

JAHRBUCH 2014

**Der Deutschen Gesellschaft für
Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.**

Seefahrt in der antiken Welt

17. Jahrgang

Herausgegeben von

Kathrin Orth
Eberhard Kliem

Mainz 2014

Isensee-Verlag Oldenburg

ISSN 1431-1453 ISBN 978-3-7308-1161-0

INHALTSVERZEICHNIS

Kathrin Orth / Eberhard Kliem	Vorwort	6
----------------------------------	---------------	---

Vorträge auf der DGSM-Jahrestagung in Mainz

Arvid Göttlicher	Aspekte der fluvialen Mobilität im alten Ägypten	8
Wolfgang Henrich	Περίπλοι – Periploi oder die uns überlieferten Beschreibungen der in der Antike umsegelten Küsten	17
Constantin Müller	Der Piräus. Rückgrat des attischen Seewesens	34
Heinrich Walle	Die Reise des Apostels Paulus von Cäsarea nach Rom, der beste Bericht einer Seereise aus der Antike	43
Ronald Bockius	Anker und nautische Militaria aus dem römischen Mainz ..	56
Christoph Schäfer / Arne Döpke	Die Grenzsicherung der Römer an Rhein, Neckar und Donau in der Spätantike	72

Weitere Beiträge

Eberhard Kliem	Erinnerungen an Admiral Rudolf Brommy	87
Werner Rahn	Das Seegefecht an der Doggerbank am 24. Januar 1915. Ein Zeitzeugenbericht von Heinz Kraschutzki	101
Hans Georg Prager	Hamburgs Reeder John T. Essberger	111

Anregungen

Andreas Hamann	Paul Sethe. Die ausgebliebene Seeschlacht (Rezension) ..	136
Hans Kopp	Antike Ideen von „Herrschaft“ zur See von Thukydides bis Cicero (Disseration)	140
Sebastian Bruns	US-Marinestrategie und amerikanische Seemacht von der „Maritime Strategy“ (1982-1986) bis zur „Cooperative Strategy for the 21st Century Seapower“ (2007): Politik, Dokumente und Einsätze 1981-2011 (Dissertation)	151
Mark Hengerer	Vortrag anlässlich der Gründung der DGSM Regionalgruppe Bayern am 24. Oktober 2014 in München	161

Vortrag anlässlich der Gründung der DGSM Regionalgruppe Bayern
am 24. Oktober 2014 in München

Aspekte maritimer Klangräume

Mark Hengerer

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

wir begehen hier und heute die Gründung der *Regionalgruppe Bayern* der *Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte* und wir tun dies, so war es angekündigt, in der Form eines Stapellaufs, also in Form eines Rituals.

In jüngeren Jahren war ich Posaunist im Bläserorchester Wewelsfleth. Stapelläufe waren vielen von uns, nicht nur mir, die liebsten Konzerte. Das lag vielleicht auch daran, dass dieses Orchester als *Werfiorchester* gegründet worden war, im Jahr 1955 von Hans Lohse, dem Pastor des Ortes. In dieser Phase des Kalten Krieg war dies ein integrativer Akt, denn das Orchester führte Anhänger denkbar weit auseinanderdriftender politischer Richtungen zusammen. Musik vermag bekanntlich Menschen zu verbinden. Das Orchester spielte je nach Anlass europäische und amerikanische Unterhaltungsmusik, Weihnachtslieder, alteuropäische Marschmusik, selbst „Preußens Gloria“ und nicht selten flochten einige die Melodie der „Internationale“ ein. Für die Stapelläufe wurden mehrere Nationalhymnen eingeübt, denn die Kunden der Werft kamen häufig aus anderen europäischen Ländern. Insbesondere die irische Nationalhymne stellte uns vor technische Probleme. Sie hat einen ziemlichen komplizierten Rhythmus und war die einzige Stück, das uns bei diesem sonst so unbeschwerten Anlass wirklich nervös machte; erkennbar sollte sie aber doch sein, wenn das Schiff nach dem Bersten der von der Ehefrau des Reeders geworfenen Sekt- oder Champagnerflasche (?) zu diesen Klängen zur See gelassen wurde. Das Orchester, in dem in „meiner Zeit“, in den 1980er Jahren, noch viele Werftarbeiter und ihre Familienmitglieder spielten, deckte das öffentliche Leben der alten Bundesrepublik in seiner nach heutigen Maßstäben unfassbaren Breite ab. Es spielte beim Gilde-Umzug, beim Weihnachtskonzert, beim Volkstrauertag, bei Begräbnissen von Mitgliedern, Ballveranstaltungen, bei Auslandsreisen, Kurkonzerten, und besonders gern eben bei Stapelläufen. Maritime Geschichte, das zeigt dieses Beispiel, fand und findet nicht nur auf See statt. Sie betrifft auch die Menschen an der Küste und im Hinterland, auch Menschen, die der Beruf nach Bayern geführt hat.

Die Herkunft aus der maritimen Landschaft zwischen Unterelbe und Nordsee hat sich, spät, aber doch noch, auf meine Forschungsinteressen ausgewirkt. Derzeit arbeite ich an einem Buch über französische Häfen der Frühen Neuzeit (1650-1790). Aus diesem noch nicht gedruckten Band trage ich Ihnen Auszüge aus einem Kapitel vor, in dem vor allem Salut geschossen wird: Das passt zum heutigen Anlass. Es geht um den Hafen und die See als Klangraum.

Um bei Dunkelheit, Nebel sowie unter Tag inmitten der Masse optischer Eindrücke Wahrnehmung zu erzwingen, nutzte man in Häfen als Verbreitungsmedium Schall in der Form von Signalschüssen. Diese waren nur für jene, die Mündungsfeuer sehen konnten, im engeren Sinne spektakulär. Sie zwangen aber auch Nichtadressaten spezifischer Mitteilungen zur Unterscheidung, ob etwa ein Signalschuss oder ein scharfer Schuss vorlag, ob man Adressat war oder nicht, zur Beantwortung der Frage, ob eine Nachricht oder „Lärm“ vorlag. Adressaten wiederum mussten entschlüsseln, welche Information das akustische Signal „enthielt“.

Kommunikation mittels Kanonenschüssen war aber nicht einfach. Flaggen boten Farben und Muster, Trommeln unterschiedliche Rhythmen und Lautstärken, Blasinstrumente Differenzen bei den Tonhöhen. Kanonen ließen nur die Zusammenziehung mehrerer Schüsse zu kurzen Folgen zu. Dass das Spektrum der Informativität von Schüssen zu gering war, war in einer Denkschrift des späten 18. Jahrhunderts für die Einrichtung eines Systems schneller Nachrichtenübermittlung zwischen dem Kriegshafen Brest und Versailles das zentrale Argument gegen eine Kette von Kanonenstützpunkten. Zwar seien Kanonen wegen ihres „Lärms“ für schnelle Signalübermittlung geeignet, aber doch nur für Signale „ohne jedes Detail, ohne jeden Umstand“. Zwar könnte man den Einwohnern von Toulon in acht bis zehn Minuten die Geburt eines Thronfolgers in Paris mitteilen, aber nur dann, wenn diese „darüber unterrichtet seien, dass an dieses Signal die Gewissheit dieses Ereignisses geknüpft sei“. Für Nachrichten wie die Ankunft eines Schiffskonvois in Brest, dessen Zusammensetzung oder Ladung taugte sie nicht und „noch weniger“ für diesbezügliche Befehle. Man müsse, so die Denkschrift, die Artillerie auf die eigentliche Funktion als Waffe beschränken: „Sie ist zum Zerstören gemacht, nicht zum Informieren.“

Wollte man mit Kanonenschüssen Nachrichten übermitteln, musste man den Schuss in Verbindung mit Situationen und anderen Zeichen codieren. So setzte 1784 das Boot der Gesundheitspolizei in der Bucht von La Rochelle beim Herannahen von Schiffen her einen Wimpel („*flamme*“) am Großmast und gab dazu einen Signalschuss ab, als Aufforderung, sich kontrollieren zu lassen. Für den Fall, dass ein Schiff der akustisch und optisch signalisierten Aufforderung nicht Folge leistete, sollte bis zur Folgeleistung weiter geschossen werden, mit je einer Kugel. Das kam im September und Oktober 1784 immerhin sieben Mal vor. Diese Kanonenschüsse wurden den Kapitänen in Rechnung gestellt.

Die Einführung und Codierung neuer Kanonensignale war nicht unbedingt einfach. Die 1719 erlassene Feuerordnung für den Hafen von Marseille beispielsweise sah vor, dass die höchstrangige Galeere beim Brand eines im Hafen liegenden Schiffes zwei Schüsse abgab. Daraufhin mussten sich die Marineoffiziere und Marinesoldaten zum Hafen zu begeben. Aber auch Kapitäne, Offiziere und Matrosen der anderen im Hafen ankernden Schiffe sollten sich (unter Strafandrohung) bei diesem Signal an Bord begeben und ihre Schiffe in Sicherheit bringen. Selbst Schiffsschreiner und Kalfater sollten bestraft werden, wenn sie nicht auf dieses Signal hin zum brennenden Schiff kamen. Das ging einigen Handelsschiffskapitänen zu weit: Die meisten Matrosen, so ihre Einlassung, stammten gar nicht aus Marseille und gingen nach Hause, wenn sie von einer Reise zurückkehrten. Außerdem könnten sie sich „fernab des Hafens“ aufhalten oder aus anderen Gründen „das Signal“ der besagten Galeeren „nicht hören“.

Eine Voraussetzung für die Deutbarkeit von Signalschüssen war der restriktive Gebrauch von Kanonen in Reede und Hafen, letztlich die monopolistische Beherrschung des akustischen Raumes. Im Hafen Stille zu erzeugen, war allerdings mühselig, denn vielen war Schießen ein symbolträchtiges Vergnügen.

Vergleichsweise gut dokumentiert ist diese Problematik für den Hafen von Bordeaux. 1732 verbot die Stadt Schiffern das Schießen bei Tag und Nacht, bei Ankunft, Abfahrt und während der Liegezeit; das Schießen bei öffentlichen Festen stellte sie unter den Vorbehalt der städtischen Genehmigung. Zur Begründung erinnerte das Verbot an die „Ordonnance de la Marine“ aus dem Jahre 1689, die das Entfernen des Schießpulvers vor dem Einlaufen in Häfen anordnete. Des ungeachtet höre man beinahe täglich Kanonenschüsse. Der Lärm der Kanonen aber erschrecke die Pferde von Kutschen, welche längs des Flusses fuhrten und könne zum Durchgehen der Pferde führen; zudem gehe vom Kanonenschießen Feuergefahr für die Schiffe und die Stadt aus. Erst danach wurde erwähnt, dass in den Kanonen vergessene Kugeln bereits Personen im Hafen getötet hätten.

Die Aussage, dass im Jahr 1732 im Hafen Kanonen „täglich“ geschossen hätten, dürfte freilich etwas hoch gegriffen sein. Eine Aufstellung der Geldstrafen für Kapitäne bzw. Reeder für die Zeit von 1740 bis 1749 lässt 38 Sanktionen erkennen. Mit zehn bzw. zwölf bestraften Fällen unerlaubten Kanonenschießens fällt eine besondere Häufung in den Monaten Mai und Juli auf. In die drei Monate Mai, Juni und Juli fielen etwa zwei Drittel aller Fälle. Der Kanonenschuss im Hafen scheint also eine Sache des Frühsommers gewesen zu sein, was auf Prozesse der Vergemeinschaftung an Bord und im Hafen hindeutet.

Eine ganze Reihe von am 7. Juli 1749 abgegebenen Kanonenschüssen erhellt diesen Hintergrund etwas, denn die gegen den Kapitän des Handelsschiffes LE PROFOND wegen unerlaubten Kanonenschießens verhängte Geldstrafe verursachte einen kleinen Skandal und damit viel Papier. Die französische Regierung erfuhr von dem Fall, forderte Hintergrundinformationen an, zog in Zweifel, dass die Stadt das Schussverbot

systematisch durchsetze und äußerte den Verdacht, die Geldstrafe gegen den Kapitän des Schiffes LE PROFOND könnte auf persönlichen Animositäten beruhen.

Der Intendant entgegnete, die Stadt lasse es durchaus nicht zu, dass die Kapitäne sich das Recht herausnähmen, im Hafen ihre Kanonen zu verwenden, auch wenn die verhängten Geldstrafen zu niedrig seien; im konkreten Fall liege das Problem darin, dass die Schüsse auf Anordnung eines Marineoffiziers namens Rostan erfolgt seien. Dieser meine, beim dienstlichen Betreten eines Schiffes Anrecht auf neun Salutschüsse zu haben; dieses Privileg nutze er zwar nicht vollumfänglich, fände es aber unpassend, an Bord eines Handelsschiffes zu gehen, ohne von dessen Kanone begrüßt zu werden. Im konkreten Fall habe Rostan mit dem Besuch des Schiffes LE PROFOND die Neugier hochrangiger Besucher befriedigen wollen, die er selbst an Bord gebracht hatte. Rostan sei, so die Stadt, im Rahmen eines „privaten Festes“ auf das Schiff gegangen. Er habe dort abends um 7 Uhr nicht nur ohne Wissen, Billigung oder Erlaubnis der Stadt schießen lassen, sondern im Wissen um das dem Schiffskapitän diesbezüglich erteilte Verbot, habe der Kapitän doch zwei Tage zuvor vergeblich um Erlaubnis gebeten. Rasch habe man, so die Stadt weiter, das Schiff identifiziert und am Folgetag die Geldstrafe gegen den Kapitän verhängt. Sodann habe man erfahren, dass Rostan das Schießen angeordnet habe: „eine ziemlich lebhaft und wiederholte Kanonade“.

Die detailreichen Erinnerungen des 1761 geborenen Marineoffiziers Jean-Jacques de Cotignon über seine Fahrten in den 1770er und 1780er Jahren lassen die Funktion der Kanonen für akustische Raumbildung auch in Übersee besonders deutlich erkennen. Die Geburt des französischen Thronfolgers Louis Joseph Xavier François de Bourbon feierte Cotignons Flottenverband mitsamt dem von ihm geschützten Schiffskonvoi im Februar 1782 auf dem Nil: sämtliche Schiffe schossen jeweils 21 Mal Salut, was von den Batterien der Stadtverteidigung erwidert worden sei. Cotignon errechnete 1680 Schüsse. Hinzugekommen seien die mindestens 3360 Salutschüsse aus Anlass des *Te Deum* und der Glückwünsche für die Gesundheit des Königs. So habe man anlässlich dieser Geburt mehr geschossen als bei einer Seeschlacht.

Kommunikation auf der Reede und im Schiffskonvoi beruhte regelmäßig auf Signalschüssen. Als Cotignons Konvoi im Juni 1780 die Abreise von Marseille vorbereitete, ankerte seine Fregatte in der Nähe der Insel If, gab einen Signalschuss ab und setzte den „Befehlswimpel“ (*flamme d'ordre*), woraufhin die Kapitäne der Handelsschiffe zur Fregatte kamen und dort an Bord auf rasche Fertigstellung der Beladung gedrängt wurden und die Signalordnung erhielten. Am Morgen der Abfahrt des Konvois schoss die Marine einen Signalschuss, „um die Leute an Bord all der Schiffe zu rufen“. Gegen Mittag dann, als die Schiffe abreisebereit waren, machte ein zweiter Schuss auf den damit einhergehend gesetzten Befehlswimpel aufmerksam, das Signal für den Aufbruch. Signalschüsse dienten der Kommunikation im Konvoi auch auf See und in

der Nähe all jener Häfen, die angelaufen wurden. Lotsen wurden an manchen Häfen durch einen Signalschuss zu Schiffen gerufen. Ein Kanonenschuss in Verbindung mit einem bestimmten Flaggensignal wies nicht zuletzt darauf hin, dass auf einem Schiff ein Strafurteil vollstreckt wurde, „um den Schiffen auf Reede als Exempel zu dienen“.

Eine für die akustische Dimension des Hafens wichtige Gruppe von Kanonenschüssen waren als Gruß entbotene Signalschüsse. Das Kriegsmarinegesetz von 1689 regelte detailliert „die Ehrenbezeugungen“ mittels Flaggen-, Kanonen-, Trommelsignalen sowie „Es-lebe-der-König“-Rufen. Allein der Abschnitt, der die Begrüßung eigener und fremder Häfen, Festungen und Schiffe regelte, umfasst 29 Artikel. Es sollte aber nicht zu laut und mit den Jahrzehnten zudem leiser werden. Für Häfen in Frankreich ist in diesem Zusammenhang allerdings wichtig, dass französische Kriegsschiffe die französischen Marinestandorte nicht grüßen durften, wo sie „für gewöhnlich einlaufen und ankern“ (Artikel 25/1689). Das Marinegesetz von 1765 fasste dieses Verbot unter anderem dadurch noch weiter, das das Merkmal „für gewöhnlich“ wegfiel. Diese Regelung untersagte den Kommandanten der Kriegsschiffe auch, Salutschüsse von Handelsschiffen, die „auf Reede liegend“ unabhängig voneinander und nacheinander grüßten, einzeln zu erwidern: Das Kriegsschiff durfte nur nach dem letzten dieser Salutschüsse den Gruß „mit einem Mal“ erwidern und auf Danksalutschüsse danach nicht mehr antworten. Zum Abschied aber wurde wohl nicht nur ausnahmsweise „die Kanone der Abreise“ geschossen.

Fremde Häfen, Reeden und Festungen dagegen wurden intensiv begrüßt, was in den Zonen politischen Einflusses, in der Levante und in Kolonien den französischen Herrschaftsanspruch machtvoll unterstrich. In Malta begrüßte Cotignons Fregatte die Galeeren beim Einlaufen in den Hafen mit elf von der befehlshabenden Galeere Schuss um Schuss erwiderten Salutschüssen; beim Ankerwerfen wurden 15 ebenso erwiderte Salutschüsse der Stadt entboten. Als der oben erwähnte Schiffskonvoi am 18. Dezember 1782 nachmittags im Hafen von Smyrna ankam, ankerte Cotignons Fregatte und grüßte das Fort mit 21 Kanonenschüssen, die Schuss für Schuss erwidert wurden; es folgte mit neun ebenso erwiderten Schüssen der der Stadt entbotene Gruß. Hinzu kamen Salutschüsse der auf Reede liegenden 33 französischen Schiffe, von denen Cotignon schrieb, dass diese die Ankömmlinge mit drei, fünf oder sieben Schuss begrüßten, was sein Schiff mit neun Schuss und drei Rufen „Vive le Roy“ erwidert habe. Ein osmanisches Kriegsschiff grüßte sodann mit 21 von der französischen Marine erwiderten Salutschüssen. Fast lakonisch notierte Cotignon: „Fassen wir zusammen: der ganze Abend verging mit Knallerei.“

Still blieb es in der Regel, wenn englische Kriegsschiffe vor französischen Häfen auftauchten, denn die beiden Länder verweigerten einander den gegenseitigen Gruß, weil mit ihm im Grundsatz durch die Abfolge des Grußes ein Verhältnis von Über- und Un-

terordnung markiert wurde. Mitunter fand sich unter Marineoffizieren ein Kompromiss: So grüßten auf der Reede von Port Louis auf der Ile de France (Mauritius) die englischen Kriegsschiffe mit immerhin 19 erwiderten Schüssen formell nicht die auf Reede liegenden französischen Kriegsschiffe, sondern „das Land“. Häufig scheinen solche Kompromiss nicht gewesen zu sein: Weil ein französisches Kriegsschiff, das im (englischen) Hafen von Mumbai seinen beschädigten Mast erneuern lassen wollte, die Erstentbietung des Grußes verweigerte, gab der englische Gouverneur keine Erlaubnis zum Einlaufen. Umgekehrt führte der von Cotignon mit dem Satz „grüßen oder wegfahren“ umrissene Grundsatz etwa zur gleichen Zeit dazu, dass ein englisches Kriegsschiff sich nur sehr kurz vor dem französischen Pondichéry aufhalten konnte.

Um so lauter ging es auf der Reede zu, wenn hochrangige Besucher an Bord von Kriegsschiffen kamen. Das Kriegsmarinengesetz von 1689 verbot zwar das Salutschießen bei Revuen und „privaten Besuchen“ an Bord. Es ließ bei dienstbezogenen Besuchen einen Ermessensspielraum. Diesen bestätigte das Marinengesetz von 1765, zog aber Grenzen des mit Salutschüssen zu beehrenden Besucherkreises: französische Oberkommandierende im Ausland, kommandoführende Generäle ausländischer Kriegsschiffe und „Personen hohen Ranges“ wie insbesondere französische Konsuln. Die Zahl der Schüsse stand dann im Ermessen des Kommandanten. Ziehen wir als Beispiel Cotignons im Jahr 1789 vor Pondichéry liegende Fregatte heran: Mit 14 Salutschüssen empfing diese einen Kapitän, mit 15 würdigte sie den Bordbesuch des französischen Gouverneurs von Pondichéry und mit 21 Schüssen unterstrich man bei diesem Besuch den auf die Gesundheit des Königs ausgebrachten Toast. Beim Abendessen des Geschwader-Kommandanten wurde der an Bord kommende Gouverneur von Trinquemalé mit 57 Schuss Salut geehrt, der osmanische Flottenbefehlshaber Capitan Bacha vor Smyrna beim Verlassen des Schiffes mit 21 Schüssen. Der Besuch zweier königlicher Prinzen auf Cotignons Schiff vor Gibraltar zeigt, wie beliebt Salutschießen auf Schiffen war. Die Prinzen hatten sich die Begrüßung mit Salutschüssen verboten, nachdem eine in einer Kanone offenbar vergessene Kugel auf Cotignons Schiff elf Seeleute getötet hatte, als ein benachbartes Schiff aus Anlass des Prinzenbesuchs Salut geschossen hatte. Das, so Cotignon, sei allerdings auf seinem Schiff kein Hinderungsgrund gewesen, dennoch Salut zu schießen: Man schoss einfach auf die Gesundheit des Königs.

Dr. Mark Hengerer ist Professor für „Geschichte Westeuropas in der Frühen Neuzeit“ an der Ludwig-Maximilians-Universität München.

