überschneidungen geben kann. Sie sind sogenannte

46 Im Englischen wird oftmals der Terminus »replica« genutzt. Dies bedeutet […] *an exact copy* […] (Cambridge Dictionary online, 30.04.2023). Bennett 2009b und McGrail 2009 definieren *replica* im Hinblick auf Schiffsnachbildungen unterschiedlich; Foster/Jones 2020, Kap. 1 definieren allgemeiner: »Replicas« sind […] *copies* […] *where the intention was to make as exact a copy as possible* […], aber auch […] *scaled-down replicas* […] *and other reproductions and images*. Diese Definition gilt nachfolgend.

47 Die Geschichte bzw. die Methoden der experimentellen Schiffsarchäologie sollen nicht Thema dieses Beitrages sein. Zur experimentellen Archäologie vgl. u.a. Weski 1997; zu Methoden und Diskussionen in der experimentellen Schiffsarchäologie vgl. Crumlin-Pedersen/Vinner 1986; Coates et al. 1995; Weski 1997; 2006; Crumlin-Pedersen/McGrail 2006; McGrail 2009.

48 Bennett 2009b, S. 6f.

49 Vgl. ebd., S. 7.

50 Vgl. Weski 2006, S. 65f.

51 Ebd., S. 66.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Museumsschiffe[52], die als Exponate im musealen Raum an Land stehen bzw. noch im Wasser liegen oder von Museen, aber auch von Privatleuten oder privaten Vereinen, als funktionelle Wasserfahrzeuge eingesetzt werden.

Grundsätzlich liegen diesen historischen Schiffsnachbildungen Vorbilder zugrunde, bei denen es sich oft um materielle Zeugnisse handelt. Nachbildungen dieser Art bezeichnet McGrail als *floating hypothesis*.[53] Eines der bekanntesten Beispiele ist sicherlich die in den 1890er-Jahren in Norwegen erbaute VIKING, die für die Weltausstellung in Chicago (1893) angefertigt wurde und mit der Kapitän Magnus Andersen den Atlantik überquerte, um sie (und Norwegen) vor Ort zu präsentieren.[54] Auf eine gewisse Art und Weise diente sie sowohl dem Marketing, fungierte aber auch als Experiment, eben der Atlantikquerung mit einem Wikingerschiff. Grundlage für den Nachbau war das Vorbild des Gokstad-Schiffes, eines wikingerzeitlichen Schiffsfundes von 1880 aus dem norwegischen Gokstad. Dennoch weisen zeitgenössische Abbildungen der Expedition mit der VIKING nach, dass mit dieser nicht nur ein historisches Schiff rekonstruiert wurde, sondern auch historische Bilder konstruiert wurden. Die VIKING besaß u.a. einen Drachenkopf am Steven, ein Vorsegel sowie eine Zeltkonstruktion auf dem Deck, die der Crew als temporäre Unterkunft diente[55] – alles Elemente, die am archäologischen Vorbild nicht nachzuweisen waren[56], die aber bis heute in der populär-kulturellen Darstellung von Wikingerschiffen nachwirken. Nach der Weltausstellung verblieb die VIKING in den USA. Die Besitzverhältnisse wechselten mehrmals und das Schiff wurde auch restauriert. Seit 1996 steht die VIKING in Geneva (Illinois) unter einer Kuppel und kann dort besichtigt werden.[57] Die VIKING ist nun selbst zu einem historischen Objekt geworden und auch zu einem Exponat. Als dieses hat sie nicht nur einen »Alterswert« erlangt, sondern auch eine eigene Geschichte und Bedeutung – losgelöst vom archäologischen Original.

Es ist aber zu bedenken, dass ein materielles Vorhandensein eines historischen Wracks allein nicht ausreicht, damit eine vorbildnahe, historische Nachbildung angefertigt wird – es spielen also mitunter auch andere Faktoren eine zentrale Rolle. Als prominentes und spezielles Beispiel sei hier die schwedische VASA erwähnt, die 1628 auf ihrer ersten Fahrt u.a. aus baulichen Gründen nahe Stockholm sank und die heute vor Ort im Vasa-Museum ausgestellt ist. Hier liegt ein sehr umfangreiches, dichtes Quellenmaterial vor[58], ein Nachbau nah am Original wäre also möglich. Dieser theoretischen Möglichkeit sind aber praktische Grenzen gesetzt. Nicht nur würde eine originalgetreue Nachbildung bedeuten, ein gescheitertes Schiff nachzubauen, das bei der Nutzung

52 Vgl. zu Museumsschiffen und Schiffen im Museum Bohlmann 2020. Er unterscheidet im Museum stehende Schiffe, Außenexponate, konservierte Wrackfunde sowie alte fahrtüchtige Schiffe, die durch Museen genutzt werden, alte Arbeitsschiffe, die beispielsweise durch Trägervereine genutzt werden, und Nachbauten bzw. Repliken.

53 McGrail 2009, S. 16f.

54 Christensen 1986.

55 Vgl. ebd., Fig. 3, 5, 6, 7, 11.

56 An dem Fund waren keine Drachenköpfe nachzuweisen. Nach Christensen 1986, S. 71 basieren Darstellungen von Wikingerschiffen […] *with a large tent amidships* […] *on this structure and not on anything from the Viking Age*.

57 Vgl. Christensen 1986, S. 77; https://vikingship.us/ (28.05.2020).

58 Vgl. Andrén 2009, S. 3.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

gleich dem Vorbild sinken könnte, auch würde die Größe des Schiffes hohe Kosten und einen großen baulichen und logistischen Aufwand bedeuten – ob ein Nachbau der VASA heute realisierbar wäre, ist daher fraglich. Vermutlich würde ein Nachbau daher vom Original abweichen, dies wäre dann eine Entscheidung für eine Funktionsfähigkeit als Schiff, aber eine gegen historische Genauigkeit. Ein solches Schiff wäre dann eventuell nicht im Sinne der historischen VASA authentisch, aber vielleicht im Sinne eines funktionsfähigen Schiffes des 17. Jahrhunderts – je nach Referenzpunkt. Möglicherweise können aber auch einzelne Elemente oder Ästhetiken aufgegriffen und imitiert werden, um auf die VASA oder das 17. Jahrhundert zu referenzieren, ohne aber das historische Schiff an sich nachzubilden: Dies wird etwa deutlich an einer japanischen VASA-Version, die als Fährschiff in der Touristik eingesetzt wird, aber materiell und visuell kaum etwas mit dem Originalschiff gemeinsam hat.[59]

Ein weiteres Beispiel für eine historische Nachbildung ist die LÜBECKER KOGGE[60], eine Nachbildung bzw. Rekonstruktion von 1926, die zum Jubiläum der Reichsfreiheit Lübecks errichtet wurde. Hier ist der Nachbau ein Symbol für die Lübecker Identität als Hansestadt. Sie diente in Lübeck u.a. als Clubheim und als Gaststätte. Dieser historisierte, fiktive Rekonstruktionsversuch basierte, anders als die VIKING, nicht auf einem archäologischen Vorbild – der archäologische Nachweis einer sogenannten Kogge erfolgte ja erst 1962 durch den Fund der Bremer Kogge. Als Vorbilder für die LÜBECKER KOGGE müssen daher andere Quellen gedient haben: schriftliche und bildliche Darstellungen. Da die LÜBECKER KOGGE auf fotografischen Abbildungen[61] über Kanonen und drei Masten verfügte, spricht einiges dafür, dass mittelalterlichen Siegeldarstellungen von Koggen weniger Bedeutung zukam und v.a. neuzeitliche Vorbilder und auch moderne Vorstellungen von mittelalterlichen Koggen einen Einfluss auf die Ausgestaltung des Nachbaus hatten. So wirkt die LÜBECKER KOGGE eher wie ein neuzeitliches Schiff oder wie etwas Hybrides. Eventuell hatten auch zeitgenössische Impressionen, wie die zeichnerischen Darstellungen des Marinemalers Lüder Arenhold (1906)[62] oder das im DSM in der Koggehalle als Kopie ausgestellte Gemälde »Die Bunte Kuh« (1901) von Marinemaler Hans Bohrdt Einfluss auf den Nachbau.[63] Auch wenn es nicht sicher nachzuweisen ist, ist dennoch vorstellbar, dass diese historisierenden Koggedarstellungen und -vorstellungen den für den Bau der LÜBECKER KOGGE Verantwortlichen bekannt waren und diese

59 Diese fährt als Personenfähre auf dem See Ashi bei Fuji (Langhorst 1997, S. 46f.): Sie stellt eine Collage maritimer pop-kultureller Elemente dar; nur wenige ikonische Aspekte des Originals werden in dieser Vasa-Version aufgegriffen (Teile der Heckverzierung). Scheinbar wird aber auch kein Anspruch an eine Historizität formuliert, stattdessen greift die Nachahmung nur den Namen und die Wirkung einer fremden, europäischen Vergangenheit auf.

60 Vgl. Kabel 2016; ein Artikel der Lübecker Stadtzeitung (17.08.1999) ist im Internet recherchierbar, aber nicht mehr abrufbar – die Zeitung wurde 2018 eingestellt; weitere Informationen eventuell auch in Karin Böge: Der Lübecker Yacht-Club und 100 wechselvolle Jahre (Lübeck 1998) – diese Publikation konnte nicht eingesehen werden.

61 Vgl. Kabel 2016; https://commons.wikimedia.org/wiki/File:WP_L%C3%BCbecker_Kogge.jpg (30.04.2024).

62 Arenhold 1906, Fig. 14, 15, 20.

63 Belasus 2017, S. 229 mutmaßt, dass z.B. Bohrdt vom Stil Arenholds beeinflusst war.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

auch beeinflussten. Die LÜBECKER KOGGE ist heute nicht mehr erhalten. Dieses Beispiel beschreibt historisierende Konstruktionen, die entweder keinem materiellen Vorbild folgen oder aber mehrere (nicht nur materielle) Vorbilder haben, die versatzstückartig zu einem Schiffstyp zusammengesetzt werden. Damit sind diese Nachbauten nicht Abbild eines Originals, sondern geben eher ein Geschichtsbild bzw. eine Vorstellung eines historisch bekannten Schiffes bzw. eines Typs wieder. Ein solcher Nachbau ist quasi […] *a 'look-alike' vessel (a 'visual' rather than a 'structural' replica), with no other claim to authenticity* […].[64]

Ein weiteres Beispiel stellt auch die KON-TIKI dar. Sie ist, wie auch schon die LÜBECKER KOGGE, keinem direkten materiellen Vorbild nachempfunden, sondern bedient sich stattdessen materieller, historischer Versatzstücke und folgt dabei auch etwas Immateriellem: einer Idee, einer Theorie.[65] Bei der KON-TIKI handelt es sich nicht um den Nachbau bzw. die Rekonstruktion eines historischen Originals, stattdessen war das Floß ein Werkzeug, um im Rahmen einer Expedition hypothetisierte historische Ereignisse bzw. Prozesse zu rekonstruieren. Demnach ist die Kon-Tiki-Expedition viel mehr ein Nacherleben und bedient sich Aspekten der Living History.[66] Mit der Expedition wollte Thor Heyerdahl 1947 beweisen, dass eine Besiedlung der polynesischen Inseln von Südamerika mit einfachen Balsaflößen möglich gewesen wäre. Mehr noch als Heyerdahls Theorie wurde nach der Expedition aber das Abenteuer seiner Pazifikquerung populär.[67] Heute steht die KON-TIKI im Kon-Tiki Museum in Oslo und ist ihrerseits zu einem historischen Original und musealen Exponat geworden – nicht nur wegen des Abenteuers und Erlebnisses der Pazifikreise, sondern auch wegen der seitdem vergangenen Zeit und der Geschichte des Objektes. Ihrerseits werden die KON-TIKI und die Kon-Tiki-Expedition heutzutage kopiert und rekonstruiert bzw. die Expedition nachempfunden: Zum einen durch Pazifikquerungen[68], wie z.B. der Tangaroa-Expedition, bei der ebenfalls ein Balsafloß eingesetzt wurde. Hier diente die KON-TIKI zwar als Inspiration[69], aber die TANGAROA wies auch Unterschiede auf, so war sie größer und schneller[70], zudem wurde auch mit […] *the correct placement of the guaras* […][71] experimentiert. Capelotti stellt diesbezüglich fest: […] *the Tangaroa experiment* […] *outperformed Kon-Tiki on several levels*.[72] Zum anderen werden aber auch der Geist bzw. die Idee von Heyerdahl aufgegriffen, so in Form des Umweltschutzes, wie es an der aus Plastikflaschen erbauten PLASTIKI deut-

64 McGrail 2009, S. 17.

65 Vgl. Capelotti 2013, Kap. 1.

66 Living History im weiteren Sinne, vgl. Samida 2014, S. 140f.

67 Capelotti 2012 hat Expeditionen im Sinne Heyerdahls gesammelt und kategorisiert diese anhand ihrer Motivation: »Science as motivation«, »Pseudo-science as motivation«, »Adventure as motivation«, »Motivation-Survival«.

68 KON-TIKI 2 von 2015/2016 (https://www.kontiki2.com/home [02.06.2020]); TANGAROA von 2006 (Higraff/Blair 2006; Capelotti 2012; Capelotti 2013).

69 Higraff/Blair 2006, S. 29.

70 Ebd., S. 35.

71 Capelotti 2013, Kap. 9.

72 Capelotti 2012.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

lich wird.[73] Diese weist keine materielle oder visuelle Ähnlichkeit mit dem Original auf – hier sind nur eine erscheinungstechnische und namentliche Reminiszenz an das Floß KON-TIKI wahrzunehmen, aber es wird auch Heyerdahls ideelles Anliegen des Umweltschutzes aufgegriffen.

Die hier geschilderten Beispiele skizzieren verschiedene Motivationen, Formen und Ausprägungen von historischen bzw. historisierten Nachbildungen. Dazwischen oszillieren aber auch viele weitere Nachbauten des 19. bis 21. Jahrhunderts[74], die nicht immer genau einem der beschriebenen Schemata zugeordnet werden können – und auch nicht sollen; oft haben sie aber eine symbolische Funktion und repräsentieren eine Idee oder sind Identitätsstifter.

Anhand der zuvor dargestellten Beispiele lassen sich folgende Beobachtungen postulieren: Erstens ist zu erkennen, dass auch Nachbildungen Wert bzw. Bedeutungen erhalten – abhängig vom Vorbild (Alter, Wissenschaftlichkeit, Historizität, Materialität), aber auch unabhängig vom Vorbild durch ihre eigenen Geschichten bzw. ihr Leben[75] im Sinne einer Objektbiografie.[76] Diese *lived* sowie *'felt' relationships* im Hinblick auf Kopien werden nach Foster und Jones in Netzwerken aus Akteur:innen, Dingen und Räumen verhandelt[77] und sind bedeutsam bei der Zuschreibung von Authentizitäten.[78] Zweitens bedarf es zwar eines Vorbildes, dieses muss aber nicht zwingend materiell vorhanden oder gar originär sein. Denn wie beispielhaft dargestellt, wird nicht jedes Original nachgebildet, und nicht jede Nachbildung basiert auf einem Original. Auch andere Motivationen spielen bei der Entscheidung für eine Nachbildung eine wichtige Rolle: z. B. Identitätszuschreibungen, geplante Einsatzzwecke, Fragen nach Kosten und Aufwand, aber auch zeitgenössische Geschichtsvorstellungen und konstruierte Geschichtsbilder.

Die Bremer Kogge und ihre Nachbildungen

Die Bremer Kogge von 1380 gilt als zentrales Exponat des DSM in Bremerhaven. Als museales Ding, Forschungsobjekt, archäologischer Fund und historisches Zeugnis ist sie einzigartig. Ihre Bedeutung spiegelt sich u.a. auch in der dichten Literaturlage wider. So existieren umfangreiche Veröffentlichungen und Forschungen zur historischen Kogge selbst, aber auch Projekte und Studien zum musealen Objekt sowie zu seiner Rezeption in der Öffentlichkeit.[79] Seit seiner Bergung im Jahr 1962 wurde aus dem archäolo-

73 Im Kon-Tiki Museum wird Thor Heyerdahl u.a. als Umweltschützer porträtiert (Besuch der Ausstellung durch den Verfasser im Jahr 2018); mittels der PLASTIKI wird beispielsweise die *plastic pollution* thematisiert: https://theplastiki.com/ (02.06.2020); vgl. Heil 2010.

74 Für weitere Schiffsnachbildungen vgl. Crumlin-Pedersen/Vinner 1986; Bennett 2009a.

75 *The lives and voices of replicas*, vgl. Foster/Jones 2020, Kap. 1.

76 Gebühr 1980; Kopytoff 1986.

77 Netzwerke im Sinne Latours (2007); Netzwerke aus Dingen, Personen, Praktiken, Wissen, Werkzeugen u.a., die sich um Ressourcen formieren, lassen sich auch als sog. RessourcenKomplexe beschreiben (vgl. Teuber/Schweizer 2020).

78 Vgl. Foster/Jones 2020, Kap. 8.

79 U.a. Kiedel/Schnall 1989; Lahn 1992; Hoffmann/Schnall 2003; Schilling 2015; Krücken 2017; Warnke 2017; Schmik et al. 2018.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

gischen Fund ein museales Exponat.[80] Dabei unterliegt und unterlag die Bewertung der Kogge vielfältigen Diskursen: Einerseits im musealen Rahmen – so fanden seit Beginn der Präsentation Veränderungen an den Ausstellungskonzeptionen und -modi zur Bremer Kogge statt –, andererseits sind auch verschiedene Rezeptionsmodi zu erwähnen – so haben und hatten Koggen im Allgemeinen für verschiedene Gesellschaften, soziale Gruppen oder Akteur:innen eine wichtige Bedeutung, sei es als Identitätsstifter oder als Marken bzw. Symbole.[81]

Eine weitere Ebene der Rezeption und gewissermaßen eine Neubewertung bedeuten auch die Nachbildungen in Kiel, Bremerhaven und Bremen. Schon früh wurde ein […] *naturgetreuer Nachbau der Bremer Kogge in ihren originalen Abmessungen* […] geplant, […] *um damit Fahrten in See zu unternehmen*.[82] Deutlich wird dies auch anhand eines vorläufigen Übersichtsplans des DSM von 1969, auf dem ein schwimmendes Schiff mit der Bezeichnung Kogge im Museumshafen eingezeichnet ist[83] – möglicherweise handelte es sich um den geplanten Nachbau. Zum anderen betont Hoheisel, ehemaliger technischer Direktor am DSM, dass […] *schon 1971 der Gedanke zu einem Nachbau der Kogge im Maßstab 1:1* […] entstand, um Probleme der Rekonstruktion des Wracks zu erforschen.[84] Dieses frühe Vorhaben wurde jedoch nicht umgesetzt. Eventuell liegt das auch in der Entscheidung begründet, den archäologischen Fund nach Bremerhaven zu bringen und im DSM auszustellen, so dass eine Nachbildung vorerst unnötig wurde.

Der geplante Nachbau sollte fahren. Aber paradoxerweise sank die historische Kogge vermutlich noch während der Bauarbeiten[85], so fehlten z.B. ein Mast, der Ballast sowie ein abschließender Teeranstrich – demnach wäre die Bremer Kogge nie gefahren bzw. hätte nie im Sinne eines fahrenden Schiffes funktioniert. Entgegen dieser wissenschaftlichen Lehrmeinung wurde für die Nachbildungen aber der Anspruch einer Funktionsfähigkeit formuliert. Hier wurde zugunsten einer Funktionalität also auf eine materielle Originaltreue verzichtet. Dies liegt auch darin begründet, dass die Nachbildung als Experiment dienen sollte. Das Schiff sollte nicht nur nachgebaut, sondern auch eingesetzt werden, um offene Fragen zum historischen Vorbild zu klären.

Aber erst 1986 wurden die Planungen für sogar zwei Kogge-Nachbauten konkret – in Kiel und Bremerhaven. Dies ist sicherlich auch im Kontext der umfangreichen Forschungsarbeiten und Publikationstätigkeiten des DSM zu sehen; so heißt es im Jahresbericht des DSM von 1985, dass eine […] *umfassende Koggepublikation* […] in Vorbereitung sei.[86] Zudem konnten 1982 das Koggehaus wiedereröffnet und das Exponat (nun im Konservierungsbecken) durch Besuchende besichtigt werden.[87] Die Kogge war also im musealen Raum und im öffentlichen Bewusstsein präsent.

---

80 Vgl. Schade 2021; am DSM war auch das Promotionsprojekt »Die Rekonstruktion des Transformationsprozesses eines Bremer Schiffswrackfundes von 1962 in das Museumsobjekt ›Bremer Hanse-Kogge‹ unter wissenschaftshistorischen Aspekten« verortet.

81 Vgl. Belasus 2017; Bargen 2017.

82 Dierks 1971, S. 44.

83 Ellmers 1975, S. 11.

84 Hoheisel 1988, S. 223.

85 Vgl. u.a. Fliedner 2003, S. 51.

86 Ellmers 1986, S. 332f.

87 Ellmers 1983, S. 274.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Die Idee eines Kogge-Nachbaus kam wohl aus Bremerhaven[88] und hing sicherlich mit dem Fund des Originals zusammen.[89] Dass das Interesse, eine Kogge zu bauen, aber gerade in Bremerhaven bzw. Kiel verfolgt wurde, hatte verschiedene Gründe. Einerseits boten beide Standorte vermutlich gute Bedingungen: Es waren Küstenstädte mit einer für den Schiffbau geeigneten Infrastruktur, wo auch das notwendige Wissen und Arbeitskräfte vorhanden waren. Andererseits ist aber auch denkbar, dass eine regionale Identität und das historische Wissen um die Hanse – mit der Koggen untrennbar verbunden sind – eine Rolle spielten, dies ist aber nicht sicher nachzuweisen. Gestützt wird diese Vermutung aber auch durch die in öffentlichen Räumen zu beobachtenden Rückgriffe auf die sogenannte Hansezeit sowie auf die maritime Geschichte. Kiel war Hansestadt, zumindest hier wären also auch Rückbezüge denkbar. Bremerhaven existierte im Mittelalter jedoch noch nicht – hier ist es wahrscheinlicher, dass eine Identitätsbildung anders erfolgte und nicht über die hansische Geschichte (höchstens über den gedanklichen Umweg über die Hansestadt Bremen). Scheinbar fand bzw. findet in der Stadt Bremerhaven eine Identifikation über ihre (jüngere) maritime Tradition und auch über das DSM mit dem Exponat Kogge und seine Geschichte statt. Viele Besuchende aus der Stadt und der Region konnten sich über einen langen Zeitraum – von der Auffindung, der Aufstellung, über die Konservierung und Restaurierung bis zur feierlichen Übergabe des Exponats an die Öffentlichkeit – mit der Kogge vertraut machen und mit dieser aufwachsen. Diese zeitliche Konstante, die Geschichte des Objekts und eine emotionale Bindung waren identitätsstiftend.[90] In diesem Kontext sei auch auf die Worte des ehemaligen Oberbürgermeisters von Bremerhaven, Karl Willms, verwiesen, der den Stapellauf der UBENA wie folgt kommentierte: *Es steht der Seestadt Bremerhaven, dem Heimatstandort der Hanse-Kogge, gut an, nicht nur die Zeugnisse der Schiffahrtsgeschichte zu konservieren, sondern sie auch aktiv zu nutzen.*[91] Zudem wird Willms auch im »Weser-Kurier« wiedergegeben: die Kogge sei […] *fast schon zum Wahrzeichen* […] von Bremerhaven geworden und symbolisiere die *Leistungsstärke* und *Kompetenz* des DSM.[92] Hier wird ein direkter Bezug zwischen Stadt und Nachbau sowie Museum und Exponat hergestellt.

Die Idee eines Nachbaus gelangte dann nach Kiel, und so bot der Verein Jugend in Arbeit Kiel e.V. dem DSM an, […] *einen originalgetreuen Nachbau der Kogge kostenlos für das Museum zu bauen*.[93] Die genauen Wege dieses Prozesses sollen hier nicht von Bedeutung sein, interessant ist aber, dass die Idee in Kiel aktiv verfolgt wurde, der Kieler Verein dem DSM den Vorschlag unterbreitete und die Wahl auf Kiel fiel. Ein Teil der Gelder für die Kieler Kogge wurde 1986 bewilligt[94], also wurde die Entscheidung für den Kieler Nachbau irgendwann vor diesem Zeitpunkt getroffen. Pospiech berichtet, dass der Bremerhavener Magistrat, aufgeschreckt von der Nachricht, das Schiff solle in Kiel gebaut werden, ebenfalls einen Nachbau beauftragte.[95] Die Hanse-Koggewerft e.V., eine

88 Baumann 1992, S. 18.

89 […] *Ausgangspunkt war der Fund in der Weser* […], aus Interview mit A1, 2017.

90 Vgl. Schade 2021.

91 Vgl. »Der Nachbau der Kogge – ein bedeutendes Unternehmen« in Hanse-Koggewerft e.V. 1990.

92 ce 1988.

93 Hoheisel 1993, S. 19.

94 Baykowski 1992, S. 11.

95 Pospiech 2014, S. 12.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Initiative, die eine Kogge bauen wollte, gründete sich 1986 in Bremerhaven.[96] Somit gab es nun zwei Bestrebungen, eine Kogge zu bauen, und so entzündete sich ein Konflikt, der in einem Beitrag des »Weser-Kurier« von 1986 deutlich wird: Das Direktorium des DSM unterstützte den Kieler Nachbau, der Magistrat Bremerhaven unterstützte dagegen den lokalen Nachbau, in der Zeitung auch als *Disney-Kogge* bezeichnet. In dem Beitrag wird gemutmaßt, dass am Ende zwei Nachbildungen entstehen könnten: […] *eine für Museumszwecke in Kiel und eine Touristen-Kogge in Bremerhaven*.[97] Die Entscheidung für Kiel wurde, nach Zeitungsbericht, von einem Lokalpolitiker als *pervers* bezeichnet und als […] *Schlag ins Gesicht der Bremerhavener*.[98]

An diesem Beispiel werden also Konfliktlinien erkennbar: Soll die Kogge in Kiel oder Bremerhaven entstehen, soll sie wissenschaftlichen Ansprüchen genügen, soll sie Museumszwecke erfüllen oder eine Touristen-Kogge sein, und wer trifft die Entscheidung, das DSM oder der Magistrat? Hier geht es also auch um eine lokale Identitätsbildung anhand eines potenziellen Nachbaus. Diese politische Situation wurde aber aufgelöst. Im Endeffekt unterstützte das DSM beide Nachbau-Pläne – so heißt es 1987 im Jahresbericht des DSM: *In Kiel und Bremerhaven wurden Vorbereitungen für den Nachbau je einer Kogge nach den Plänen des DSM getroffen mit dem Ziel, schiffbauliche Probleme und das Segeltragevermögen zu überprüfen (Kiel) bzw. die Navigation mit Koggen auf Hansekursen experimentell zu erforschen (Bremerhaven)*.[99] Der Bau der Kieler und der Bremerhavener Koggen wurde auch wissenschaftlich durch das DSM beraten und begleitet – u.a. mit Bauplänen –, aber auch andere wissenschaftliche Institutionen waren beteiligt. So wurden mit nachgebauten Modellen auch Windkanal- und Strömungsversuche durchgeführt und wissenschaftliche Untersuchungen zur Manövrierfähigkeit, dem Seeverhalten, zur Stabilität sowie Geschwindigkeitsprognosen angestellt.[100] Aus Sicht des Museums war es lange Wunsch gewesen, […] *offene Fragen durch Segelversuche mit einem originalgetreuen Nachbau im Maßstab 1:1 zu klären*.[101] Gleichfalls hieß es aber auch, dass […] *durch den gelungenen Originalnachbau* […] die *Richtigkeit* der Rekonstruktion im Museum bestätigt würde.[102] Das (re-)konstruierte Original bedingte also den Nachbau, der funktionierende Nachbau bestätigte aber auch wieder die im Museum ausgestellte Rekonstruktion.

Heute werden beide Nachbauten als Traditionssegler von Vereinen in Betrieb gehalten – sowohl durch das Engagement der Mitglieder als auch durch Mitgliedsbeiträge, Spenden und Einnahmen durch Chartergäste.[103]

Der dritte Nachbau wurde ab 1996 durch die AUCOOP bzw. Bremer Bootsbau Vegesack erbaut und später durch die Reederei Hal över betrieben.[104] Der Bremer Nachbau

96 ce 1988; Baumann 1992, S. 19; Pospiech 2014, S. 13.
97 wet 1986.
98 Ebd.
99 Ellmers 1988, S. 340.
100 Für Informationen zu wissenschaftlichen Untersuchungen vgl. Baykowski 1992; Hoheisel 1993; Sauer 2003.
101 Hoheisel 1990, S. 25.
102 Lahn 1992, S. 170.
103 Informationen abgerufen am 04.06.2020 von der Homepage der »Hanse-Koggewerft« und der »Hansekogge«.
104 Steuer o.J. (nach 2010, vor 2014).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

ging jedoch 2014 unter – so wie schon die historische Kogge im Mittelalter. Kurze Zeit später wurde das Wrack geborgen und seit 2015 durch den Beschäftigungsträger bras e.V. wiederaufgebaut bzw. restauriert.[105]

Auch wenn die Nachbildungen gelegentlich als originalgetreu bezeichnet werden (und die Bauvorhaben wissenschaftlich beraten wurden), so stimmen die Replikate de facto aber weder untereinander noch mit dem Original in allen Punkten überein. Ohne im Rahmen dieses Beitrages auf jeden Unterschied einzugehen, sollen pars pro toto drei zentrale Aspekte genannt werden: Erstens wurden die Nachbauten an verschiedenen Orten, zu verschiedenen Zeiten und Bedingungen von verschiedenen Personen und anhand verschiedener Praktiken, mit unterschiedlichem Werkzeug bzw. Material, konstruiert; zweitens war vom Original nur der Rumpf erhalten, alle Aufbauten und die Takelung der Nachbildungen sind demnach Rekonstruktionsvorschläge, die z.B. beim Segel und Mast auch verschieden ausfallen; drittens weichen auch die Maße, technischen Daten und damit auch Möglichkeiten der Schiffe untereinander und vom Original (geringfügig) ab – auch wegen baulich bedingter Unterschiede: Laut Interviewpartner:in A1 hat die Kieler Kogge ein etwas anderes Rigg als die UBENA, z.B. ist die Rah etwas kürzer. Bei einer *Spaßregatta* unter Segeln sei die Kieler Kogge mal schneller als die UBENA gewesen. Ob das nun aber an der Bauvariante gelegen habe oder am Gesamtgewicht der Kieler Kogge, das etwas geringer ist, oder eventuell auch an den Windbedingungen, sei unklar.[106] Auch die ursprüngliche (gesunkene) ROLAND VON BREMEN ist nach Auskunft von Interviewpartner:in A2 […] *20 Tonnen schwerer geworden als gedacht* […], so dass sie anders im Wasser gelegen habe als geplant, was dazu geführt habe, dass die Spantenköpfe plötzlich nass wurden und gammelten. Die erneuerte ROLAND solle hingegen leichter werden, ohne Maschine und ohne Bleiballast.[107]

Nachfolgend werden die drei Nachbildungen detaillierter besprochen, um aufzuzeigen, wie Prozesse, Praktiken und (personelle, institutionelle) Entscheidungen ineinandergreifen und Einfluss auf Wahrnehmungen sowie Vorstellungen von Authentizitäten nehmen. Einen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt die Darstellung dabei jedoch nicht.

Die HANSEKOGGE

Die Arbeiten an der Kieler HANSEKOGGE fanden durch den Verein Jugend in Arbeit e.V. im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme statt.[108] Die Mittel für den Bau wurden 1986 vom Arbeitsamt Kiel bereitgestellt, das Projekt begann aber erst am 1. Juni 1987.[109]

Der zuständige Bootsbaumeister Uwe Baykowski schrieb retrospektiv in seiner Publikation zu dem Bau: *Bereits bei den ersten Arbeiten galt es, sich mit dem Problem der Authentizität auseinanderzusetzen. Das Ziel war klar: Ein Nachbau, der in jeder Einzelheit dem Original*

105 Informationen abgerufen am 30.06.2020 von der Homepage »bras. arbeiten für bremen«.
106 Interview A1, 2017.
107 Interview A2, 2018.
108 Zum Bau der Kieler Kogge vgl. Baykowski 1992.
109 Ebd., S. 11f.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

entsprechen sollte. Aber für den Weg dahin stellten sich von vornherein viele Fragen […].[110] Authentizität war also von Anfang an bedeutend. Sie wurde als Anspruch (*Ziel*) formuliert, aber auch als *Problem* wahrgenommen. Dabei ging es aber nicht nur um das *Ziel*, eine visuell überzeugende Nachbildung, sondern auch den scheinbar problematischen *Weg dahin*, um Entscheidungen und Praktiken des Bauprozesses. Der den Bau beratende Wissenschaftler des DSM, Hoheisel, bekundete 1988, dass der entstehende Nachbau […] *allen wissenschaftlichen Anforderungen* […] entspreche.[111] So wurden z.B. auch Modellierungen unter Beachtung bildlicher und schriftlicher Quellen des Mittelalters durchgeführt.[112] Und nach Auskunft des »Weser-Kurier« erbauten […] *die Kieler ihre Kogge mit allen Mängeln des Originals* […].[113] Ein anfänglich formulierter Authentizitätsanspruch zielte also auf eine möglichst nahe Original- und Detailtreue sowie eine wissenschaftliche Genauigkeit ab. Hoheisel präzisierte später: zwar sei […] *ein originalgetreuer Nachbau* […] angestrebt gewesen, […] *der in der äußeren Form mit der Bremer Hanse-Kogge so identisch wie möglich sein sollte* […], jedoch sei den Verantwortlichen auch klar gewesen, dass Kompromisse geschlossen werden mussten.[114] In allem sei die Frage maßgeblich gewesen, ob die zu treffenden Entscheidungen […] *die Eigenschaften der Kogge verändern würden oder nicht* […][115] bzw. […] *die Erprobung des Schiffes, wie es war, verfälschen oder nicht*.[116]

Diese Entscheidungen betrafen u.a. an die Moderne angepasste (mutmaßlich nichtmittelalterliche) Bauweisen: Beispielsweise waren die Planken zwar geformt worden, dies erfolgte aber in einer modernen Weise, durch Dämpfen, und nicht über dem Feuer, wie für die Bremer Kogge vermutet. Auch die Entscheidung, die Nachbildung auf Mallen zu errichten, war vermutlich eine Abweichung von der mittelalterlichen Praxis.[117] Dammann mutmaßt, dass diese Bauweise wohl gewählt wurde, […] *um ein Höchstmaß an Formtreue und Maßhaltigkeit zu erhalten, und nicht zuletzt den vorgegebenen Zeit- und Finanzierungsplan einzuhalten* […].[118] Weitere Kompromisse umfassten nach Baykowski auch die Wahl der Werkzeuge, denn wo *möglich, sollte beim Nachbau modernes Werkzeug* […] *eingesetzt werden* […], um Zeit und Arbeit zu sparen und die ABM-Kräfte mit dem Werkzeug anzulernen.[119] Immerhin handelte es sich um eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme, die öffentliche Gelder kostete. Aber auch die Wahl des Materials und die tatsächliche Ausformung des Nachbaus unterlagen Abweichungen vom Original. So gebe es nach Interviewpartner:in A3 […] *natürlich die Zugeständnisse* […] – z.B. das wasserdichte, fest verbaute Deck –, aber das sei […] *nicht weiter wild*.[120] Der Zugang zum Deck müsse sicher sein, und […] *die Crew möchte auch möglichst trocken schlafen* […], bemerkt A1. Man habe sich daher für

110 Ebd., S. 13.
111 Hoheisel 1988, S. 223.
112 Hoheisel 2009, S. 73–76.
113 Weinrich 1989.
114 Hoheisel 1993, S. 20; vgl. auch Baykowski 1992, S. 13.
115 Hoheisel 1993, S. 20.
116 Baykowski 1992, S. 13
117 Hoheisel 1993, S. 20.
118 Dammann 1989, S. 97f.
119 Baykowski 1992, S. 13.
120 Interview A3, 2018.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

eine Variante entschieden, […] *die der Neuzeit genügt und trotzdem möglichst authentisch aussieht.*[121]

Im Fokus der Aussagen stehen also eine Funktionalität und ein gewohnter Standard bzw. Komfort, denen die historische Genauigkeit untergeordnet wird. Ein weiteres Beispiel stellen auch die Nägel dar. Diese […] *sind handgeschmiedet und entsprechen genau denen der Bremer und anderer Koggen* […], so Dammann[122], jedoch wurden bei der Kieler Kogge – abweichend vom Original – Nägel aus modernem, rostfreiem Stahl und nicht aus Eisen verbaut.[123] Hier tritt v.a. das Material in seiner Bedeutung zurück zugunsten einer Visualität und auch einer vormodernen, handwerklichen Praktik, durch die auch eine alt anmutende Erscheinung produziert wird. Als weiteres Beispiel dienen hier die Stevenknie. Nach Baykowksi fanden sich keine passenden, natürlich gewachsenen Astgabeln, um die Stevenknie herzustellen, also entschloss man sich […] *schweren Herzens, sie, anders als beim Original, aus zwei Teilen zusammenzusetzen*. Später fanden sich aber passende Stücke, so dass man den […] »*Sündenfall« wieder ausbügeln* […] konnte.[124]

Gemäß dieser Aussage wäre ein zusammengesetztes Knie als *Sündenfall* wahrgenommen worden, auch wenn zu vermuten ist, dass eine mittelalterliche Anmutung dennoch gewährleistet gewesen wäre – zumindest visuell und für Nichtfachleute. Hingegen wurden die Entscheidungen für Nägel aus modernem Material und für ein vom historischen Vorbild abweichendes fest verbautes Deck scheinbar nicht als problematisch wahrgenommen. Ein Grund ist sicherlich der Anspruch an eine Funktionalität: Die Nägel z.B. müssen das Schiff zusammenhalten, und Stahl ist widerstandsfähiger als Eisen. Demnach wäre es im Hinblick auf die Nägel funktionell, finanziell und sicherheitstechnisch nicht sinnvoll, zu detailgetreu zu sein. Ob ein Stevenknie nun aber aus einem Stück oder zusammengesetzt ist, hat vermutlich weniger Einfluss auf eine Funktionalität oder Sicherheit. Hier kann einer materiellen und visuellen Erscheinung – einer mittelalterlichen Anmutung – also eine höhere Bedeutung beigemessen werden.

All diese Kompromisse und Zugeständnisse bedeuten Abweichungen vom Original[125], die den Verantwortlichen durchaus bewusst, aber auch zu rechtfertigen sind bzw. in einzelnen Aspekten wichtiger sind als eine Detailtreue.

Als die Kieler Kogge im Oktober 1989 vom Stapel lief, titelte der »Weser-Kurier«: »*Das Verrückteste der Neuzeit*«. Zwar habe es schon Wikingerschiffe und andere historische Nachbauten gegeben, aber die Kogge sei eine […] *Neuheit, und niemand weiß, wie sich das Fahrzeug auf dem Wasser verhalten wird*.[126] Ab Sommer 1991 sollten dann mit dem DSM erste Versuche in der Ostsee stattfinden.[127] Das Schiff wurde aus wissenschaftlichen Gründen gebaut und unter wissenschaftlichen Fragestellungen betrieben, es galt z.B. Informationen über das Segel- und Fahrverhalten zu erlangen.

121 Interview A1, 2017.
122 Dammann 1989, S. 98.
123 Baykowski 1992, S. 16.
124 Ebd., S. 14.
125 So auch bei Bennett 2009b.
126 Weinrich 1989.
127 Baykowski 1992, S. 12.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Am Anfang sei die Kieler Kogge ohne Motor im Einsatz gewesen, […] *um realistische Tests machen zu können*.[128] Interviewpartner:in A3 berichtet, dass später Maschinen eingebaut und auch einige der eingebrachten Steine, die – wie bei historischen Schiffen üblich – an Bord als Ballast dienten, entfernt wurden. Heute bestehe der Ballast daher aus dem Motor, Blei und Steinen.[129] Vieles an der Kieler Kogge sei auch *Fantasie*, so z.B. die Leiter an Deck.[130] Nach Auskunft von A3 ist diese Leiter dann auch Vorbild für weitere Treppen auf anderen Replikaten sowie auf kleineren Modellen gewesen, dabei sei beim Original […] *nichts gefunden worden* […], stattdessen haben sie die Leiter auf dem Kieler Nachbau […] *aus irgendwelchen Gründen mal hingestellt*.[131] Der Rumpf habe aus dem Weserfund zwar […] *quasi vollständig rekonstruiert* […] werden können, beim Rigg sei die Kieler Kogge aber auf historische Abbildungen und Expertenwissen angewiesen gewesen.[132] Aus funktionellen Gründen habe das Schiff zudem den Steuerstand auf der Backbordseite (bei den meisten Schiffen ist er auf der Steuerbordseite). Interviewpartner:in A3 vermutet, dies stamme noch aus Zeiten, als die Kieler Kogge keinen Motor besaß und beim Anlegen auf einen Kutter angewiesen war. Mit Hilfe dieses Kutters war es praktischer, an Backbord anzulegen – und weil sie nun daran *gewöhnt* waren, und um besser […] *gucken zu können* […], bauten sie den Steuerstand dann vermutlich auf die Backbordseite.[133]

Immer wieder wird deutlich, dass eine Funktionalität als Segelschiff Abweichungen vom Original unabdingbar macht – sei es, weil fiktionale Elemente verbaut oder historische Rekonstruktionen versucht werden. Zudem hatte eine Wissenschaftlichkeit Bedeutung; so wurde die Nachbildung anfänglich für realistische bzw. wissenschaftliche Tests genutzt.

Interviewpartner:in A1 bezeichnet die Kogge als *sehr urig* – die dicken Eichenbalken wirkten *sehr gemütlich* und die Kogge habe einen […] *anderen Charakter als ein modernes Plastikschiff*.[134]

Diese Aussage beschreibt eine Visualität und Materialität. Es ist gut vorstellbar, dass visuelle und materielle Wirkungen und Wahrnehmungen die Kogge in Häfen und auf dem Wasser von anderen Segelschiffen abheben und auch Nichtfachleute an dem Schiff eine Fremde und eine Pastness wahrnehmen können, auch wenn sie nicht wissen sollten, dass es eine Kogge des 14. Jahrhunderts repräsentieren soll. Die Kieler Kogge ist dabei aber keine Zeitkapsel bzw. Zeitmaschine. Auf der Nachbildung finden sich auch Spuren der Moderne. Es gibt z.B. auch Mülltonnen und Rettungsinseln, die aber in das historisierende Ambiente eingebunden werden. Sind einige moderne Elemente kaschiert, so stechen auf der anderen Seite z.B. Kombüse und Toiletten als anachronistische Elemente ins Auge – räumlich, funktionell und technisch, denn die originale Toilette wurde z.B. gefunden, auf der Nachbildung aber nicht funktionierend (durch Gäste nutzbar) eingebaut.

128 Interview A2, 2018.
129 Interview A3, 2018.
130 Ebd.
131 Ebd.
132 Interview A1, 2017.
133 Interview A3, 2018.
134 Interview A1, 2017.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Nach A1 ist das Ziel, […] *dass es nicht so ins Auge sticht, dass auch eine Kogge heutzutage um etwas Plastik nicht ganz herumkommt*.[135] Abweichungen vom Original bezeichnet A3 als *Kompromisse*[136], und A1 betont, sie wollten an Bord auch in der Lage sein, […] *zeitgemäß zu kochen und zu schlafen*.[137]

Nach Auskunft der Interviewten versuche man in Kiel alles […] *so authentisch wie möglich* […] zu machen[138] bzw. das Schiff so […] *originalgetreu wie möglich zu fahren* […]:[139] *Das bedeutet auch, das Segel per Muskelkraft mit dem Spill hochzuziehen und möglichst viel rein unter Segeln zu fahren*.[140]

Das Schiff soll möglichst viel segeln und mittels vormoderner Praktiken betrieben werden – auch wenn dies nicht immer möglich ist. Neben einer visuellen Authentizität steht also auch eine authentische Funktion im Fokus. Dieser stehen aber auch ein praktischer Nutzen, Sicherheitsvorgaben und gewisse Standards, die die Segelnden gewohnt sind, entgegen – niemand möchte wie im Mittelalter leben –, und wenn nötig wird auf moderne Vorzüge zurückgegriffen.

Die Kieler Kogge wird durch den Förderverein Historische Hansekogge e.V. betrieben. Der Verein bietet Charterfahrten an und nimmt mit der Kogge an maritimen bzw. touristischen Events teil. Es werden aber auch Segeltörns durchgeführt; so versuchten sie z.B. 2009 ohne moderne Navigationsmittel von Stralsund nach Visby zu segeln. Dies sei zwar […] *trotzdem modern* […] und […] *ganz abgesichert* […] gewesen, […] *aber man kommt vielleicht dem Gefühl so ein klein bisschen näher, wie sich das angefühlt hat*.[141] Es geht also auch um das Nachfühlen, Nacherleben und Nachspielen historisch geglaubter Situationen, im Kontext einer erweiterten Living History:[142] mit wenig Technikeinsatz auf dem Meer; mit dem Gefühl, etwas Besonderes, Abenteuerliches zu erleben und der Vergangenheit nahe zu sein; nur von Schiff, Umwelt, Crew und den eigenen Fähigkeiten abhängig. Und auch heute sind Experimente und Versuche nach Auskunft der Interviewten ein Thema, auch wenn diese nicht mehr durch eine wissenschaftliche Institution begleitet werden. Wenn man so ein Schiff hat, dann macht es nach A1 auch Sinn, […] *ein bisschen was auszuprobieren, was denn so geht mit so einem Schiff*.[143] Und A3 erklärt: […] *wir sagen immer, wir sind die originalgetreuste Kogge, wir sind für wissenschaftliche Zwecke mal gebaut worden* […], *und das kann man nicht einschlafen lassen*.[144]

135 Ebd.
136 Interview A3, 2018; vgl. auch Bennett 2009b.
137 Interview A1, 2017.
138 Ebd.
139 Interview A3, 2018.
140 Interview A1, 2017.
141 Ebd.
142 Vgl. Samida 2014, 140f.
143 Interview A1, 2017.
144 Interview A3, 2018.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Die UBENA VON BREMEN

1988 fand die Kiellegung des Bremerhavener Nachbaus durch den Verein Hanse-Koggewerft statt. Der Stapellauf erfolgte im August 1990.[145] Der Nachbau sollte über 2 Millionen Mark kosten und die ersten Jahre für Forschungszwecke eingesetzt werden – danach sollte die Kogge durch den Verein genutzt werden.[146]

Noch vor Baubeginn war im Verein diskutiert worden, ob die Kogge aus Eiche gebaut oder eine *Laminat-Kogge* bzw. *Klebe-Kogge* angefertigt werden sollte.[147] Da der Nachbau […] *Aufschlüsse über mittelalterliches Kogge-Segeln* […] bringen sollte[148], schienen Materialität und Bauweise für einige Beteiligte zweitrangig. Dennoch entschied sich der Verein mehrheitlich für […] *ein Schiff in der Bautradition des archäologischen Fundes*.[149] Dies war eine Entscheidung für Eiche. Sehr früh nahmen für die Beteiligten also auch eine authentische Funktion und eine materielle Authentizität eine Bedeutung ein.

Anfänglich schien es schwierig, die Bremerhavener bzw. Bremer für die Idee eines Nachbaus zu begeistern. Detailliert beschreibt Baumann die mit dem Bau einhergehenden Probleme sowie damit verbundene personelle Netzwerke und Entscheidungsprozesse. Während z.B. auch der Magistrat und die Deputation für Arbeit (Bremen) das Projekt befürworteten, fürchtete die Opposition […] *ein Faß ohne Boden*.[150] Trotz dieser Widrigkeiten fand der Bau statt, politisch protegiert und finanziell unterstützt. Das Geld kam sowohl von Sponsoren als auch aus der öffentlichen Förderung. So spendete z.B. die Ubena Gewürze GmbH Geld.[151] In der Veröffentlichung zum Stapellauf wird der Name UBENA auch begründet: Es sei ein […] *traditionsreicher Schiffsname* […], auch gebe es eine […] *Wechselbeziehung Schiffahrt – Gewürzhandel seit der Hanse-Zeit* […].[152] Dies zog aber auch Kritik nach sich. So gibt der »Weser-Kurier« den Chef des Büros Bremerhaven-Werbung wieder: Ihm gefalle es nicht, einem […] *ehrwürdigen Schiff wie der Kogge, die im Mittelalter das Verkehrsmittel der Hanse war* […], den Namen eines Sponsoren zu geben.[153] Sowohl eine ablehnende als auch eine befürwortende Sichtweise wurden mit einer (vorgeblichen) Historizität begründet – schlussendlich erhielt die UBENA aber den Namen des Sponsors. Und auch die öffentlichen Förderungen, z.B. mit Mitteln der Bundesanstalt für Arbeit, waren an Vorgaben geknüpft, so mussten der Verein bzw. das Projekt gemeinnützig sein und es wurden ABM-Kräfte eingesetzt.[154]

Die UBENA wurde in modernen Praktiken erbaut, gerade auch weil […] *die Außenmaße der alten Kogge möglichst genau* […] eingehalten werden sollten, was bei der Anwendung

145 Zum Bau und Einsatz der Nachbildung vgl. Baumann 1992; Pospiech 2014.
146 ce 1988.
147 Baumann 1992, S. 19.
148 Ebd.
149 Ebd.
150 Ebd., S. 17–22, hier S. 21.
151 Vgl. »UBENA von BREMEN – Traditionsreicher Name erzählt von Handel und Wandel« in Hanse-Koggewerft e.V. 1990.
152 Ebd.
153 N.N. 1990.
154 Vgl. Hanse-Koggewerft e.V. 1990.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

historischer Bauweisen womöglich erschwert worden wäre.[155] Anders als bei der Kieler Kogge wurden die Planken z.B. aber über dem offenen Feuer gebogen, so wie in historischen Kontexten üblich.[156] Auch die Nägel wurden handgeschmiedet – zudem wurden aber ebenfalls (moderner) Bleiballast sowie ein Motor verbaut.[157] Auch hier war es Ziel, […] *einen möglichst originalgetreuen Nachbau anzufertigen*.[158] Aber hier gab es ebenfalls Einschränkungen. Früh wurden die […] *höchste Sicherheitsklasse* […] (vom Germanischen Lloyd) und ein […] *gewisses Komfortbedürfnis* […] als weitere Bauvorgaben festgesetzt.[159] Der Germanische Lloyd verlangte z.B., dass […] *ein bestimmter Prozentsatz des Verbindungsmaterials aus Metall* […] sein sollte, was eine […] *Enttäuschung für den um authentisches Bauen bemühten Verein war* […].[160] Versuchsweise wurden […] *genau nach Angaben des hilfsbereiten Werner Lahn* […] (verantwortlich für den Aufbau der Originalkogge im DSM) angefertigte Holznägel verbaut, wobei sich die Planke bei der Zugprobe des Gutachters jedoch wieder löste. Aufgrund dieses Erlebnisses fragt Baumann: *Wer mochte angesichts solcher Gefahren noch »authentisch« bleiben?*[161]

Nicht nur funktionelle und sicherheitsrelevante Vorgaben nahmen Einfluss auf das Ergebnis, sondern auch bei Detailfragen des Baus kam es zu Diskussionen und somit zu Verzögerungen. Nach Baumann war dieser Streit unnötig, so habe es im Mittelalter vermutlich keine *Norm* gegeben und auch vorher habe der Verein sich beim Bau der UBENA mit *Unregelmäßigkeiten*, wie einem zweigeteilten Steven, abgefunden.[162] Auch beim Mast habe der Verein sich gegen die *Historie* und für einen verleimten Hohlmast aus importierter Rotfichte entschieden, weil diese elastisch und leichter als heimische Fichte bzw. Kiefer sei – zudem konnte ein solcher Mast schnell gebaut werden.[163]

Nach Interviewpartner:in A4 ist die UBENA von außen […] *ziemlich genau* […] am Original, jedoch sei […] *alles was Innen ist* […] nicht *original*: So verfüge die UBENA heute z.B. abweichend von der historischen Kogge über ein wasserfestes Deck aus Iroko-Holz.[164] Am Anfang, nach dem Bau, sei die Kogge *ursprünglicher* gewesen – da gab es nach Auskunft von A4 z.B. noch eine […] *ganz billige kleine Gangway* […], *nur so zwei Holzbretter* […], dann kamen aber die Sicherheitsvorschriften.[165] Heute wirke die UBENA eher wie eine *schwimmende Kneipe*, es sei […] *immer mehr Richtung Tourismus gegangen* […] – früher sei die UBENA hingegen eher wie die Kieler Kogge gewesen.[166]

Die UBENA schien demnach ursprünglicher bzw. älter, eventuell auch authentischer, als noch mehr Eiche verbaut war, auch im Vergleich mit anderen Nachbildungen. Im Laufe der Zeit – durch Sicherheitsvorgaben und Reparaturen – änderte sich dies jedoch,

155 Baumann 1992, S. 23.
156 Hoheisel 1993, S. 26.
157 Vgl. Hanse-Koggewerft e.V. 1990.
158 Pospiech 2014, S. 22.
159 Ebd. S. 13.
160 Baumann 1992, S. 43.
161 Ebd., S. 43f.
162 Ebd., S. 46–48.
163 Ebd., S. 50f.
164 Interview A4, 2018.
165 Ebd.
166 Ebd.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

auch aus Kostengründen. Hier ist zu erkennen: Dinge können Authentizität erhalten bzw. verlieren, und zudem dient Authentizität als Referenz.[167] Dabei geht es scheinbar weniger um eine visuelle Authentizität, denn von außen wirkt das Schiff immer noch alt – zumindest für Nichtfachleute. In der Zeitschrift »Yacht« findet sich z.B. ein Beitrag über die UBENA. Unter dem Beitragstitel *Mit Wucht ins Mittelalter* werden die Kogge vorgestellt und die Wirkung des fahrenden Schiffs beschrieben. Trotz der modernen Hilfsmittel heißt es dort: *Mit einer Hansekogge zu segeln kommt einer Zeitreise gleich*.[168] Trotz aller Veränderungen seit dem Bau und der Zugeständnisse an die Moderne kann die UBENA daher also auf verschiedenen Ebenen (materiell, visuell, funktionell) alt und authentisch wirken – dabei kommt aber auch einem Nachfühlen, Nacherleben einer historisch geglaubten Situation eine Bedeutung zu.

Interviewpartner:in A4 stellt fest: Die UBENA sei heute nicht *koggemäßig*, sie sei mehr ein *Oldtimer* und *yachtmäßig* – aber das seien eben die *Zugeständnisse*. Denn man könne es zwar *ganz authentisch* machen, aber wenn es niemanden mehr interessiere, dann […] *würden wahrscheinlich auch gar keine Leute mehr kommen* […], weil die nicht unter *primitiven* Umständen fahren wollen.[169]

Auch bezüglich der UBENA wurden also Zugeständnisse gemacht, die die Wahrnehmung einer Authentizität einschränken. Einerseits sind es Sicherheitsvorschriften. Schon bei Baubeginn wurden aus Sicherheitsgründen eine […] *moderne nautische und technische Ausrüstung und eine funktionsgerechte Antriebsanlage erforderlich*.[170] Andererseits wird auch ersichtlich, dass es für die Besatzung und Gäste nicht zu einfach bzw. ursprünglich an Bord sein darf. Ein gewisser Standard (Komfort) und eine Funktionalität sind bei einem fahrenden Schiff daher von Bedeutung.

Wie bei der Kieler Kogge ist der Aufbau oberhalb des Rumpfes rekonstruiert. An der UBENA sind aber zudem am Kastell Wappenschilde und auf dem Mast ein Mastkorb mit aufgesetztem Kreuz angebracht. So wirkt die UBENA visuell historischer bzw. älter und ähnelt Koggen auf historisierenden Gemälden, dabei handelt es sich aber um fiktionale Elemente, die mit der Originalkogge nicht im Zusammenhang stehen. Interviewpartner:in A4 vermutet: *Das ist auch mehr so bisschen für die Touristen*.[171] Demnach scheint auch diese mittelalterliche Anmutung ein Zugeständnis. Die visuelle Erscheinung der UBENA VON BREMEN weckt Assoziationen zu einem populären Bild des Mittelalters, dies v.a. anhand historisierender Elemente. Im Kern ist sie aber eine moderne Yacht, mit modernen und technischen Elementen.

Das Gangspill nutzten die Bremerhavener z.B. auch nicht, weil sie mit der Maschine arbeiten könnten. Aber als das alte Spill kaputtging, habe man es dennoch erneuert, weil es […] *ja ein Teil von der Originalkogge* […] sei: *Das musste natürlich unbedingt wieder rauf*

167 Vgl. Saupe 2017.
168 Peterson 2012, S. 118.
169 Interview A4, 2018.
170 Hanse-Koggewerft e.V. 1990.
171 Interview A4, 2018.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

[…], berichtet A4.[172] Die UBENA sei schon ein *Aushängeschild*, resümiert A4: […] *eben ein besonderes Schiff – aber mit der ganzen Historie hat das wenig noch zu tun*.[173]

Die ROLAND VON BREMEN

Nach vielen Jahrhunderten baut Bremen wieder eine Kogge […], verlautbarte der »Weser-Kurier« am 24. Mai 1996.[174] Weiter hieß es in dem Artikel, die Arbeitsdeputation und das Arbeitsamt Bremen hätten dieses Projekt mit geschätzten Kosten von 5,4 Millionen Mark bewilligt, und daher würde die Kogge ab 1996 durch die AUCOOP-Bootswerkstatt bzw. Bremer Bootsbau Vegesack GmbH im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme erbaut werden. Nach dem Bau solle das Schiff dann an der Schlachte liegen und durch die Reederei Hal över bewirtschaftet werden.[175] *Das Schiff soll für vielfältige Nutzung zur Verfügung stehen, insbesondere soll die Geschichte der Hansekogge dargestellt werden*.[176] Ziel war der […] *orgininalgetreue* [sic!] *Nachbau* […] der Bremer Kogge, und dafür wurden auch Bauunterlagen aus dem DSM genutzt.[177] Der Stapellauf war im Jahr 2000, und zur Weltausstellung lag mit der ROLAND eine […] *»echte« Kogge* […] an der Schlachte.[178] Das Schiff wurde dabei als *maritimes Wahrzeichen* von Bremen und als *Touristenmagnet* bezeichnet[179] – es sollte aber auch an die *große Hansezeit* erinnern.[180] Die Kogge konnte für Fahrten auf der Weser gechartert werden[181], und an Bord wurde durch den Verein eine kleine Gastronomie betrieben.[182] In einem Beitrag des »Weser-Kurier« hieß es zur Kogge: Länge, Breite, Tiefgang, Verdrängung, dies alles passe in die Hansezeit – Elektrik, Dieselmotor und der umklappbare Mast hingegen nicht.[183]

2014 ging die Kogge unter. Nach der Bergung wurde das Schiff Eigentum des Beschäftigungsträgers bras und sollte im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wiederaufgebaut werden.[184] Bei diesen Arbeiten stellte sich heraus, dass das Schiff durch einen Pilz zerfressen war.

Aus dem Wiederaufbau wurde ein Rückbau – dieser dauerte lange, da die ROLAND nach Auskunft von Interviewpartner:in A2 ursprünglich als *Fahrgastschiff* konzipiert worden und dementsprechend viel Technik verbaut gewesen sei. Den hohen Technisierungsgrad bezeichnet A2 dabei als größten *Kompromiss* – und auch *Frevel*.[185]

Anders als beim historischen Vorbild habe man bei der ROLAND damals keine krumm gewachsenen Hölzer verbauen können, da solche Hölzer in der modernen

172 Ebd.
173 Ebd.
174 Kölling 1996.
175 Ebd.
176 Frey 2000.
177 Ebd.
178 Steuer o.J.
179 N.N. 2000; Wesslau 2000.
180 Steuer o.J.
181 Ebd.
182 Schmidtsdorff 2000.
183 Ebd.
184 Informationen abgerufen am 30.06.2020 von der Homepage »bras. arbeiten für bremen«.
185 Interview A2, 2018.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access -

Forstwirtschaft nicht vorkämen. Daher sei das Original im Museum […] *viel schlanker und viel graziler gebaut* […] als der Nachbau aus Bremen.[186] Nach A2 wurden die alten Nägel ausgebaut und neu ausgeschmiedet, und auch die alten Hölzer seien ausgebaut und getrocknet worden, um den Pilz zu töten.[187]

Auch in diesen Aussagen werden Einschränkungen einer Detailtreue und Abweichungen vom Original, die visuell und ästhetisch auf die Betrachtenden wirken, wahrgenommen und u.a. als *Kompromiss* bezeichnet. Eine weitere materielle Einschränkung ist aber z.B. auch mit dem vorhandenen Bauholz zu erklären. Beim Rückbau sollte möglichst viel Substanz des Vorgängerbaus gerettet werden. Die ursprüngliche ROLAND diente dabei auch als Referenzpunkt – und somit wird deutlich, dass auch Authentizität ein Referenzpunkt sein kann. In nicht aufgezeichneten Gesprächen zwischen am Wiederaufbau beteiligten Arbeiter:innen wurde die ursprüngliche (gesunkene) ROLAND VON BREMEN so z.B. als das Original bezeichnet, an dem sie sich orientieren (nicht das museale Exponat). Demnach verschwimmen die Grenzen zwischen Original und Nachbildung – ähnlich wie beim sogenannten Theseus-Paradoxon stellt sich die Frage, ob es sich hier um das alte Schiff oder um ein neues Schiff handelt.

Interviewpartner:in A2 betont, das primäre Ziel sei nicht die *fertige Kogge*, sondern die Beschäftigung von Menschen: Aber ein solches Projekt, wie die ROLAND, sei auch nur so durchzuführen, denn […] *alles andere wäre unbezahlbar* […], ergänzt A2.[188] Das Schiff solle schließlich in Bremen an der Schlachte liegen und nicht als Segelschiff, sondern als *Museumsschiff* betrieben werden.[189]

Eine *wesentliche Änderung* im Vergleich zum Original im Museum und der ersten ROLAND beträfe das Deck. Das Original habe kein Deck gehabt, die erste ROLAND habe jedoch ein plan konstruiertes Deck besessen, auf dem sich das Wasser sammelte. Nun würde man das Deck daher anders verbauen. Zudem nutze man für das Deck Lärche und nicht Eiche, einerseits aus Kostengründen, andererseits weil der Pilz nicht an Lärche geht.[190] Um das Schiffsholz vor Feuchtigkeit und der Ausbreitung des Pilzes zu schützen, habe man am Rumpf eine Sperrschicht eingebaut – ein sogenanntes Leichentuch aus Kork, Flachsgewebe und Green-Epoxid. Die Entscheidung für diese Sperrschicht führte laut A2 zu langen Diskussionen. So habe es geheißen, so was könne man nicht machen – […] *auf einem historischen Schiff*. Hingegen sei vorher (modernes) Antifouling aufgetragen gewesen, wobei man sich keine Gedanken darüber gemacht habe.[191]

Hier wird deutlich: Greift eine Veränderung in die visuelle Erscheinung ein (Sperrschicht), so wird scheinbar eher ein Problem gesehen als wenn eine Veränderung beispielsweise in die materielle Eigenschaft eingreift bzw. eingreifen könnte (Antifouling).

Interviewpartner:in A2 betont, der zweite Nachbau aus Bremen werde *sehr puristisch* und […] *damit wieder näher ans Original gebracht*. Dies sei möglich, da man ein liegendes

186 Ebd.
187 Ebd.
188 Ebd.
189 Ebd.
190 Ebd.
191 Ebd.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Schiff konstruiere und z. B. auf eine Maschine verzichten wolle. Und auch deswegen werde die ROLAND […] *von der Bauform her* […] *authentischer als alle anderen Nachbauten, die es gibt* […]. Von der […] *Sichtbarkeit der Originalstruktur* […] her sei sie sowohl dichter am museal präsentierten Wrack als auch an den Koggen, wie sie im Mittelalter gefahren sein könnten.[192]

Der Vorgängerbau sei mit einem deckenden Anstrich versehen gewesen, […] *so dass die Eiche honigfarben bleibt* […]. Das habe zwar schick ausgesehen, sei aber […] *ehrlich gesagt nicht original* […] gewesen.[193] Zudem nähere man sich auch dem Original an, weil man die Holzverbindungen […] *wieder klassisch machen* […] würde. Moderne Bolzen brächte man nur dort an, wo es vorgegeben sei.[194] Auch als Ballast wolle man *klassisch* Steine nutzen, d.h. ohne Maschinen oder Bleiballast.[195]

Gemäß dem Interview fügen sich diese Aspekte (Färbung, Holzverbindungen, Steine als Ballast) einerseits in eine historische Anmutung ein – visuell und materiell –, andererseits sind diese Aspekte aber nicht zwingend von außen wahrzunehmen (oder durch Nichtfachleute zu erkennen). Zusätzlich geht es aber auch um eine Ebene der richtigen, historischen Praktiken, mit denen ein Schiff errichtet (Holzverbindungen) bzw. betrieben wird (Steine als Ballast). Sicherheitsvorschriften und Vorgaben machen hier aber einen Kompromiss nötig.

Nach Aussage von A2 würde man beim Bau auch ein bisschen *mogeln* – bei *Kleinigkeiten*: So werde das Deck ein bisschen höher als vorher und es werde mehr Raum geschaffen, […] *dass man aufrecht drunter durch laufen kann*. Dies sei […] *die Abwägung zwischen Nutzbarkeit und Originaltreue*.[196]

Dies bedeutet also, dass sich der Nachbau visuell und materiell durchaus in vielen Punkten dem Original im DSM annähert. Aber auch der Funktion als nutzbares Objekt wird dabei eine hohe Bedeutung zugemessen, zum Teil eine höhere als der Originaltreue – und dies wird als *mogeln* wahrgenommen. Das bedeutet, dass die Vorstellung einer Richtigkeit vorhanden ist, von der aber leicht abgewichen wird, wobei die Abweichungen als tolerierbar akzeptiert werden bzw. womöglich nicht auffallen. Das Projekt sollte schon 2017 abgeschlossen sein, jedoch kam es zu Verzögerungen.[197]

Multiple Ebenen des Authentischen

Auch wenn historische Schiffsnachbauten kein archäologisches Vorbild benötigen, liegen oftmals konkrete materielle Vorbilder vor, die imitiert bzw. kopiert werden. Die Gründe für den Nachbau historischer Schiffe sind dabei vielfältig: Es geht um Identitäten, den Tourismus, Forschungsfragen und auch eine Abenteuerlust bzw. ein Erlebnis.

192 Ebd.
193 Ebd.
194 Ebd.
195 Ebd.
196 Ebd.
197 Hethey 2020; Nachtrag: Seit Frühjahr 2021 liegt das Schiff wieder im Wasser.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Am Beispiel der Kogge-Nachbauten wird deutlich, dass Ausgangspunkt der sensationelle Fund in der Weser war – also die Besonderheit des Originals als erster Fund bzw. Nachweis einer sogenannten Kogge und die damit einhergehenden Prozesse der Musealisierung und Erforschung des Fundes. Dass dies nicht so sein muss, verdeutlicht das Beispiel der Lübecker Kogge von 1926: eine historisierende Rekonstruktion einer Kogge ohne materielles Vorbild, die zum Stadtjubiläum erbaut wurde. Die drei Nachbauten der Bremer Kogge in Kiel, Bremerhaven und Bremen wären jedoch ohne das physische Vorhandensein des Originals – d.h. ohne die Materialität und Objektgeschichte des Fundes bzw. Exponats sowie die mit diesen verbundenen Wissenskonzepte und Forschungen – nicht möglich gewesen.

Alle drei Koggen sind eben dem einen Vorbild im Museum nachempfunden, und obwohl für alle drei Nachbildungen der Anspruch einer Originaltreue und Authentizität formuliert wird bzw. wurde, ist dennoch allen drei Schiffen gemeinsam, dass sie in Detailfragen vom Original abweichen, also doch nicht originalgetreu konstruiert sind. Dies verdeutlicht, dass die mit diesen Nachbildungen verbundenen Authentizitätsvorstellungen vielschichtig sind.

Authentizität meint dabei nicht Echtheit in einem essenzialistischen Verständnis, mit Authentizitäten sind vielmehr Wirkungen, Wahrnehmungen und Fiktionen im Sinne einer konstruktivistischen Perspektive gemeint. Denn selbstverständlich sind die drei Kogge-Nachbildungen nicht echt oder alt im Sinne eines historischen Objektes bzw. besitzen sie (noch?) keinen Alterswert, aber sie wirken visuell und materiell aufgrund einer Pastness alt und erlauben aufgrund von Form und Funktion das Nacherleben einer historisch anmutenden Situation – demnach können sie, obwohl sie neu bzw. modern sind, durchaus alt und auch authentisch wirken.

Auch als moderne Koggen schaffen und vermitteln die Nachbildungen Wissen und erlauben den Rezipierenden eine Interaktion mit der Vergangenheit, einerseits indem sie ein Nachfühlen und -erleben mutmaßlich historischer Situationen ermöglichen, z.B. im Rahmen eines Experiments oder einer Living History, andererseits weil sie einen direkten Zugang zum und Zugriff auf das Material bieten. Denn anders als das Original im Museum, das zwar materiell präsent und ästhetisch inszeniert ist, aber nur visuell und emotional zu erfahren ist, kann eine Kopie bzw. Nachbildung über mehrere Sinne wahrgenommen werden. Der Nachbau kann berührt und begriffen sowie betreten werden, zudem ist er zu benutzen. Und im Rahmen dieser Nutzung des Nachbaus als funktionierendes Schiff ist er auch zu sehen, zu hören und zu spüren – im Hafen liegend, fahrend im Wind und auf dem Wasser.

Damit sind Nachbildungen nicht nur Abbilder von Originalen, sondern auch selbst wirkmächtige Dinge, quasi Ressourcen, die losgelöst von Originalen Bedeutungen haben. Sie können als Medien der Vermittlung und auch Funktionsmittel dienen: als Experimente in der Forschung, als Verkehrsmittel für die Crew und Gäste, als Einnahmequellen für Institutionen und auch als Identitätsstifter. Dabei erhalten sie einen Wert für verschiedene Gruppen, seien es die Erbauer:innen, die Gruppe, die den Nachbau betreibt, die Crew an Bord des Schiffes sowie andere gesellschaftliche Akteur:innen und Gruppen, ob bewusst oder unbewusst, denn durch den Bau und die Nutzung der Nachbildung ist diese (und damit das Original) im Alltagsleben vorhanden und präsent. So können mit Replikaten auch ein Geschichtsbild und eine regionale Identität angespro-

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

chen und bedient werden, abseits musealer Vermittlung oder wissenschaftlicher Praktiken. Aber Nachbildungen sind auch Dinge mit einer eigenständigen Geschichte. Über die Zeit und durch Einbindungen in Mensch-Ding-Netzwerke erwerben sie eigene Biografien, Originalität bzw. auch Alterswert. Diese Prozesse sind dynamisch: So werden die Nachbauten der Bremer Kogge trotz gleichem Vorbild situativ und diskursiv verschieden wahrgenommen, z.B. als Hanse-Kogge oder als Disney-Kogge bzw. als Museumskogge oder Touristenkogge. Während das eine das scheinbar historisch Korrekte und das Wissenschaftliche meint, bedeutet das andere, dass die Kogge als fiktionales Produkt oder als Erlebnis wahrgenommen wird. Für Letzteres steht der Name bzw. die Marke Disney scheinbar auch synonym.[198]

Bei der Frage nach Authentizitäten werden am Beispiel der Nachbildungen der Bremer Kogge multiple Ebenen deutlich. Authentizität wird etwa mit einer Wissenschaftlichkeit verknüpft, sowohl im Hinblick auf den korrekten Bau nach Plänen des Museums als auch bei der experimentellen Nutzung und dem Austesten der Schiffe – etwas, was mit dem Original unmöglich ist.

Bezüglich der Authentizität wird aber auch der Visualität eine hohe Bedeutung beigemessen: einerseits der augenscheinlich dicht am Original erbauten Nachbildung, andererseits auch der visuell historisch anmutenden Erscheinung eines Segelschiffes aus Holz im Sinne einer Pastness. Als historisches Schiff ist die Nachbildung eine anachronistische und fremde Besonderheit im Hafen, die auffällt. Die materielle Authentizität scheint dabei weniger wichtig. Zwar wird, wie beim Original, Holz genutzt, jedoch wird der Holzart sowie der Holzform eine weniger hohe Bedeutung beigemessen, dies aus finanziellen und logistischen Gründen, denn krumm gewachsene Hölzer, wie in historischer Zeit verbaut, sind kaum vorhanden und andere Holzarten mitunter kostengünstiger oder auch funktionell sinnvoller. Den für den Bau Verantwortlichen sind diese Unterschiede und Abweichungen mitunter bewusst, Nichtfachleuten aber nicht zwingend. Auch war es nicht möglich, diese Schiffe komplett in Handarbeit mit vormodernen Werkzeugen zu bauen – dies wäre zu teuer gewesen. Generell wäre der Bau eines historischen Schiffes heute nicht wirtschaftlich und kann – so zumindest an den Bremer Koggen zu erkennen – nur außer Konkurrenz, in einem geschützten Umfeld, stattfinden, etwa im Rahmen einer durch öffentliche Gelder geförderten Arbeitsbeschaffungsmaßnahme.

Eine weitere Authentizitätsebene beschreibt die der Funktion. Wenn das Schiff wie das Original funktioniert bzw. einer imaginierten historischen Funktion entspricht oder wenn der Nachbau besser ist bzw. besser funktioniert als das Original, dann ist der Nachbau authentisch. Dies ist vordergründig paradox, denn dicht am Original würde im Hinblick auf die Bremer Kogge bedeuten, dass die Nachbildungen nicht fahren dürften bzw. untergegangen sein müssten. Da das Original mutmaßlich vor Benutzung sank, wäre demnach die im Jahr 2014 gesunkene ROLAND VON BREMEN am dichtesten am Original. Dass dies in der Wahrnehmung nicht so ist zeigt, dass nicht nur eine historische und

198 »Disney« dient als Synonym für etwas Künstliches bzw. Fiktives, einen Schein oder eine Unterhaltung (vgl. wet 1986; Interview A3, 2018), auch im Gegensatz zu einer Wissenschaftlichkeit (vgl. Thiemeyer 2015a, S. 61). Dabei ist zu bedenken, dass in Disney Parks die Grenzen zwischen echt und künstlich aufgehoben werden (Holtorf 2013, S. 440) oder diese Parks auch selbst Authentizität erlangen können (Seidenspinner 2007, S. 15).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

materielle Originaltreue, sondern viel mehr auch die tatsächliche Nutzung und Funktion des Objekts authentizitätsstiftend sein können. D.h. aber auch, dass in dieser Authentizitätsebene nicht mehr zwingend die gefundene Bremer Kogge als Vorbild dient – das Original also nachrangig ist –, sondern eher ein rekonstruierter Schiffstyp bzw. die Vorstellung eines mittelalterlichen Schiffstyps Referenzpunkte darstellen. Denn anders als das Wrack im Museum sollen die nachgebauten Schiffe ja funktionieren. Sie wurden gebaut, um gefahren zu werden, etwas, was dem historischen Schiff mutmaßlich nicht vergönnt war und was das museale Exponat nicht mehr kann. Und trotzdem funktionieren die Nachbauten vermutlich aber anders als mittelalterliche Schiffe: So sind die Nachbauten z.B. mittels anderer Praktiken erbaut worden und mit technischen Hilfsmitteln ausgestattet und verfügen über fest verbauten Ballast, während andere Ladung fehlt; zudem sind sie z.B. mit Antifouling bestrichen, was u.a. Algen- und Muschelablagerungen verhindert. All dies sind Kompromisse, durch die die Nachbauten vom Vorbild abweichen, dies sind womöglich aber auch Aspekte, die Einfluss auf Fahreigenschaften ausüben und eine bessere Funktion des Nachbaus gegenüber dem historischen Original oder historischen Vorbildern gewähren.

Zudem betrifft eine weitere Authentizitätsvorstellung auch eine v.a. emotionale Wahrnehmung: ein Erleben einer für die Rezipierenden besonderen, historisch-ursprünglich geglaubten Situation – mitunter im Sinne einer Living History. Ob nun beim Bauen eines historischen Holzschiffes (auch wenn keine historisch korrekten Bauweisen eingesetzt wurden) oder beim Fahren bzw. Nutzen desselben – etwas, was heute besonders und einzigartig ist –, in beiden Fällen wird eine Verbindung mit der (imaginierten) Vergangenheit geschaffen. Dabei wird u.a. versucht, Teile einer möglichen Vergangenheit authentisch nachzuempfinden bzw. diese nachzuvollziehen. Den Beteiligten ist aber klar, dass dies in einem modernen und sicheren Rahmen stattfindet. Aber auch aus Zeitgründen oder wegen gewohnter Standards kann mitunter auf vormoderne Praktiken verzichtet werden, so wird z.B. der Motor genutzt, wenn kein Wind weht.

Diese hier skizzierten Ebenen – Wissenschaftlichkeit, Visualität, Funktionalität und Nach-Erleben im Rahmen einer Living History – vermitteln Vorstellungen von Authentizitäten im Sinne einer Beglaubigung: Etwas, das authentisch wirkt, gilt demnach als historisch akkurat bzw. dicht an einer historischen Realität. Dadurch erhalten die Dinge auch Bedeutungen und werden in Wert gesetzt – sie können Ressourcen sein. Dabei sind die Authentizitäten auch Vorgaben, Kompromissen und Zugeständnissen unterworfen, die mitunter auch als Sündenfall, Frevel oder Fantasie bezeichnet werden. So haben finanzielle Gründe und Zeitpläne, materielle Vorgaben, aber auch Sicherheitsvorgaben und gewohnte Lebensstandards als Einschränkungen der Moderne Einfluss auf eine angestrebte Authentizität. Auch sind die Vorbilder oft nur fragmentarisch erhalten, so dass bei der Rekonstruktion fehlender Elemente ein gewisser Spielraum möglich ist. Einige Kompromisse müssen eingegangen werden, andere Zugeständnisse werden bereitwillig gemacht: Niemand möchte wie im Mittelalter leben. Und so sind sich die Interviewten auch der Tatsache bewusst, dass die Vorgaben bzw. Wünsche die Authentizität so einschränken, dass die Nachbauten vom Original abweichen.

Authentizitätszuschreibungen dienen hier aber nicht nur der Beglaubigung, sondern auch als Referenz und Relation. So werden die Kogge-Nachbildungen nicht nur mit

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

dem Original, sondern auch untereinander verglichen – dabei gelten Einzelaspekte als authentisch oder Dinge in Relation zueinander als authentischer.

Der Wunsch nach Authentizität äußert sich demnach in dem Versuch einer Annäherung an das Original bzw. an eine mutmaßlich historische Situation – eine relationale Annäherung, die angestrebt wird und die als erstrebenswert gilt, die aber nie zu erreichen ist. Denn schlussendlich erschafft jede historische Rekonstruktion, jedes historische Experiment und jede Living History etwas Neues – was aber durch Kontexte wiederum als authentisch(er) wahrgenommen werden kann.

Danksagung[199]

Ich danke der Deutschen Forschungsgemeinschaft und dem SFB 1070 RessourcenKulturen (Projektnummer: 215859406) an der Universität Tübingen für ihre Unterstützung.

Mein Dank gilt auch Jörn Staecker, Thomas Thiemeyer und Aikaterini Filippidou aus dem Teilprojekt C07 (SFB 1070/2. Förderphase) sowie den studentischen Hilfskräften des Projekts. Den Interviewpartner:innen danke ich für die informativen Gespräche und die freundliche Erlaubnis, diese abzudrucken. Ebenso danke ich meinen Kontaktpersonen aus dem Umfeld der drei »Koggen« für ihre freundliche Hilfsbereitschaft und die Zurverfügungstellung von Informationen. Auch danke ich allen verantwortlichen Mitarbeiter:innen des DSM (Bremerhaven) für die Gespräche und die Hilfsbereitschaft.

Ich danke auch der Gutachterin bzw. dem Gutachter für die hilfreichen Anmerkungen.

Gespräche (als Transkripte)

Interview A1, 12.12.2017.
Interview A2, 29.01.2018.
Interview A3, 30.01.2018.
Interview A4, 23.05.2018.

Quellen und Literatur

Andrén, Anders (2009): Archaeology of a Densely Documented Time. In: Scholkmann, Barbara, Frommer, Sören, Vossler, Christina & Wolf, Markus (Hg.): Zwischen Tradition und Wandel. Archäologie des 15. und 16. Jahrhunderts. (Tübinger Forschungen zur historischen Archäologie 3). Büchenbach, S. 3–6.

Arenhold, Lüder (1906): Die allmähliche Entwicklung des Segelschiffes von der Römerzeit bis zur Zeit der Dampfer. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 7, S. 621–673.

199 Der Beitrag wurde ursprünglich 2020 fertiggestellt. Bei der hier vorliegenden Version handelt es sich jedoch um eine überarbeitete und um aktuelle Literatur ergänzte Fassung.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Bargen, Marleen von (2017): Vom Symbol zur Kogge. In: Krücken, Stefan (Hg.): Bremer Kogge 1962–2017. Found & reconstructed. Unter Mitarbeit von Amandine Colson, Natascha Mehler & Marleen von Bargen. Bremerhaven, S. 21–23.

Bartelheim, Martin, Hardenberg, Roland & Scholten, Thomas (2021): Ressourcen – RessourcenKomplexe – RessourcenGefüge – RessourcenKulturen. In: Schade, Tobias, Schweizer, Beat, Teuber, Sandra, Da Vela, Raffaella, Frauen, Wulf, Karami, Mohammad, Ojha, Deepak Kumar, Schmidt, Karsten, Sieler, Roman & Toplak, Matthias S. (Hg.): Exploring Resources. On Cultural, Spatial and Temporal Dimensions of ResourceCultures. (RessourcenKulturen 13). Tübingen, S. 9–22.

Baumann, Peter (1992): Abenteuer Hanse-Kogge. Logbuch einer Seereise in die Geschichte. Stuttgart.

Baykowski, Uwe (1992): Die Kieler Hansekogge. Der Nachbau eines historischen Segelschiffes von 1380. 2. Aufl. Kiel.

Belasus, Mike (2017): Historical Ship Archaeology in the Shadow of Historism and Nationalism. In: Brooks, Alasdair & Mehler, Natascha (Hg.): The Country Where My Heart Is. Historical Archaeologies of Nationalism and National Identity. Gainesville, S. 222–241.

Benjamin, Walter (2013): Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit. Hg. v. Burkhardt Lindner. (Walter Benjamin: Werke und Nachlaß 16). Berlin.

Bennett, Jenny (Hg.) (2009a): Sailing into the Past. Learning from Replica Ships. Barnsley.

Bennett, Jenny (2009b): The Rise of the Replica. In: Bennett, Jenny (Hg.): Sailing into the Past. Learning from Replica Ships. Barnsley, S. 6–7.

Bohlmann, Jörn (2020): Museumsschiffe und Schiffe im Museum – Herausforderungen zur Handhabe Historischer Authentizität. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz, S. 103–114.

Burmeister, Stefan (2014): Der schöne Schein. Aura und Authentizität im Museum. In: Fitzenreiter, Martin (Hg.): Authentizität. Artefakt und Versprechen in der Archäologie. Workshop vom 10. bis 12. Mai 2013, Ägyptisches Museum der Universität Bonn. (Internet-Beiträge zur Ägyptologie und Sudanarchäologie 15). London, S. 99–108.

Capelotti, Peter Joseph (2012): The Theory of the Archaeological Raft: Motivation, Method, and Madness in Experimental Archaeology. In: EXARC 1, https://exarc.net/issue-2012-1/ea/theory-archaeological-raft-motivation-method-and-madness-experimental-archaeology (12.07.2020).

Capelotti, Peter Joseph (2013): In Kon-Tiki's Wake. Tucson (E-Book).

ce (1988): Neue Hansekogge soll mit Hilfsmotor tuckern. In: Weser-Kurier, 22.07.1988.

Christensen, Arne Emil (1986): "Viking," a Gokstad Ship Replica from 1893. In: Crumlin-Pedersen, Ole & Vinner, Max (Hg.): Sailing into the Past. Proceedings of the International Seminar on Replicas of Ancient and Medieval Vessels, Roskilde, 1984. Roskilde, S. 68–77.

Coates, John, McGrail, Seán, Brown, David, Gifford, Edwin, Grainge, Gerald, Greenhill, Basil, Marsden, Peter, Rankov, Boris, Tipping, Colin & Wright, Edward (1995): Experimental Boat and Ship Archaeology: Principles and Methods. In: The International Journal of Nautical Archaeology 24 (4), S. 293–301.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Crew, Spencer R. & Sims, James E. (1991): Locating Authenticity: Fragments of a Dialogue. In: Karp, Ivan & Lavine, Steven D. (Hg.): Exhibiting Cultures. The Poetics and Politics of Museum Display. Washington/London, S. 159–175.

Crumlin-Pedersen, Ole & McGrail, Seán (2006): Some Principles for the Reconstruction of Ancient Boat Structures. In: The International Journal of Nautical Archaeology 35 (1), S. 53–57.

Crumlin-Pedersen, Ole & Vinner, Max (Hg.) (1986): Sailing into the Past. Proceedings of the International Seminar on Replicas of Ancient and Medieval Vessels, Roskilde, 1984. Roskilde.

Czöppan, Gabi (2007): Aus für falsche China-Krieger. In: Focus online, 12.12.2007 [13.11.2013] (27.03.2020).

Dammann, Werner (1989): Die Bremer Kogge in Kiel. In: Das Logbuch 25 (3), S. 95–98.

Dierks, August (Hg.) (1971): Das Werden des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 2. Aufl. Bremerhaven.

Dolff-Bonekämper, Gabi (2008): Sites of Memory and Sites of Discord: Historic Monuments as a Medium for Discussing Conflict in Europe. In: Fairclough, Graham J., Harrison, Rodney, Jameson, John H. Jr. & Schofield, John (Hg.): The Heritage Reader. Reprinted. London, S. 134–138.

Ellmers, Detlev (Hg.) (1975): Deutsches Schiffahrtsmuseum '75. (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums 1). Bremerhaven.

Ellmers, Detlev (1983): Deutsches Schiffahrtsmuseum. Jahresbericht 1982. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 6, S. 272–276.

Ellmers, Detlev (1986): Deutsches Schiffahrtsmuseum. Jahresbericht 1985. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 9, S. 331–337.

Ellmers, Detlev (1988): Deutsches Schiffahrtsmuseum. Jahresbericht 1987. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 11, S. 339–347.

Eser, Thomas, Farrenkopf, Michael, Kimmel, Dominik, Saupe, Achim & Warnke, Ursula (Hg.) (2017): Authentisierung im Museum. Ein Werkstatt-Bericht. (RGZM-Tagungen 32), Mainz.

Falser, Michael S. (2011): Von der Venice Charter 1964 zum Nara Dokument on Authenticity 1994 – 30 Jahre »Authentizität« im Namen des kulturellen Erbes der Welt. In: Kunstgeschichte. Open Peer Reviewed Journal, https://www.kunstgeschichte-ejournal.net/239/ (12.07.2020).

Fitzenreiter, Martin (Hg.) (2014): Authentizität. Artefakt und Versprechen in der Archäologie. Workshop vom 10. bis 12. Mai 2013, Ägyptisches Museum der Universität Bonn. (Internet-Beiträge zur Ägyptologie und Sudanarchäologie 15). London.

Fliedner, Siegfried (2003): Ein Jahrhundertfund in der Weser. In: Hoffmann, Gabriele & Schnall, Uwe (Hg.): Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 60). Hamburg, S. 44–51.

Foster, Sally M. & Jones, Siân (2020): My Life as a Replica. St John's Cross, Iona. Oxford/Havertown (E-Book).

Frey, Horst (2000): 10000 handgeschmiedete Eisennägel. In: Weser-Kurier, 03.05.2000.

Gebühr, Michael (1980): Kampfspuren an Waffen des Nydam-Fundes. In: Krüger, Thomas & Stephan, Hans-Georg (Hg.): Beiträge zur Archäologie Nordwestdeutschlands

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

und Mitteleuropas. (Materialhefte zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens 16). Hildesheim, S. 69–84.

Gebühr, Michael & Eisenbeiß, Sabine (2007): Moorleichen – Funde, Deutung und Bedeutung. In: Wieczorek, Alfried, Tellenbach, Michael & Rosendahl, Wilfried (Hg.): Mumien. Der Traum vom ewigen Leben. (Begleitband zur Sonderausstellung). Mainz, S. 53–68.

Gläser, Jochen & Laudel, Grit (2012): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. Wiesbaden.

Glaser, Barney G., Strauss, Anselm L. & Paul, Axel T. (2010): Grounded Theory. Strategien qualitativer Forschung. 3. Aufl. Bern.

Graeber, David (2001): Toward an Anthropological Theory of Value. The False Coin of Our Own Dreams. New York.

Großmann, G. Ulrich (2020): Wie authentisch ist authentisch? Historische Authentizität im Museum. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz, S. 23–34.

Haak, Birthe (2002): Ertränkte Ehebrecherin oder verhungertes Kind? Windeby und der Streit der Gelehrten. In: Gebühr, Michael (Hg.): Moorleichen in Schleswig-Holstein. Schleswig, S. 32–47.

Hampp, Constanze & Schwan, Stephan (2014): Perception and Evaluation of Authentic Objects: Findings from a Visitor Study. In: Museum Management and Curatorship 29 (4), S. 349–367.

Hanse-Koggewerft e.V. (1990): UBENA VON BREMEN: Stapellauf der Hanse-Kogge 18. August 1990 – Seestadt Bremerhaven. Bremerhaven.

Hardenberg, Roland, Bartelheim, Martin & Staecker, Jörn (2017): The "Resource Turn." A Sociocultural Perspective on Resources. In: Scholz, Anke K., Bartelheim, Martin, Hardenberg, Roland & Staecker, Jörn (Hg.): ResourceCultures. Sociocultural Dynamics and the Use of Resources – Theories, Methods, Perspectives. (RessourcenKulturen 5). Tübingen, S. 13–23.

Heil, Christiane (2010): Auf 12.000 Plastikflaschen nach Australien. In: FAZ.net, 21.03.2010 (30.06.2020).

Hethey, Frank (2020): Kogge-Reparatur geht wieder voran. In: Weser-Kurier online, 29.05.2020 (30.06.2020).

Higraff, Torgeir S. & Blair, Betty (2006): Tangaroa Pacific Voyage. Testing Heyerdahl's Theories about Kon-Tiki 60 Years Later. In: Azerbaijan International 14 (4), S. 28–53.

Hoffmann, Gabriele & Schnall, Uwe (Hg.) (2003): Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, 60). Hamburg.

Hofmann, Kerstin P. (2017): Archäologisches Kulturerbe – Eine Einführung. In: Hofmann, Kerstin P., Ickerodt, Ulf, Maluck, Matthias & Rahemipour, Patricia (Hg.): Kulturerbe = Kulturpflicht? Theoretische Reflexionen zum Umgang mit archäologischen Orten. (Sonderheft der Archäologischen Nachrichten aus Schleswig-Holstein). Schleswig, S. 9–27.

Hoheisel, Wolf-Dieter (1988): Rekonstruktion der Bremer Hanse-Kogge. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 82, S. 223–229.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Hoheisel, Wolf-Dieter (1990): Der originalgetreue Nachbau der Bremer Hanse-Kogge von 1380. In: Deutsche Schiffahrt 12 (1), S. 25–26.

Hoheisel, Wolf-Dieter (1993): Die Bremer Hansekogge von 1380 und ihre beiden Nachbauten. In: Symposium Yachtentwurf und Yachtbau 14, S. 9–41.

Hoheisel, Wolf-Dieter (2009): The Hanseatic Cog. In: Bennett, Jenny (Hg.): Sailing into the Past. Learning from Replica Ships. Barnsley, S. 70–83.

Holtorf, Cornelius (2010): The Presence of Pastness: Themed Environments and Beyond. In: Schlehe, Judith, Uike-Bormann, Michiko, Oesterle, Carolyn & Hochbruck, Wolfgang (Hg.): Staging the Past. Themed Environments in Transcultural Perspectives. (Historische Lebenswelten in populären Wissenskulturen, History in Popular Cultures 2). Bielefeld/Piscataway, NJ, S. 23–40.

Holtorf, Cornelius (2013): On Pastness: A Reconsideration of Materiality in Archaeological Object Authenticity. In: Anthropologcial Quarterly 86 (2), S. 427–443.

Holtorf, Cornelius (2017): Perceiving the Past: From Age Value to Pastness. In: International Journal of Cultural Property 24 (4), S. 497–515.

Holtorf, Cornelius & Schadla-Hall, Tim (1999): Age as Artefact: On Archaeological Authenticity. In: European Journal of Archaeology 2 (2), S. 229–247.

Howard, Seymour (1992): Fakes, Intention, Proofs and Impulsion to Know: The Case for Cavaceppi and Clones. In: Jones, Mark (Hg.): Why Fakes Matter. Essays on Problems of Authenticity. London, S. 51–62.

Ickerodt, Ulf (2017): Wildes Deuten, wildes Erkennen: Wie »echt« ist »authentisch«? Wikinger zwischen archäologisch-rekonstruierter historischer Realität, Regionalmarketing und ideologischem Missbrauch. In: Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein 2017, S. 104–109.

Jones, Mark (Hg.) (1992): Why Fakes Matter. Essays on Problems of Authenticity. London.

Kabel, Hanno (2016): Angesagtes Lokal am Holstentor: Lübecks alte »Hanse-Kogge«. In: Lübecker Nachrichten online, 12.03.2016 (30.06.2020).

Kiedel, Klaus-Peter & Schnall, Uwe (Hg.) (1989): Die Hanse-Kogge von 1380. 2. Aufl. Bremerhaven.

Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.) (2020): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz.

Kölling, Volker (1996): Die Schlachte-Kogge kommt. In: Weser-Kurier, 24.05.1996.

Kopytoff, Igor (1986): The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process. In: Appadurai, Arjun (Hg.): The Social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective. Cambridge, S. 64–91.

Krücken, Stefan (Hg.) (2017): Bremer Kogge 1962–2017. Found & reconstructed. Unter Mitarbeit von Amandine Colson, Natascha Mehler & Marleen von Bargen. Bremerhaven.

Lahn, Werner (1992): Die Kogge von Bremen = The Hanse Cog of Bremen. Band 1: Baupläne und Bauablauf. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, 30). Hamburg.

Langhorst, Peter (1997): Modellbyggare – vetgiriga individualister. In: Lindenstrand, Viveca (Hg.): Modellen. Vasamodeller från när och fjärran. 31 Oktober 1997–10 Maj 1998. Stockholm, S. 42–49.

Latour, Bruno (2007): Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. Frankfurt a.M.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Latour, Bruno & Lowe, Adam (2011): The Migration of the Aura or How to Explore the Original Through its Facsimiles. In: Bartscherer, Thomas & Coover, Roderick (Hg.): Switching Codes. Thinking through Digital Technology in the Humanities and the Arts. Chicago. Onlineversion abgerufen am 27.05.2020 über die Homepage von Bruno Latour.

Lovata, Troy R. (2016): Inauthentic Archaeologies. Public Uses and Abuses of the Past. Walnut Creek.

Lowenthal, David (1992): Authenticity? The Dogma of Self-Delusion. In: Jones, Mark (Hg.): Why Fakes Matter. Essays on Problems of Authenticity. London, S. 184–192.

McGrail, Seán (2009): Experimental Archaeology: Replicas and Reconstructions. In: Bennett, Jenny (Hg.): Sailing into the Past. Learning from Replica Ships. Barnsley, S. 16–23.

N.N. (1990): 80 Tonnen Eiche bald auf altem Hanse-Kurs. In: Weser-Kurier, 19.08.1990.

N.N. (2000): Bremer Hansekogge wieder im Wasser. In: Weser-Kurier, 15.05.2000.

Nordström, Nina (2007): De odödliga. Förhistoriska individer i vetenskap och media. (Vägar till Midgård 10). Lund.

Peterson, Holger (2012): Mit Wucht ins Mittelalter. In: Yacht 25/26, 2012, S. 118–124.

Pirker, Eva Ulrike, Rüdiger, Mark, Klein, Christa, Leiendecker, Thorsten, Oesterle, Carolyn, Sénécheau, Miriam & Uike-Bormann, Michiko (Hg.) (2010): Echte Geschichte. Authentizitätsfiktionen in populären Geschichtskulturen. (Historische Lebenswelten in populären Wissenskulturen 3). Bielefeld/Berlin.

Pospiech, Peter (2014): Hansekogge in Sicht. UBENA VON BREMEN zeigt Flagge. Bremen.

Rehling, Andrea & Paulmann, Johannes (2016): Historische Authentizität jenseits von »Original« und »Fälschung«. Ästhetische Wahrnehmung – gespeicherte Erfahrung – gegenwärtige Performanz. In: Sabrow, Martin & Saupe, Achim (Hg.), Historische Authentizität. Göttingen, S. 91–125.

Riegl, Alois (1903): Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung. Wien/Leipzig.

Rosinski, Roswitha (1987): Der Umgang mit der Geschichte beim Wiederaufbau des Prinzipalmarktes in Münster/Westf. nach dem 2. Weltkrieg. (Denkmalpflege und Forschung in Westfalen 12). Bonn.

Sabrow, Martin & Saupe, Achim (Hg.) (2016): Historische Authentizität. Göttingen.

Samida, Stefanie (2014): Inszenierte Authentizität: Zum Umgang mit Vergangenheit im Kontext der Living History. In: Fitzenreiter, Martin (Hg.): Authentizität. Artefakt und Versprechen in der Archäologie. Workshop vom 10. bis 12. Mai 2013, Ägyptisches Museum der Universität Bonn. (Internet-Beiträge zur Ägyptologie und Sudanarchäologie 15) London, S. 139–150.

Sauer, Albrecht (2003): Segeln mit einem Rahsegel. In: Hoffmann, Gabriele & Schnall, Uwe (Hg.): Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, 60). Hamburg, S. 18–33.

Saupe, Achim (2015): Authentizität (Version 3.0). In: Docupedia-Zeitgeschichte, 25.08.2015, https://dx.doi.org/10.14765/zzf.dok.2.705.v3 (23.10.2019).

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Saupe, Achim (2017): Historische Authentizität: Individuen und Gesellschaften auf der Suche nach dem Selbst – ein Forschungsbericht. In: H-Soz-Kult, 15.08.2017. https://www.hsozkult.de/literaturereview/id/forschungsberichte-2444 (09.12.2019).

Saupe, Achim (2020): Analysing Authentication and Authorisation Processes in Cultural Heritage and the Museum. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz, S. 35–42.

Schade, Tobias (2021): Vom Fund zum Exponat. Inwertsetzungsprozesse und Authentizitätsvorstellungen am Beispiel der »Bremer Kogge«. In: Schade, Tobias, Schweizer, Beat, Teuber, Sandra, Da Vela, Raffaella, Frauen, Wulf, Karami, Mohammad, Ojha, Deepak Kumar, Schmidt, Karsten, Sieler, Roman & Toplak, Matthias S. (Hg.): Exploring Resources. On Cultural, Spatial and Temporal Dimensions of ResourceCultures. (RessourcenKulturen 13). Tübingen, S. 233–259.

Schilling, Ruth (2015): Die Bremer Kogge als Objekt der Forschung im Museum. In: Deutsche Schiffahrt 37 (2), S. 21–23.

Schmik, Jurij, Colson, Amandine, Hastedt, Heidi & Luhmann, Thomas (2018): Photogrammetrisches Monitoring und Deformationsanalyse der Bremer Hanse-Kogge. In: Luhmann, Thomas & Schumacher, Christina (Hg.): Photogrammetrie – Laserscanning – Optische 3D-Messtechnik. Beiträge der Oldenburger 3D-Tage 2018. Berlin, S. 42–54.

Schmidtsdorff, Dietrich (2000): Jubel und eine kleine Träne: Kogge liegt an der Schlachte. In: Weser-Kurier, 24.05.2000.

Seidenspinner, Wolfgang (2007): Authentizität. Kulturanthropologisch-erinnerungskundliche Annäherungen an ein zentrales Wissenschaftskonzept im Blick auf das Weltkulturerbe. In: kunsttexte.de 4 (1), S. 1–20.

Steuer, Christof (o.J.): Die Hansekogge an der Schlachte. Roland von Bremen. Prospekt von Hal över Schreiber Reederei.

Stránský, Zbynēk (1985): Originals versus Substitutes. In: Sofka, Vinos (Hg.): Originals and Substitutes in Museums: Comments and Views. Symposium, Zagreb October 1985. (ICOFOM Study Series 9). Stockholm, S. 95–114.

Teuber, Sandra & Schweizer, Beat (2020): Resources Redefined. Resources and Resource-Complexes. In: Teuber, Sandra, Scholz, Anke, Scholten, Thomas & Bartelheim, Martin (Hg.): Waters as Resource. Conference Proceedings of the SFB1070 ResourceCultures. (RessourcenKulturen 11). Tübingen, S. 9–19.

Thiemeyer, Thomas (2015a): Inszenierung. In: Gfrereis, Heike, Thiemeyer, Thomas & Tschofen, Bernhard (Hg.): Museen verstehen. Begriffe der Theorie und Praxis. Göttingen, S. 45–62.

Thiemeyer, Thomas (2015b): Work, Specimen, Witness: How Different Perspectives on Museum Objects Alter the Way They are Perceived and the Values Attributed to Them. In: Museum & Society 13 (3), S. 396–412.

Warnke, Ursula (2017): Man sieht nur, was man kennt. Von der Bedeutung und Wahrnehmung archäologischer Objekte in Museen – das Beispiel der »Bremer Kogge«. In: Eser, Thomas, Farrenkopf, Michael, Kimmel, Dominik, Saupe, Achim & Warnke, Ursula (Hg.): Authentisierung im Museum. Ein Werkstatt-Bericht. (RGZM-Tagungen 32). Mainz, S. 113–125.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - CC BY-NC-ND

Weinrich, Regina (1989): »Das Verrückteste der Neuzeit«. In: Weser-Kurier, 29.10.1989.
Weski, Timm (1997): Experimentelle Archäologie. Ausgewählte Beispiele experimenteller Archäologie aus dem Bereich der Unterwasserarchäologie. In: DEGUWA Rundbrief 7 (12), S. 38–49.
Weski, Timm (2006): The Value of Experimental Archaeology for Reconstructing Ancient Seafaring. In: Blue, Lucy Katherine, Hocker, Frederick M. & Englert, Anton (Hg.): Connected by the Sea. Proceedings of the Tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 2003; held in Roskilde, Denmark 21–25 September, 2003. Oxford, S. 63–67.
Wesslau, Volker J. (2000): Kogge macht bald an der Schlachte fest. In: Weser-Kurier, 15.05.2000.
wet (1986): Tauziehen um Kogge-Nachbau. In: Weser-Kurier, 18.12.1986.
Wettengel, Wolfgang (2020): »Tutanchamun – Sein Grab und die Schätze«. Ein neuer Weg für eine authentische Präsentation. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz, S. 331–338.

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

https://doi.org/10.14361/9783839475409 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND