

KONVERSATIONSKARTEN

[SEEWESSEN]

„Märchen beginnen immer mit dem Satz: <es war einmal>. Nicht so jedoch bei der Marine - hier beginnen sie mit dem Satz: <Jetzt mal ohne Scheiß!>.“
(Unbekannt)

Stand:	Nr. bis:
April 2014	207
September 2014	700
März 2015	902

Anm.: Die vorliegenden Konversationskarten sind als kleine beispielhafte Grundausstattung gedacht. Sie werden von Klubgemeinschaften ergänzt durch eigene Anekdoten, Sprüche etc., bzw. können zur Ergänzung auch Bücher (Enzyklopädien, Gedichtbände, Anekdotensammlungen) bereit gelegt werden.

KONVERSATIONSKARTE NR. 1

„Geh nicht zur See, mein Sohn, da ist nichts los. Da ist die Arbeit riesengroß, da ist die Heuer viel zu klein, da soll der Teufel Seemann sein!“

(Altes Seemannslied)

KONVERSATIONSKARTE NR. 2

„Gottes sind Wogen und Wind, Segel aber und Steuer,
daß ihr den Hafen gewinnt, sind euer.“

(Ronneberger)

KONVERSATIONSKARTE NR. 3

„Die Flut verrinnt! Auf ebbetrocknem Strande
Lieg dort das Wrack tiefeingewühlt im Sande;
Zerborsten klafft das Deck, der Kiel zerbrach.
Ein Schoner einst! Wie alle Wimpel flogen,
Als er zuerst durchschoss die blauen Wogen!
Der greise Kaufherr sah ihm lächelnd nach.

Bayard, des Werftes Stolz, der kühnste Renner;
Am Bord neun Friesen, seegebräunte Männer
 Mit stillem Aug' und eisenfester Hand.
Zum Ost und West ging manche gute Reise,
Zum fernen Süd, durch beide Wendekreise,
Den bunten Gürtel, der die Welt umspannt.

Dann kam der Schicksalstag. Das lang geschlafen,
 Losfuhr das Wetter nah dem Heimathafen,
Zerspaltete Rumpf und Rah' mit wilder Wucht,
Zersprengte Brass' und Tau gleich Fadennetzen
Und warf Gebälk und Trumm, wertlose Fetzen,
 In dieses Eilands sturmgepeitschte Bucht.

Dort liegt das Wrack! Es sitzt auf seinen Planken
 Ein alter Mann, verloren in Gedanken,
 Gebückt, den breiten Hut tief im Gesicht.
Verstürmt auch er? Wer weiss, auf welchen Meeren?
Er schreibt. - Ein Lied wie dies? - Harm soll man ehren;
 Geht sacht an ihm vorbei und stört ihn nicht!“

(Unbekannt)

„Dort bläht ein Schiff die Segel,
Frisch saust hinein der Wind!
Der Anker wird gelichtet,
Das Steuer flugs gerichtet,
Nun fliegt hinaus geschwind.
Ein kühner Wasservogel
Kreist grüßend um den Mast,
Die Sonne brennt herunter,
Manch Fischlein, blank und munter,
Umgaukelt keck den Gast.
Wär gern hinein gesprungen,
Da draußen ist mein Reich!
Ich bin ja jung von Jahren,
Da ists mir nur ums Fahren,
Wohin? Das gilt mir gleich!“

(Friedrich Hebbel)

„Zwei Segel erhellend
Die tiefblaue Bucht!
Zwei Segel sich schwelend
Zu ruhiger Flucht!
Wie eins in den Winden
Sich wölbt und bewegt,
Wird auch das Empfinden
Des anderen erregt.
Begehrt eins zu hasten,
Das andre geht schnell,
Verlangt eins zu rasten,
Ruht auch sein Gesell.“

(Conrad Ferdinand Meyer)

KONVERSATIONSKARTE NR. 6

„Die Seele ist das Schiff, das Herz das Steuer und die Wahrheit der Hafen.“

(Friesische Weisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 7

„Seht wie die Wellen sich senken und heben,
Das ist das wahre Seemannsleben.“

(Matrosenweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 8

„Man lernt das Matrosenleben nicht durch Übungen
in einer Pfütze.“

(Franz Kafka)

Es soll ein ungeheuerliches Höllenschiff geben, „das mit riesigen menschlichen Gestalten und mit Hunden besetzt ist. Die Männer sind scheußlicher Verbrechen schuldig, und die Hunde sind Teufel, die sie peinigen und quälen sollen. So muss das Schiff von Jahrhundert zu Jahrhundert kreuzen, ohne je in den Hafen zu kommen. Die Befehle werden durch Sprachrohre von gewundenen Muschelschalen gegeben, und da der Lärm derselben weit vernehmbar, ist es leicht, das teuflische Schiff zu vermeiden. Und wer ihm unter Ave Maria sich naht, hat sowieso nichts zu fürchten.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel dieser Welt; wer den Handel der Welt beherrscht, herrscht über die Reichtümer dieser Welt und damit über sie selbst.“

(Sir Walter Raleigh)

KONVERSATIONSKARTE NR. 11

„Das Meer ist der Spiegel unserer Seele“

(Elisabeth Mann Borgese)

„Alles ist aus dem Wasser entsprungen,
Alles wird durch Wasser erhalten,
Ozean, gönn' uns dein ewiges Walten.“

(Johann Wolfgang von Goethe)

„Solange das Ohr des Menschen das Brechen der Wogen über der Meerestiefe hört, so lange das Auge dem Dahinjagen des Nordlichts über verschwiegene Schneeflächen zu folgen vermag, solange das menschliche Denken im endlosen Raum ferne Erdteile sucht - solange wird das Abenteuerliche des Unbekannten den menschlichen Geist vorwärts und aufwärts führen.“

(Fridtjof Nansen)

„Ostwind ist ein Königskind.“

(Unbekannt)

„Deinen Zielen entgegen bläst Dir der Wind manchmal hart ins Gesicht, doch er treibt Dich auch um so schneller voran.“

(Seemannsweisheit)

„Du Wind mußt wehen, du Sonne mußt lachen, du Wasser mußt blinken, auf daß die Freude in Klaus Störtebekers Herz komme und er die Fahrt lieb gewinne, auf daß er ein Fahrensmann werde! Daß er sich dem Kampf mit der See zuschwöre, wie der Knabe Hannibal dem Kampf mit Rom!

Denn navigare necesse est – Seefahrt ist not ...!“

(Gorch Fock)

„Tiefe Stille herrscht im Wasser,
Ohne Regung ruht das Meer,
Und bekümmert sieht der Schiffer
Glatte Fläche ringsumher.
Keine Luft von keiner Seite !
Todesstille fürchterlich !
In der ungeheuern Weite
Reget keine Welle sich.“

(Johann Wolfgang von Goethe)

„Zwei Segel erhellend
Die tiefblaue Bucht!
Zwei Segel sich schwelend
Zu ruhiger Flucht!

Wie eins in den Winden
Sich wölbt und bewegt,
Wird auch das Empfinden
Des anderen erregt.

Begehrt eins zu hasten,
Das andre geht schnell,
Verlangt eins zu rasten,
Ruht auch sein Gesell.“

(Conrad Ferdinand Meyer)

„Das Gebiet des Wettermachens streift auch die Redensart: „eine gute Mütze voll Wind“. Sie mag in engem Zusammenhang mit dem unheimlichen Manne im uralten Volksmärchen stehen, der, je nachdem er seine Mütze aufs rechte oder linke Ohr schiebt, den Wind heranbringt.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Es schwimmt ein Wrack
Auf sturmgepeitschten Wogen,
Zerbrochen ist der Kiel,
Zerschellt ist Rumpf und Mast.
Die Planken sind geborsten und verbogen,
Doch weiter treibt die Flut die todeswunde Last,
Bis sie zersplittert und zerschellt an einem Riff.
Und dieses Wrack war einst
Mein stolzes Lebensschiff.“

(Unbekannt)

„Ich seh' von des Schiffes Rand
Tief in die Flut hinein:
Gebirge und grüne Lande
Und Trümmer im falben Schein
Und zackige Türme im Grunde,
Wie ich's oft im Traum mir gedacht,
Das dämmert alles da unten
Als wie eine prächtige Nacht.

Seekönig auf seiner Warte
Sitzt in der Dämmerung tief,
Als ob er mit langem Barte
Über seiner Harfe schlief;
Da kommen und gehen die Schiffe
Darüber, er merkt es kaum,
Von seinem Korallenriffe
Grüßt er sie wie im Traum.“

(Joseph von Eichendorff)

„Mein Schiff lag im Hafen vor Anker;
Ich sah dich am ersten Tag,
Da kam's, dass in deinem Herzen
Ich auch vor Anker lag.“

Er lag auf dem Grund deines Herzens,
Gar fest und unbewegt,
Ich wollt ihn nimmer lichten,
Dich lieben unentwieglt.

Da hast du gekappt den Anker,
Nun treib' ich auf off'ner See,
Und an der Ankerkette
Band ich als Boje mein Weh.“

(Unbekannt)

„In der Kneipe 'Zum Südwesten'
Sitzt der Bruder mit der Schwester
Hand in Hand.

Zwar der Bruder ist kein Bruder,
Doch die Schwester ist ein Luder
Und das braune Mädchen stammt aus Feuerland.

In der Kneipe 'Zum Südwesten'
Ballt sich manchmal eine Hand,
Knallt ein Möbel an die Wand.

Doch in jener selben Schenke
Schäumt um einfache Getränke
Schwer erkämpftes Seemannsglück.

Die Matrosen kommen, gehen.
Alles lebt vom Wiedersehen.
Ein gegangener Gast sehnt sich zurück.

Durch die Fensterscheibe aber träumt ein Schatten
Derer, die dort einmal
Oder keimtal
Abenteuerliche Freude hatten.

(Joachim Ringelnatz)

„Was Donner und Blitz angeht, so bringen Morgengewitter schweren Wind, und im allgemeinen kommt der Wind daher, wo der Blitz aufleuchtet. Blitzt es gleichzeitig von zwei Seiten, dauert das Wetter nicht lange.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Mit den Segelschiffen verschwand die Romantik von der See; aber zugleich verschwanden auch die brüllenden, brutalen Hunde, die sie segelten.“

(J. P. Soerensen)

„Freunde, geht ins Seebad! Jedes Leid und Weh lindert und beschwichtigt, scheucht und heilt die See.“

(Hoffmann von Fallersleben)

„Am 27. Juli 1883 kurz nach der Abendmusterung stürzte ein Seekadett mit der Meldung in die Offiziersmesse S. M. Fregatte ELISABETH: „Die Seeschlange!“ [...] Wir stürzten eiligst an Deck, und wirklich, da drüben nach See zu, etwa eine halbe Seemeile querab, hob es sich wohl an 6 Meter, jedenfalls sehr hoch aus dem Wasser, ähnlich einem Riesenaal; - ich selbst bin ziemlich kurzsichtig und kann also wesentlich nur berichten, womit andere, die sich mit Kiekern versehen hatten, das ergänzten, was mir entging – und hinter dem stammdicken Ungeheuer zog sich ein langer, schaumiger Streifen, aus dem es zuweilen strudelnd aufsprühte wie von gewaltigem Schlag. Als der Kommandant, Kapitän zur See Hollmann, auf das seltsame Tier abhalten lassen wollte, versank es im Wasser.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Das Meer, welches das Leben auf diesem Erdball begann, wäre noch immer seine wohltätige Amme, wüsste der Mensch nur die in ihm herrschende Ordnung zu respektieren, anstatt sie zu gefährden.“

Er darf nicht vergessen, dass das Meer sein eigenes geheiligtes Leben führt, seine ganz unabhängigen und selbstständigen, für das Heil des Planeten wirkenden Funktionen besitzt. Es trägt machtvoll dazu bei, seine Harmonie zu erschaffen, seine Lebenskraft.“

(Jules Michelet)

„Die alten Walfänger hielten's für besonders günstig, an der steuerbordschen Rahnock den Kopf eines Pottwals und an den backbordschen den eines Bartenwals zu fahren; dann werde das Schiff nie kentern.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Unser Himmelreich ist ein Ankergrund
 Im blanken Sonnenglast,
Wo die Mannschaft zweimal täglich
 Ihre Rumration faßt.
Und da ist Tanz und Fiedelspiel
 Und Zeitvertreib und Spaß,
Das ist was für den Fahrensmann,
 Ein prima Platz ist das.“

(John Masefield)

„Sie haben das mächtige Meer unterm Bauch
Und über sich Wolken und Sterne.
Sie lassen sich fahren vom himmlischen Hauch
mit Herrenblick in die Ferne.

Sie schaukeln kokett in des Schicksals Hand
Wie trunkene Schmetterlinge.
Aber sie tragen von Land zu Land
Fürsorglich wertvolle Dinge.

Wie das im Wind liegt und sich wiegt,
Tauwebüberspannt durch die Wogen,
Da ist eine Kunst, die friedlich siegt,
Und ihr Fleiß ist nicht verlogen.

Es rauscht wie Freiheit. Es riecht wie Welt. -
Natur gewordene Planken
Sind Segelschiffe. - Ihr Anblick erhellt
Und weitet unsre Gedanken.“

(Joachim Ringelnatz)

„Verlasse niemals das Schiff bevor das Schiff Dich verlässt.“

(Seemannsweisheit)

„Das Gefährlichste am Meer ist die Nähe zum Land.“

(Seemannsweisheit)

„Steht [der Regenbogen] über der See, gibt's gutes Wetter; über Land: Regen oder Schnee. Mondregenbogen bedeutet nie etwas Gutes.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Wenn wir so segeln würden wie wir meinen, dass es richtig ist, würden Sie einen Schock bekommen.

Deshalb segeln wir so, wie wir meinen, dass Sie glauben, dass es richtig sei, obwohl wir annehmen, dass Sie ahnen, dass wir wissen, dass Sie im Bilde sind, was wir falsch machen, um Sie im Glauben zu belassen, dass wir es nach Ihrer Vorstellung richtig machen.“

(Unbekannt)

„Reis' aus Quartier, du Seemannskind!
Wi hebbt slecht Wedder, un dat geiht bi de Wind.
Reis' aus Quartier, een Glas het't slahn,
De Rorersmann will verfangen warn.
De Utkiek will nich länger stahn,
Reis' aus Quartier in Gottes Nam!“

(Weckgesang auf alten Rahsegtern)

„Der Tag geht an mit Halsen: Schlag um Schlag
Verschlingt der Kurs sich in die Archipele,
Daß keins der Eilande im Logbuch fehle:
Die Länge, Breite, wie's zum Winde lag ...“

An Deck das Tauwerk, Ladung laut Vertrag.
Zu leicht im Kiele, krängt nun die Kraweile.
Ins Bilgenwasser leckt des Schiffes Seele.
Wahrschau und Kopp weg! Sie geht über Stag!

Die Dünung wälzt sich her im steten Treck,
In Schwall und Gischt zertrennt der Bug die Fluten.
Kielwasser hetzt zum Himmel hinterm Heck.

Der Törn durchzackt die Karte über Eck.
Zenit und Nadir flackern durchs Vermutun
Und vage Azimute ins Besteck.“

(Gorch Fock)

„Flink auf, die luftigen Segel gespannt !
Wir fliegen wie Vögel von Strand zu Strand;
Wir tanzen auf Wellen um Klipp und Riff,
Wir haben das Schiff nach dem Pfiff im Griff,
Wir können, was kein anderer kann,
Wir haben einen Klabautermann!

Der Klabautermann ist ein wackerer Geist,
Der alles im Schiff sich rühren heißt,
Der überall, überall mit uns reist,
Mit dem Schiffskapitän flink trinkt und speist:
Beim Steuermann sitzt er und wacht die Nacht,
Und oben in der Mars, wenn das Wetter kracht.

Ist's Wetter klar und die Fahrt gelingt,
So nimmt er die Geige und tanzt und springt,
Und alles muß auf dem Deck sich schwingen,
Unzählige, selige Lieder singen.
Nicht Sturm, nicht Wurm, nichts ficht ihn an:
Wir haben den wahren Klabautermann!

Hei, entert er auf! Sei die See auch groß,
Klabautermann läßt kein Ende los;
Er läuft auf den Rahen, wenn alles zerreißt,
Er tut, was der Kapitän ihn geheißt.
Und weißt ihr, wie man ihn rufen kann?
"Courage" heißt der Klabautermann.“

(Paul Gerhard Heims)

„Lobe den Herren,
Den mächtigen Herrscher der Meere !
Rauschen der Wogen
Ist Echo der himmlischen Chöre;
Wellen zuhauf, rauschet hinab und hinauf
Ihm, dem Allmächt'gen zur Ehre.

Rauschen des Meeres,
Du ältestes Loblied der Erde,
Du clangst schon lange,
Eh' mächtig erschallt das "Es werde" !
Klangst Tag und Nacht, eh' noch ein Feuer entfacht
Jemals am menschlichen Herde.

Mächtig erbraust es
Im Sturm aus vollem Register,
Nächtlich beim Mondschein
Erklingt es wie heimlich Geflüster,
Sterne zur Nacht spiegeln sich drin voller Pracht:
Himmel und Meer sind Geschwister.

Rauschet, ihr Wogen,
Aufjauchzend im brausenden Kreise !
Singet und brauset
Dem herrlichen Schöpfer zum Preise !
Wie klingst du schön, ew'ger Anbetung Getön,
Himmelgewaltige Weise.“

(Unbekannt)

„Kameraden, vorbei ist das Fasten,
Ich sehe den Leuchtturm durchs Glas.
Schon flattern um unsere Masten
Die Möwen. Im Wasser schwimmt Gras.

Schon steigen die Türme vom Hafen
Wie Kräuterkäse grün aus dem Grau.
Old sailorboys, heute nacht schlafen
Wir alle an Land bei der Frau.

Vielleicht tanzen wir heute
Und saufen soviel uns behagt.
Wir haben als Fahrensleute
Solang dem Vergnügen entsagt.“

(Joachim Ringelnatz)

„Es gibt kaum einen menschlichen Beruf, der so alles
Untüchtige ausstößt wie der des Seemanns.“

(Heinrich v. Treitschke)

KONVERSATIONSKARTE NR. 42

,Krachen und Heulen und berstende Nacht,
Dunkel und Flammen in rasender Jagd -
Ein Schrei durch die Brandung!
Und brennt der Himmel, so sieht man's gut:
Ein Wrack auf der Sandbank! Noch wiegt es die Flut;
Gleich holt sich's der Abgrund.
Nis Randers lugt - und ohne Hast
Spricht er: "Da hängt noch ein Mann im Mast,
Wir müssen ihn holen."
Da fasst ihn die Mutter: "Du steigst mir nicht ein!
Dich will ich behalten, du bliebst mir allein,
Ich will's deine Mutter!
Dein Vater ging unter und Momme, mein Sohn;
Drei Jahre verschollen ist Uwe schon,
Mein Uwe, mein Uwe!".
Nis tritt auf die Brücke. Die Mutter ihm nach!
Er weist nach dem Wrack und spricht gemach:
"Und seine Mutter?"
Nun springt er ins Boot und mit ihm noch sechs:
Hohes, hartes Friesengewächs;
Schon sausen die Ruder.
Boot oben, Boot unten, ein Hollentanz!
Nun muss es zerschmettern ...! Nein: es blieb ganz! ...
Wie lange? Wie lange?
Mit feurigen Geisseln peitscht das Meer
Die menschenfressenden Rosse daher;
Sie schnauben und schäumen.
Wie hechelnde Hast sie zusammenzwingt!
Eins auf den Nacken des anderen springt
Mit stampfenden Hufen!
Drei Wetter zusammen! Nun brennt die Welt!
Was da? - Ein Boot, das landwärts hält -
Sie sind es! Sie kommen! -
Und Aug und Ohr ins Dunkel gespannt ...
Still - ruft da nicht einer? - Er schreit's durch die Hand:
"Sagt Mutter, 's ist Uwe!""
(Otto Ernst)

„Ans Haff nun fliegt die Möwe,
Und Dämmerung bricht herein;
Über die feuchten Watten
Spiegelt der Abendschein.

Graues Geflügel huschet
Neben dem Wasser her;
Wie träume liegen die Inseln
Im Nebel auf dem Meer.

Ich höre des gärenden Schlammes
Geheimnisvollen Ton,
Einsames Vogelrufen -
So war es immer schon.

Noch einmal schauert leise
Und schweigt dann der Wind;
Vernehmlich werden die Stimmen,
Die über der Tiefe sind.“

(Theodor Storm)

„Etwas Wehmut klingt durch die Sage, dass die Glocke eines sinkenden Schiffes von selbst zu läuten anhebt. Mag sie noch so fest gezurrt sein, sie macht sich selbst zur Totenglocke für die mit ihr Sterbenden, wie sie ja mit langsamem Schlägen sonst denen das Geleit gibt, die am Fallreep niedergesetzt werden, unter der Flagge, in Segeltuch eingenäht, um über Bord gegeben zu werden und aufrecht auf den Grund zu gehen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Es woget die See, es brauset das Meer,
Hoch türmen sich Wogen auf Wogen
Dort aus der Ferne so graus und hehr
Kommt ein schwarzes Schiff gezogen.
Es regt sich auf Deck nicht Maus oder Mann
Es schwimmt auf dem Meere, und nirgends legts an.

Die Sterne des Himmels leuchten so hell
Durch Tauwerk, Segel und Masten.
Es segelt bald langsam, es segelt bald schnell,
Als dürft es nicht ruhen, nicht rasten.
Ein Totenkopf in den Segel steht !

Es eilen die Schiffe aus seinem Bereich;
Denn sein Anblick bringt Tod und Verderben.
Der mutigste Seemann wird starr und bleich
Und betet, um selig zu sterben.
So schwimmt das Schiff kreuz und quer
Viel hundert Jahre auf dem Meer.

Der fliegende Holländer wird es genannt,
Es ist mit dem Fluche behandet.
Als herrliches Schiff ging es einst aus dem Land
Und ist seitdem nicht mehr gelandet.“

(Th. Fathschild)

„Als der junge Lord Lorntie einst im Begriff war, sich ins Wasser zu stürzen, um ein junges Mädchen zu retten, die mit dem Tode rang, da hielt ihn sein Diener zurück mit dem Bemerkun, das sei doch nur ein Meerfräulein. Zu seiner Beruhigung sang sie dann auch bosaft hinter ihnen her: Lorntie, Lorntie, wäre dein Diener nicht gewesen, dann tränke ich jetzt dein Herzblut!“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Gut der Wind und fest das Steuer,
Leuchtend silbergrün das Meer,
Über mir der Sterne Feuer,
Reicht die Mandoline her -
Syrakuser schenkt mir ein:
Heisser Sinn will heissen Wein!“

(Unbekannt)

„Wenn in ihren Atemzügen
Sich die Dünung senkt und hebt,
Und die Winde sie durchpflügen,
Dann verspürst du, dass sie lebt.

Wenn die Stürme Shanties geigen,
Rasmus ausgelassen tollt,
Und die Wellen Zähne zeigen,
Dann verspürst du, dass sie grollt.

Wenn sie wilde Böen hetzen,
Leewärts jagend und die Kimm
Taumelt unter Wolkenfetzen,
Dann verspürst du ihren Grimm.

Bist du einst an Land gegangen
Auf der Suche nach dem Glück,
Zieht ein heimliches Verlangen
Dich doch stets zu ihr zurück.“

(Bern Hardy)

„Wir Fahrensleute
Lieben die See.
Die Seemannsbräute
Gelten für heute,
Sind nur für to-day.

Die Mädchen, die weinen,
Sind schwach auf den Beinen.
Was schert uns ihr Weh!
Das Weh, ach das legt sich.
Unsre Heimat bewegt sich
Und trägt uns in See,
Far-away.

Wir, die Bräute
Der Fahrensleute,
Lieben und küssen,
Doch wissen, sie müssen
Zur Seefahrt zurück.

Und wenn sie ertrinken,
Dann - wissen wir - winken
Uns andre zum Glück.“

(Joachim Ringelnatz)

„Das Meer ist der Spiegel unserer Seele.“

(Elisabeth Mann Borgese)

„Alles ist aus dem Wasser entsprungen,
Alles wird durch Wasser erhalten,
Ozean, gönn' uns dein ewiges Walten.“

(Johann Wolfgang von Goethe)

„Regen im Sturm besänftigt ihn, und steht in Aussicht, wenn die Matrosen sehr trockene Hände haben. Kommt bei herannahender Bö zuerst der Regen, ist die Sache weniger von Bedeutung.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Erst geb' ich meine Runde aus – eher geht hier keiner
,raus!“

(Unbekannt)

Anmerkung:

Wer diesen Spruch vorliest, weiß, was er zu tun hat!

„Schwedische Fischer werden ihr Boot nicht so drehen, dass der Bug gegen das Land zeigt, und auf den Orkney-Inseln muss es mit der Sonne gedreht werden, von links nach rechts; in Schottland ebenso, und zwar weil die Hexen von rechts nach links um den Kessel tanzen [...].“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Was nützt denn dem Seemann sein Geld, wenn er
damit ins Wasser fällt...“

(Sprichwort)

Anmerkung:

Wer diesen Spruch vorliest, sollte tunlichst und
unverzüglich eine Runde warme Milch spendieren!

„Aber wenn sie, die wandernden Vöglein, matt sich aufs Schiff niederlassen, dann soll man sie gewähren lassen und ihnen Frieden geben; denn die Hände, die sich rühren, die Schutzlosen zu fassen, werden bald genug sich rühren müssen, Segel zu reffen und zu bergen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„All wat du deist, do mit Bedacht:
To rechten Tied wees op dien Wacht,
Do jeden Minschen recht an Bord,
Vergeet ook Gott nich un sien Woord.“

(Hein Schacht)

„Einzelne Fische spielen besondere Rollen im Fischeraberglauben. So der Lachs. Sein Name darf kaum ausgesprochen werden; an schottischer Küste wird er ständig umschrieben, als der „Soundso“ oder einfach „das Tier“.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Bevor ein Anker aufgeholt werden kann, muss er
gefallen sein.“

(Binsenweisheit)

„Wenn du schon geankert hast, Matrose
Trau nicht dem Meer, dem mörderischen Tier.“

(Antipatros von Thessaloniki)

„Mein Schifflein geht behende
dem Friedenshafen zu;
der Lauf ist bald zu Ende,
es folgt die sel'ge Ruh.
Ich sehe schon von weitem
des Leuchtturms hellen Schein;
ich will mich nur bereiten,
ich geh' zur Ruhe ein.“

(Schrift in der Wolgaster Petrikirche, 1868)

„Glück hat auf Dauer zumeist nur der Tüchtige.“

(Friedrich der Große)

Die zwei „Goldenens Regeln“ der Marine:

1. Keiner geht ins Wasser.
2. Kein Wasser kommt rein.

„Ich bin ein Mensch nur, dem Leide drum geweiht,
dem gegen Schicksalstücke nur hilft Standhaftigkeit.“

(Friedrich der Große)

Mit den Worten „Damn the Torpedos! Full speed ahead!“ überwindet der Unions-Marineoffizier David Glasgow Farragut die im Sezessionskrieg den Eingang des Mississippi River bewachenden Forts der Konföderation und segelt mit seiner Flottille Richtung New Orleans.

Im Angesicht des Meeres:

„Eine derartige Menge Wasser grenzt schon ans Lächerliche!“

(Aus Frankreich)

„Zu der schlimmsten Gattung Aberglauben aber gehört die unreinliche Vorstellung, dass es bedenklich sei, sich in See die Nägel zu schneiden oder auch das Haar.“

Doch „wenn die Operation des Nägelschneidens vorgenommen wird, (ist) wenigstens darauf zu achten, dass das Abgeschnittene zerschnitten wird, denn sonst baut der Teufel ein Schiff (namens NAGLAFARA) daraus.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Don't let the fuckers rule your inspection!“

(Inspektionschef Marineschule Mürwik)

„Auch das vom Volk immer mit einem gewissen Grausen geschaute Nordlicht entgeht dem Verdacht nicht, heftige Stürme im Gefolge zu haben. Wenn die Strahlen zucken und es sehr dunkel leuchtend erscheint, nimmt man an, dass Wind folgen wird. Ist es licht und ruhig, schließt man auf schönes Wetter.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Kaiser Wilhelm II. an die Admiralität:

„Ihr wisst alle gar nichts. Nur ich weiß etwas, nur ich entscheide.“

„Die Abweichung der Magnetröhrchen ist ja immer den Unkundigen ein unheimliches Rätsel gewesen. Ein alter Herr, Sir Thomas Browne, erklärt sie so: Ihre Ursache mag die Ungleichheit der verschiedentlich beeinflussten Erde sein, und wie sie auf verschiedene Art mit der See gemischt ist.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Bei Zante wurde einmal von einer französischen Brigantine ein Mann von einem gehörnten Ungeheuer in die Tiefe gezogen, weil er die Heilige Jungfrau durch Würfelspiel geärgert hatte.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„[.] die Zähne des Hais, in Gold gefasst, galten als Schutzmittel, und wenn gar zerstoßen und mit dem Hirn gemischt, als heilsame Medizin. Ebenso wie das Blut des Tümmlers, das mit einer Kleinigkeit vom Herzen gemischt, alles getrocknet und gepulvert, und ein wenig davon unter die Achselhöhlen gebracht, dem Träger großer Klarheit des Urteils brachte! Nichts aber reicht an Kostbarkeit an das Horn des Narwals, der mit dem fabelhaften Einhorn verwechselt worden sein mag.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Ihre Lordschaften empfinden es als ihre heilige Pflicht, aus nationalen und beruflichen Gründen, mit äußerster Entschiedenheit von der Verwendung dampfgetriebener Schiffe abzuraten, da sie der Meinung sind, dass die Einführung des Dampfes darauf berechnet ist, der Seeherrschaft des Empire einen tödlichen Schlag zu versetzen.“

(Lord Melville, I. Lord der Admiralität, 1828)

„[...] Der nächste Krieg und die nächste Seeschlacht fordern gesunde Nerven von Ihnen. Durch Nerven wird er entschieden. Diese werden durch Alkohol untergraben und werden von Jugend auf durch Alkoholgenuss gefährdet... Da heißt es: klare Nerven und kühlen Kopf, und diejenige Nation, die das geringste Quantum Alkohol zu sich nimmt, gewinnt. Und das sollen sie sein, meine Herren! Und durch Sie soll den Mannschaften ein Beispiel gegeben werden [...]“

(Ansprache von Kaiser Wilhelm II. anlässlich der Eröffnung der Marineschule)

„Ein Schiff ist um 1600 am Freitag ausgesegelt, und an Bord sind ein junger Mann und ein Mädchen von seltener Schönheit, die sich aber so seltsam benehmen, dass sie für Dämonen gehalten werden. Das Schiff kommt nie an; aber in Sturmnächten kommt es daher, ein richtiges Gespensterschiff, umzuckt von unheimlichem Licht; und an Deck stehen der Jüngling und das Mädchen, geisterhaft zu schauen, wie das Schiff gegen den Wind einherschießt.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Über Wilhelmshaven:

„Sehen Sie nur,..., alles flach wie ein Tisch, eine schier trostlose Gegend. ... Unglaublich ... dass Menschen es hier überhaupt aushalten können! Und sehen Sie sich bitte einmal die sogenannte Stadt an. Eins, zwei, drei – wahrhaftig ganze zehn Häuser und ein paar armselige Dörfer drum herum. Und von den zehn sind drei Kasernen, ein Stationsgebäude und das fünfte ist der Bahnhof, dazu ist der ganze Kram auf Sumpf gebaut. Ich danke!“

(„Hans Eisenhart“)

„Wünsche keinem Bretonen eine glückliche Reise oder einem Schweden viel Glück! Du verdürbst ihm den Fang sicherlich. Aus einem pommerschen Boot wirf keine glühende Kohle über Bord, sonst gibt es Sturm; noch nähe oder flicke irgend etwas bei Gegenwind, sonst nähst du den Wind fest. Bei gutem Winde darf man's tun, dann hält man ihn fest. Auf englischen Schiffen war's überhaupt gefährlich, Segel auf Achterdeck zu nähen. Ist der Wind aber günstig, dann um alles in der Welt nicht „verkolken“ und nicht davon reden; nicht von seiner Stärke, nicht von seiner Dauer; ja nicht berechnen auch, wann er etwa zum Bestimmungshafen das Schiff bringen könnte – dann scheidet der reizbare, leicht verletzliche Geselle sicher aus!“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Früher gab es hölzerne Schiffe und eiserne Männer,
heute ist es umgekehrt.“

(Unbekannt)

„Sogar ein Nelson musste sich dem abergläubischen Widerwillen [der Seeleute] gegen unmittelbare Todeserinnerungen fügen. Der Sarg, den ihm die Offiziere der Flotte von Abukir schenkten, gezimmert aus dem Holz des Großmastes des französischen Admiralschiffes L'ORIENT, und den er in seiner Kajüte aufgestellt hatte, musste schließlich aus Rücksicht auf die Mannschaft, die darin ein böses Vorzeichen erblickte, verstaut und den Blicken entzogen werden.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Als „Tote Mannhand“ wird eine Lederkoralle bezeichnet, die vorwiegend an der Atlantikküste sowie in Nord- und Ostsee vorkommt. Diese weiche Koralle kann bis zu 30 Zentimeter groß werden und hat wurstartige Auswüchse, die sich beim Anfassen wie die Hand eines Toten anfühlt.

„Die Frau eines Seemanns darf, solange ihr Mann draußen ist, keinen Besen so hinter die Tür stellen, dass die Bürste nach oben steht; das bringt ihm Unglück.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Ein böses Gewässer ist das Rote Meer! Eine Tummelstätte böser Geister, wie keine zweite. Alle gebannten Geister wurden dorthin, in den glühenden Felskessel, in den die Sonne schmorend niederbrennt – ein Bild der Hölle -, verwiesen. Wenn solche Geister dann aber wiedererschienen, galten sie für kühner als ehedem und zeigten sich sogar bei Tage. So sandte, nach mohammedanischer Sage, Moses den Verfertiger des Goldenen Kalbes auf eine Insel im Roten Meer, und da herrschen seine Nachkommen noch mit Elend geschlagen. Sooft ein Schiff sich dem unseligen Eiland nähert, kommen sie herbeigelaufen und schreien: „Rühre mich nicht an!““

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Einst „badete eine arme Mutter ihr Kind in der See, als es ihren Händen entglitt und unterging, von den Meerweibern geraubt. Statt seiner legten sie ihr ein junges Meerfräulein in die Wiege, das nun bei ihr groß wurde und gar lieblich heranwuchs, dass die jungen Erdensöhne von weit her kamen, sie zu schauen, und um ihre Liebe warben. Als sie arglos sich einem unter ihnen geschenkt hatte, da betrog er sie. Aber die Strafe folgte dem Verbrechen auf dem Fuß. Als er am Strande ging, da spülten ihn die Wellen hinab, und die Meerweiber zogen ihn in den nassen Tod.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„In keinem Fache des menschlichen Wissens ist der Fortschritt bewunderungswürdiger als im Seewesen.“

(Rudolf Brommy - Die Marine)

Ein beachtliches Geschöpf war „der Riese Gargantua, der mit Felsen warf, als wären es Streukügelchen, und der es sich ruhig gefallen ließ, wenn man eine Klippe, die bis in die Wolken ragte, als seinen Daumen bezeichnete. Er trank die See aus, ging mit einem Schritt über den Kanal und verschluckte zum Zeitvertreib oder aus Irrtum Schiffe und ganze Flotten. Zeitweise wurden ihm wohl auch Schiffe durch den Schlund in den Magen gewehrt, und es kam vor, dass kämpfende Flotten da unten weiterfochten. Aber eine englische Flotte, die er einst geschluckt hatte, konnte er nicht vertragen. Ihm wurde schlecht davon. Um sich einige Bewegung zu machen und sich so vielleicht zu kurieren, lief er nach Indien; doch da konnte er nicht länger und gab sie wieder von sich.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Grausig klingt auch die Sage vom Totenschiff. Aus seinen Geschützpfosten grinsen Totenköpfe, und Totenköpfe sind auf den Segeln zu schauen. An Deck steht ein Gerippe mit dem Stundenglas in der Hand. Die Bemannung besteht aus Verdammten, die hundert Jahre lang in jedem Grad dienen müssen, und von denen jeder eine kurze Zeit Kapitän sein darf. Dunkel ist das Schiff, dunkel die Masten, dunkel die Segel – und hohnlachend steht der Teufel am Ruder!“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Assumption is the mother of all fuck ups!“

(Unbekannt)

“A collision at sea can ruin your whole day!”

(Unbekannt)

Das Knoblauch steht im Rufe, „die anziehenden Kräfte des Magneten [zu zerstören]. Eine in Quecksilber getauchte Nadel hatte dieselbe Wirkung. Umgekehrt wird eine Nadel, die man mit einem Diamanten in Berührung bringt, magnetisch.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

“Three principles of naval warfare:
Navy is best!
Army can't swim!
Never trust the Airforce!”

(Unbekannt)

„Bei den Engländern standen die Kriegsschiffe in zweifelhaftem Ruf, welche Namen von Mitgliedern der königlichen Familie führten, nachdem der ROYAL GEORGE und die ROYAL CHARLOTTE, beide auf derselben Werft gebaut, mit der ganzen Besatzung untergingen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

“Deus proponit, sed cataplus disponit.”

(Lat.: Gott denkt, aber die Flotte lenkt)

(Sprichwort)

„Zögere nicht zu huntern, wenn es nötig ist – aber trage erstklassige Krawatten!“

(Oscar A. H. Schmitz – Brevier für Weltleute)

„Hoch in der Schätzung [alter] Zeiten stand auch die Koralle, der man nachrühmte, sie schütze vor Blitz und Hagel und gegen Behexung und die, wenn der Träger krank war, abbleichen sollte; auch den Stich eines Skorpions sollte sie heilen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Hat man sich nicht ringsum vom Meere umgeben gesehen, so hat man keinen Begriff von der Welt und seinem Verhältnis zur Welt.“

(Johann Wolfgang von Goethe)

„Der Ruf der unglücklichen Fahrt ist ein schweres Verhängnis. Er kann dahin führen, dass auf solchem Schiff brauchbare Leute überhaupt nicht mehr anmustern, und dass dann, eben mit einer Besatzung verlorener Kerls, es vom Verhängnis um so leichter ereilt wird. Mit Fracht und Passagieren sieht's natürlich auch nur schlecht aus; und kommt solch Schiff gar zum Verkauf, dann mag es sonst sein, wie es will – geboten wird doch nichts Ordentlichen dafür.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Meeresstille

Tiefe Stille herrscht im Wasser,
Ohne Regung ruht das Meer,
Und bekümmert sieht der Schiffer
Glatte Fläche ringsumher.
Keine Luft von keiner Seite!
Todesstille fürchterlich!
In der ungeheuern Weite
Reget keine Welle sich.“

(Johann Wolfgang von Goethe)

In Deutschland „verfolgt die Klassiker auf See ein merkwürdiges Missgeschick: Der GOETHE ging in La Plata unter, der SCHILLER scheiterte auf den Scilly-Inseln, der LESSING hatte Feuer an Bord; der HERDER hatte das Scheusal, den Massenmörder Thomas an Bord, und längsseits erfolgte die grässliche Katastrophe der Explosionen in Bremerhaven; der WIELAND brach den Schraubenschaft.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Gesang der Geister über dem Wasser

Wind ist der Welle lieblicher Buhler,
Wind mischt vom Grund aus schäumende Wogen.
Seele des Menschen, wie gleichst du dem Wasser!
Schicksal des Menschen, wie gleichst Du dem Wind!“

(Johann Wolfgang von Goethe)

Einst war ein Harfenspieler, „der ein Meerfräulein mit seinem Saitenspiel ans Tageslicht aus der Tiefe lockte, aber alsbald von heißer Sehnsucht nach ihr ergriffen wurde: er musste ihr folgen, hinab in ihren kühlen Korallenpalast. Denn tief unten am Grund der See, da wohnen sie und haben reichen Schatz zum Eigentum in ihren Schlössern, die, unerreichbar für den Kühnsten gar, prächtig dort im Abgrund erbaut sind mit geschickter Hand aus edlem Gestein und schimmerndem Perlmutter. Dort tief unten, wo ihre goldenen Schätze hellen Schein geben, in der purpurnen Nacht haben sie sich das Lager von weißem Meersand bereitet; und dort auf dem Grund der See gehen auch ihre reichen Herden auf die Weide; lauter scheckiges Vieh, das wohl auch einmal nach oben kommt. So weidete ein Meerweib einst ihre Herde auf Nordstrand, doch die Leute der Insel fingen sie, mit List ihr nachstellend. Aber aus Rache überschüttete sie die Stadt mit Flugsand.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Marine: die versteht man schwer,
Ist nicht zivil, kaum Militär.
Zu tun hat sie was mit Wogen
Und ist so lustig angezogen.
Mal Wäsche vorn, mal Wäsche hinten,
Und manchmal ein Schlipス zum binden.
Auf überschwemmten Wiesen gerne
Planscht sie – fährt auch in die Ferne.
Den bösen Feind sie amüsiert,
Bis rächt'ge Truppen rangeführt.
All das erklärt sich ohne Mühe,
Denn sie ist blau schon in der Frühe.“

(Friedrich Ruge)

„Ohne den Werth und Ernst von Landmanövern diskreditieren oder unterschätzen zu wollen, aber, wie es nun in der Natur der Sache liegt, ein Marinemanöver [...] ist ungleich interessanter, anregender und beschwerlicher. Anstrengungen und Strapazen Tag und Nacht sind für Jeden ohne Ausnahme größere. Fortgesetzt wird neben körperlichem auch volles geistiges Angespanntsein gefordert.“

(Marinezeitschrift „Überall“ von 1899)

“Ich liebe dich, Meer!

Und bersten die Masten,
Und springen wir leck,
Zerkraft mein Steuer in Splitter ...
Ich liebe dich, Meer, und ich lasse dich nie,
Und müsst' ich deiner Umarmung
Vergehen, zerfließen in dir ...
Ich liebe dich, liebe dich Meer!“

(Otto Helmut Hopfen)

„Nobody can be called a sailor before he has doubled
the Horn eleven times and slept with girls seven
times.“

(Unbekannt)

„Große Leute, die an der See wohnen, pflegen sich eine Privatjacht zu halten. So tat er auch; aber sie wurde natürlich ziemlich groß. Ein ganzer Wald gehörte dazu, um das nötige Holz zu liefern. Dreißig Jahre lang wurde das Eisen gegraben, das für die Knie, Bolzen und Beschläge gebraucht ward. Die Ankertrossen waren so dick wie die Kuppel der Peterskirche in Rom, und die Signalleinen wie unsre stärksten Trossen. Ihre Kreuzmars war größer als Europa, und fünfundzwanzigtausend Mann konnten auf der Großsaline arbeiten. Die Untermasten waren so hoch, dass ein Schiffsjunge ein weißbärtiger Mann ward, ehe er bis in die Püttings gekommen war. Deswegen war in jedem Block eine Kantine eingerichtet zur Erfrischung der Aufenthernden. Ihre Kajüte war ein Paradies, mit den herrlichsten Baumanlagen und Rasenplätzen, mit allerlei Getier zur Lust und Kurzweil darin. Zum Wenden gebrauchte sie volle sieben Jahre, und wenn sie schlingerte und Wasser schöpfte, schwammen Walfische vergnügt im Wassergang. Die Tabakspfeife des jüngsten Schiffsjungen war so lang wie sonst eine Fregatte, und ein Priemchen Kautabak eines Matrosen würde für ein ganzes Kriegsschiff neunzehn Monate lang für die gesamte Besatzung ausreichen. Man stelle sich das einmal vor!“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Wir können noch sechs Monate oder ein Jahr lang Amok laufen, aber danach habe ich keine Hoffnung mehr.“

(Admiral Isoroku Yamamoto im Pazifikkrieg)

„Herzen aus Eiche haben unsere Schiffe, Herzen aus Eiche haben unsere Männer: Wir sind stets bereit; Frischauf, Jungs, frischauf; Wir wollen kämpfen, und wir werden siegen, immer und immer wieder.“

(David Garrick, britischer Dramatiker)

„Sieht einer einen Tümmler im Traum, dann ist die Sache bös, denn dann kann er drauf rechnen, dass sein Schatz mit einem andern schöntut. Von stiller See zu träumen ist gut; das bedeutet Meerestille und glückliche Fahrt! Auch ein Anker, das Zeichen der Hoffnung, ist immer ein angenehmes Traumgesicht. Das allerbeste aber ist, dass einem träumt, wie man selbst in Wassernot sich befindet; auch im Traum im See baden, verheißt viel Angenehmes. Fische dagegen bedeuten Regen; und ungestümes Wetter im Traum schlecht Wetter in Wirklichkeit. Wenn man aber nach Anrufung des Mondes vom Sturm träumt, dann bedeutet's Unglück, und endet der Traum mit Stille, bedeutet's auch nichts Besseres.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Seeleute [...] benehmen sich wie Wildschweine; sie plündern und stehlen, saufen und huren schamlos herum, als besäßen sie kein Ehrgefühl [...]. Dies macht die Züchtigung [...] mit einer Eisenrute [...] notwendig.“

(Aus einem Dokument der holländischen Ostindienkompanie 1677)

„Am 12. November 1918 berief der Stationschef in Den Helder die Vorstandsmitglieder mehrerer Vereine für Mannschafts- und Unteroffiziersdienstgrade zu sich in das Admiralsgebäude, da Meutereien und revolutionäre Umstürze zu befürchten waren. Er bat um Unterstützung zur Aufrechterhaltung der Ordnung mit der sorgenvollen Begründung, es könnte ansonsten z.B. zu Ruhestörungen durch ausgebrochene internierte Soldaten kommen.“

(M. Bosscher, Philippus – Die Gewerkschaftsbewegung in der königlich-niederländischen Marine, in: Vorträge zur Militärgeschichte)

„Nach politischem Druck, die „Moralität in der Marine“ zu verbessern, ließ der königlich-niederländische Marineminister 1909 die Ausgabe von Schutzmitteln gegen Geschlechtskrankheiten einstellen und die Landgangsbestimmungen dahingehend revidieren, daß es allen minderjährigen Soldaten grundsätzlich verboten war, dort, wo sie kein Zuhause hatten, die ganze Nacht an Land zu bleiben, während das für andere Kategorien von Soldaten nur nach Genehmigung durch den Kommandanten möglich sein sollte.

Nachdem eine umfangreiche Unterschriftensammlung an den Kommandierenden Admiral in Ostindien gegen die Neuregelung gescheitert war, wurde die Parole ausgegeben: „Marinemannschaften machen bei Wettkämpfen und Festen nicht mit.“

1912 wurden die Änderungen der Landgangsbestimmungen, zumindest für das Marinepersonal in Ostindien, fast komplett zurückgenommen, nachdem befohlene Teilnahmen an Wettkämpfen nur zu sehr wenig repräsentativen Ergebnissen führten.“

(M. Bosscher, Philippus – Die Gewerkschaftsbewegung in der königlich-niederländischen Marine, in: Vorträge zur Militärgeschichte)

„In einigen schottischen Fischerdörfern [sind] einzelne Familiennamen geradezu als unglücklich bekannt. Dazu gehören die Rosse, Cullie und White. Diese durften am liebsten gar nicht aufs Wasser, und wenn der Fang, an dem sie teilgenommen hatten, schmal ausfiel, wurde ihnen kein Lohn ausbezahlt. Sie waren ja selbst schuld an allem Unglück. Sogar wenn sie nach den Booten oder Netzen sahen, brachten die Unglück, und ihnen erst am Morgen zu begegnen, brachte wieder Unglück. Schließlich scheute sich sogar der eine von ihnen vor dem anderen. Es war Sitte, dass in den Dörfern immer ein erfahrener Mann früh aufstand, um nach dem Wetter zu schauen. Eines Morgens begab es sich, dass zwei dieser unglücklichen Menschen zugleich aufstanden und vor die Tür traten. Kaum aber hatte einer den andern erblickt, als beide sich schleunigst zurückzogen und keiner von ihnen an dem Tag zum Fischen ausfuhr.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

KONVERSATIONSKARTE NR. 114

„Es hat in der Marine nie eine gute alte Zeit gegeben,
in der die Leute keine Schwierigkeiten machten.“

(Honoré Naber)

„Nicht Schiffe kämpfen, sondern Männer.“

(Generalleutnant Albrecht von Stosch)

„Es ist tausendmal wichtiger, dass der junge Offizier sich in die Seele seiner Untergebenen versetzen kann, als dass er in die Geheimnisse des Rundkeilleitwellenverschlusses eingeweiht ist.“

(Friedrich Ruge)

Ein Nützliches Signal, wenn sich ein Seeversorgungsmanöver verzögert: <Mathäus 11, Vers 3>
„Bist du es, der da kommen soll, oder müssen wir eines anderen warten?“

KONVERSATIONSKARTE NR. 118

Briefformel der Marine:

T.O.Y.: Thinking Of You!

KONVERSATIONSKARTE NR. 119

Briefformel der Marine:

W.A.L.E.S.: With A Love Eternal my Sweetheart!

KONVERSATIONSKARTE NR. 120

Briefformel der Marine:

S.W.A.L.K.: Sealed With A Loving Kiss!

„Auch das „Fulga frago!“ - : „ich breche den Blitz!“ hatte einst auf See sein Recht; aber in wunderlicher Begründung. Die bösen Sturmgeister fürchten sich vor dem Klang der im Sturm geläuteten Schiffsglocke. Wahrscheinlich verwechselten sie diese mit den verhassten Kirchenglocken, aus deren Bereich alles flieht, was dem Gesindel der bösen Geister, der Zwerge und Schwarzelfen angehört. Der Ton ist ihnen unleidlich als Stimme des Stärkeren, der über sie gekommen ist.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

KONVERSATIONSKARTE NR. 122

Briefformel der Marine:

B.I.T.S.: Be In Touch Soon!

Es gibt ein englisches Riesenschiff mit Namen MERRY DUN OF DOVER. Auf ihr „kommen die aufenternden Jungens als Greise wieder herunter, und der Kapitän muss seine Befehle durch berittene Adjutanten überbringen lassen. Durch die Straße von Dover konnte sie nicht durch, und erst als sie mit Seife geschmiert wurde, da ging es zur Not. Davon kommen noch heute die waagerechten Streifen an den Kreidefelsen von Dover. Die Ostsee war nicht tief genug für sie. Um das Schiff zu erleichtern, warfen sie Ballasteisen über Bord: da entstand Bornholm und das kleine Christiansö von der Asche, die aus der Kombüse kam.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

KONVERSATIONSKARTE NR. 124

Briefformel der Marine:

M.A.L.A.Y.A.: My Ardent Lips Await Your Arrival!

KONVERSATIONSKARTE NR. 125

Briefformel der Marine:

B.O.L.T.O.P.: Better On Lips Than On Paper!

KONVERSATIONSKARTE NR. 126

Briefformel der Marine:

S.I.A.M.: Sexual Intercourse At Midnight!

Um endlich einmal den lästigen Aberglauben zu brechen, Freitage brachten Unglück über die Seefahrt, „wurde [...] mit voller Überlegung der Kiel eines Fahrzeuges am Freitag gelegt; am Freitag lief es vom Stapel und wurde FREITAG getauft; es fand sich sogar ein Kapitän dafür, welcher Freitag hieß, es ging am Freitag auf die Reise – und die letzte Kunde von dem später verschollenen Schiff kam an einem Freitag in der Heimat an!“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

KONVERSATIONSKARTE NR. 128

Briefformel der Marine:

B.U.R.M.A.: Be Undressed Ready My Angel!

KONVERSATIONSKARTE NR. 129

Briefformel der Marine:

S.T.A.R.D.U.S.T.: Still thinking And Remembering
Darling, Unforgettable Seconds Together.

KONVERSATIONSKARTE NR. 130

Briefformel der Marine:

H.O.L.L.A.N.D.: Hope Our Love Lasts And Never
Dies!

KONVERSATIONSKARTE NR. 131

Briefformel der Marine:

B.E.L.F.A.S.T.: Be Ever Loving Faithful and Stay True!

KONVERSATIONSKARTE NR. 132

Briefformel der Marine:

I.T.A.L.Y.: I Trust And Love You!

KONVERSATIONSKARTE NR. 133

Briefformel der Marine:

C.H.I.N.A.: Come Home I Need Affection

Dem Markus Antonius soll ein Saugfisch sein Schiff gebremst haben, so dass er leider zu spät kam, um in den Verlauf der Schlacht bei Actium eingreifen zu können.

KONVERSATIONSKARTE NR. 135

Briefformel der Marine:

N.O.R.W.I.C.H.: 'Nickers Off Ready When I Come
Home!

KONVERSATIONSKARTE NR. 136

Briefformel der Marine:

C.H.I.P.: Come Home I'm Pregnant!

KONVERSATIONSKARTE NR. 137

Briefformel der Marine:

E.G.Y.P.T.: 'E Got You Pregnant Then!

KONVERSATIONSKARTE NR. 138

Briefformel der Marine:

F.I.S.H.: Forget It I'm Staying Here!

KONVERSATIONSKARTE NR. 139

Briefformel der Marine:

S.I.D.C.U.P.: Sexual Intercourse Definitely Causes
Unwanted Pregnancies!

„Der Flugzeugträger USS ENTERPRISE näherte sich nach seiner Indienststellung erstmalig Gibraltar, um die 6. US-Flotte im Mittelmeer zu verstärken. Als er in Sicht der „Säulen des Herkules“ war, klappte der Signalscheinwerfer Gibraltars die obligate Frage: „What ship?“ Der ENTERPRISE selbstbewusster Kommandant antwortete darauf „What rock?“.“

(Peter, Karl H. – Von den Bräuchen der Seeleute)

Das „Ruder“: „Besonders schwer tun sich die Binnenländer mit dem Wort „Ruder“, das der Seemann „Riemen“ nennt. Er „riemt“ aber nicht etwa, sondern er „pullt“. Bedient er sich des Dingis, so „wriggt“ er. Um die Sache noch übersichtlicher zu machen, bezeichnet aber der Seemann das, was inlands „Steuer“ heißt, als „Ruder“. Das dazugehörige Verbum ist aber der Einfachheit halber nicht „rudern“ sondern „steuern“. Dagegen ist aber der das Schiff steuernde Mann nicht etwa der „Steuermann“, sondern der „Rudergänger“.“

(Peter, Karl H. – Von den Bräuchen der Seeleute)

Der Flottenchef nach der Besichtigung eines Torpedo-bootes:

„Was ich gesehen habe, hat mir gefallen. Ich bedaure nur, dass der Rasiertag des Herrn Kommandanten nicht mit dem Besichtigungstag zusammengefallen ist.“

(Peter, Karl H. – Von den Bräuchen der Seeleute)

Zur Uniform der Seeoffiziere:

„Der britische Admiral Anson hat sich als Erster Sealord erstmals mit der Uniformfrage befasst. Er legte 1748 der Admiralität Muster vor. Man war sich damals vor allem nicht über die zu wählende Farbe klar, neigte aber zu dem in der Armee üblichen Rot. Da ging eines Tages König Georg II. im Park von Hampton spazieren und sah hoch zu Roß die von ihm verehrte Herzogin von Bedford. Sie trug ein blaues Kleid mit weißen Aufschlägen. Das gefiel dem König so sehr, dass er bestimmte, die Uniform der Seeoffiziere solle blau sein – so geschah es. Welch ein Glück, dass die Herzogin kein rot-grün-gelb kariertes Kleid trug!“

(Peter, Karl H. – Von den Bräuchen der Seeleute)

„Bei der Marine ist es guter Brauch die Soldaten des Heeres nach dem in Kiel und Rendsburg stationierten königlich preußischen Infanterie-Regiment Nr. 85, Herzog von Holstein, als 85er zu bezeichnen. 1958 wurde der Brauch in San Diego weiterentwickelt: Wenn man dort einen amerikanischen Heeresmann sichtete, dann sprach man – gebildet wie nun einmal der Seemann ist – vom „eighty fiver“. Daraus entwickelte sich dann bei den weniger gebildeten schließlich „Eddi Pfeiffer“.“

(Peter, Karl H. – Von den Bräuchen der Seeleute)

Über das „Glasen“:

„Acht Glas an der Bar haben eine andere Wirkung als acht Glas auf der Brücke des Schiffes. Beide lösen jedoch ein beschwingtes Gefühl aus. In einem Falle ist man nämlich „blau“, in einem anderen endet die vierstündige Wache.“

(Peter, Karl H. – Von den Bräuchen der Seeleute)

„Nicht darum wagen wir nichts mehr, weil die Dinge schlecht stehen. Sie stehen schlecht, weil wir nichts mehr wagen.“

(Seneca)

„Wer den Hafen nicht kennt, in den er segeln will, für
den ist kein Wind ein günstiger.“

(Seneca)

„*Navigare necesse est, vivere non necesse est!*“

(Lat.: Seefahrt ist nötig, Überleben ist nicht nötig)

Dieser Spruch, der heute unter anderem auf dem Bremer Hansahaus zu lesen ist, geht auf den Römer Pompeius zurück, welcher seine Seeleute ermunterte die Häfen bei stürmischem See zu verlassen, um Rom mit dringend benötigtem Getreide zu versorgen.

„Den Frieden zu wahren
Gerüstet zum Streit
Mit flatternden Fahnen
Im eisernen Kleid
So tragt deutsche Schiffe
Von Meere zu Meer,
Die Botschaft von Deutschland,
Den Frieden umher.“

(Schrift über dem Portal der Marineschule Mürwik)

Die Versenkung der britischen LUSITANIA am 7. Mai 1915 durch ein deutsches U-Boot im I. Weltkrieg führte nicht nur zu internationaler Empörung, sondern auch zu Ablehnung des deutschen Admiralstabes gegen diese Art der Kriegsführung. Einen daraufhin eingereichten Rücktritt von Tirpitz und Bachmann, dem Chef der Admiralität, lehnte Kaiser Wilhelm II. mit den folgenden Worten ab:

„Nein! In solchem Moment, das ist Felonie. [...] Die Herren haben zu gehorchen und zu bleiben. Regelmäßige Militärverschwörung! Durch Tirpitz veranlasst!“

Admiral Scheer äußerte sich kurz nach der Skagerrakschlacht über seine Rolle:

„[...] man wird sich wohl später in allen Akademien u.s.w. den Kopf darüber zerbrechen, was ich mir gedacht habe. Ich habe mir tatsächlich nichts gedacht.
[...]“

Nachdem in der Marine durch General von Stosch der militärische Drill eingeführt wurde, äußerte sich Tirpiz vorwurfsvoll in seinen Erinnerungen:

„Da wäre noch ein Fleckchen in Preußen gewesen, auf dem sich leben ließe, nämlich die Marine; das habe aber durchaus nicht länger geduldet werden können.“

Ein US-amerikanischer Kommandant gab einstmals seinem Wachhabenden Offizier folgenden Rat zum Umgang mit einem Schiff:

„Let her do, what she wants to do, and then help her“.

„Im Lebermeer stößt [...] [Herzog Ernst] auf den Magnetberg, der durch seine ungeheure Anziehungs-kraft die Schiffe auf sich zuzieht und sie an seinem Erz zerschellen lässt, jeden Nagel und jeden Bolzen aus dem Gefüge der Planken und Spanten herausreißend, dass sie ohne Verbindung untereinander zerfallen und sich lösen, so das Schiff dem Untergang weihend.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Ein US-amerikanischer Unteroffizier gab seinen Seeleuten einstmals folgenden Rat für das Verhalten an Bord:

„If it moves, salut it, if it stands still, paint it!“

In der Schlacht von Kyzikos im Jahre 410 v. Chr. wurde eine peleponnesische von einer athenischen Flotte in einer Landschlacht besiegt, nachdem erstere ihre Schiffe auf den angrenzenden Strand auflaufen ließen, da sie sich vor Rammstößen in Sicherheit bringen wollten. Vom Ende der Schlacht ist folgender Brief des Befehlshabers überliefert:

„Schiffe verloren. General tot. Männer hungern. Was sollen wir tun?“

Die Antwort ist leider nicht bekannt.

Admiral Scheer zu den Matrosenaufständen:

„Die [...] Ansicht [...], dass die Mannschaften einen berechtigten Anlass zu Klagen in der unterschiedlichen Behandlung zu den Offizieren hätten erblicken können, ist völlig unbegründet.“

Zum Ende des Ersten Weltkrieges schreibt Admiral Scheer in seinen Aufzeichnungen:

„Die Marine hat keinen Waffenstillstand nötig.“

Admiral Scheer erhält auf seinen Einwand, der „Verzicht auf die Kaiserwürde mache die Marine führerlos“ die folgende Antwort Kaiser Wilhelms II.:

„Ich habe keine Marine mehr!“

Dies waren die letzten Worte, die der Chef der Seekriegsleitung von seinem Kaiser hören sollte.

„A song is ten men on the rope.“

(Seefahrerweisheit)

„Es liegt ein prächtiger Anker daheim in meiner Winde, sagte der Schiffer, da war er in Seenot.“

(Unbekannt)

„Fange ich keinen Fisch, so habe ich doch mein
unbenutztes Fangnetz zurück. Auch ein Trost!“

(Unbekannt)

„Nun kann ich auch selbst, sagte der Matrose, der betete so lange die Gefahr anhielt.“

(Unbekannt)

„Galgen, bestehe auf deinem Recht, sagte der Dieb, als er in Seenot war.“

(Unbekannt)

„Stopp!, sagte der Matrose, da sollte er Amen! gesagt haben.“

(Unbekannt)

„Speed is the best protection!“

(John „Jacky“ Fisher,
Erster Seelord der britischen Admiralität)

„In den Ozean schifft mit tausend Masten der Jüngling
– Still, auf gerettetem Boot, treibt in den Hafen der
Greis.“

(Friedrich Schiller)

KONVERSATIONSKARTE NR. 168

„Du magst Zeit und Meeresstrom anbinden, aber
kannst Liebe und Licht nicht verbergen.“

(Unbekannt)

„Soll ich, der Wut der Ozeane entronnen, in einem
Graben ertrinken?“

(Sir Francis Drake)

„Der ist satt, der gegessen hat, sagte der Fischer, und
aß den Köder selbst auf.“

(Unbekannt)

„Es rudern nun alle gut, sagte der Mann, da ruderte er allein.“

(Unbekannt)

„Es macht alles eine Wirkung, sagte die Maus, und pisste in das Meer.“

(Unbekannt)

„Die See zehrt, sagte der Mann, da aß er seinen ganzen
Proviant auf der ersten halben Seemeile auf.“

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 174

„Soll ich ersaufen, muss es ein sauberes Wasser sein.“

(Unbekannt)

„Kein Tier stirbt zu andrer Zeit als zur Ebbezeit, und auch für Menschen ist das gültig.“ (Aristoteles)

Dies soll auch durch eine britische Statistik bestätigt sein, wonach neun von zehn im Sterben Liegende mit der Ebbe gehen.

Manchmal lauert auf See das Verhängnis „unter dem Wasser in der Gestalt einer solchen Magnetklippe, welche durch ihre Kraft so auf das Eisen in dem über sie wegfahrenden Menschenschifflein wirkt, dass sie, wenn auch nicht die Verbände des Fahrzeuges lösend, dasselbe doch mit unheimlicher Gewalt mitten aus der flottesten Fahrt zum plötzlichen Stillstand bringt, so dass der Schiffer vergeblich sich darauf besinnt, warum er im tiefen Wasser bei der schönen Brise, in der die Segel so prächtig stehen, nicht von der Stelle kommt.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Wenn bei schwerem Sturm die Hammelopfer und Gebete der Seeräuber von der Barbareskenküste keine Abhilfe schafften, peitschten sie die christlichen Rudersklaven, damit diese zur Jungfrau Maria und allen Heiligen beteten, um Hilfe vor dem Unwetter zu erbitten.

„Der Teufel selbst kann seinen Kontrakt nicht halten,
wenn er einen Sturm am Kap Hoorn gegen sich hat!“

(Redensart)

„Uralt ist auch schon der Glaube an Missetäter an Bord, um deretwillen die ganze Besatzung leiden muss. Ein eigentümlicher Fall von Selbstanklage aber begab sich auf einem amerikanischen Schiffe, auf dem ein Matrose bei andauerndem Sturm sich selbst als Hindernis der Fahrt bezichtigte und über Bord sprang. Das Unwetter legte sich sogleich. Doch auf der Rückfahrt kam wieder schweres Wetter auf, und man gelangte zu dem Schluss, auch seine Kleiderkiste müsse ihm nachgeworfen werden. Es half wieder. Als aber nahe dem Heimathafen dieselbe Geschichte mit schlechtem Wetter sich wiederholte, da war man anfangs noch ratlos, bis man zu der Überzeugung kam, es müsse immer noch etwas von den Sachen des Toten an Bord sein! Und so war es: Man fand ein paar Schuhe, die ihm gehört hatten, und als auch die ins Wasser geflogen, da war alles in Ordnung und blieb auch so.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

KONVERSATIONSKARTE NR. 180

Es gibt gutes Wetter, wenn sich eine Bordkatze über beide Ohren putzt und schlechtes, wenn sie sich nur eines putzt.

Es soll „als sicheres Mittel gelten, wenn man einen Besen ins Feuer wirft, aber so, dass der Stiel dorthin zeigt, woher der Wind gewünscht wird; und der Besen, den Van Tromp, der große holländische Admiral, am Großtopp führte zum Zeichen, dass er die Engländer von der See wegfegen wolle, mag immerhin in einiger Beziehung zu diesem Seeglauben der Windbegünstigung gestanden haben.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Eine Beschreibung des Leviathan:

„Seine stolzen Schuppen sind wie feste Schilder; eine röhret die andere, dass nicht ein Lüftlein dazwischen-gehet. Sein Niesen glänzet wie ein Licht; seine Augen sind wie die Wimpern der Morgenröte; aus seinem Mund fahren Fackeln, aus seiner Nase gehet Rauch, sein Odem ist wie lichte Lohe; auf seinem Halse wohnt die Stärke, und vor ihm her hüpfst die Angst - ; und wenn er sich erhebet, so entsetzen sich die Starken; er achtet Eisen wie Stroh, und Erz wie faul Holz, und fährt wie mit einem Dreschwagen über den Schlamm. Er macht, dass das tiefe Meer siedet wie ein Topf, und röhret's ineinander, wie man eine Salbe mengt, und nach ihm leuchtet der Weg.“

(Hiob: Leviathan)

Die LIBARA NOS, dieses „unheimliche Fahrzeug fährt unter schwarzen Segeln und unter schwarzer Flagge, die silbernen Totenköpfe und Flammen zeigt neben der Inschrift „Libera Nos!“, das heißt: „Erlöse uns!“ Die Besatzung besteht aus Knochenmännern, und Kommandant ist der Kapitän Requiem (Grabmesse). Sie müssen so lange ohne Rast und Ruh fahren, bis christliche Seeleute auf dem geenterten Schiffe eine Seelenmesse lesen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Juli II. 1881. Um 4 Uhr morgens fuhr der Fliegende Holländer bei uns vorüber. Wir sahen – es war in der Nähe von Sidney – seltsames, rotes Licht, welches ein Schiff gespenstisch beleuchtete. Inmitten des Lichtes hoben sich Masten, Rahen und Segel einer etwa 200 Meter entfernten Brigg sehr deutlich ab. Als das Schiff sich näherte, wurde es angerufen. Zugleich wurde dasselbe auch vom Offizier der Wache von der Brücke aus gesehen, ebenso bemerkte es auch der Kadett der Achterdeckswache. Als er aber nach vorn lief, sah er keine Spur eines Schiffes mehr. [...] Der Mann, der den Fliegenden Holländer zuerst gesehen hatte, fiel heute morgen aus der Vorbramstange und schlug sich tot. Auch dem Admiral passierte im nächsten Hafen ein Unglück.“

(Fahrt der Bachante 1879-1882)

Eine Beschreibung des St. Elms-Feuers:

„Die Erscheinung ist so leuchtend klar, dass man gar nicht vertragen kann, hineinzusehen; also auch nicht entscheiden kann, was sie eigentlich vorstellt oder woraus sie besteht. Im Moment, in dem sie erscheint, schläft der Sturm ein und die Wellen legen sich. Dann schwindet allmählich der lichte Schein, und keiner weiß, von wannen die Lichtgestalt gekommen, noch wohin sie gegangen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Aber wir kamen glücklich durch den Sturm, sitemal beim Beginn desselben, zwischen elf und zwölf Uhr nachts, Sant Elmo an der Spitz des Hauptmastes uns erschienen war in der Gestalt von drei unterschiedlichen Lichtern, mild und wohltuend zu schauen: eben die Form, in welcher die Heiligen gern betrübten Seeleuten erscheinen bei ähnlichen Gelegenheiten. Wir baten alle die Erscheinung um eine gute Fahrt, und keiner unterließ das; und da erfuhren wir, dass sie unser Tun verstand und uns nicht in Unkenntnis ihres besonderen Schutzes lassen wollte, indem sie uns ein deutliches Zeichen davon gab: Der Heilige ging von der Spitz des Hauptmastes zur Spitz des Vordermastes über, in derselben Gestalt, und dann baten wir ihn noch dreimal um glückliche Fahrt – und da erschien der Heilige, wie um uns aufs neu zu vergewissern, zum dritten Male im Großtopp und schien in der dreifachen Form dreier brennender Lichter, und nochmals wünschten alle auf einmal glückliche Reise. Dann sahen wir ihn nicht mehr; aber wir hatten in uns selbst die feste Zuversicht und redeten sie einer dem andern ein, dass wir eine gute, glückliche Fahrt haben würden.“

(Disputationes nauticae)

„Der Teufel hatte (.) einmal einen Dreimaster gebaut aus Holz von seinem eigenen Grund und Boden. Das Schiff roch gräulich nach Schwefel und verbreitete Gestank auf Hunderte von Meilen. Als Passagiere hatte der Satan Seelen von Verdammten hineingesetzt, und die quälte er nun nach Herzenslust. Das wurde dem St. Elmo eines Tages zuviel, wenn der böse Feind jedes Mal eine laute Lache aufschlug, sooft er wieder eine Seele in den Kessel tauchte; da fuhr er herab und versetzte dem Höllenschiff einen Stoß, dass es im Nu anfing zu sinken. Die Sache ging so rasch, dass nur der Teufel selbst sich durch Schwimmen retten konnte. Der Heilige machte sich aus dem Mast einen Zahnstocher und aus dem Großsegel ein Tüchelchen. Aber wenn die Nacht dunkel und warm ist, dann brennt das Schiff wieder in schwefeligen Flammen unten am Grund und durchleuchtet die See.

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Es gibt ein schwedisches Riesenschiff mit Namen REFANU. „Als sie in der Nordsee wenden wollte, da fuhr sie mit dem Klüberbaum über England weg und nahm ein Regiment Soldaten mit, und mit dem Heck kam sie unklar an der norwegischen Küste. Eine holländische Brigg segelte bei schlechtem Wetter einmal durch ihre Ankerklüse und fiel in ihren Suppenkessel, wo sie drei Tage lang umherfuhr, bis sie beim Schäumen der Suppe wieder freikam und in die Nordsee zurückgeworfen ward. Hier sind Öland und Gotland, die durch über Bord geworfene Kehricht- und Aschenmengen gebildet wurden, denn sie ist so lang, dass man drei Wochen braucht, um von achtern nach vorn zu gehen; also verbraucht sie auch ihr Teil an Proviant und Feuerung.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Schon tanzte die alte Galeere
Vor Cyprus in funkeln der Nacht;
Da hob sich ein Sturm auf dem Meere,
Und rollender Donner erkracht.

Umzuckt von gespenstischem Glaste
Ein schwarzes Schiff saust vorbei,
Hemdärmig ein Geist steht am Maste,
Und furchtbar gellt sein Geschrei:

Jetzt weicht, jetzt flieht, jetzt weicht, jetzt flieht!
Mit Zittern und Zähnegefletsch;
Jetzt weicht, jetzt flieht – im Sturm herzieht
Der Enderle von Ketsch!“

(Unbekannt)

„In der amerikanischen Marine galt nach Bassett der Anfangsbuchstabe „S“ für unglücklich, weil die SUWANEE, der SACRAMENTO, SARANAC, SAN JACINTO und noch andere verloren gingen. Er fügt aber hinzu, dass ein genauer Vergleich der Schiffs- und Verlustlisten zu dem Ergebnis führt, dass nur der fünfte Teil der S-Schiffe untergegangen ist. Derselbe ließ sich versichern, dass ein Versicherungsagent in Boston kein Schiff zur Versicherung annahm, das mit einem „O“ anfing; die gingen alle unter, brennten auf oder machten Havarie an der Ladung!“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Der Dampfer DAPHNE hatte – (.) das denkbar schlechteste Vorzeichen von allen nur denkbaren – das Unglück, beim Stapellauf auf dem Flusse Clyde den Tod einer Anzahl Menschen zu verschulden und „Blut auf dem Bug“ hinaus zu gehen, und natürlich sank diese DAPHNE sehr bald danach im Clyde. Sie wurde gehoben, gereinigt, gedichtet, umgetauft zur ROSE und sank als solche im Hafen von Portrush; sie wurde wieder gehoben und – strandete, unter demselben Namen, nicht lange nach diesen Tagen. Sie wurde abgebracht, und verschwand für einige Zeit, um als JANTHE wiederaufzutauchen. Doch nicht etwa in freier See, sondern wieder einmal festsitzend, diesmal aber im Schlick. Da kann man allerdings von Unglück sprechen!“

(London Telegraph, Februar 1885)

„Wer an dem Tage (Allerheiligen) hinausgeht zum Fischen, der soll doppelt sehen und nichts fangen im Netz als Totenknochen und ein Sterbehemd.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Am Dienstag heirate nicht, geh nicht zur See, noch verlasse dein Weib!“

(Aus Spanien)

KONVERSATIONSKARTE NR. 194

„Wenn der 15. Januar auf einen Dienstag fällt, dann sind die Schiffe in See in Gefahr.“

(Medii Aevi Kalendarium)

„Sehr wohl stimmt [...], dass am Freitag die Hexen das Regiment haben und die Nixen und dass sie besonders das Wasser in ihre Obacht nehmen, es rau und stürmisch zu machen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Aus dem Jahre 1533 ist eine Notiz überliefert, dass der König von Polen „[...] abwechselnd den Montag oder den Freitag für unglückliche Tage haltend, manchen guten Wind versäumte.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

„Mit des Geschickes Mächten
Ist kein ew'ger Bund zu flechten,
Und das Unglück schreitet schnell!“

(Seefahrerweisheit)

„Ein Fischer darf seinen Fang im Boot nicht zählen, noch abschätzen, oder jedenfalls ihn nur tief unterschätzen, sonst ist's vorbei mit dem Fang. Mancher Fischer lässt keinen Fremden zusehen, so dass er die Beute nachrechnen könnte, und wird wütend, wenn einer mit dem Finger auf ihn zeigt oder auf die Boote draußen und die Fischer in den Booten zählt. Auch soll man sie nicht fragen, wohin sie gehen, um zu fischen.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Es bringt Pech, wenn dem Seemann beim an Bord gehen ein Hase über den Weg läuft — ist es darüber hinaus ein weißer Hase, so bedeutet dies Sturm.

„Die Flagge verlieren oder zerreißen ist eine sehr üble Vorbedeutung, und durchaus verwerflich ist es, jemandem etwas durch die Sprossen einer Leiter oder Treppe hindurchzureichen. Einmal beleidigte ein Kapitän einen Mann aufs tiefste, indem er ihm einen Krug Bier durch die Leiter hindurchreichte.“

(Heims, Paul Gerhard – Seespuk. Aberglauben, Sagen und Legenden)

Bei der Erscheinung eines damaligen Kometen und unter Vorahnung des damit einhergehenden Weltuntergangs, warf 1712 ein Kapitän sein an Bord geladenes Schießpulver in die Themse, weil er mit dieser gefährlichen Ladung nicht auch noch seinen Anteil an der drohenden Katastrophe haben wollte.

Cäsar spricht bei einer Überfahrt mit dem entsetzten Schiffer im Sturm:

„Was fürchtest du? Du trägst Cäsar und sein Glück!“

„Eat more fish – before fish eats You!“

(Unbekannt)

“Beer is good for You!”

(Werbесpruch)

Anmerkung:

Wer diesen Spruch vorliest, sollte tunlichst und
unverzüglichst eine Runde Bier spendieren!

„Ich habe einen herrlichen Abend verbracht, aber leider nicht heute.“

(Groucho Marx)

„Es wird mir in den Häfen zu viel Infanterismus getrieben!“

(Generalleutnant Albrecht von Stosch)

„Zwei Segel erhellend
Die tiefblaue Bucht!
Zwei Segel sich schwelend
Zu ruhiger Flucht!

Wie eins in den Winden
Sich wölbt und bewegt,
Wird auch das Empfinden
Des anderen erregt.

Begehrt eins zu hasten,
Das andere geht schnell,
Verlagt eins zu rasten,
Ruht auch sein Gesell

(C.F. Meyer – Zwei Segel)

„Ein Mann, der wirklich voll beschäftigt sein möchte, sollte sich ein Schiff oder eine Frau zulegen, denn es gibt nichts auf der Welt, was ihm mehr Ärger einbringen könnte.“

(Platus)

„Alle Segelkünste vergeblich sind,
Schickt Gott nicht Wind,
Doch schickt Gott Wind,
Dann wohl dem Mann,
Der segeln kann.“

(Will Vesper)

„Nur nicht im Hafen liegen und schlafen,
Sei es im Glück, sei es bei Weh,
Leben ist nur auf offener See.“

(Gorch Fock)

„Hier ward nich bidreicht,
Ward nich refft,
Bis we dat Ziel to footen hefft.“

(Kapitän Hilgendorf von der Bark Potosi)

„Nicht klagen, frisch wagen,
Wir strecken den Kiel,
Wir wissen was wir besessen,
Mit neuen Schiffen zum alten Ziel.“

(Unbekannt)

„Der Herr hat das Meer so weit bestellt,
Als schönsten Teil der ganzen Welt,
Und tut so seine Weisheit kund,
Dass nicht ein jeder Lumpenhund,
Mit denen die Welt so reich gesegnet,
Dem braven Seemann da draußen begegnet.“

(Gebet des Skippers)

KONVERSATIONSKARTE NR. 214

„Segelst Du um Skagen, nimm ein Handtuch Dir als Kragen!“

(Unbekannt)

„Segeln ist die vornehmste Art und Weise unter hohem finanziellem Aufwand, bei körperlich ungesunden Bedingungen, ganz langsam nirgendwohin zu treiben.“

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 216

„Das Meer ist der Raum der Hoffnung und der Zu-fälle launisch Reich.“

(Unbekannt)

„Häfen sind zu nichts gut, Schiffe verrotten, Leute gehen zum Teufel.“

(Josef Conrad – Spiegel der See)

„Komm,
segle mit uns,
die Welt ist so weit.
Wir fliehen aus rastloser Enge!
Draußen auf See in der Endlosigkeit
Vergessen wir Hast und Gedränge.“

(Unbekannt)

„Der Störtebeker ist unser Herr,
Von Gödeke Michel beraten,
Wir jagen sturmschnell über das Meer,
Des fliegenden Holländers Paten.
Gevatter ist der Klabautermann
Schiffsvolk pack an!
Leben ist Tand.
Wir sind die Hölle von Helgoland.

Blutrot knallt unsere Flagge am Mast
Am Boden da huschen die Ratten.
Ein Totengerippe ist unser Gast,
Im Segel stehen seltsame Schatten.
Im Kielwasser schwimmt uns das Meerweib nach,
Schiffsvolk, so lach!
Leben ist Tand.
Noch herrscht die Hölle von Helgoland.

Und macht unser Kahn einst die letzte Fahrt,
Lasst lachend am Sarg ihn versinken.
Wir sterben nach alter Seeräuberart,
Heut kämpfen und morgen ertrinken.
Bei grünen Algen und weißem Sand,
Schiffsvolk da Strand!
Leben ist Tand.
So stirbt die Hölle von Helgoland.“

(Walter Göttke)

„Der Himmel, nicht die Seele wandelt sich dem, der
das Meer überquert.“

(Horaz: Episteln, Buch I, II)

Eine Sprecherin von Hapag Loyd gab auf die Frage, was man zu tun gedenke, wenn die GPS-Navigation aufgrund technischer Probleme versage, folgende überraschende Antwort:

„Dann fahren wir eben mit dem Sextanten!“

„Die Wellen kommen und vergehen – aus dem unermesslichen All hervor, ins grenzenlose All zurück.“

(Dreesen)

„Krieg, Handel, Piraterie
Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“

(Johann-Wolfgang von Goethe – Faust II)

„I desire no more delight than to be under sail and
gone tonight.“

(William Shakespeare)

“This is the law without excuse for all the Lords of the Sea, that each must keep his ship from harm. What ever the odds may be.”

(Unbekannt)

„Das ganze Meer verändert sich, wenn ein Stein hineingeworfen wird.“

(Blaise Pascal)

„Es klammert sich der Schiffer endlich noch am Fels fest, an dem er scheitern sollte.“

(Johann-Wolfgang von Goethe)

„Das Schiff geborsten. Das Feuer verschwelt. Gerettet alle. Nur einer fehlt!“

(Theodor Fontane)

„Wenn sieben Gläser vorbei war und das achte in halbstündigem Rieseln verwehte, dann sang der Schiffsjunge diesen Spruch:

„In Gottes Namen, sieben vorbei und acht verweht.
Amen.“

(Unbekannt)

Als Kapitän zur See Hans Langsdorff vor einer britischen Übermacht den von ihm kommandierten deutschen Panzerkreuzer GRAF SPEE vor der Küste Uruguays selbstversenken ließ und die Besatzung in Sicherheit bringen ließ, begründete er diesen Schritt im Namen der Humanität mit folgenden Worten:

„Für mich sind tausend junge Männer lebend mehr wert, als tausend tote Helden.“

Zwei Tage später erschoss er sich, um zu belegen, dass er nicht aus Eigennutz handelte.

In den Erinnerungen des Ersten Offiziers der Gneisenau in der Seeschlacht bei Falkland heißt es:

„[...] Das alte Gesetz des Seekrieges, dass schwächeren und langsameren Schiffe stärkeren und schnelleren im freien Wasser und hellem Tageslicht unterliegen, musste sich heute an uns erfüllen.“

Nach seinem Sieg in der Seeschlacht von Coronel erhielt Admiral Spee zahlreiche Glückwünsche und einen Strauß Lilien, für den er sich – in Erwartung der britischen Reaktionen – mit folgenden Worten bedankte:

„Sie werden sich schön auf meinem Grab ausnehmen.“

Mit folgenden Worten verteidigte der russische Admiral Nikolai Nebogatow seine Kapitulation in der Seeschlacht von Tsushima:

„Ich bin kein weichherziger Mensch und hätte Tausende von Leben geopfert, wenn es Russland Nutzen gebracht hätte. [...] Auch alle meine Untergebenen waren bereit, ihr Leben zu opfern. [...] Ich aber hatte kein Recht, unter den Umständen, in denen wir uns damals [...] befanden, zweitausend junge Menschen nutzlos hinzuführen. Das Gesetz gestattet, das Leben zu schonen, wenn alle Mittel zu einem Widerstand erschöpft sind. [...] Darum entschloss ich mich zur Kapitulation.“

Er wurde dafür vor einem Kriegsgericht zum Tode verurteilt. Das Urteil wurde später in zehn Jahre Festungshaft umgewandelt.

Tödlich verwundet fragte Admiral Nelson den Kommandanten seines Flaggschiffes in der Seeschlacht von Trafalgar 1805:

„Ich hoffe Hardy, keins unserer Schiffe hat die Flagge gestrichen?“ Er erhielt darauf als Antwort: „Nein, mein Lord, das wird nie geschehen!“

„Gott verhüte, dass mir dies je geschehe,
dass ich je vor dem Feind fliehe;
Und wenn unsere Zeit gekommen ist,
lass uns manhaft sterben,
für unsere Brüder,
und lass uns nie unsere Ehre beflecken.“

(Inschrift auf dem Gedenkstein zur Erinnerung an die
Seeschlacht von Coronel im Münster von York)

Eines der letzten Signale, die Admiral Spee während der Seeschlacht bei Falkland gab, ging an den Kommandanten der GNEISENAU, der sich zuvor gegen einen Angriff auf den britischen Stützpunkt Port Stanley ausgesprochen hatte und lautete wie folgt:

„Admiral an Kommandant: Sie hatten doch recht gehabt.“

Der deutsche Botschafter in London Paul Graf Wolff Metternich beschreibt vor dem Ersten Weltkrieg die englische Haltung gegenüber der deutschen Seerüstung in mehreren Berichten unter anderem wie folgt:

„Nichts und niemand wird den Engländer von der Überzeugung abbringen, dass eine in der Nähe seiner Küsten erwachsende mächtige Flotte nicht eine Gefahr, die größte, der er ausgesetzt werden könne, für ihn bedeute.“

Kaiser Wilhelm II. versah derartige Berichte häufig mit Randbemerkungen wie „Blech“, „Quatsch“ oder „Hasenfuß“ und einmal schrieb er: „Ich glaube, dass es das Beste wäre, wenn Metternich endlich den Mund hielte.“

Der automatische Ersatz eines Schiffes durch einen Neubau nach einem festgelegten Zyklus, wird Äternat genannt. Es handelt sich dabei um eine zeitlich unbefristete automatische Selbsterneuerung einer Flotte. Diese Vorgehensweise wurde in Deutschland gezielt eingesetzt, um das Parlament nach einer ersten Zustimmung zukünftig vor vollendete Tatsachen stellen zu können, da künftige Vorhaben dann nicht gesondert zur Abstimmung vorgelegt werden mussten.

Im Naval Defence Act von 1889 wurde ein „Two-Power-Standard“ für die Royal Navy festgelegt, der besagte, dass diese stets so stark sein sollte, wie die beiden nächststärksten Flotten zusammen. So wollte Großbritannien in einer „splendid isolation“ unabhängig von Bündnispartnern bleiben.

Die Vorgabe hatte unweigerlich ein massives Wettrüsten mit Deutschland zur Folge, als dieses damit begann, seine Flotte gewaltig aufzurüsten.

„Wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch einen Platz an der Sonne.“

Mit dieser Aussage begründete Bernhard von Bülow die massive deutsche Flottenrüstung vor dem Ersten Weltkrieg und den Beginn der deutschen Kolonialzeit.

„Bitter Noth ist uns eine starke Flotte!“

(Kaiser Wilhelm II.)

„Friends in past and friends for ever!“

Mit diesem Funkspruch verabschiedete sich die britische Schiffsdelegation von den deutschen Gastgebern nach der letzten Kieler Woche vor dem Ersten Weltkrieg, welcher dann nur fünf Wochen später ausbrechen sollte.

„Kein Kommandant kann etwas falsch machen, der sein Schiff längsseits an das des Feindes bringt.“

(Horatio Nelson)

Im Herbst 1915 baute die Royal Navy den Versorgungsdampfer GOURKHO in ein schwimmendes Theater mit mehreren hundert Sitzplätzen um. Das Schiff sollte so den Besatzungen für Aufführungen, Boxkämpfe, Kinovorführungen oder Gottesdienste zur Verfügung stehen. Als das Schiff wenig später von den heimatlichen Gewässern ins Mittelmeer verlegt werden sollte, protestierte der britische Flottenchef in einem langen Brief an den Zweiten Seelord dagegen. Darin heißt es unter anderem:

„Es mag wie eine Kleinigkeit erscheinen, doch ich versichere Ihnen, dass ich mir große Sorgen darum gemacht habe, wie ich die Männer zufrieden und bei guter Laune halten kann, und die GOURKHO ist in dieser Hinsicht eine wertvolle Hilfe. Wenn Sie sie wegnehmen, propheze ich viele Übel, Glücksspiel, Sittenlosigkeit, Streiks etc. etc. Sie wissen besser als die meisten anderen Menschen, wie leicht man von einer glücklichen Flotte zu einer gelangweilten und unzufriedenen Flotte werden kann.“

Als Kapitänleutnant Spiess, der Erste Wachoffizier von U9 das erste Mal das Klosett des U-Bootes zu Gesicht bekam, wusste er sofort, weshalb ihm ein Vorgänger riet, stets Opium auf längeren Fahrten zu nehmen.

Bei älteren U-Booten kommt es nicht selten dazu, dass Fäkalien bei dem Versuch, diese mittels eines komplizierten Mechanismus nach außen zu befördern, stattdessen nach innen katapultiert werden. Die Briten nennen diesen Vorgang „getting your own back“.

Da Konteradmiral Hipper seine Stabskapelle an Bord, die meist zum Dinner spielte, zu dem Besten zählte, was er dort an Erholung fand, war seine größte Sorge, dass sein Stellvertreter bei seiner Abwesenheit die Kapelle „versauen“ könnte, da dieser aus seiner Sicht keine Ahnung von Musik hatte.

„Captain – ich habe keine Ahnung, ob Sie Garnelen mögen, aber wenn Sie davon essen, werden Sie Ihren Mut auf keine andere Weise unter Beweis stellen müssen!“

(Apocalypse Now, Spielfilm)

„Nie das Boot verlassen! Vollkommen richtig, verdammt noch mal! Außer man riskiert alles!“

(Apocalypse Now, Spielfilm)

„[...] Halt endlich mal die Schnauze – Du bist hier nicht bei der Army, Du bist Seemann! Benimm Dich gefälligst danach und hör endlich auf, immer dieses blöde Zeug zu qualmen! Ist das klar!?”

(Apocalypse Now, Spielfilm)

„<[...] Hier ist Post für das Boot! Sie glauben gar nicht, wie glücklich ich jetzt bin, sir!> – <Wieso?> – <Jetzt kann ich hier raus, wenn ich eine Möglichkeit finde! Hier sind Sie am beschissensten Arsch der Welt, Captain!>“

(Apocalypse Now, Spielfilm)

„<Welcher Offizier hat hier das Kommando?> –
<Nicht Sie??>“

(Apocalypse Now, Spielfilm)

„<Fahren wir jetzt los!> - <Welche Richtung Captain?> - <Sie wissen, welche Richtung!> - <Sie tragen die Verantwortung! Wollen Sie trotzdem weiter? Ist doch alles Schwachsinn! [...] Denken Sie drüber nach! Es hat keinen Sinn!> - <Bringen Sie Uns flussaufwärts!!!>“

(Apocalypse Now, Spielfilm)

„<Wissen Sie, warum man niemals zweimal in den selben Fluss steigen kann?> - <Ja, weil er immer in Bewegung ist!>“

(Apocalypse Now, Spielfilm)

Über verschiedene Mentalitäten:

„Die Amerikaner schicken einen Flugzeugträger – die Deutschen schicken einen Bedenkenträger.“

(Unbekannt)

„Mein Feld ist die Welt.“

(Albert Ballin)

„Die Ratte, die das sinkende Schiff verlässt, ist klüger als der Kapitän, der damit untergeht.“

(Jonathan Swift)

„Wir alle sehen es gern, wenn andere seckrank sind,
solange wir es nicht selber sind.“

(Mark Twain)

„Alle Gewässer durchkreuzt, die Heimath zu finden, Odysseus;
Durch der Scylla Gebell, durch der Charybde Gefahr,
Durch die Schrecken des feindlichen Meers, durch die Schrecken
des Landes,

Selber in Aides' Reich führt ihn die irrende Fahrt.
Endlich trägt das Geschick ihn schlafend an Ithakas Küste;
Er erwacht und erkennt jammernd das Vaterland nicht.“

(Friedrich von Schiller – Odysseus)

„Soll ich Ihnen das Mittagessen in die Kabine bringen,
fragt der Ober den seekranken Passagier, oder sollen
wir es gleich für Sie über Bord werfen?“

(Unbekannt)

„Hinter der grauen Wolkenwand
Taucht in verglühenden
Die Sonn in rauschende Wogen hinab,
Und Abendwinde wehn mit Fächeln mit gelinden.

Das alte Meer braust über die Klippen,
Es rauscht seinen ewgen Sang,
Ich schau in die Sonne mit wehen Blicken.

Oh großer Helios, willst du scheiden in dein Grab,
Wo stille Ruh ist und ewger Frieden,
So nimm auch mich mit dir hinab.“

(Georg Heym)

„Es toben die Wellen des Meeres,
Sie heben ein Weib in die Höhe,
Wer bist Du, liches Bildnis,
Bist Du das Mädchen vom See?

Ich bin einstmals versunken
Im tiefen Meeresschlund,
Doch wenn die Sonne goldig
Bestrahlt den tiefen Grund,
Dann steig ich in die Höhe:
Denn mir gehört die See.“

(Friederike Kempne)

„Und dennoch, wenn's auch tobt und stürmt
und dunkel mich umhüllt,
wenn Woge sich auf Woge türmt
und fast mein Schifflein füllt:
Ja, dennoch will ich stille sein,
nicht zagen in Gefahr,
will flüchten mich in Gott hinein
und ruhn da immerdar.
Gleich wie ein neugebornes Kind
liegt still im Mütterschoß
und trotz dem allerstärksten
Wind ist froh und sorgenlos:
so will auch ich, mein treuer Hort,
mich dir fest anvertraun
und stille auf dein göttlich Wort
in Nacht und Stürmen bann.
So weite nun, du wildes Meer,
und droh nur Felsenriff,
es ist der allgewaltge Herr
in meinem kleinen Schiff.
Er ist der Mann, er führt's hinaus,
obwohl ich Staub nur bin;
er bringt mich durch des Meers Gebraus
zum Friedenshafen hin.
Drum dennoch, wenn's auch tobt und stürmt
und Dunkel mich umhüllt,
vertrau ich froh, dass Gott mich schirmt
und Sturm und Wetter stillt.“

(Friedrich Taub)

„Freundin! – sprach Columbus – traue
keinem Genueser mehr!
Immer starrt er in das Blaue –
Fernstes lockt ihn allzu sehr!

Fremdestes ist nun mir teuer!
Genua, das sank, das schwand –
Herz, bleib kalt! Hand, halt das Steuer!
Vor mir Meer – und Land?

Stehen fest wir auf den Füßen!
Nimmer können wir zurück!
Schaun hinaus: von fernher grüßen
uns Ein Tod, Ein Ruhm, Ein Glück!“

(Friedrich Nietzsche)

„Steure, muthiger Segler! Es mag der Witz dich verhöhnen
Und der Schiffer am Steuer senken die lässige Hand.
Immer, immer nach West! Dort muss die Küste sich zeigen,
Liegts sie doch deutlich und liegt schimmernd vor deinem Verstand.

Traue dem leitenden Gott und folge dem schweigenden Weltmeer!
Wär sie noch nicht, sie stieg jetzt aus den Fluthen empor.
Mit dem Genius steht die Natur in ewigem Bunde;
Was der eine verspricht, leistet die andre gewiss.“

(Friedrich von Schiller – Columbus)

„Wenn du ein Schiff bauen willst, so trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“

(Antoine de Saint-Exupery)

„Der Fische viel gefangen sind,
Die Nacht wird dunkel, naß der Wind;
Bald ab vom Strande strömt die Flut,
Drum rudert rasch und rudert gut,
Damit wir zeitig landen.

Es pfeift der Wind bei hohler See,
Nicht Mond nicht Stern ist in der Höh;
Doch halten fest wir im Gesicht
Auf fernem Turm der Heimat Licht,
Wohin wir oft uns fanden.

Bald sind wir nah, nun senkt das Blei,
Noch alle Not ist nicht vorbei,
Hier liegen flach der Klippen viel,
Und ist fürwahr kein Kinderspiel,
Bei dunkler Nacht zu stranden.

Mit Licht die Unsern sind am Strand!
Bald ziehn die Boote wir zu Land;
Dann heitre Mahlzeit machen wir,
Und der Gefahren lachen wir,
Die glücklich wir bestanden.“

(Johann Peter Eckermann)

„Ausgetobt die wilden Stürme,
Heiter, friedlich glänzt das Meer,
Nichts erinnert an die Kämpfe,
Todesseufzer bang und schwer. –

Eine Kapsel, fest verschlossen
Schaukelt auf dem weißen Schaum
Und der Fischer, sorglos steigend
Wirft sie in das Schiffleins Raum.

Ist die Kapsel erst zerbrochen,
Liest er von dem gelben Blatt –
Wie viel Schätze, Glück und Leben
Jüngst das Meer verschlungen hat,

Liest, was eines Menschenkindes
Todgeweihte Hand noch schrieb,
Als der Sturm das Fahrzeug näher –
Näher stets dem Abgrund trieb ...

Und so gleichtet dieses Büchlein
Jener Kapsel, die zum Strand,
Schon versinkend, hilflos schlendert
Eine todgeweihte Hand. –

(Ada Christen)

Der Begriff „Ozean“ geht auf den antiken griechischen Gott Okeanos zurück, der als Stammvater der Menschen galt und aus einer Verbindung des Himmelsgottes Uranus und der Erdgöttin Gaia entstammte. Dargestellt wurde er mit einem Ochsenkopf, da er mit seinen Kopfstößen die Schiffe erschüttern ließ und er wurde gelegentlich auf einem Wagen fahrend dargestellt, der von Walfischen gezogen wurde und von Tritonen begleitet wurde. Seine Schwester und Gemahlin war Tethys.

„[...] Wenn sich der Kommandeur davonschleicht, was sollen seine Männer davon halten? Ich weigere mich, auf einem U-Boot zu verschwinden! – Ich nehme eins von [den] Transportschiffen. [...]“

(Mc Arthur, Spielfilm)

[...] Wenn wir durchkommen, beweisen wir damit Washington, dass sich diese Blockade sprengen lässt, wenn man mutig genug ist! Und in der Zwischenzeit müsst ihr eben durchhalten!“

(Mc Arthur, Spielfilm)

„[...] Das ist ein japanisches Täuschungsmanöver!
[...] Er hat das Sternenbanner eingeholt und ein Bettlaken gehisst! Wer hat ihn ermächtigt, diesen völlig unzulässigen Befehl zu geben? [...] Die einzige Erklärung dafür ist, dass er zeitweilig den Verstand verloren hat! [...]“

(Mc Arthur, Spielfilm)

„[...] Wenn ich nicht für Bewegung sorge, gewinnt die Marine den Krieg! [...]“

(Mc Arthur, Spielfilm)

„Ich bin durchgekommen – und ich werde zurückkehren!“

(Mc Arthur, Spielfilm)

„<Was halten Sie von Seiner Majestät Plan?> - <Er ist kühn, intelligent und gefährlich!>“

(Mc Arthur, Spielfilm)

„Wenn der Wind der Veränderung weht, suchen manche im Hafen Schutz, während andere die Segel setzen.“

(Unbekannt)

„Du wirst die Welt niemals richtig genießen, bis nicht
das Meer durch Deine Adern fließt, Dich der Himmel
zudeckt und die Sterne Dich krönen.“

(Thomas Traherne)

„Ein richtiger Steuermann fährt mit zerrissenem Segel, und wenn er die Takelage verloren hat, zwingt er dennoch den entmasteten Rumpf des Schiffes auf Kurs.“

(Lucius Annaeus Seneca)

„Man kann keine neuen Ozeane entdecken, hat man nicht den Mut, die Küste aus den Augen zu verlieren.“

(André Gide)

„Es gab bislang keinen bedeutenden Mann, der sein ganzes Leben auf dem Festland verbrachte.“

(Herman Melville)

„Wind und Wellen sind immer auf der Seite des besseren Seefahrers.“

(Edward Gibbon)

„Über den Wind können wir nicht bestimmen, aber wir können die Segel richten.“

(Die Wikinger)

„Gegen den Wind zu kreuzen bringt einen manchmal schneller zum Ziel, als mit dem Wind zu segeln.“

(H. Lahm)

„Das Flüstern des Windes, das Rauschen der See
schenken einem das Glück, einfach zu existieren.“

(Unbekannt)

„Ohne Grundsätze ist der Mensch wie ein Schiff ohne Steuer und Kompass, das von jedem Winde hin und her getrieben wird.“

(S. Smiles)

„Ein Mensch ohne Träume ist wie ein Boot ohne Segel.“

(Unbekannt)

„Der Träge sitzt, weiß nicht ein noch aus, und über ihm stürzt ein das Haus; doch mit mutig gespannten Segeln munter fährt der Frohe das Leben hinunter.“

(Ludwig Tieck)

„Der Pessimist klagt über den Wind, der Optimist hofft, dass er dreht und der Realist richtet das Segel aus.“

(Sir William Ward)

„Man darf das Schiff nicht an einen einzigen Anker und das Leben nicht an eine einzige Hoffnung binden.“

(Epiktet)

„Wenn das Schiff auf falschem Kurs ist, genügt es nicht, den Kapitän auszuwechseln – man muss den Kurs ändern.“

(P. Kosorin)

„Wie glücklich man am Lande war, weiß man erst,
wenn das Schiff untergeht.“

(Seneca)

„In 20 Jahren wirst du mehr enttäuscht sein über die Dinge, die du nicht getan hast, als über die Dinge, die du getan hast. Also löse die Knoten, laufe aus aus dem sicheren Hafen. Erfasse die Passatwinde mit deinen Segeln. Erforsche. Träume.“

(Mark Twain)

„Nicht der Wind, sondern das Segel bestimmt die Richtung.“

(Chinesisches Sprichwort)

„Wenn ich die See seh, brauch ich kein Meer mehr.“

(Unbekannt)

„Scheint die Sonne auf das Schwert, macht der Skipper
was verkehrt.“

(Unbekannt)

Erinnerungen eines Überlebenden des deutschen Kleinen Kreuzers MAINZ, der bei dem Gefecht vor Helgoland am 28.08.1914 durch den britischen Schlachtkreuzer Lion versenkt wurde:

„Das einzige, was sich noch tun ließ, war Feuer zu löschen und den Verwundeten zu helfen. Leute kamen zu mir und fragten mich, ob sie über Bord springen dürften. Ich ließ es nicht zu, sie gehorchten. [...] An Steuerbord kam ein britischer Zerstörer längsseits, um Leute wahrzunehmen. [...] <Come on board!> rief mir ein Offizier vom Zerstörer zu. Ich schüttelte nur den Kopf. Ich wollte bis zuletzt auf meiner Mainz bleiben. Sie sackte immer tiefer weg. Der Zerstörer legte ab. 80 Schwerverwundete hatte er geborgen. Ich rief: <Klar bei Schwimmwesten und Hängematten!> Auf der Kommandobrücke stand der Oberleutnant zur See von Tirpitz und versuchte mit den zerschossenen Loten die Wassertiefe zu bestimmen. Der Zahlmeister beschwor ihn, das Schiff zu verlassen. Tirpitz beachtete ihn nicht. Die Mainz war jetzt ein Totenschiff. Wer außer uns wenigen, die noch lebten, an Bord war, war hoffnungslos verstümmelt und bewusstlos. Die Gesichter waren gelb, von Geschossgasen verpestet. Es war aber alles sehr feierlich. Um uns ein Ring von Schiffen, lautlose Stille. Alle Boote zogen sich in respektvoller Entfernung zurück, um nicht in den Sog des Schiffes zu geraten. [...]“

Erinnerungen eines Überlebenden des deutschen Kleinen Kreuzers MAINZ, der bei dem Gefecht vor Helgoland am 28.08.1914 durch den britischen Schlachtkreuzer LION versenkt wurde:

„[...] Die MAINZ legte sich über. Unter mir hörte ich es rauschen. Da lief ich an der Steuerbord-Bordwand hinab und sprang ins Wasser. Mit dem einen unbeschädigten Arm ließ es sich schlecht schwimmen. Ich wandte mich trotzdem noch einmal um, um das Ende der MAINZ zu erleben. Bugunterst sank sie weg. Sie trieb zwischen Trümmern, Baljen und Hängematten. Das letzte noch zur Stelle befindliche Boot nahm mich auf, dazu den Bootsmannsmaaten Mayrhofer, den ich als nicht transportfähig in eine Hängematte hatte binden lassen, und den Oberleutnant zur See Tirpitz, der nach dem Untergang des Schiffes aufgeschwommen war. [...] Wir kamen an Bord der LIVERPOOL und wurden in der Offiziermesse sehr freundlich aufgenommen. Auf dem Tisch lag aufgeschlagen Jane's fighting ships of the world – S.M.S. MAINZ war ausgestrichen.“

Nach dem Segefecht bei Helgoland am 28.08.1914
titelte die englische Zeitung Daily Express:

„We've gone to Heligoland and Back! Please God,
We'll Go Again!“

Doch es gab auch weniger begeisterte Stimmen:

“Meiner Ansicht nach wurde ein geradezu lächerlicher
Wirbel um diese unbedeutende Angelegenheit ge-
macht.”

(Roger Keys)

„Mir behagten U-Boote noch nie und nichts könnte mich dazu bewegen, mich auf sie einzulassen, denn ich fand schon immer, dass sie eigentlich nicht Teil der Marine sind, und jetzt bin ich mir dessen sicher. [...] Es ist niederträchtig und heimtückisch, wie wenn man einem Mann in den Rücken sticht.“

(Fähnrich Geoffrey Harper)

Über die Minengefahr in der Nordsee, wo alleine die Kaiserliche Marine 25.000 Minen im Ersten Weltkrieg auslegte:

„Es wird wohl Monate dauern, bis man in der Nordsee wieder gefahrlos segeln kann.“

(Kommodore Reginald Tyrwhitt)

Tatsächlich war diese Einschätzung mehr als optimistisch.

„Sie müssen nicht vergessen, dass ich ganz heimatlos bin. Nach Deutschland kann ich nicht. Irgendeinen sicheren Hafen sonst auf der Welt besitzen wir nicht; ich muss mich so durch die Weltmeere schlagen und so viel Unfug anrichten, als ich kann, bis uns an Bord die Munition ausgeht oder bis mich ein an Machtmitteln weit überlegener Feind zu packen kriegt.“

(Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee)

Die Seeschlacht bei Coronel am 1. November 1914 war für Winston Churchill der „traurigste Seekampf des Weltkriegs.“ Weiter heißt es von ihm: Von den Männern der beiden Geschwader, die sich dort in der schweren See, weit weg von der Heimat, gegenüberstanden, waren auf beiden Seiten neun von zehn zum Sterben verurteilt. Und an diesem Abend waren die englischen Seeleute an der Reihe zum Sterben.“

Ein Offizier hatte auf einen Zettel notiert, was er am 8. Dezember 1914 an Bord des Schlachtkreuzers GNEISENAU in der Seeschlacht von Falkland erlebte:

„5 Uhr 10 getroffen, 5 Uhr 12 getroffen, 5 Uhr 14 getroffen, getroffen, wieder getroffen. 5 Uhr 20 Hinterturm weg, 5 Uhr 40 getroffen, getroffen. Überall Feuer. 5 Uhr 41 getroffen, getroffen, überall ist Feuer und es sinkt. 5 Uhr 45 getroffen. Überall sterben Leute. 5 Uhr 46 getroffen, getroffen.“

Über die Wartezeit in Scapa Flow im Ersten Weltkrieg schrieb Leutnant Oswald Frewen von HMS COMUS:

„Tatsache ist, dass ich müde bin – Kriegsmüde, Scapamüde, müde immer wieder dieselbe verdammte alte Höllenqual grauer, grauer, grauer, grauer Himmel, graues Meer, graues Schiff sehen zu müssen. Ich könnte wirklich einen Schuss Mittelmeer gebrauchen – oder, noch tausendmal besser: einen Monat Urlaub.“

„Unter [den Schlachtkreuzer-Offizieren] gibt es die Tendenz, eher für die Nachmittle zu leben, wenn man an Land gehen kann, anstatt für die Vormittage, wenn mit den Geschützen exerziert wird. Alles in allem kann man sagen, die menschliche Natur bleibt die menschliche Natur, auch auf einem Schlachtkreuzer im Krieg.“

(Stephen King-Hall von der HMS SOUTHAMTON
im Ersten Weltkrieg)

KONVERSATIONSKARTE NR. 306

„Ich hasse die Schlachtkreuzer, das sind Pharisäer.“

(Leutnant Oswald Frewen von HMS COMUS im
Ersten Weltkrieg)

„Wozu haben wir eigentlich die dicken Schiffe?“

(Kapitänleutnant Reinhold Knobloch im Ersten Weltkrieg)

„Liebe Mutter, nun kann ich nach dem Kriege wenigstens nach Hause kommen. Ich habe heute das Eiserne Kreuz erhalten und freue mich natürlich sehr darüber. Was ich vor Hartlepool geleistet habe, weiß ich selbst nicht.“

(Oberleutnant Heinrich Stenzler von SMS SEYD-LITZ nach der Beschießung von Hartlepool 1914)

„Nachrichten von Nervenanspannung der Offiziere der Flotte werden immer häufiger. Zahlreiche Fälle von Weinkrämpfen, Größenwahnsinn.“

(Kapitänleutnant Reinhold Knobloch im Jahr 1915)

„Aber wenn man von den glorreichen Taten liest, die unsere Armee vollbringt, würde ich auf der Stelle das Schlachtkreuzer-Geschwader aufgeben, um ein Kavallerie-Regiment oder auch nur eine Schwadron zu kommandieren. Das ist Ketzerei, aber sie ist da, tief in mir.“

(Vizeadmiral David Beatty im Ersten Weltkrieg)

„Diese Untätigkeit macht mich ganz krank! Ich glaube, das nächste Mal, wenn ich in diese Welt komme, werde ich ein Soldat sein – es war dumm von mir, darüber nicht nachzudenken, bevor ich mich entschloss, in die Marine einzutreten. Die Geschichte zeigt doch ganz deutlich, wie es um dieses Thema bestellt ist. Soldaten kämpfen fast jeden einzelnen Tag eines Krieges. Seemänner höchstens einmal im Jahr, wenn sie Glück haben. Das Schlimmste daran ist, dass man sich so jung für die Marine entscheiden muss, wenn man wahrscheinlich noch nicht genug von der Geschichte weiß, und jene 6 Bände der Geschichte der Marine von James – (in meinem Zimmer) –, in denen ich zu dieser Zeit lebte, waren irreführend; sie sind angefüllt mit großen und kleinen Schlachten, aber diese erstrecken sich auf über 30 oder 40 Jahre.“

(Roger Keyes im Ersten Weltkrieg)

Zur Tradition in der Marine:

„Es ist in mancher Hinsicht einfacher, ohne irgendwelche Verpflichtungen anzufangen, als überkommene Einstellungen, Gemeinplätze, Strukturen und Strategien zu verändern.“

(Andrew Gordon)

„[...] Man kann doch unmöglich für Milliarden eine Flotte bauen, um den Gegner nur vor dem Kriege abzuschrecken ohne die Absicht, sie nachher, wenn es doch so weit ist, nicht zu riskieren. Ein solches vabanque-Spiel traue ich auch dem Über-Schlauberger Tirpitz nicht zu. [...] Haben wir also nicht den Mut und die Überzeugung, die Flotte mit Vorteil einzusetzen, dann wäre es allerdings besser gewesen, wir hätten sie nicht gebaut, sondern uns auf die billigen Kleinkriegsmittel und auf schnelle Auslandskreuzer beschränkt.“

(Kapitänleutnant Ernst von Weizsäcker im Ersten Weltkrieg)

„Mit Seekrieg können wir keine Lorbeer ernten.“

(Kapitänleutnant Reinhold Knobloch)

Über die Bedeutung der U-Boote im Ersten Weltkrieg:

„Unter Wasser macht unsereiner heutigentags mehr Fahrt als über Wasser.“

(Kapitänleutnant Hermann von Schweinitz)

Da im Verlauf des Ersten Weltkrieges die großen Schiffe die allermeiste Zeit zur Untätigkeit im Hafen verdammt waren, kokettierte sogar Vizeadmiral Wilhelm Souchon mit einem Dienst auf einem U-Boot, sah aber schnell ein, dass er dafür wohl bereits etwas „zu viele Ärmelstreifen“ hatte.

Über die Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Endlich Endlich ist das große Ereignis eingetreten, welches seit 22 Monaten unser ganzes Sehnen, Fühlen und Denken in Anspruch nahm, welches leidenschaftlich herbeigewünscht [wurde], das Ereigniß, für welches wir seit langen Jahren arbeiten und exerzieren. [...] Ich müsste lügen, wenn ich sagen würde, daß ich Angst gehabt habe. Nein, es war ein undefinierbares Gemisch aus Freude, Angst, Neugierde, Gleichgültigkeit und noch etwas, das mit dem Wort Tatendrang vielleicht nicht ganz richtig ausgedrückt ist.“

(Richard Stumpf von SMS Helgoland)

„Ein Segefecht ist mehr eine Art Sportfest. Die Schiffe sind so gut gebaut, da kann gar nichts passieren.“

(Kommandant der SMS HELGOLAND vor der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg)

„Zur See fällt die Entscheidung über Sieg und Niederlage in ein paar Stunden. Erst ein wochen- und monatelanges Warten, dann plötzlich eine ungeheure Anspannung – und alles ist vorbei, ausgetragen, wie ein Duell. Sieg oder Untergang, da bleibt nicht viel übrig.“

(Kapitänleutnant Hermann von Schweinitz)

Der britische Vizeadmiral David Beatty beschwerte sich während der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg wie folgt:

„Irgendetwas scheint heute mit unseren verdammten Schiffen nicht zu stimmen!“

Die Skagerrakschlacht bestand im Wesentlichen aus einem „Run to the South“ und einem „Run to the North“.

Aufgrund der unübersichtlichen Lage, die sich für die Befehlshaber der beiden gegnerischen Flotten in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg ergab, werden diese gerne mit zwei Blinden verglichen, „die einen Wagen nach den Weisungen anderer fahren, Blinden aber, die jeden Augenblick die Sehkraft zurückgewinnen konnten, dann die Entscheidung über die günstigste Gefechtsformation für 20 und mehr Schlachtschiffe zu fällen hatten und entsprechend klare Befehle erteilen mussten – und all das mit der Schnelligkeit, mit der ein Autofahrer einem Hund ausweicht.“

(Correlli Barnett)

Über die Beobachtung von Geschossen:

„Wie längliche schwarze Punkte sahen sie aus. Sie wurden allmählich etwas größer und plötzlich – rums, waren sie da. Sie explodierten beim Aufschlagen aufs Wasser oder im Schiff mit einem ungeheuren Knall. Ich sah es schließlich den Geschossen ziemlich genau an, ob sie vor uns oder hinter uns einschlagen würden, oder ob sie uns persönlich die Ehre geben würden.“

(Georg von Hase in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg)

Über den Beschuss in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Immer wieder stiegen rings um die Schiffe riesige, bis zu hundert Meter hohe Wassersäulen empor, von der Pikrinsäure in den englischen Granaten grüngelb gefärbt; manche standen zehn Sekunden lang in der Luft, bis sie in sich zusammenfielen.“

(Wolz, Nicolas: Und wir verrosteten im Hafen – Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914-1918)

Über den Beschuss in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Wir befanden uns tatsächlich im absoluten Wurstkesel!“

(Georg von Hase)

„Glauben Sie mir, meine Herren, mit Ihrem
Ubootskrieg ritzen Sie dem Walfisch nicht die Haut.“

(Admiral Henning von Holtzendorff im Ersten
Weltkrieg)

„In militärischer Hinsicht erachte ich die Stärkung durch den Eintritt der USA in den Krieg auf Seiten unserer Gegner für Null.“

(Admiral Eduard von Capelle in einer Erklärung im Reichstag im Ersten Weltkrieg)

„Die wider besseres Wissen aufgestellten Behauptungen des Admiralstabs sind die größte Dummheit und das größte Verbrechen der Marine in diesem Krieg.“

(Kapitänleutnant Ernst von Weizsäcker im Ersten Weltkrieg)

Über das Bordleben im Ersten Weltkrieg:

„Das Hausen nun schon Jahre lang in diesen eisernen Löchern, wer weiß wie weit vom Tageslicht entfernt, muß unfehlbar auf die Stimmung drücken.“

(Vizeadmiral Wilhelm Souchon)

„Unter unseren Leuten merkt man auch schon den unklaren, dunklen Geist der Auflehnung und des Widerstandes. Überall gärt und drängt es zur fürchterlichen Entscheidung.“

(Kapitänleutnant Reinhold Knobloch über die Revolten in der Marine 1918)

Über die revolutionären Veränderungen in der Marine
zum Ende des Ersten Weltkrieges:

„Schöner wird die Welt dadurch nicht, wenigstens
nicht für uns! Vor 1914 war's schöner!“

(Konteradmiral Albert Hopman)

Das Weihnachtsessen in der Offiziermesse von SMS DANZIG während der Hungersnot im Steckrübenwinter 1916:

„Es gab Bouillon mit Mark, dazu eine feine Schwedenplatte mit Kaviarschnitten usw. Dann Karpfen mit Buttersauce und Meerrettich in erstaunlichen Mengen. Nachher selbstgebackene Torten, Weihnachtsgebäck, Nüsse usw. Erst Wein, dann Punsch. Wir haben uns alles gegönnt.“

(Ein Offizier von SMS DANZIG)

„Hier wieder große Besaufheit der Leutnants. Das scheint an der W'havener Luft zu liegen. Es wird hier mächtig gesoffen, gesungen oder vielmehr gegröhlt. Die ganze Nacht war Radau und Krach.“

(Kapitänleutnant Reinhold Knobloch auf SMS KARLSRUHE)

1903 wurde in Kiel von einigen Seeoffizieren ein „Marine-Alkoholgegnerbund“ gegründet, der jedoch wenig später wieder aufgelöst werden musste – wegen Mitgliedermangels.

„Das Unglück der Marine ist ihre Tatenlosigkeit.“

(Kapitänleutnant Ernst von Weizsäcker im Ersten Weltkrieg)

„Jeder muss da sein Bestes tun, wo er hingestellt ist.“

(Vizeadmiral Wilhelm Souchon)

„[...] zu meinen Pflichten, und es ist eine verdammt harte, gehört es, ständig eine gute Miene zu machen.“

(Vizeadmiral David Beatty)

„Ich fürchte nur, es wird beim Friedensschluß alles auf der Marine sitzen bleiben und kein Mensch wird an ihr ein gutes Haar lassen und das wird um so schlimmer werden, wenn die Flotte, die Großkampfschiffe, nicht zur Aktion gekommen sein sollten.“

(Konteradmiral Hipper zum bevorstehenden Ende des Ersten Weltkriegs)

„Lieb Vaterland magst ruhig sein, die Flotte schläft im Hafen ein.“

(Spottvers aus dem Ersten Weltkrieg)

„Somit wären wir am Ende; ich kann's nicht glauben,
daß die Dinge so schlecht stehen.“

(Admiral Hipper über die Friedensbedingungen zum
Ende des Ersten Weltkrieges)

„So ist n[ach] m[einer] A[nsicht] auch die Zukunft der Marine gebrochen und ich tue meine Pflicht hier nur noch, weil ich muß. Alles wofür man gelebt, gedacht und gearbeitet hat, bricht zusammen! Da können wir uns auf keine sonnige Zukunft zurecht machen, mein armer Hase!“

(Adolf von Trotha an seine Frau zum Ende des Ersten Weltkriegs)

„Wir sind alle tief bestürzt über die schmachvolle Meuterei in der Flotte. Wir machen uns zur Selbstverteidigung bereit. Die Leitung macht schlapp, wagt nicht mehr durchzugreifen. Souchon soll sich in Verhandlungen mit den renitenten Matrosen eingelassen und ihnen nachgegeben haben.“

(Kapitänleutnant Hermann von Schweinitz über die Matrosenaufstände zum Ende des Ersten Weltkrieges)

„Wir bleiben eisern ruhig, sind auf alles gefasst. Ruhe ist erste Bordpflicht.“

(Kapitänleutnant Hermann von Schweinitz über die Matrosenaufstände zum Ende des Ersten Weltkrieges)

„So weit ist es mit unserer schönen Flotte gekommen,
der ich nun bald 35 Jahre meines Lebens gewidmet
habe. Es ist zum Heulen, aber was kann man jetzt noch
dabei tun?“

(Konteradmiral Albert Hopman zu den Matrosen-
aufständen am Ende des Ersten Weltkrieges)

„Diese Marine! Entsprungen dem Weltmachtsdunkel,
verdirbt unsere Ausw[ärtige] Politik 20 Jahre lang, hält
ihre Versprechungen im Kriege nicht und entfacht nun
den Umsturz!“

(Korvettenkapitän Ernst von Weizsäcker zu den
Matrosenaufständen am Ende des Ersten Weltkrieges)

Kaiser Wilhelm II. zum Ende des Ersten Weltkrieges
an Admiral Scheer:

„Herr Admiral, die Marine hat mich ja fein im Stich
gelassen!“

Admiral David Beatty über die Übergabe der verbliebenen deutschen Marineschiffe nach dem Ersten Weltkrieg:

„Streitkräfte, die ihrer eigenen Auflösung nichts entgegensetzen, die sich in andere Hände begeben und wie eine Schafherde abführen lassen, sind das Leben oder auch nur einen Tropfen Blutes eines britischen Matrosen nicht wert.“

Konteradmiral Reuter ließ am 21. Juni 1919 auf der Emden das vereinbarte Flaggensignal zur Selbstversenkung der deutschen Flotte in Scapa Flow setzen. Es lautete:

„Paragraph elf. Bestätigen.“

„Ich betrachte die Versenkung der deutschen Flotte als einen wahren Segen. Sie enthebt uns ein für allemal der dornigen Frage nach der Verteilung dieser Schiffe und erspart uns gewaltige Probleme.“

(Admiral Rosslyn Wemyss, Erster Seelord über die Selbstversenkung der deutschen Flotte in Scapa Flow)

Mit den 1928 vom deutschen Reichstag genehmigten Plänen für das Panzerschiff A entstand ein neuer Schiffstyp: Der Schwere Kreuzer. Er sollte schneller als die starken und stärker als die schnellen Schiffe des Gegners sein.

„Es gibt zwei Dinge auf die es im Seekrieg von heute ankommt: guten Nachrichtendienst vom Land aus, so dass man auf alles gefasst ist und guten Ausguck an Bord, um sofort zu sehen, was einem gemeldet ist.“

(Panzerschiff GRAF SPEE, Spielfilm)

In einem Segefecht mit Flotten, die in Linienformation unterwegs sind, ist das „Crossing the T“, also ein Manöver, bei dem die gegnerische Linie wie ein T-Strich gekreuzt wird, am gefährlichsten, da die das Manöver durchführende Flotte nun in einer Position ist, von der aus sie mit allen Schiffen volle Breitseiten auf die gegnerische Flotte abgeben kann, während diese dagegen nur die vorderen Geschütze ihrer vordersten Schiffe zur Geltung bringen kann. Einer solcher Situation entzog sich die deutsche Flotte in der Skagerrakschlacht durch eine so genannte Gefechtskehrtwende, bei der alle Schiffe der Linie auf der Stelle kehrt machen.

Georg von Hase berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Und nun ging besonders auf Derfflinger als Spitzenschiff ein Höllenfeuer los. Mehrere Schiffe schossen gleichzeitig auf uns. [...] Salve auf Salve schlug in unserer unmittelbaren Nähe ein, und Treffer auf Treffer traf unser Schiff. Es waren aufregendste Minuten. [...] Dem tapferen Turmkommandeur, Oberleutnant zur See v. Boltenstern, wurden beide Beine abgerissen, und mit ihm wurden fast sämtliche Geschütz-Bedienmannschaften getötet. Durch Sprengstücke wurde im Turm eine Haupt- und eine Nebenkartusche entzündet. [...] Die Kartuschen brannten mit großen Stichflammen ab, die haushoch aus dem Turm in die Höhe schlugen – aber sie brannten nur, sie explodierten nicht, wie es die Kartuschen bei unserem Gegner getan hatten! Das war die Rettung für unser Schiff! Aber trotzdem war die Wirkung des Abbrennens der Kartuschen katastrophal! Die ungeheuren Stichflammen töteten alles, was in ihren Bereich kam. Von den 78 Mann der Turmbesatzung gelang es nur fünf Mann, sich durch das für das Auswerfen von Kartuschkülsen vorgesehene Loch zu retten, zum Teil schwer verwundet. Die übrigen 73 Mann starben gleichzeitig, mitten in fiebiger Kampfestigkeit, den Helden Tod, in treuester Pflichterfüllung die Befehle ihres Turmkommandeurs ausführend.“

Georg von Hase berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„[...] Ein 38-cm-Geschoß schlug auf die Turmdecke des Turmes Dora, durchschlug die Turmdecke und explodierte auch hier im Innern des Turmes. Und wieder geschah das Entsetzliche: bis auf einen einzigen Mann, der bei der Explosion durch den Luftdruck durch ein Einstiegsloch aus dem Turm geschleudert wurde, fand die gesamte Turmmannschaft einschließlich aller Munitionskammerleute in Stärke von 80 Mann den gleichzeitigen Tod. [...] Nun schlügen aus beiden achteren Türmen haushohe Flammen gen Himmel mit gelben Rauchmassen vermischt, zwei schauerliche Grabfackeln.“

Obwohl der eigene Artilleriestand ebenfalls mehrfach getroffen und „wie von Riesenfäusten gepackt in die Höhe geworfen [wurde]“, „ließ ich von den beiden vorderen Türmen Salve auf Salve feuern. Ich fühlte, wie unser Schießen die Nerven unserer Besatzung beruhigte. Hätten wir jetzt nicht geschossen, der ganzen Besatzung des Schiffes hätte sich in diesen Momenten eine große Hoffnungslosigkeit bemächtigt, denn jedermann merkte: nur noch wenige Minuten so weiter, dann sind wir verloren. Solange wir aber noch schossen, konnte es noch nicht ganz so schlecht mit uns stehen.“

Johannes Karl Groth, Geschützführer auf SMS LÜTZOW, berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„[...] Der Matrose Werner von der Reservebedienung lag unter dem Trümmerhaufen begraben. Da er scheinbar meine Stimme vernahm, bat er mich, ich möchte ihm helfen, er könne alleine nicht herauskommen, fehlen täte ihm nichts. Nach längerem Bemühen gelang es mir, den Trümmerhaufen so weit abzuräumen und den Mann herauszuholen. Aber ein trauriges Bild. Beide Beine waren in Höhe des Kniegelenks abgerissen, ebenfalls der linke Arm in Höhe des Ellbogens.“

(Kapitänleutnant Reinhold Knobloch berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Ich bleibe auf der Brücke. Allein auf dem Schiff, in stoischer Stimmung. Sie merken, daß ich fehle, kommen zurück mich holen. Hätte doch wenigstens meine Cigarren mitnehmen sollen. V.71 und V.73 schießen Torpedos auf unsere gute ROSTOCK, auch noch daneben! Endlich getroffen, versinkt sie vor unsren Augen. Schmerzvoller Anblick. War das wirklich nötig?“

„Das Meer war übersät mit Trümmerteilen, und eine halbe Stunde lang dampften wir durch unzählige tote Körper, meist Deutsche, die auf einem Teppich aus Blut, Öl, toten Fischen, Möwen, Patronenhülsen etc. trieben.“

(Steel/Hart: Jutland)

Als Vizeadmiral David Beatty ein Jahr nach der Skagerrakschlacht von Offizieren gefragt wurde, ob er gedenke, den Jahrestag zu feiern, sagte dieser:

„Meine Antwort lautet, dass das einer der traurigsten Tage meines Lebens war, an dem ich viele alte und geschätzte Freunde verlor sowie vertraute Kameraden, und an dem die Navy eine der größten Chancen verpasste, den größten und glorreichsten Sieg zu erringen, und der deshalb in keiner Weise als ein Tag für Feierlichkeiten betrachtet werden kann.“

„Eine besondere Tradition in der Marine erlaubte es den Mannschaften, einmal im Jahr, zu Weihnachten, den Offizieren offen und ungestraft die Meinung zu sagen. Für gewöhnlich nutzten die Matrosen und Heizer diese seltene Gelegenheit, um auf selbstgemalten Plakaten und Transparenten kleinere Missstände und allzu strenge Vorgesetzte anzuprangern.“

(Wolz, Nicolas: Und wir verrosteten im Hafen – Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914-1918)

KONVERSATIONSKARTE NR. 360

„Ein Kriegsschiffkommandant, mein lieber Freund, ist nicht nur Marineoffizier, sondern was er tut oder nicht tut wird dauernd beobachtet und kritisiert – von Freund und Feind und Neutralen!“

(Panzerschiff GRAF SPEE, Spielfilm)

Schiffspfarrer Thomas Bradley von dem Schlachtkreuzer HMS TIGER berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Die Schreie der verwundeten und verbrannten Männer waren schrecklich mit anzuhören. Manchmal wurden sie mit halb abgetrennten Füßen oder Händen hereingebracht. Bald war das Deck der Verteilungsstation überfüllt mit verletzten und sterbenden Männern, und wenn neue Fälle hineingetragen wurden, war es kaum zu vermeiden, dabei nicht auf die anderen zu treten. Obwohl während der Kampfhandlungen ein Operationstisch bereitstand, wurde abgesehen von den dringendsten Fällen kaum operiert. Die Ärzte nutzen die Zeit vor allem für Erste-Hilfe-Maßnahmen. Viele Verwundete erhielten Morphin. Nach und nach wurden sie ruhiger und wir konnten etwas Ordnung in die Situation bringen, indem wir die leicht Verwundeten in eine Ecke und die schwereren Fälle in die andere legten. [...]“

Schiffspfarrer Thomas Bradley von dem Schlachtkreuzer HMS TIGER berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„[...] Eine Anzahl an Männern hatte Gas abbekommen, und es war ein schrecklicher Anblick, sie sterben zu sehen. Anfangs husteten sie ununterbrochen und verendeten schließlich in einem Stupor. Weit mehr Verletzungen waren jedoch auf Verbrennungen zurückzuführen – bei einigen Männern waren Köpfe, Hände und Arme vollständig verbrannt, aber nur wenige hatten Brandverletzungen am restlichen Körper erlitten. Diejenigen, die starben, wurden hinausgetragen und auf das Mannschaftsdeck backbords gegenüber der Verteilungsstation gelegt. Als es in der Verteilungsstation keinen Platz mehr für alle Verwundeten gab, legte man sie auf das entsprechende Mannschaftsdeck auf der Steuerbordseite.“

Korvettenkapitän Arthur Marsden von HMS ARDENT berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Nachdem der Rauch und Dampf sich verzogen hatten, konnte ich viele Köpfe im Wasser erkennen – etwa 40 bis 50, denke ich. Es gab keine Hilfe, außer Rettungsgürteln, Rettungsbojen und Schwimmwesten, und so fürchte ich, dass nur wenige von uns überleben würden, insbesondere als ich verstand, dass alle Zerstörer weitergezogen waren und kein großes Schiff es wagen würde anzuhalten, selbst wenn sie uns im Wasser sahen. Ich sprach mit vielen Männern und sah die meisten von ihnen sterben, einen nach dem anderen. [...] Ein oder zwei Male wurde ich in der ersten Stunde fast von Männern zur Strecke gebracht, die sich in den letzten Phasen der Erschöpfung an mich klammerten, wodurch ich von meiner Rettungsboje getrennt und ins Wasser gezogen wurde; ich schaffte es jedoch, mich zu lösen und wieder zur Boje zu gelangen. Keiner der Männer schien gelitten zu haben; es wirkte, als lehnten sie sich einfach zurück, um einzuschlafen. [...]“

Korvettenkapitän Arthur Marsden von HMS ARDENT berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„[...] Ich fühlte mich schließlich schlaftrig und nickte mehrmals ein, wurde aber von Wellen, die mir ins Gesicht schlugen, immer wieder aus diesem Schlaf geweckt. [...] Schließlich wachte ich, nach einer Zeit, die mir sehr lang erschien, erneut auf, vernahm einen Ruf und sah Schiffe, die noch weit entfernt waren. In mir tauchte ein eher unbeteiligt Interesse auf und ich antwortete, indem ich jemandem in der Nähe, den ich nicht sehen konnte, zurief: Haltet durch, Männer der ARDENT! Ohne größere Anteilnahme beobachtete ich, wie die Schiffe wieder verschwanden, und döste erneut ein. Ich wachte ein weiteres Mal auf und bemerkte einen Flottillenführer – die Marksman – in meiner unmittelbaren Nähe. Ich rief um Hilfe, und mir antwortete eine einladende, zuversichtliche Stimme: Alles in Ordnung, Sir! Wir kommen!, woraufhin ich erneut das Bewusstsein verlor.“

Funker J.J.R. Croad von HMS BROKE berichtet über seine Erfahrungen in der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg:

„Als wir wieder etwas sehen konnten und ich Zeit zum Nachdenken hatte, wurde mir bewusst, welch schreckliche Szene sich abgespielt hatte. Wir dachten an die Ehre und den Ruhm, die nach Ansicht so vieler ahnungsloser Leute angeblich mit dem Seekrieg verbunden sind. Sie hätten die Decks von HMS BROKE morgens um 4 Uhr am 1. Juni 1916 sehen sollen. Da hätten sie sehen können, wie diese Ehre und dieser Ruhm in Wirklichkeit aussahen. 48 von unserer Mannschaft lagen da tot und meist bis zur Unkenntlichkeit zerschmettert, weitere 40 waren sehr schwer verwundet. Es hat ungefähr fünf Stunden gedauert, bis wir alle unsere toten Kameraden gefunden hatten, wir haben sie aus den zerstörten Aufenthaltsräumen gezogen und ihre Leichen über Bord geworfen, um sie im tiefen Ozean zu begraben. Das war unsere Ehre und unser Ruhm. Es kommt einem vor, wie ein einziges gigantisches Morden. Man fragt sich, wie die Menschen sich dazu erdreisten können, denn wenn wir einmal innehielten, um uns klar zu machen, was wir da eigentlich im Begriff sind zu tun, würden wir nie wieder kämpfen.“

Korvettenkapitän Bogislav von Selchow von SMS HANNOVER berichtet über seine Erfahrungen im Ersten Weltkrieg:

„Und wir! Hier auf der HANNOVER. Liegen im Hafen, fahren ein wenig zur See zur Ausbildung der U-Boote oder der eigenen Besatzung, machen viel Dienst, vielmehr als jene draußen getan auf all den Kreuzern und Hilfskreuzern und kommen uns doch vor, alle, wie Menschen, die ein missgünstiges Geschick an eine Felswand schmiedete, während draußen ein Gott die Erde verteilte. Die Leutnants, die Maate, die Matrosen, die Heizer, alles prächtige Menschen, und alle wollen sie fort. Herunter von diesem Linienschiff, hinein in die Welt, in das Leben, in den Ruhm. Auf meinem Schreibtisch türmen sich die Gesuche. Und ich, der ich es hier nicht mehr aushalten auf diesem Schiff der Etappe, ich muß täglich alle beruhigen, ihnen immer wieder sagen, es müssen doch auch hier Menschen bleiben, es können doch nicht alle auf die U-Boote oder die MÖWE, dieser Stamm tüchtiger Menschen darf nicht auseinandergerissen werden. Das ist alles schön und gut und sogar richtig, es glaubt mir nur niemand, und vor allem, ich glaube es selber nicht. [...]“

Ernst Hashagen, Kommandant von U 62, berichtet über seine Erfahrungen im Ersten Weltkrieg:

„Ich weiß nicht, ob ich zu schildern verstehe, die wahnsinnige Nervenbelastung, die so ein Angriff auferlegte. Mein Boot war bei 6 Meter Breite 70 Meter lang! Also ein ziemlich großer oder sagen wir besser überlebensgroßer Walfisch. Dabei unter Wasser schwerfällig wie eine Schildkröte auf dem Lande. Und dabei mußten wir uns nicht nur hindurchschlängeln durch die ganze Sicherung, sondern uns auch im richtigen Moment, an der richtigen Stelle in der einzigen richtigen Lage befinden, welche uns erlaubte, den Schuß abzugeben. Da wir jetzt mitten im Geleitzug waren, musste dauernd ringsumher – 360 Grad – beobachtet werden. Man konnte schließlich von jeder Seite überrannt werden. Das Sehrohr hat aber nur 30 Grad Gesichtsfeld. Kann man sich vorstellen, was das heißt? Ich weiß nur so viel, daß mir sehr oft in solchen Momenten der Schweiß in Strömen herunterlief, schon allein vor körperlicher Anstrengung.“

„Wie beschämend ist es, einen Leutnant von 20 Jahren fragen zu müssen, ob man austreten darf. Und wenn man dann hören muß, ob es dringend sei oder nur ein Vorwand zum Drücken, da juckt es mir in den Fingern. [...] Es ist eine tiefe Schande, daß so einem Schnösel, den man noch als Kadett gekannt hat, eine solche Machtbefugnis in die Hand [gegeben wird]. Er quakt jeden pampig an, und sagt dann einer ein Wort zuviel, stellt er ihn auf den Turm, schickt ihn in den Mast oder meldet ihn zum Rapport. Ich muß aber sagen, daß er noch lange nicht der Gemeinste in dieser Hinsicht ist.“

(Matrose Stumpf im Ersten Weltkrieg)

„Wir sahen mit zu, wie die Kadetten an Bord kamen, wir sahen, wie sie Fähnrich wurden, dann wurden sie Leutnant und standen vor der Front und sagten zu altgedienten, zum Teil verheirateten Leuten: Ihr Dämelsäcke, ihr Affengesichter! Oder jener Kapitänleutnant Zaeschmar, der nie anders zu den Leuten sagte als: Geh weg, du Schwein, du Biest, du stinkst!“

(Aus einem Brief eines Matrosen auf SMS HELGOLAND im Ersten Weltkrieg)

„Die Offiziere veranstalteten in der Messe ein großes Sauf- und Fressgelage, das seinen Höhepunkt um Mitternacht erreichte. [...] Die Messe glich einem Irrenhaus. Schändlich aber war es, auf welch hündische Weise diese Saufkerle von den Matrosen um Bier, Zigaretten und Schnaps angebettelt wurden. Man hätte weinen mögen über solche Selbstermiedrigung. Einige vergaßen sich soweit zu versichern, daß sie gute Soldaten und gute Preußen seien. Sie erhielten ein extra Glas Bier. Schließlich wurden gar noch Hurras auf einzelne besonders freigiebige Spender ausgebracht. Der Skandal dauerte bis 4 Uhr morgens. Dann schlief ich ein.“

(Matrose Stumpf im Ersten Weltkrieg)

„Diesen Kriegsoffizieren fehlt die strenge Friedenserziehung, die gute Kinderstube überhaupt.“

(Kapitänleutnant Hermann von Schweinitz)

Zum Ende des Ersten Weltkrieges forderten weite Teile des deutschen Seeoffizierkorps eine letzte Fahrt der Hochseeflotte, um dabei die Royal Navy zu einer Entscheidungsschlacht zu zwingen und so der drohenden Schmach einer Auslieferung der eigenen Flotte zu entgehen. Dieser Operationsplan Nr. 19 wurde 1918 vom damaligen Admiralstabschef Holtzendorff als „abenteuerlich“ verworfen. Einzelne Versuche eigenmächtiger Aktionen wurden dann durch den Widerstand der Mannschaften vereitelt.

Admiral Hipper berichtet über die Aufstände von Besatzungen gegen ein letztes Auslaufen von Einheiten der deutschen Hochseeflotte im Ersten Weltkrieg:

„Die Leute auf THÜRINGEN hatten sich vorne im Mannschaftsraum eingeschlossen und waren mit keiner Himmelsgewalt herauszubekommen. Das Luk oben mußte aufgebrochen werden, war von innen auch noch zugebunden. Leute mit geladenem Gewehr standen oben davor. Nun wurden die Leute aufgefordert herauszukommen. Niemand erschien – unten war alles Licht aus. Die Kerle wurden darauf aufmerksam gemacht, daß das Schiff torpediert werden würde, wenn sie nicht herauskämen. Ein schuß klares Torpedoboot lag querab. Schon war der Befehl zum Schießen gegeben, da kamen die Leute endlich zum Vorschein und wurden dann ohne weiteren Widerstand abgeführt. Ein Glück, die Folgen wären sonst nicht auszudenken gewesen. [...]“

„Wo ist die Allmacht der stolzen Kapitäne und Stabsingenieure geblieben? Die jahrelang als Hunde erniedrigten Heizer und Matrosen wissen endlich, daß ohne sie nichts, rein nichts geschehen kann. Ist das zu glauben? Wer so lange, lange unter dem Bewußtsein der eisernen Disziplin, des blinden Kadavergehorsams gedient hat wie ich, muß so etwas für unmöglich halten. [...] Jedes Unrecht rächt sich auf Erden, dieses alte Wort gewinnt heute wieder greifbare Gestalt.“

(Matrose Stumpf über die Matrosenaufstände zum Ende des Ersten Weltkriegs)

„Bis zuletzt gab Admiral David Beatty sich der Hoffnung hin, der Waffenstillstand, um den die Deutschen gebeten hatten, werde nur für die Truppen an Land gelten. Als absehbar war, dass das nicht der Fall sein würde, drängten Beatty und andere hohe Offiziere auf so harte Bedingungen für die Kaiserliche Marine, dass die Deutschen eher weiterkämpfen würden als zu unterzeichnen. Denn für Großbritannien, so Beatty, „wäre es eine schlechte Sache, wenn unsere große Flotte niemals die Gelegenheit bekäme, ihre Macht in einer überzeugenderen Weise zu demonstrieren als bisher. Die Öffentlichkeit ist äußerst kurzsichtig und würde die Notwendigkeit bemäkeln, große Summen für die Unterhaltung der Seemacht aufzubringen, wenn ihr kein augenscheinlicher Beweis ihrer Macht, die Meere zu beherrschen, gegeben wird.““

(Wolz, Nicolas: Und wir verrosteten im Hafen – Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914-1918)

Ein Unteroffizier von SMS EMDEN schildert seine Wahrnehmungen in dem britischen Hafen Scapa Flow, wo die ausgelieferte deutsche Hochseeflotte nach dem Ersten Weltkrieg vor Anker liegt:

„Die Leute auf dem Flaggschiff sind Kommunisten schlimmster Sorte, haben ihren Unrat durch die Fenster in die Offizierskammern geworfen, haben nachts unter beleidigenden Schimpfworten an die Türen der Offiziere getrommelt mit Fäusten und Eisenstangen, wollten den Ersten Admiralstabsoffizier bei seinem Spaziergang an Deck über Bord werfen und gaben nicht eher Ruhe, bis englisches Machtwort sie dazu zwang. Ein englischer Zerstörer lag mit eingerichteten Torpedorohren und Geschützen 200 m daneben und wurde noch mit Radau, Gejohle und herausgestreckter Zunge verhöhnt. Ich habe es nicht für möglich gehalten, dass sich Deutsche unter den Augen des Erzfeindes so benehmen können. Nun sind wir, die Emden, das Flaggschiff der deutschen Flotte.“

Über die Selbstversenkung der deutschen Flotte in Scapa Flow 1919:

„Es war ein in der Seekriegsgeschichte noch nicht dagewesenes Schauspiel: Annähernd 500 000 t Kriegsschiff-Tonnage mit einem geschätzten Wert von 856 Millionen Mark verschwanden in der See.“

(Herwig: Elitekorps)

Admiral Hipper berichtet über den Versuch einer letzten Operation gegen die Royal Navy im Ersten Weltkrieg:

„Welch fürchterliche Tage habe ich hinter mir. Ich hatte wirklich nicht geglaubt, daß ich wiederkehren würde, und unter welchen Umständen tue ich es. Unsere Leute haben gestreikt. Ich hätte das Unternehmen, selbst wenn es durch die Witterungsumstände möglich gewesen wäre, nicht durchführen können. [...]“

„Jesus was a sailor.“

(Liedzeile aus Suzanne)

„Ich weiß nicht, wie ich der Welt erscheinen mag; aber mir selbst scheine ich nur ein Junge gewesen zu sein, der an der Meeresküste spielt und sich damit vergnügt, hie und da einen noch glatteren Kieselstein oder eine noch schönere Muschel als gewöhnlich zu finden, während das große Meer der Wahrheit gänzlich unentdeckt vor mir liegt.“

(Isaac Newton)

„Was liegt an?“

Dies ist eine Redensart, die auf die Frage nach dem anliegenden Kurs des Schiffes zurückgeht.

„Der Lotse geht von Bord!“

Diese Redensart geht auf eine britische Karikatur zurück, die den deutschen Reichskanzler Bismarck zeigt, wie er das „Schiff“ von Kaiser Wilhelm II. verlässt. Das Bild bezog sich auf den Rücktritt Bismarcks, nachdem diesem das Vertrauen durch den Kaiser entzogen worden war.

„Einen Abstecher machen.“

Diese Redensart bezieht sich auf das Abstoßen eines Beibootes mit dem Bootshaken und kommt von dem niederländischen „een afsteeker machen“. Auch die „Stippvisite“ ist auf diesen Zusammenhang zurückzuführen.

„Volle Pulle!“

Diese Redensart bezeichnet nicht eine volle Flasche sondern harte Arbeit, denn es ist damit das Pullen, also Ziehen von Riemen, also das Rudern gemeint.

„In eadem es navi!“

(Lat.: Du bist im selben Schiff!)

(Marcus Tullius Cicero)

Die Römer errichteten nach der siegreichen Seeschlacht bei Actium 338 v. Chr. in Rom eine triumphale Rednertribüne, die mit so genannten Rostra geschmückt war, den bronzenen Rammspornen erbeuteter gegnerischer Schiffe. Noch heute werden daher Rednerpulte häufig als Rostra bezeichnet.

„Aufkreuzen.“

Diese Redensart geht auf den Einsatz von Kreuzern zurück, die schnell und häufig überraschend auf See erscheinen können.

„Herumlavieren.“

Diese Redensart geht auf das alte französische Wort „louvoyer“ zurück, welches sich auf „Luv“ bezieht, also die Zuwendung zum Wind. Wenn sich der Wind häufig dreht, beginnt man also schnell herumzulavieren.

„Herumbugsieren.“

Diese Redensart stammt von dem niederländischen „biegseeren“ und bedeutet ein Schiff zu ziehen. Aus der gleichen Bedeutung ist auch die Redensart „jemanden ins Schlepptau nehmen“ entstanden.

„Das Trockene nannte Gott Land und das ange-
sammelte Wasser nannte er Meer. Gott sah, dass es gut
war.“

(Die Bibel – Genesis I,10)

„Keine Peilung haben.“

Diese Redensart beschreibt eine völlige Orientierungslosigkeit, da man nichts hat, was man anpeilen könnte.

„Etwas ausloten.“

Diese Redensart geht auf die Bestimmung der Wassertiefe durch ein Lot zurück und bedeutet soviel, wie die Redensart „einer Sache auf den Grund zu gehen“.

Klage der Ehefrauen von Seemännern:

„Seemann – keen Mann.“

Der Name der Ägäischen See geht auf einen Mann namens Ägeus zurück, der dem mächtigen König Minos tributpflichtig war. So musste er regelmäßig junge Menschen schicken, die dem Minotaurus, der in einem Labyrinth lebte, zum Fraß vorgeworfen wurden. Um dieses Unglück zu beenden brach eines Tags sein Sohn Theseus auf und er versprach dem Vater, dass er auf seinem Schiff bei der Rückkehr weiße Segel hissen würde, wenn seine Mission erfolgreich sei, schwarze, wenn er gescheitert war. Nachdem dem Helden nun der Kampf mit dem Minotaurus, der halb Mensch und halb Stier war, gelang und ihm Minos Königstochter Ariadna mit einem Bindfaden aus dem Labyrinth geholfen hatte, führ er zurück, musste jedoch seine neue Liebe Ariadne aufgrund einer Eingebung unterwegs zurücklassen. Wohl aus Trauer über diesen Umstand setzte er nicht wie versprochen die weißen, sondern die schwarzen Segel und sein Vater Ägeus, der seine Ankunft erwartete, stürzte sich aufgrund des dunklen Zeichens in das Meer, dem er daraufhin seinen Namen gab.

„Wat to Backbord inkummt, mut to Stürbord ut.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 396

„Mit zwei Ankern im Hafen sitzen.“

Diese Redensart beschreibt ein sehr großes Bedürfnis nach Sicherheit.

Der Name des Ikarischen Meers geht auf Ikarus zurück, der in ebendieses Meer stürzte, als er sich Federn mit Wachs anband, um vor dem König Minos von Kreta durch einen Flug zu fliehen. Anfangs gelang das unternehmen, doch er missachtete den Rat seines Vaters, nicht zu hoch hinaus zu fliegen und so schmolz das Wachs durch die nahe Sonne und er stürzte hinab. Das Ereignis dürfte auch als der antike Beginn der Marinefliegerei gelten.

„Nordost ist den Schifferfrauen ein Trost, Nordwest
ist für die Schiffer das Best.“

(Seefahrerweisheit)

„Wenn man etwas hören will, sollte man auf den Hamburger Fischmarkt gehen.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 400

„Nordglanz: morgen gut – Südglanz morgen Regen.“

(Seefahrerweisheit)

Der Pazifische Ozean hat seinen Namen von dem lateinischen Wort „pacificus“, was friedlich bedeutet. Seine Namensgeber verliehen ihm dieses trügerischen Namen, da der Ozean bei ihren ersten Fahrten einen sehr ruhigen und eben friedlichen Eindruck machte – das er auch andere Seiten hat, konnten sie noch nicht absehen und so behielt er diesen schönen Namen.

„Ein Reich ohne Hafen ist wie ein Kamin ohne Feuer.“

(Seefahrerweisheit)

„Wäre das Meer verheiratet, es wäre ruhiger.“

(Spanisches Sprichwort)

„Unermesslich und unendlich,
Glänzend, ruhig, ahnungsschwer,
Liegst du vor mir ausgebreitet,
Altes, heil'ges, ew'ges Meer!“

(Anastasius Grün – Begrüßung des Meeres)

„Du bist mir Freund geworden,
Des trag ich Freud genug;
Es rauscht in Sturmakkorden,
O Meer, dein Atemzug.“

(Clara-Müller-Jahnke – Am Meer)

„Es gibt Tage, da ist die Ostsee ein stilles endloses
Dach.“

(Tomas Tranströmer)

Für die stürmische See ist Rasmus verantwortlich, der daher von Seglern auch stets ein Trankopfer erhält, um ihn gütig zu stimmen. Seinen Namen hat er wohl von dem Heiligen Erasmus, der als Nothelfer der Seeleute gilt.

„Fünf Finger, das ist ein Bootshaken!“

(Seefahrerweisheit)

„Und es wallet und siedet und brauset und zischt,
Wie wenn Wasser mit Feuer sich mengt,
Bis zum Himmel sprützet der dampfende Gischt,
Und Well auf Well sich ohn Ende drängt,
Und will sich nimmer erschöpfen und leeren,
Als wollte das Meer noch ein Meer gebären.“

(Friedrich Schiller – Der Taucher)

Die Begrenzung der Territorialgewässer eines Landes geht auf die Reichweite von Küstengeschützen zurück. Als sie zu Beginn des 18. Jahrhunderts nach der „canon shot rule“ eingeführt wurden, betragen sie 3 Seemeilen. Danach wurde sie der zunehmenden Reichweite der Geschütze angepasst.

„Man soll nicht sagen, was das Volk im Fischerboot gesagt hat, da an solchen Stellen sehr frei gesprochen wird.“

(Seefahrerweisheit)

„As sails are to the ship, so are passions to the spirit.“

(Seefahrerweisheit)

„Die See wurde immer von zwei gewaltig widerstreitenden Winden aufgewühlt: Der Wind von der Hohen See Richtung Land ist der Wind der Freiheit; der Wind vom Land Richtung See ist der Träger der Herrschaftsansprüche. Das Gesetz der See befand sich stets in der Mitte zwischen diesen wiederstreitenden Kräften.“

(René-Jean Dupuy, Seerechtsexperte)

Über die Existenz des Bermuda-Dreiecks:

„Die See weiß ihre Geheimnisse zu bewahren.“

(Vincent Gaddis)

„Nordsee ist Mordsee!“

(Filmtitel)

„Am heißen Kupferfirmament,
Hoch überm Maste, thront
Die glut'ge Sonn' zur Mittagszeit,
Nicht größer als der Mond.
Wir lagen Tage, Tage lang;
Kein Lüftchen rings umher!
Wie ein gemaltes Schiff, so träg,
Auf einem gemalten Meer.“

(Samuel Taylor Coleridge;
übersetzt von Ferdinand Freiligrath)

Beim Transport von Vieh kann es auf See dazu kommen, dass dieses geschlachtet werden muss, wenn zu lange Flaute herrscht und das Wasser nicht mehr für Mensch und Tier ausreicht.

„Die Breiten, wo diese Flauten herrschen, werden von Seeleuten Rossbreiten genannt, weil sie tödlich für Pferde und anderes Vieh sind, die zum amerikanischen Kontinent transportiert werden.“

(James Cook – Reise um die Welt)

„In einem wankenden Schiff fällt um, wer stille steht,
nicht, wer sich bewegt.“

(Ludwig Börne)

Olaus Magnus schildert in seiner Beschreibung der Völker des Nordens eine Meeresströmung namens Mostastrom, der so stark sie, dass er Schiffe und Wale herabzieht und in kleine Stücke zerreibt. Auch Bären sollen ihm zum Opfer fallen, wenn sie auf dem Weg zwischen zwei Inseln in den Strom geraten:

Er ist demnach „eyn solcher Schlund und sorglich Zwürbel [...], daß er alle Schiff, die etwa ohngefähr dahin kommen, fluchs in eynem Hui mit eym Zwürbel versenkt und verschlinget, geb wie starck und sorgfältig man daran arbeytet. [...] Die Stücke darvon kommen selten wieder herfür. So sie aber herfürkommen, seind sie dermassen an den Felsen zerstossen worden, daß sie sehen, als wann eyn Mösig [Moos] darüber gezogen were, so gar sein sie zermordert und zerschürfelt.“

„Blinder Sand“ bezeichnet eine unsichtbare und tückische Sandbank. Ähnlich verhält es sich mit „Schwimmenden Felsen“: dies sind Felsen, die auf keiner Seekarte verzeichnet sind und eine große Gefahr für die Schifffahrt darstellen – böse Zungen behaupten, dass es nicht die Felsen sind, die auf das Schiff schwimmen, sondern, dass es die Schiffe sind, die falsch navigiert haben, aber das ist eine ganz üble Märchengeschichte.

Das „shanghaien“ bezeichnet einen Vorgang, bei dem Leute an Land durch Presskommandos zum Dienst an Bord von Schiffen gebracht werden, indem sie z.B. mit Alkohol gefügig gemacht werden. Der Begriff geht auf die chinesische Stadt Shanghai zurück, wo besonders viele Seeleute auf diese Weise gewonnen wurden.

Der Begriff „hänseln“ geht auf Aufnahmerituale in der Hanse zurück und bedeutet somit jemanden „hansisch“ machen. Damit wurden junge Männer im Mittelalter in den Händler- und Kaufmannsbund aufgenommen. Die Rituale erinnern an diejenigen von Schiffstaufen, wie sie etwa bei der Überquerung des Äquators üblich sind. Der Begriff „Hanse“ geht auf das gotische Wort *hansa* zurück, was Menge oder Schar bedeutet.

Im Zuge der Neuausrichtung der Marine im Jahr 2011 wurde die folgende Lösung ausgegeben:

„Breite vor Tiefe“.

Dies sollte bedeuten, dass man Quantität vor Qualität setzen sollte. In der Marine wurde dies dann jedoch etwas vereinfacht:

Mehr breite Schiffe, weniger tief tauchende U-Boote.

„Voll sein wie eine Strandhaubitze“ bedeutet ziemlich betrunken zu sein. Diese Redenart geht auf die großkalibrigen Küstengeschütze zurück, die ein enormes Ladevolumen für Pulver und Kugel hatten.

Einen betrunkenen Seefahrer nennt man auch einen „Admiral des Ärmelkanals“, da es in dieser Meerenge häufig so starken Wellengang gibt, dass die Schiffe starke Schlagseite bekommen und hin und her geworfen werden, wie ein Betrunkener.

Der Mythos vom „drunken sailor“ geht vor allem auf eines der größten Probleme der Seefahrt zurück: die Konservierung von Wasser. Was Salz für Lebensmittel war, war lange Zeit der Alkohol für Trinkwasser, denn dieses wird auf längeren Reisen schnell ungenießbar. Bei längeren Seefahrten wurde das Wasser also mit Alkohol wie Rum oder Branntwein verdünnt, weshalb die Seeleute den Ruf von Trinkern bekamen. Zudem lebten diese natürlich ihre wenige freie Zeit in den Häfen besonders genüsslich aus, da das Leben an Bord ansonsten einer besonders harten Strenge unterworfen war und es kaum Abwechslung gab, geschweige denn die Gelegenheit, die Heuer zu investieren. So erlebten die Landratten die Seeleute häufig nur in einem Zustand wilder Ausschweifung.

Eine der schlimmsten Strafen auf See war das Kielholen. Dabei wurde ein Delinquent an einem Ende eines langen Tampen festgebunden und einmal quer unter dem Kiel des Schiffes entlang gezogen, wobei nicht nur die große Gefahr des Ertrinkens bestand, sondern häufig schwerste Verletzungen zu erwarten waren, die durch das Entlangsrammen am mit Muscheln bestückten Kielholz entstanden.

Jacob Saar beschreibt ein Delikt, welches im 17. Jahrhundert zur Strafe das Kielholen nach sich zog:

„Wer einen Officier schlägt oder den Schiff Capitain, der muß sonder Gnad dreymal unter durch das Schiff.“

„Etwas auf Kiel legen.“

Diese Redensart kommt zur Anwendung, wenn ein Projekt begonnen wird. Es bezieht sich auf den Beginn des Baus von Schiffen, bei denen zuallererst der Kiel gelegt wird.

„Den Sack bekommen.“

Diese Redensart bezeichnet eine Kündigung von einer Bordverwendung. Der Seefahrer bekommt im wahrsten Sinne des Wortes seinen Seesack, um damit zu verschwinden. Hat er sich etwas zu schulden kommen lassen, konnte es zudem dazu kommen, dass sein Seesack angezündet wurde – er wurde also im wahrsten Sinne des Wortes „gefeuert“.

„Eine Seefahrt, die ist lustig.“

(Liedzeile)

KONVERSATIONSKARTE NR. 432

„Diejenigen, die ohne Zwieback in See stechen, kehren ohne Zähne heim.“

(Seefahrerweisheit)

Eine Redewendung über jemanden mit geringem Einfluss:

„Der hat nicht mehr zu sagen, als ein Landkorporal auf See.“

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 434

„Der ein Boot hat, muss nicht Zickzack am Strand gehen.“

(Seefahrerweisheit)

„Ohne Kompass geht der Schiffer nicht ins Meer.“

(Seefahrerweisheit)

„Besser kein Kompass als ein falscher.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Weg, den der Schiffer im Meer geht, lässt keine Spur.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer aus Vergnügen zur See fährt, fährt zur Hölle zum Zeitvertreib.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 439

„West is de Hamborger er best, Ost is de Lübecker er Trost.“

(Seefahrerweisheit)

„Kannst du splissen und knoten, kannst ok priemen
und roken.“

(Seefahrerweisheit)

„Up Mord un Dodslag in Grönland!“

(Trinkspruch der Walfänger)

„Lange Reise, knurriges Volk.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Fisch fängt den Köder, aber die Angel fängt den Fisch.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Hai lächelt auch beim Fressen.“

(Seefahrerweisheit)

„Mit Fisköhren tohörn.“

Diese Redensart bedeutet, dass jemand mit „Fischohren“ zuhört, also gar nicht.

„Die Welt ist ein Meer, das Jenseits ein Ufer, das Schiff die Frömmigkeit, und die Menschen sind eine Reisegesellschaft.“

(Abu Ya'qub an-Nahradschuri)

Das berühmte Flaggschiff Nelsons, die VICTORY, ist auch unter dem Spitznamen „Die Kutsche“ bekannt, da sie ausgezeichnete Segeleigenschaften aufweist. Sie hat bis zu sechzehntausend Quadratmeter Segelfläche, die Feuerkraft von hundert Kanonen und verfügte über eine Besatzung von achthundertfünfzig Mann. Für den Bau des Schiffes waren allein 2500 große Eichen für die massiven Spannen und Planken nötig. Die Masten wurden aus elastischeren Tannen gebaut, schließlich kamen noch besonders harte tropische Guajakhölzer zum Einsatz. Insgesamt wurden so etwa 6000 Bäume in dem Schiff verbaut. Die VICTORY war bereits das sechste Schiff dieses Namens, aufgrund ihres siegreichen Einsatzes wurde sie jedoch bis heute nie außer Dienst gestellt und wird als Flaggschiff des Zweiten Seelords in der Liste der aktiven Kriegsschiffe geführt. Sie befindet sich heute in einem Trockendock im Hafen von Portsmouth.

Der besondere und für die damalige Zeit ungewöhnliche Führungsstil Nelsons, der als leutselig, zuverlässig und offen bekannt war und zu einer ungeheuren Gefolgschaft führte, wurde als „Nelson touch“ bekannt. Nelson versuchte damit seine Mannschaft zu einer so genannten „band of brothers“ zu vereinen.

Verbunden wurde dieser Führungsstil mit der Bereitschaft zu extrem riskanten Manövern und einer sehr lockeren Auslegung von Befehlen seiner Vorgesetzten.

Die Spanier nannten ihre Armada, die sie 1588 gegen England schickten „die große und glücklichste Kriegsflotte“ oder auch „die unbesiegbare Kriegsflotte“. Widrige Wetterverhältnisse und die englische Flotte widerlegten diese Einschätzung eindrucksvoll – man sollte eben die Götter der Meere nicht durch Prahlerei herausfordern: auch die TITANIC wurde als „unsinkbar“ gelobt, bis sie dann bereits auf ihrer Jungfernfahrt versank.

Im Zeitalter der Segelschifffahrt wurden Kanonen auch häufig mit zwei mit einer Kette oder Stange verbundenen Kugeln beladen, die dann auf die Segel des Gegners verschossen wurden. Hierbei rechnete man damit, dass eine der beiden Kugeln das Segel durchdringen und die andere auf der Vorderseite davon verbleiben würde. Durch das Gewicht nach unten gezogen, zerriss die Ketten- oder Stangenverbindung dann das Segel in großer Fläche. Gegen die Besatzungen an Oberdeck wurden dagegen Ladungen mit vielen kleinen Kugeln verschossen, sogenannte Kartätschen. Eine dafür besonders geeignete Kanone der Scottish Carron Company, nach der Firma auch als Karronade bekannt, erhielt von ihren potenziellen Opfern aufgrund der verheerenden Wirkung ihrer Schüsse die Bezeichnung „Teufelskanone“.

Der Begriff „Entern“ geht auf das lateinische Wort „intrare“ zurück und bedeutet „eintreten“.

Der Begriff „Torpedo“ kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „Lähmung“. Daher überrascht es nicht, dass der lateinische und spanische Begriff für den Zitterrochen, der sein Opfer mit Stromschlägen lähmt ebenfalls „torpedo“ lautet. Diese Taktik des Rochens ist schließlich ursächlich für die Bezeichnung der später entwickelten Torpedowaffe.

Der Begriff „Pirat“ kommt ursprünglich von dem griechischen Wort „peiran“, was überfallen, versuchen oder auch angreifen bedeutet.

„Ein guter Admiral kümmert sich auch um die Mäuse auf seinem Schiff.“

(Seefahrerweisheit)

„Die Existenz der See bedeutet die Existenz von Piraten.“

(Seefahrerweisheit)

„Wenn der Pirat betet, versteck dein Silber.“

(Seefahrerweisheit)

„Dem Korsaren anderthalb Korsaren!“

Diese Seefahrerweisheit bedeutet, dass man einem Draufgänger nur begegnen kann, indem man noch draufgängerischer ist als derselbe.

„Der Besen ist am Mast, um die See zu fegen.“

Dieser Spruch geht auf den holländischen Admiral Cornelius van Tromp zurück, der den Besen als Symbol zur Gefechtsbereitschaft auf seiner Flagge führte. Sein persönlicher Gegenspieler, der englische Admiral Robert Blake, hatte dagegen eine Peitsche am Mast, die ähnliche Assoziationen hervorrufen sollte.

KONVERSATIONSKARTE NR. 459

„Ein Kriegsschiff und ein Galgen lehnen niemanden ab.“

(Seefahrerweisheit)

„De admiraal heeft geschoten.“

Dieser Ausruf bedeutet, dass eine Sache nun los geht und bezieht sich auf ein Angriffssignal auf See, bei dem zunächst das Schiff des Admirals das Feuer eröffnete.

„Seeräuber fahren nicht nach dem Gesetz.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 462

„Woher der Wind auch weht, daher erwartet der Seeräuber seinen Gewinn.“

(Seefahrerweisheit)

„Zwischen Kaperschiffen segeln.“

Diese Redensart bedeutet, dass man sich in Gefahr befindet.

KONVERSATIONSKARTE NR. 464

„Besser einem Landräuber als einem Seeräuber in die Hände fallen.“

(Seefahrerweisheit)

„Piraten verlassen das sinkende Schiff“

(Seefahrerweisheit)

„Öl auf die Wogen gießen.“

Diese Redenart geht auf den Glauben zurück, schwerer Seegang lasse sich mit Öl bekämpfen, da dieses die Oberflächenspannung des Wassers verändere.

„Ein kleinerer Fisch als ein Stör ist kein Wrack.“

Dieses Sprichwort bedeutet, dass Strandgut, welches sonst zumeist dem König gehört, bei einer gewissen geringen Größe vom Finder behalten werden darf.

Der Begriff „Havarie“ kommt von dem arabischen Wort „Awariya“ und bedeutet „durch Wasser beschädigte Ware“.

„Des Menschen Leben ist ein Meer mit Finsternis,
Gefahren, Sturm und Wetter.“

(Unbekannt)

„Des Menschen Leben ist ein Schiff; wenn es über das Meer hinüber ist, sieht niemand den Weg, den es geschnitten.“

(Unbekannt)

„Si bene calculum ponas, ubique naufragium est.“

(Lat.: Wenn du richtig rechnest, gibt es überall Schiffbruch)

(Petronius)

„Commune naufragium dulce.“

(Lat.: Allgemeiner Schiffbruch ist süß)

Dieses römische Sprichwort bedeutet, dass es keinen Neid gibt, wenn es allen gleich schlecht geht.

Das folgende Sprichwort trifft auf die Seefahrt nur bedingt zu :

„Felix, qui popuit rerum cognoscere causas.“

(Lat.: Glücklich, wer den Dingen auf den Grund gehen kann.)

(Vergil)

„Auf dem Trockenen sitzen.“

Diese Redensart bezieht sich auf ein Schiff, welches auf einen Felsen oder an den Strand aufgelaufen ist. Man sitzt dann „hoch und trocken“, was im Bereich der Seefahrt und in der Gastronomie nichts Positives ist.

„An der Klippe Immernochweiter ist schon manches Schiff gescheitert.“

(Seefahrerweisheit)

„Man kann auch noch an der Mole Schiffbruch erleiden.“

(Seefahrerweisheit)

„Meven in't Land, Unweer voor de Hand.“

Dieses Sprichwort beschreibt die gängige Beobachtung, dass Unwetter zu erwarten ist, wenn die Möwen ins Land fliegen.

„Wenn ein großes Schiff zerschellt, bleiben immer noch dreitausend Nägel zurück.“

(Seefahrerweisheit)

„Wenn ihr Eure Finger behalten wollt, dann lasst Euch nicht in der Kombüse sehn, außer ich ruf Euch und Ihr habt saubere Hände!“

(White Squall, Spielfilm)

KONVERSATIONSKARTE NR. 480

„Das Schiff unter Euren Füßen ist kein Spielzeug und Segeln ist kein Spiel!“

(White Squall, Spielfilm)

„<Wisst Ihr was da draußen lauert? Wind und Regen und jede Menge verdammt hohe Wellen. Riffe und Felsen und Sandbänke. Und alles verhüllt durch Nacht und Dunst.> - <Und warum fahren wir dann erst da raus?> - <Weil es den Charakter stärkt, Mr. Preston, davon hast Du leider erschreckend wenig mitbekommen. Den Charakter von dem ich spreche gibt's in Wüsten, im Gebirge und auf Schlachtfeldern – und auf dem Ozean.“

(White Squall, Spielfilm)

KONVERSATIONSKARTE NR. 482

„Auf dem Meer ist Disziplin angesagt, und Sonderfälle gibt's da draußen nicht.“

(White Squall, Spielfilm)

„Angst hat jeder! Nur wer es nicht in den Griff bekommt, geht unter.“

(White Squall, Spielfilm)

KONVERSATIONSKARTE NR. 484

„Was man aus dem Schiffbruch rettet, ist Gewinn.“

(Römisches Sprichwort)

„Es ist nicht allzeit Gefahr auf dem Meer.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 486

„Ich will lieber im Meer ertrinken als im Pfuhl.“

(Isländisches Sprichwort)

„Wenn wir in einem Schiffe sitzen, das versinken will,
müssen wir alle rudern.“

(Seefahrerweisheit)

„Das Schiff, das dem Steuer nicht gehorcht, wird den Klippen gehorchen müssen.“

(Seefahrerweisheit)

„Die Flüsse fressen mehr Schiffe als das Meer.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 490

„Wenn du ausgehest, bete einmal; wenn du zur See gehst, bete zweimal, und gehst du zum Traualtar, bete dreimal.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer sein Schiff gut versichert hat, fragt wenig nach dem Kompass.“

(Seefahrerweisheit)

„Ein Schiff, das mit jedem Wind segelt, wird niemals
in den Hafen kommen.“

(Seefahrerweisheit)

„Der beklagt sich zu Unrecht über die See, der sich zweimal daraufgewagt hat.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer auf dem Meer nicht besser wird, bei dem hilft
eine Landpredigt auch nichts.“

(Seefahrerweisheit)

„Um bald ein Bettler zu werden, muss man zur See handeln.“

(Seefahrerweisheit)

„Hast du Landbrot, so verlange nicht auf See.“

(Seefahrerweisheit)

„Seeleute sind gleich reich.“

(Seefahrerweisheit)

„Das Schiff scheitert oft, wenn's am besten fährt.“

(Seefahrerweisheit)

„Der eine baut ein Schiff, der andere scheitert damit.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 500

„Wo Klippen den Hafen bilden, da behüte Gott die einlaufenden Schiffe.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 501

„Das Lot ist zu spät ausgeworfen, wenn das Schiff
gestrandet ist.“

(Seefahrerweisheit)

„Wenn das Schiff strandet, so rettet sich der Reiche an eine fruchtbare Insel, die Armen werden an die Felsen verschlagen.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 503

„Eines Nagels wegen kann ein Schiff untergehen.“

(Seefahrerweisheit)

„Die Schiffe scheitern meist am Ufer.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 505

„Manches Schiff segelt jubelnd aus dem Hafen und kehrt nie wieder zurück.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 506

„Neben einem Schiff schwimmt immer der Tod.“

(Seefahrerweisheit)

„Schiff und Riff werden niemals Freunde.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 508

„Nicht jedes Schiff geht unter, an das eine Welle schlägt.“

(Seefahrerweisheit)

„Das Wetter, welches das Schiff trägt, ist dasselbe, das es verschlingt.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 510

„Es können auch böse Leute ein Schiff retten.“

(Seefahrerweisheit)

„Wo Schiffe zerschellen, soll sich kein Boot hinwagen.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 512

„Wenn man am Strande ist, haben die Riffe nichts zu bedeuten.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer allzu straff die Segeltaue spannt und niemals
schießen lässt, der kentert bald und mag, den Kiel nach
oben, weitersegeln.“

(Sophokles – Antigone)

KONVERSATIONSKARTE NR. 514

„Von meiner Crew verlässt keiner dieses Schiff.“

(White Squall, Spielfilm)

„Heute hasse ich das Meer – es wird nie wieder so wie früher sein.“

(White Squall, Spielfilm)

„Etwas vom Stapel lassen.“

Diese Redewendung geht auf den Stapellauf von Schiffen zurück, also auf den Moment, wo diese über einen Stapel an Hölzern ins Wasser gelaufen lassen werden. Üblicherweise kommt sie zur Anwendung, wenn eine Rede gehalten wird, unter Seeleuten bezeichnet sie aber auch gerne die Entbindung schwangerer Frauen.

„<Magst du mich?> - <Oh, Matrosen sind immer nett, ich mag sie>.“

(Kanonenboot am Yangtse-Kiang, Spielfilm)

Über die Bugzierge von Schiffen:

In der griechischen Antike wurde der Schiffsbug mit Augen geschmückt, in Ägypten mit geschnitzten Lotosblüten, in Phönizien mit Pferdeköpfen, in Germanien mit Drachen, in katholischen Ländern mit Heiligenfiguren und in evangelischen mit Löwen. Später erhielten die Schiffe dann Menschenfiguren, vor allem Seejungfrauen und mythische Meeresgötter. Häufig versuchte man die Galionsfigur an den Schiffsnamen anzupassen, so hatte die deutsche Fregatte FORTUNA von 1760 eine Glücksgöttin, die englische Fregatte UNICORN von 1768 ein Einhorn oder die amerikanische MOHAWK einen Indianer dieses Stammes zur Zierde.

Über den „roten Faden“:

„Wir hören von einer besonderen Einrichtung bei der englischen Marine. Sämtliche Tauwerke der königlichen Flotte, vom stärksten bis zum schwächsten, sind dergestalt gesponnen, daß ein roter Faden durch das Ganze durchgeht, den man nicht herauswinden kann, ohne alles aufzulösen, und woran auch die kleinsten Stücke kenntlich sind, daß sie der Krone gehören.“

(Johann Wolfgang von Goethe – Die Wahlverwandtschaften)

„Bis zum bitteren Ende.“

Diese Redensart geht auf einen massiven Poller zurück, der an Bord von Schiffen platziert ist, um Ankertaue daran zu befestigen. Diese Poller werden auf Englisch und Plattdeutsch „bitt“ genannt. Da Ankertaue mit Markierungen versehen sind, die anzeigen, wie viel man bereits herabgesenkt hat, bezeichnet man den Rest des Taus nach der letzten Markierung nach dem Poller als „bitter“. Die negative Bedeutung, die dies mit sich bringt dürfte auf die Tatsache zurückzuführen sein, dass ein Ankertaue, welches bis zum bitteren Ende herabgelassen wurde keinen Grund gefunden haben dürfte.

„She is a well rigged frigate“ bedeutet im Englischen ein Kompliment, da Fregatten hier als schnelle und schlanke Schiffe gelten. Im Deutschen bedeutet eine „exzellent getakelte Fregatte“ dagegen eine Abwertung, da damit eine übertrieben aufgetakelte Frau bezeichnet wird.

„Einfache Leute haben die ARCHE gebaut, Fachleute
die TITANIC.“

(Seefahrerweisheit)

„Aber sonst ist alles klar auf der ANDREA DORIA.“

(Udo Lindenberg über ein italienisches Schiff, das spektakulär versank)

„Wer rasch vom Stapel lassen will, schmiere die Schwellen!“

Dieses italienische Sprichwort soll zu Schmiergeldzahlungen ermuntern.

„Gib acht, wenn Leute Schiffe schenken, aber an Land bleiben.“

(Seefahrerweisheit)

„Besser leerer Raum als schlecht geladen.“

(Seefahrerweisheit)

„Wie man die Jacht nennt, so wird sie segeln.“

(Russisches Sprichwort)

„Die teuersten Schiffe liegen oft auf dem Trockenen.“

(Seefahrerweisheit)

„Women are ships and must be manned.“

(Englisches Sprichwort)

„Alle Schiffe haben ein Leck.“

(Seefahrerweisheit)

„Ein Dreimaster wird nicht an einem Tag gebaut.“

(Seefahrerweisheit)

„Kleine Lecks versenken auch große Schiffe.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 533

„Dichten zwei Männer ein Boot ab, wird es sicher lecken.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 534

„Ein Schiff mit zwei Steuerleuten geht zugrunde.“

(Seefahrerweisheit)

„Das ist ein guter Matrose, dessen Hände Haken sind.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 536

„Das Schiff hängt stärker vom Ruder ab, als das Ruder vom Schiff.“

(Seefahrerweisheit)

„In ein großes Schiff tut man, was man will, in ein kleines, was man kann.“

(Seefahrerweisheit)

„Weil alle vornehm sein wollen, will niemand das Boot
anbinden.“

(Seefahrerweisheit)

„Lade nicht alles in ein Schiff.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 540

„Neid sieht wohl das Schiff, aber nicht das Leck.“

(Seefahrerweisheit)

„Man wird den Rang respektieren, aber Gott weiß,
man wird den Mann nur respektieren, wenn er es
verdient und die Loyalität von Männern ist nur schwer
zu verdienen.“

(Die Kadetten von Bunker Hill, Spielfilm)

„Seemannszorn ist kurz.“

(Seefahrerweisheit)

„Dem Schiffer träumt von Wasser und Wind, dem Bauern von seinen Ochs' und Rind.“

(Seefahrerweisheit)

„Once a captain, always a captain.“

(Seefahrerweisheit)

„Entweder Fürst oder Matrose.“

(Italienisches Sprichwort)

„Sag nicht Meer – es wird dich nur besprühen / ohne
Illusionen!“

(Katica Kjulavkova – Für die mit der Sehnsucht)

„Mag er seine Nackenhaare und dreizehn seiner besten Rippen brechen!“

(Holländischer Matrosenfluch)

„Wer auf dem Schiff geboren ist, fürchtet das Meer nicht.“

(Seefahrerweisheit)

„Matrosen erkennt man nicht an den Hosen.“

(Seefahrerweisheit)

Folgende Redewendungen beschreiben den Tod auf See:

- Man hat ihm die Füße gespült.
- Er ist Fischfutter.
- Er ist abgesegelt.
- Er ist zwischen Schiff und Ufer gefallen.
- Er hängt an Kohlen.
- Er wurde in Davy Jones' Kiste geschickt.

„Wer nicht uppast, moet voor de Mast!“

(Drohung: Wer nicht aufpasst, wird an den Mast gebunden)

„Vegesack fegt den Sack.“

Das Städtchen Vegesack bei Bremen war unter Seeleuten bekannt dafür, dass man dort besonders gut die Heuer verprassen und damit den Geldsack leeren konnte.

„Auf dem Schiffe sind die Matrosen Trumpf.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 554

„Solange das Schiff auf dem Meere ist, gehört's dem
Steuermann.“

(Seefahrerweisheit)

Eine Bestrafung an Bord englischer Schiffe war das „Reiten der spanischen Mähre“. Damit war gemeint, dass der Delinquent sich rittlings auf eine Spiere setzen musste und dort extremen Pendelbewegungen durch den Seegang ausgesetzt wurde.

„Der Schiffer führ' nicht übers Meer, wenn er verzagt
im Herzen wär'.“

(Seefahrerweisheit)

„Den Schiffer erkennt man am Gefährt, den Reiter am besten auf dem Pferd.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer Jungfrauenhände hat, muss mit dem Schiffer
nicht Klapphand spielen.“

(Seefahrerweisheit. Anm.: Klapphand ist ein Schlag-
spiel)

„Nicht jeder gute Schiffer ist ein guter Fischer.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 560

„Wenn der Schiffer „Land“ ruft, kann man noch nicht aussteigen.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer einen Schiffer zum Freund hat, bekommt einen guten Platz an Bord.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 562

„Fleisch und Blut geben einen schlechten Steuermann ab.“

(Seefahrerweisheit)

„Ein guter Schiffer mit dem Segel laviert, aber niemals seine Fassung verliert.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer über See geht, ändert wohl das Gestirn, aber nicht das Gehirn.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 565

„Bist du ein Wassermann, so such dein Brot nicht auf
dem Lande.“

(Seefahrerweisheit)

„Geiz und Ehr treibt die Leute übers Meer.“

(Seefahrerweisheit)

„Vor Flauten behüte uns Gott, vor Stürmen schützen
wir uns selbst.“

(Seefahrerweisheit)

Eine Schutzpatronin spanischer Seeleute ist Santa María del Buen Ayre, von der auch die Stadt Buenos Aires ihren Namen hat.

Der Begriff „Kaventsmann“ für besonders beeindruckende Wellen kommt vom lateinischen Wort „cavens“, was „Beistand leisten“ bedeutet. Ein Kaventsmann war also ursprünglich ein Gewährsmann, der jemandem Schutz versprach. Um Schutz zu bieten mussten dieser natürlich besonders kräftig und ehrfurchtgebietend sein, weshalb sich der Begriff auch auf mächtige Wellen anwenden ließ.

„Das Meer ist nicht so gefährlich, als Mädchen sind
begehrlich.“

(Seefahrerweisheit)

„Im Meer ertrinkt kein Fisch.“

(Seefahrerweisheit)

„Aqua dentes habet.“

(Lat.: „Das Meer hat Zähne“)

(Petronius – Satyricon)

„Das Meer wirft mehr Schaum aus als Sand und mehr Sand als Bernstein.“

(Etländische Weisheit)

„Das Meer treibt nicht alle Tage einen Wal an Land.“

(Seefahrerweisheit)

„Das Meer besteht nur aus Tropfen.“

(Seefahrerweisheit)

„Wenn du vom Regen belästigt wirst, kannst du jederzeit ins Meer tauchen.“

(Chinesische Weisheit)

„Man kommt aus einem Meer ins andere, aber nur
durch enge Straßen.“

(Seefahrerweisheit)

„Willst du Drachenfleisch kosten, steige ins Meer.“

(Chinesische Weisheit)

„Hat sich der Wind gelegt, rollen die Wellen noch weiter.“

(Seefahrerweisheit)

„Wenn der rote Teppich vom Roten Meer hört,
schlägt er hohe Wellen.“

(Russisches Sprichwort)

„Wer das Meer zum Nachbarn hat, der bekommt Wellen zum Morgengruß.“

(Seefahrerweisheit)

„Es gehört viel Zucker dazu, das Meer zu versüßen.“

(Seefahrerweisheit)

„Steh nicht am Ufer und sehne dich nach Fisch, geh
heim und webe ein Netz.“

(Chinesisches Sprichwort)

„Wer mit dem Meere kriegt, ist bald besiegt.“

(Seefahrerweisheit)

„Hölle, Geizhals und Meer wollen immer mehr.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 586

„Bei Neumond zur See, beim Vollmond auf dem
Lande.“

(Seefahrerweisheit)

„Spotte über das Meer, aber nicht, wenn du auf dem Schiff bist!“

(Seefahrerweisheit)

„In der See suche nicht nach Erdbeeren.“

(Seefahrerweisheit)

„Wo See gewesen ist, wird auch wieder See sein.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 590

„Der Spieler wirft sein Gut ins Meer, um es am Ufer wieder einzusammeln.“

(Seefahrerweisheit)

„Den Stein, den ein Narr ins Meer geworfen hat,
können zehn Kluge nicht herausholen.“

(Seefahrerweisheit)

„Es gehören hohe Stelzen dazu, durchs Meer zu gehen.“

(Seefahrerweisheit)

„Auch der größte Fluss muss dem Meer sein Wasser
geben.“

(Seefahrerweisheit)

„Habsucht führet kreuz und quer, zuletzt ins Tote Meer.“

(Seefahrerweisheit)

„Es ist egal, wie kräftig du einen toten Fisch ins Wasser wirfst, er wird dennoch nicht schwimmen.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 596

„Ein Hummer liebt das Wasser, jedoch nicht, wenn er darin gekocht wird.“

(Seefahrerweisheit)

„Aus einem Seehund wird keine Landratte.“

(Seefahrerweisheit)

„Dem Seehund schadet's nicht, eine Möwe zur Feindin zu haben.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer sich zum Walfisch macht, nach dem wirft man Harpunen.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 600

„Es gehören viele Heringe dazu, einen Walfisch zu vertreiben.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Drache wird in seichtem Wasser zur Zielscheibe
der Krabben.“

(Seefahrerweisheit)

„Die Krabbe hat wohl kein Blut, aber doch Zorn.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Hai nennt das Krokodil gefräßig.“

(Seefahrerweisheit)

„Es sind viele Perlen im Meer, aber die Taucher kann man zählen.“

(Seefahrerweisheit)

„Wer Perlen sammeln will, muss sich tief wagen.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 606

„Es sind nicht in allen Muscheln Perlen, aber man muss sie alle durchsuchen.“

(Seefahrerweisheit)

„Ruhe macht in Muscheln Perlen.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 608

„Wo das Wasser versiegt, beginnen die Fische zu fliegen.“

(Seefahrerweisheit)

„Faulfische sollst du wegwerfen, wenn sie auch feist und glänzend aussehen.“

(Seefahrerweisheit)

„Wie konnten Sie die Behauptung aufstellen, dass man mit einem Düsenjäger auf einem Flugzeugträger landen kann? Das glaubt Ihnen doch kein Mensch!“

(Unternehmen Pelikan, Spielfilm)

Auf seiner Odyssee begegnete Odysseus einer wunderschönen Göttin namens Circe, die seine Gefährten in Schweine verwandelte und ihn, nachdem er von ihr bezirzt worden war und mit ihr einige Zeit auf ihrer Insel verweilte, vor den kommenden Gefahren seiner Seefahrt warnte. Odysseus selbst war gegen den Schweinezug der Göttin immun, da er vom Götterboten Hermes ein Gegenmittel bekommen hatte. Doch Circe war so freundlich und verwandelte auch seine Gefährten vor seiner Abfahrt wieder in Menschen zurück.

Eine große Gefahr für Seefahrer stellen die Sirenen dar. Dies sind todbringende Ungeheuer, die zur Hälfte einer Frau und zur anderen Hälfte einem Vogel ähneln. Dies erkennt man jedoch nur aus der Nähe. Aus der Ferne wirken sie extrem reizvoll und anziehend. Dazu kommt ihr Sirenengesang, dem kein Seefahrer widerstehen kann. Durch den Gesang angezogen werfen diese das Ruder um und fahren direkt auf die Insel der Sirenen zu. Wer dabei nicht an den Felsen zerschellt, den töten die Sirenen. Die Insel ist umgeben von Schiffswracks und den Knochen toter Seeleute. Auch Odysseus begegnete dieser Insel auf seiner Irrfahrt, war jedoch vor den Sirenen gewarnt und befahl seiner Mannschaft sich die Ohren mit Wachs zu verschließen und ihn selbst, der er den berühmten Gesang unbedingt vernehmen wollte, an den Mast zu binden und nicht auf seine Befehle zu hören, bis die Gefahr vorbei war.

Auf der Irrfahrt des Odysseus musste dieser eine Meerenge durchqueren, die von zwei Inseln eingefasst war, auf denen zwei Ungeheuer leben. Auf der einen haust Skylla in einer Höhle. Diese hat sechs schreckliche Köpfe an langen Hälsen und zwölf Klauen. Auf der anderen lebt Charybdis, die dreimal täglich Unmengen von Wasser trinkt und wieder ausspeit. Dies verursacht einen gewaltigen Strudel, welcher Schiffe in die Tiefe zieht. Um durch diese Meerenge zu kommen, muss man sich also zwischen Skylla und Charybdis – den zwei berühmten Übeln – entscheiden.

Auf einer Insel trifft Odysseus während seiner Irrfahrt eine Nymphe namens Calypso, die ihn zu ihrem unsterblichen Gatten machen will. Doch seine sterbliche Frau Penelope ist ihm lieber und so setzt er seine Fahrt in die Heimat fort.

„Wie anders wirkt dies Zeichen auf mich ein!
Du, Geist der Erde, bist mir näher;
Schon fühl' ich meine Kräfte höher,
Schon glüh' ich wie von neuem Wein,
Ich fühle Mut, mich in die Welt zu wagen,
Der Erde Weh, der Erde Glück zu tragen,
Mit Stürmen mich herumzuschlagen
Und in des Schiffbruchs Knirschen nicht zu zagen.“

(Goethe – Faust)

Der antike Held Herakles brachte am Ende der Welt eine Warnung an, um die Schifffahrt vor einer Weiterfahrt zu warnen. Die Stelle ist als „Säulen des Herakles“ bekannt und die Warnung lautete: „Non plus ultra“ – „nicht darüber hinaus!“. Man vermutet diese Stelle heute an der Straße von Gibraltar, die das Mittelmeer abgrenzt und als das Ende der antiken Welt gelten mag.

Aus der griechischen Antike ist überliefert, dass es eine „Insel der Seligen“ geben soll, die als ein Paradies gelten mag, welches nur durch die Gunst von Göttern erreicht werden kann.

Diese Redensart geht auf die große biblische Flut zurück, die Noah dazu veranlasste seine ARCHE zu bauen:

„Après nous le déluge!“

(Franz.: Nach uns die Sintflut!)

(Marquise de Pompadour)

Der Ruf der Seefahrer in Seenot „Nikolaus, hilf uns!“ geht auf den Heiligen Nikolaus zurück, der zum Schutzpatron der Seeleute wurde. Zuvor verehrten viele die Göttin Artemis (bzw. Diana), welche für den Schutz auf See stand. Als Bischof ließ Nikolaus den Tempel dieser Göttin abbauen und es entstand eine Legende, wonach Pilgern auf See ein Dämon in Frauengestalt erschien und diesen ein Ölgefäß für die Lampen in der Nikolauskirche übergab. Im Traum erschien darauf einem der Pilger Nikolaus und befahl diesem das Gefäß ins Meer zu werfen, was dieser dann auch tat. Daraufhin soll der Dämon einen Sturm heraufbeschworen haben, und Nikolaus erschien an Bord, um das Schiff mit fester Hand in den sicheren Hafen zu lenken und den Sturm zu lindern. Die Tatsache, dass der Gedenktag der Göttin Artemis, die in der Legende ganz offensichtlich die Rolle des Dämons innehat, auf den 6. Dezember fällt, zeigt, dass hier geschickt eine christliche Tradition an die Stelle einer antiken gesetzt wurde.

„Es geschah, daß Leute auf dem Meer fuhren, die kamen in große Not. Da riefen sie Sanct Nicolaus an und sprachen: „Nicolae, du Knecht Gottes, wenn das wahr ist, was wir von dir gehört haben, so laß uns deine Hilfe erfahren.“ Zustund erschien ihnen einer, der ihm gleich sah, und sprach: „Ihr rufet mir, hier bin ich.“ Und fing an und half ihnen an den Segeln und Stricken und anderem Schiffsgerät; alsbald war das Meer gestillt. [...]“

(Aus der Legenda aurea)

In Sturmgefahren singen viele Seeleute einen Reim, um den Heiligen Nikolaus als ihren Schutzpatron um Hilfe zu bitten:

„O sancte Nicolae nos ad portum maris trahe!“

(Lat.: O heiliger Nikolaus, ziehe uns zum Hafen des Meeres!“)

„Die Schiffe hinter sich verbrennen.“

Diese Redensart geht auf mehrere historische Vorgänge zurück, wo Seefahrer ihre Schiffe an einem neuen Siedlungsplatz verbrannten, um eine Rückkehr auszuschließen und von nun an den Blick nach vorne zu richten und Mut zur Verteidigung der neuen Heimat zu fassen. Berichtet wird eine solche Vorgehensweise etwa von Julius Cäsar, Wilhelm dem Eroberer, den Trojanern nach ihrer Flucht aus Troja und Hernando Cortez bei der Besiedelung Mexikos.

„Beginne ein gewaltiges, närrisches Unternehmen, wie Noah!“

(Dschalaladdin Rumi)

KONVERSATIONSKARTE NR. 624

„Der fürchtet nicht das Meer, des Schiffer Noah ist.“

(Seefahrerweisheit)

„Noah geht in den Kasten, ehe die Sintflut kommt.“

(Seefahrerweisheit)

„Es sind nicht lauter Paradiesvögel in Noahs ARCHE gewesen, sondern auch Gimpel und Lachtauben.“

(Seefahrerweisheit)

„Wenn eine Sintflut befürchtet wird, möchten alle Fische sein.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Schiffer wirft den Anker, aber Gott hält ihn.“

(Seefahrerweisheit)

„Je größer die Welle, desto größer die Arche.“

(Seefahrerweisheit)

Das seestrategisch überaus bedeutende Buch „The Influence of Sea Power upon History“ von dem amerikanischen Marineoffizier Alfred Thayer Mahan, der damit als „Clausewitz der See“ gilt, erhielt auch in Europa gewaltige Aufmerksamkeit:

„Ich verschlinge gerade Captain Mahans Buch und versuche es auswendig zu lernen.“

(Kaiser Wilhelm II.)

„Leicht ist es, ganz allgemein zu sagen, dass die Seefahrt und die Beherrschung der See ein bedeutender Faktor in der Weltgeschichte sei und gewesen sei, mühsamer dagegen, ihre wahre Tragweite in einem besonderen Falle zu erforschen und nachzuweisen.“

(Alfred Thayer Mahan)

„Dann, wenn dich zum Manne gestählt dein
gekräftigtes Alter, lässt auch der Schiffer freiwillig das
Meer, die segelnde Fichte tauscht nicht Waren mehr
aus: überall trägt alles die Erde.“

(Vergil – Bucolica)

„Flotten können sich politisch und ökonomisch amortisieren; Landheere bestenfalls politisch. Das ist einer der wichtigsten Kostenvorteile von See- gegenüber Landimperien.“

(Herfried Münkler – Imperien)

Als die „Mutter aller Seeschlachten“ gilt die Schlacht der Athener gegen die Perser bei Salamis 480 v. Chr. Und von dem persischen Herrscher Xerxes, der seine Niederlage von einem Thron an Land aus mit ansehen musste, ist folgender Ausspruch überliefert:

„Salamis! Nichts so sehr hasst das Ohr, wie den Namen zu hören. Oh, wie mir schwarz wird vor Augen, denke ich an Athen.“

(Aischylos – Perser)

In antiken Seeschlachten zwischen Ruderschiffen kamen vor allem zwei Manöver zum Einsatz, um gegnerische Schiffe zu rammen:

- Das „diékploous“ bezeichnet eine Durchfahrt durch die gegnerische Schlachtenreihe, um dann die Schiffe von achtern zu rammen. Die beste Gegenwehr war eine zweite Schlachtenreihe, welche jedoch die gesamte Front verringerte, da Schiffe dazu aus der ersten Reihe abgezogen werden mussten.
- Das „periplous“ ist dagegen die Umfahrung der gegnerischen Schlachtenreihe, um einen Flankenangriff auszuführen. Dieses Manöver erforderte eine größere Zahl an Schiffen, um den Gegner umfassen zu können. Begünstigt wurde es jedoch durch eine verringerte Frontlinie des Gegners.

„[...] Aber dann ging mir ein Licht auf und ich begann ein Seemann zu werden. [...].“

(Der Seemann und die Nonne, Spielfilm)

Vor der Seeschlacht bei Salamis 480 v. Chr. bereitete der Befehlshaber der athenischen Flotte ein Opfer vor:

„Themistokles war beim Admiralsschiff mit dem Opfer beschäftigt. Da wurden drei Kriegsgefangene vor ihn geführt. Sie waren von großer Schönheit und mit Gold und prächtigen Kleidern geschmückt. Man sagte, sie seien Söhne der Sandake, der Schwester des Königs, und des Artyktes. Im Augenblick, als sie dem Seher Euphrantides vor Augen traten, schlug groß und leuchtend die Flamme aus dem Opferfeuer empor, und gleichzeitig ließ sich von der rechten Seite ein Niesen hören. Auf dieses Zeichen hin fasste der Seher Themistokles an der Hand und forderte ihn auf, die Jünglinge zum Opfer zu weihen und alle drei unter Gebeten dem Dionysos Omestes [dem „Rohverschlinger“] darzubringen: auf solche Weise werde Griechenland Rettung und Sieg erlangen. Themistokles erschrak über das furchtbare Seherwort, das Volk aber rief wie aus einem Munde die Gottheit an, führte die Gefangenen zum Altar und setzte die Opferung durch, wie der Wahrsager sie befohlen hatte. Denn es ist ja gewöhnlich so, dass die Menge in schweren Kämpfen und gefahrdrohender Lage das Heil lieber von seltsam-abenteuerlichen als von natürlichen und vernünftigen Maßnahmen erhofft.“

(Plutarch – Themistokles)

Als die Athener in der Seeschlacht bei Salamis 480 v. Chr. zu Anfang vor den persischen Schiffen zurückwichen, soll ihnen eine Frauengestalt erschienen sein, die sie ermahnt haben soll:

„Ihr Toren, wie weit wollt ihr denn rückwärts rudern?“

Über die Seeschlacht bei Salamis 480 v. Chr.:

„Wie des Thunfischs Scharen man mit Spießen jagt,
so schlugen sie mit Ruderstangen, schleuderten
Gebälk, zertrümmernd alles. Ächzen hört man
und kläglich' Wehgeschrei auf weitem Meer,
bis es verging im hüllend' Schoß der schwarzen Nacht
[...]“

(Aischylos – Die Perser)

Über die erste überlieferte Seeschlacht der Römer, die sich diese gegen die Karthager im Ersten Punischen Krieg 260 v. Chr. bei Mylae lieferten, ist folgendes überliefert:

„Kaum sahen die Karthager [die römische Flotte] am Horizont auftauchen, als sie voller Freude und Kampfeslust mit hundertdreißig Schiffen ausliefen und alle geradewegs gegen den Feind fuhren, in solcher Geringschätzung der Römer wegen ihrer Unerfahrenheit, dass sie nicht einmal eine Schlachtordnung für erforderlich hielten, als fielen sie über eine Beute her, die ihnen nicht entgehen konnte. [...] Als die Karthager beim Näherkommen auf allen Vorschiffen die in die Höhe gezogenen Raben erblickten, stutzten sie zwar ein Weilchen, durch den Anblick der Maschine befremdet, da sie jedoch den Gegner vollständig verachteten, griffen die zuerst fahrenden unerschrocken an. Da aber die sich in den Kampf verwickelnden Fahrzeuge jedes Mal von den Maschinen festgehalten wurden und die Leute sogleich auf den Raben hinübergingen und auf den Verdecken in den Nahkampf eintraten, wurden die Karthager teils getötet, teils ergaben sie sich ihrem Schrecken über diese Art des Kampfes, denn dieser war vollständig einer Schlacht zu Lande gleich geworden.“

(Polybios)

Über die Verhandlungen der Römer mit den Karthagern im Ersten Punischen Krieg:

„So sagten die Punier, sie wunderten sich, wie die Römer es wagen könnten, angesichts der Beherrschung der Meere durch die Karthager nach Sizilien überzusetzen. Es sei doch allgemein klar, dass sie, wenn sie nicht Freundschaft hielten, es nicht einmal wagen dürften, sich die Hände im Meerwasser zu waschen.“

(Diodor von Sizilien)

Nach dem Sieg der Athener über die Perser bei Salamis 480 v. Chr. wurde eine sogenannte Schlangensäule als Weihegeschenk in Delphi errichtet. Diese war insgesamt 10 Meter hoch und bestand aus drei ineinander gewundenen steinernen Schlangen und wurde von einem goldenen Dreifuß bekrönt. Dieser und die Köpfe der Schlangen verschwanden über die Jahre und die Säule wurde von Kaiser Konstantin als Beutegut nach Konstantinopel verlegt.

Erstmals wurde 260 v. Chr. dem römischen Konsul Gaius Duilius ein Triumphzug für einen Seesieg gewährt. Seine Flotte hatte die Karthager bei Mylae geschlagen. Als bleibendes Zeichen dieses Sieges wurde auf dem Forum Romanum eine Ehrensäule errichtet, die mit den Schiffsschnäbeln (Rammsporne aus Bronze) eroberter Schiffe verziert wurde. Diese columna rostrata fand in der Neuzeit zahlreiche Nachahmungen.

In der Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr. kamen unter anderem auch gewaltige Octeren (Achter) oder gar Deceren (Zehner) als Ruderschiffe zum Einsatz, die Besatzungen bis zu 1000 Mann benötigten und oft über hohe Türme für Geschossmaschinen und Schützen verfügten. Der römische Historiker Florus meinte zu diesen Giganten:

„Nur unter Stöhnen trug sie das Meer.“

Als Antonius seine ägyptischen Schiffe für die Schlacht gegen Octavian, der einer Landschlacht konsequent auswich, bemannen ließ, soll sich einer seiner erfahrenen römischen Kohortenführer beim Vorbeigehen bei ihm beklagt haben, dass sie es nicht gewohnt seien auf See zu kämpfen und er lieber ihren Fähigkeiten an Land vertrauen solle:

„O, Imperator! Fechtet nicht zur See,
Baut nicht auf morsche Planken!
Traut Ihr nicht
Dem Schwert hier, diesen Wunden? Laßt die Syrer
Und die Ägypter wie die Enten tauchen:
Wir lernten siegen auf dem festen Grund,
Und fechtend Fuß an Fuß.“

(Shakespeare)

Über die Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr.:

„Die eine Partei warf sich auf die Riemenreihe der Schiffe und zerschmetterte die Blätter, die andere suchte dagegen von einem erhöhten Standpunkt aus ihre Gegner mit Steinen und Kriegsmaschinen in die Tiefe zu schicken. Beide Flotten waren aber auch wieder im Nachteil, indem die eine Seite ihren Feinden beim Herannahen keinen Schaden zufügen konnte, während die andere, wenn die Versenkung eines Schiffes misslang, eng verstrickt, keinen Kampf unter gleichen Bedingungen führen konnte.“

(Cassius Dio)

Über die Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr.:

„Die einen, und zwar besonders die Matrosen, erstickten schon, ehe sich ihnen noch die Flamme näherte, im Rauch, während die anderen gerade mitten im Feuermeer wie in Öfen gebraten wurden. Weitere starben in ihren Rüstungen, als diese sich erhitzten. Wieder welche warfen, ehe ihnen noch dies widerfuhr oder als sie schon halbverbrannt waren, ihre Waffen weg und ließen sich von den Ferngeschossen verwunden oder sprangen ins Meer, wo sie ertranken. Manche gingen auch, von den Streichen ihrer Gegner getroffen, in den Wellen unter, manche wurden von Seeungeheuern in Stücke gerissen.“

(Cassius Dio)

Über die Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr.:

„Drüben mit Fremdvolks Macht Antonius, bunt seine Waffen, Sieger bei Völkern des Morgens, am Strande des Roten Meeres, führt Ägypten und die Kräfte des Orients her und das ferne Baktra; es folgt ihm – Frevel und Schmach! – die ägyptische Gattin. Alle stürzen zum Kampf, und ringsum schäumt, überall von Riemenschlägen durchwühlt und dem Dreizack der Schnäbel, die Fläche. Hoch zum Meer drängt's, fast, als rissen Kykladen sich los und schwämmen dahin oder ragende Berge stürzen auf Berge, so mit Kolossen drängen die Krieger gegen die Turmhecks. [...] Auch sie selbst, die Königin, sah man mit erbetenen Winden Segel bieten und locker stets loslassen die Taue, mitten durchs Blutbad, bleich von drohendem Tode, so flog sie, Werk des Feuerherrschers, von Wogen geworfen und Westwind.“

(Vergil – Aeneis)

Agrippa, der militärische Stratege des Octavian in der Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr. erhielt für seine siegbringenden Dienste zahlreiche Ehrungen, stieg in hohe Ämter auf und wurde Schwiegersohn des Augustus. Als ehrende Symbole erhielt er ein meerblaues Banner, genannt „vexillum caeruleum“, und eine Schiffskrone, genannt „corona navalis“.

Über die kochende Pechsee aus dem Inferno – ein treffender Vergleich mit dem Werftbetrieb in Venedig:

„Gleich wie man in Venedigs Arsenal
Das Pech im Winter sieht aufsiedend wogen,
Womit das lecke Schiff, das manches Mal

Bereits bei Sturmgetos das Meer durchzogen,
Kalfatert wird – da stopft nun der in der Eil'
Mit Werg die Löcher aus am Seitenbogen,

Der klopft am Vorder-, der am Hinterteil,
Der ist bemüht, die Segel auszuflicken,
Der bessert Ruder aus, der dreht ein Seil.“

(Dante Alighieri – Göttliche Komödie)

Eine Flotte, die über eine Vorhut, Hauptstreitmacht und eine Nachhut verfügt, wird seit mindestens 1636 in drei entsprechende Geschwader geteilt, die nach Farben unterteilt weißes, rotes und blaues Geschwader genannt werden.

Die Klassifizierung von Kriegsschiffen erfolgte im 17. Jahrhundert in England nach ihrer Größe und der Zahl ihrer Kanonen. So verfügte ein Linienschiff 1. Rangs über mehr als 100 Kanonen oder ein Linienschiff 2. Rangs über 90 bis 100 Kanonen. Dies setzte sich fort bis zu Fregatten 6. Ranges mit 20 bis 40 Kanonen.

Die Klassifizierung von Kriegsschiffen in der Moderne bezieht sich nicht auf die Größe und nur indirekt auf die Bewaffnung der Schiffe, sondern auf deren taktischen Einsatz. Die wichtigsten Schiffsklassierungen lauten:

- Fregatten: Verbundseinsätze auf hoher See mit der Fähigkeit zum wirksamen Kampf in einer klassischen „Warfare Area“ (dazu zählen die Unterwasser-, die Überwasser-, bzw. die Luftkriegsführung).
- Zerstörer: Verbundseinsätze auf hoher See mit der Fähigkeit zum wirksamen Kampf in zwei klassischen „Warfare Areas“.
- Kreuzer: Alleingestellte Einsätze auf hoher See mit der Fähigkeit zum wirksamen Kampf in allen drei klassischen „Warefare Areas“.
- Schlachtschiff: Plattform mit gefechtsbestimmendem Durchsetzungsvermögen.
- Flugzeugträger: Plattform zum Einsatz von Flugzeugen von See aus.

Als England in der Seeschlacht am St. James Day 1666 einen Sieg gegen die Niederlande errang und sich aufgrund der nun anstehenden Friedensverhandlungen allgemeine Kriegsmüdigkeit ausbreitete, holten die Niederländer unter de Ruyter noch zu einem unerwarteten Schlag gegen die nun eingedockte englische Flotte aus, der ihre Verhandlungsposition verbessern sollte. Sie starteten dazu einen Überraschungsangriff auf die Medwaymündung und ließen dort die Docks von Chatham plündern. Diesem „Raid of Medway“ fielen mehrere englische Schiffe zum Opfer (das Heck-Wappen der erbeuteten Royal Charles findet sich noch heute in niederländischem Besitz (Rijksmuseum)). Der Überfall führte in England zu großer Panik, da London sich direkt bedroht glaubte. Es folgte daraufhin ein Kompromissfrieden zwischen beiden Mächten.

In einem sogenannten „navigation act“ von 1651 erlaubte England den Handel auf die Insel nur noch Schiffen unter englischer Flagge. Admiral George Monck erklärte die Vorgehensweise wie folgt:

„Was spielt dieser oder jener Grund für eine Rolle?
Was wir wollen, ist ein größerer Anteil an dem
Handel, den zur Zeit die Holländer in Händen
halten.“

Wenig später entwickelte sich daraus der Erste
Englisch-Niederländische Krieg.

KONVERSATIONSKARTE NR. 656

Vor der Seeschlacht von Trafalgar 1805 ließ Admiral Nelson von seinem Flaggschiff aus ein berühmtes Flaggensignal setzen:

England-expects-that-every-man-will-do-his-duty

(Engl.: England erwartet, dass jeder Mann seine Pflicht tun wird)

Zum Setzen dieses Signals standen den Schiffen zu dieser Zeit lediglich neun unterschiedliche Flaggen zur Verfügung. Für das genannte Signal mussten daher fast 30 Flaggen gesetzt werden, zwölfmal war eine Flaggenkombination nötig, acht Flaggen für ein Wort und vier für je einen Buchstaben.

Die benötigten Flaggenkombinationen konnten dem erst kurz zuvor in der Royal Navy eingeführten Buch von Sir Home Popham „Telegraphic Signals of Marine Vocabulary“ entnommen werden.

Die Einleitung „England expects“ wurde nach der berühmten Schlacht in vielen Marinen zu einem geflügelten Wort und fand daher auch in späteren Seeschlachten immer wieder Verwendung, allerdings natürlich mit jeweils wechselnden Nationenangaben.

1801 führte Nelson 1801 einen englischen Flottenverband gegen die dänische Flotte in Kopenhagen. Als die Lage sich verschärfte und die Engländer die Schlacht zu verlieren schienen, erhielt Nelson von seinem Oberbefehlshaber Parker den Befehl zum Abbruch der Operation. Dieses lehnte er aber ab mit den Worten „verdamm will ich sein, wenn ich das tue!“ Schließlich konnte er die Schlacht mithilfe eines Bluffs zu seinen Gunsten wenden und erklärte seine vermeintliche Befehlsverweigerung, der Legende nach, später damit, dass er die Flaggensignale Parkers nicht habe sehen können, als er mit dem Fernrohr darauf blickte: zum Kapitän seines Flaggschiffes sagte er während der Schlacht: „Foley, Sie wissen doch, dass ich nur ein Auge habe – also habe ich das Recht, ab und zu blind zu sein. Daraufhin hob er das Fernrohr an sein blindes Auge und sagte: „Ich sehe wirklich kein Signal!“

Nach zwei Angriffen gegen das eigentlich neutrale Dänemark in Kopenhagen durch die englische Flotte in den Jahren 1801 und 1807 etablierte sich der Begriff „to copenhagen“ für die Durchführung eines Präventivangriffs gegen einen Gegner, mit dem man sich eigentlich nicht im Krieg befindet.

Um sich vor der meist tödlichen Entzündung von Wunden im Gefecht zu schützen, war es vor der Erfindung des Penizillins üblich, vor der Schlacht frisch gewaschene Kleidung zu tragen. Die Offiziere waren dabei den Mannschaften auf Schiffen im Vorteil, da sie sich mehrere Uniformen leisten konnten und mehr Platz zur Verstauung verschiedener Kleidungsstück hatten. Auf diesen Umstand ist unter anderem die häufig berichtete Tatsache zurückzuführen, dass Offiziere in der Schlacht ihre Galauniformen trugen.

Das letzte Signal Admiral Nelsons in der Seeschlacht von Trafalgar 1805 lautete:

„Engage the Enemy more closely!“

(Engl.: „Ran an den Feind!“)

„<Sicher wusste der Torpedo, dass ich getrunken hatte!> - <Wir können ja leider den Torpedo nicht interviewen, aber seien Sie froh, dass die Admiralität noch Vertrauen zu Ihnen hat!>“

(Kennwort: Morituri, Spielfilm)

Ein Auseinanderbrechen der Schlachtordnung wird in einer Seeschlacht „Mêlée“ genannt. Ein solches allgemeines Getümmel ereignet sich sehr häufig, wenn Flotten im Nahgefecht aufeinander treffen.

Als ein Prisenkommando der HMS AFRICA in der Seeschlacht von Trafalgar 1805 auf die spanische SANTISSIMA TRINIDAD geschickt wurde, da diese vermeintlich die Flagge gestrichen hatte, wurde dieses vom dortigen Kapitän mit dem höflichen Hinweis empfangen, man gedenke den Kampf durchaus weiterzuführen, da die Flagge nur zufällig weggeschossen worden sei. So musste sich das Prisenkommando unverrichteter Dinge wieder auf den Rückweg machen.

Der sterbende Admiral Nelson verabschiedete sich nach der siegreichen Seeschlacht von Trafalgar 1805 und angesichts eines nun drohenden Unwetters mit folgenden Worten:

„Ankern, Hardy, ankern! Werft mich nicht über Bord.
Sorgen Sie für meine liebe Lady Hamilton, Hardy,
nehmen Sie sich der armen Lady Hamilton an – küssen
Sie mich, Hardy! Jetzt bin ich zufrieden! Gott sei
Dank, ich habe meine Pflicht getan!“

Eines der berühmtesten Gemälde nach der Seeschlacht von Trafalgar 1805 zeigt den sterbenden Admiral Nelson wie einen in Leinen gehüllten Christus. Das Gemälde stammt von Arthur William Devis und trägt den Titel „Death of Nelson“.

Als ein Admiral sich empört gegenüber Winston Churchill äußerte, dass streitkräftegemeinsame Operationen den Traditionen der Royal Navy völlig widersprächen, antwortete dieser:

„Die Traditionen der Royal Navy beruhen auf nichts als Rum, Sodomie und der Peitsche!“

Da die österreichisch-ungarische Flotte vor der Seeschlacht bei Lissa 1866 nur unzureichend mit Kanonen bestückt war, erhielt der Flottenkommandant Tegetthoff wiederholte Hinweise von seinen Vorgesetzten über die fatalen Folgen, die ein Einsatz haben könnte und dass die Kanonen zwar bestellt, jedoch noch nicht geliefert seien. Er reagierte darauf mit folgendem Telegramm:

„Thut nichts; habt ihr keine Kanonen, so gebt mir die Schiffe, und ich werde es schon so gut machen als möglich.“

Da Admiral Nelson darauf bestand, nicht auf See bestattet zu werden, wurde er nach seiner tödlichen Verwundung in der Seeschlacht von Trafalgar 1805 in einem Fass Brandy konserviert und am Großmast seines Flaggschiffs VICTORY festgebunden. Der Brandy wurde dann während der Rückreise nach England in Gibraltar durch reinen Alkohol ersetzt, da die Verwesungsgase den Deckel des Fasses angehoben hatten, was zu großer Besorgnis in der Besatzung führte, die offenbar Angst vor Begegnungen mit einem „Untoten“ hatten, der wohl versuchte das Fass von innen zu öffnen. Der Legende nach sollen Besatzungsangehörige von dem Brandy gekostet haben, in dem der Leichnam gelegen hatte, da sie hofften, auf diese Weise vom Mute Nelsons etwas abbekommen zu können. So entstand der bis heute berühmte Drink „Nelsons Blood“.

Konter-Admiral Tegetthoff war beauftragt worden, die österreichisch-ungarische Marine auf einen bevorstehenden Krieg vorzubereiten. Aus dem Jahr 1866 ist dazu ein Schreiben von ihm überliefert:

„Ich verließ Wien mit dem peinigenden Gefühl, daß Unverständ und Gleichgültigkeit von oben auch in diesem Jahre der viel gelästerten und geschmähten Marine harte Opfer auferlegen würden, und ich traf hier in Pola ein, um trotz des Kriegsgeschreis aller in- und ausländischer Blätter das Hafenadmiralat und Arsenal in einem gemütlichen Friedensschlummer wiederzufinden, den zu stören einige von Wien eingetroffene Weisungen halb verschwommen kriegerischer Färbung nicht vermocht hatten. Wir sind, wie gewöhnlich, nicht gerüstet, um einer plötzlich heranretenden ernsten Anforderung einigermaßen zu genügen.“

Konter-Admiral Tegetthoff, der den Auftrag hatte, die österreichisch-ungarische Marine auf Vordermann zu bringen, schrieb seine Fortschritte regelmäßig an seine langjährige Freundin Baronin Emma von Lutteroth in Trient, die er gerne als „Marine-Mama“ bezeichnete. So lautete eines seiner Schreiben:

„Sie werden sich Ihrer Kinder – wenn Sie uns alte Esel schon so nennen wollen – nicht zu schämen brauchen, hierfür bürge ich Ihnen.“

Linienschiff-Kapitän Agostino Riboty der italienischen Panzerfregatte RE DI PORTOGALLO berichtet in seinem offiziellen Logbuch (!) 1866 über ein Manöver, welches eigentlich gegen die österreichische Flotte gerichtet sein sollte:

„Wir ankern wieder vor Ancona. Ich bin überaus neugierig zu erfahren, welchem Zweck diese Kreuzfahrt gedient haben mag, bei der wir eine Menge Kohlen verbraucht und die Maschinen verschlissen haben, ohne doch nur ein einziges Mal, und sei es mithilfe eines Fernrohrs, den Feind, oder Venedig, oder die dalmatinische Küste zu Gesicht bekommen zu haben; doch sind wir gehalten, daran zu denken, dass unser Kommandant weiß, was er tut, und dass die Pflicht seiner Untergebenen darin besteht, blind zu gehorchen.“

Nachdem der italienische Admiral Perano es mit einem merkwürdigen Manöver seiner Flotte am 15.07.1866 nicht vermochte, den österreichischen Gegner zu stellen, wurde er persönlich vom Marine-Minister Agostino Depretis heimgesucht, der ihn zu einem Angriff veranlassen wollte. Auf den Einwand des Admirals, dass weder Offiziere noch Mannschaften dieser Aufgabe gewachsen seien, entgegnete der entsetzte Minister ihm:

„Nun, so sagt es doch diesem Volke, das in seiner tollen Eitelkeit seine Seeleute für die ersten in der Welt hält, daß mit den dreihundert Millionen, um die wir seine Staatsschuld belastet haben, wir ihm nur eine Flotte herzustellen wussten, die nicht einmal die Österreicher zu bekämpfen vermag! Es würde uns steinigen. Wer hat von der österreichischen Seemacht je anders als spottweise gesprochen?“

Bis zur Auflösung des Kirchenstaats 1870 verfügte auch der Papst über eine kleine Marine, deren Matrosen nach dem Wappen des kleinen Staates treffenderweise „Schlüsselmatrosen“ genannt wurden.

Am 19. Juli 1866 erreichte den italienischen Marine-Minister Depretis eine Nachricht von Admiral Persano, der ihm meldete, dass die Insel Lissa – das „Gibraltar der Adria“ – praktisch von seinen Truppen genommen sei, auch wenn aus Mangel an Marineinfanterie die Landung noch nicht habe erfolgen können. Ebenfalls informierte der Admiral den englischen Kapitän William Acton, der die italienische Fregatte PRINCIPE UMBERTO kommandierte, darüber, dass er die Landung auf Lissa vorerst abgebrochen habe und am morgigen Tage fortzusetzen gedenke. Der Engländer antwortete „In Ordnung, aber warum?“ und erhielt als Antwort: „Wir sind auf Widerstand gestoßen!“. Dies veranlasste ihn zu der folgenden Aussage gegenüber seinem Flaggleutnant: „Was haben die denn erwartet? Dass sie zum Eis eingeladen werden? Diese Leute verstehen nichts vom Krieg.“

Im Angesicht des schnell herannahenden Gegners beschloss der italienische Admiral Persano in der Seeschlacht von Lissa 1866 spontan sein Flaggschiff RE D'ITALIA zu verlassen und auf die stärker gepanzerte AFFONDATORE zu verlegen. Damit ging das Problem einher, dass er hier die Übersicht über die Schlacht verlor, da dieses Schiff über extrem niedrige Decksaufbauten verfügte. Dieser Umstand war jedoch kaum der Rede wert, denn er hatte vergessen, seiner Flotte mitzuteilen, dass er nun von einem anderen Schiff aus kommandierte und so herrschte bei den meisten italienischen Kommandanten zu Beginn der Schlacht Unkenntnis darüber, von wo sie ihre Befehle bekommen sollten. Gravierender war jedoch die Tatsache, dass durch den Schiffswechsel die Formation der italienischen Flotte durcheinander geriet und sich eine Lücke in der Schlachtreihe auftat – und genau in diese Lücke stießen die gegnerischen Österreicher vor.

In der Seeschlacht bei Lissa 1866 versuchte der österreichische Flottenverband so schnell und so nah wie möglich an die gegnerische italienische Flotte heranzukommen, um deren Schiffe zu rammen oder sie durch konzentriertes Feuer im Nahbereich zu bekämpfen. Dieses Vorhaben brachte der österreichische Befehlshaber mit seinem letzten Flaggensignal vor der Schlacht zum Ausdruck:

„Den Feind anlaufen, um ihn zum Sinken zu bringen.“

Das eigentlich vorgesehene letzte Flaggensignal konnte nicht mehr gegeben werden, da der Vorstoß so schnell erfolgte. Es hätte wie folgt lauten sollen:

„Muß Sieg von Lissa werden!“

Ein Korrespondent der englischen Zeitung TIMES über die Seeschlacht bei Lissa 1866:

„Was nun das schlechte Schießen der Italiener betrifft, so ist das allerdings ein großes Rätsel. Zahlreiche Zeugen versichern, dass die Kanonen häufig mit blinder Ladung [Anm.: ohne Projektil] abgefeuert wurden. Alle aber stimmten darüber überein, dass die Anordnungen wunderbar mangelhaft gewesen.“

Ein österreichischer Schiffskommandant stellte sich während der Seeschlacht bei Lissa 1866 aufgrund der merkwürdigen Unfähigkeit der italienischen Gegner immer wieder dieselbe Frage:

„Ist das wirklich eine Schlacht?“

Nachdem die italienische Flotte in der Seeschlacht bei Lissa 1866 eine Niederlage gegen Österreich-Ungarn erlitt, verbreitete die italienische Presse stattdessen die Nachricht, es habe sich tatsächlich um einen Sieg gehandelt. Nachdem zunächst keine Angaben gegnerischer Verluste bekannt gemacht worden waren, hieß es wenig später, das Linienschiff KAISER sei versenkt worden, dann war die Rede von drei versenkten Schiffen und schließlich von acht. Zudem soll sich den Presseberichten zufolge ein geheimnisvolles Tiroler Gebirgsscharfschützenregiment von 700 – andere Berichte sprachen gar von 1500 Mann – an Bord der Kaiser befunden haben, das komplett mit dem Schiff versunken sei. Tatsächlich hatte die österreichische Flotte kein einziges Schiff verloren und so lud der Befehlshabende, nun Vize-Admiral, Tegetthoff auf der angeblich gesunkenen KAISER zu einem Festbankett, zu dem internationale Pressevertreter und Marineoffiziere geladen waren. Die Marineverwaltung erteilte ihm für diese aus deren Sicht eigenmächtige Aktion eine Rüge, was Tegetthoff als einen „Amoklauf des Amtsschimmels“ bezeichnete.

Vize-Admiral Tegetthoff über die vielfache Einflussnahme der österreichischen Marineverwaltung auf seine Arbeit 1866:

„Unter Marine versteh ich hier die Flotte, nicht das Pack schreibender Pharisäer, die hinterm Ofen in Wien für Schiffe Gesetze dichten.“

„Man darf nicht hoffen, im Kriege etwas zu können,
was man im Frieden nicht gelernt hat.“

(Admiral Stepan Ossipowitsch Makarow)

Über die russische Niederlage bei Tsushima 1905:

„Nichts riskieren, das war die Formel, an die sie sich klammerten [...]. Wie oft habe ich im Laufe dieses Krieges an diese Formel mit bitterer Ironie denken müssen. Später wurden wir doch gezwungen, etwas zu riskieren. Derweilen hatten wir aber eine ganze Reihe von Misserfolgen gehabt, einen großen Teil unserer Streitkräfte nutzlos vergeudet und die erste Begeisterung unserer Leute verfliegen lassen. Mukden und Tsushima sind die Folgen dieses Grundsatzes.“

(Kapitän zur See Wladimir Semjonow)

Konter-Admiral Withöft in seiner ersten Ansprache
1905 an seine Offiziere im russischen Port Arthur:

„Meine Herren, ich erwarte von Ihnen Hilfe durch Rat
und Tat. Ich – bin kein Flottenführer.“

Vor der Seeschlacht von Tsushima 1905 machte sich ein neu zusammengestelltes 2. Pazifisches Geschwader auf den Weg, um die russischen Streitkräfte in Port Arthur von den Japanern zu entsetzen. Vor dem Auslaufen des Geschwaders kamen auch der russische Zar und die Zarin mit einem großen Gefolge an Höflingen an Bord der Schiffe, um diese zu verabschieden. Während des offiziellen Abschiedssessens meldete sich der Kommandant des Schlachtschiffs IMPERATOR ALEXANDER III. deutlich zu Wort:

„Sie haben uns alle eine glückliche Fahrt gewünscht und die Überzeugung ausgesprochen, dass wir mit unseren tapferen Matrosen die Japaner schlagen werden. Wir danken Ihnen für diese gute Meinung, aber sie sagt uns nur, dass Sie nicht wissen, warum wir in See gehen. Wir aber wissen es. Wir wissen auch, dass Russland keine Seemacht ist und die für den Schiffsbau ausgegebenen Staatsgelder nutzlos verschwendet wurden. Sie wünschen uns den Sieg, aber einen Sieg wird es nicht geben. Ich fürchte wir werden die Hälfte des Geschwaders unterwegs verlieren. Nun, vielleicht wird das nicht sein, und wir werden dort ankommen, wohin man uns schickt; dann wird uns Togo zersprengen. Denn seine Flotte ist besser als diese, und die Japaner sind echte Seeleute. Für das eine allerdings verbürge ich mich: wir werden alle zu sterben wissen, und ergeben werden wir uns nicht!“

Aufgrund der enormen technischen Mängel der russischen Flotte vor der Seeschlacht bei Tsushima 1905, die teilweise aus Schiffen bestand, die bereits außer Dienst gestellt worden waren, gaben die russischen Matrosen ihren Schiffen Spottnamen, wie „Selbstersäufer“, „Galoschen“, „Bügeleisen“, „Blech-töpfe“ oder „Selbstversenker“. Die Politiker und Strategen zählten dagegen einfach die Bruttoregister-tonnen und Geschützzahlen der eigenen und der gegnerischen japanischen Flotte, die zu den modernsten der Welt zählte, zusammen und erklärten, dass ein Sieg damit möglich sei. In einem Zeitungsartikel stand so auch geschrieben:

„Laßt sie mit solchen Mängeln nur ziehen, wenn sie nur die Möglichkeit haben zu fahren und mit Nutzen zu fechten! Schickt sofort ab, was möglich ist, verliert keine Minute!“

„Warum werden keine Schießübungen abgehalten?
Dafür habe ich 18 Gründe. Der erste ist, dass wir kein
Pulver haben [...]“

(Admiral Rojestwenski, Befehlshaber eines russischen
Geschwaders bei Madagaskar vor der Seeschlacht von
Tsushima 1905)

Aus einer Manöverkritik zu einer Übung des russischen Geschwaders bei Madagaskar vor der Seeschlacht von Tsushima 1905:

„Vom Schießen der 47-mm-Geschütze, die für die Torpedoabwehr bestimmt sind, muss man sich schämen zu reden [...], bei Tage erzielte das ganze Geschwader nicht einen Treffer in die Scheiben, welche die Torpedoboote darstellen, obgleich sich diese Scheiben von den japanischen Torpedobooten zu unserem Vorteil dadurch unterscheiden, dass sie unbeweglich waren.“

Der russische Kapitän Semjonow ließ vor der Seeschlacht bei Tsushima 1905 eine Übung der Torpedoboote durchführen. Dabei stellte man fest, dass die beteiligten Einheiten mit ganz unterschiedlichen Signalbüchern ausgestattet worden waren. Auf das Kommando, eine Kiellinie zu bilden, begannen die Torpedoboote in alle Richtungen auszuschwärmen und die Küste abzusuchen. Semjonow kommentierte dies mit folgenden Worten:

„Eine Kleinigkeit? – Vielleicht – aber eine charakteristische.“

Bei einem Manöver der russischen Schiffe vor der Seeschlacht von Tsushima 1905 kam es zu einem Ergebnis, das nicht unbedingt hoffnungsvoll stimmte: Von allen geübten Formationen gelang nur eine einzige: der regellose Haufen.

Einen entscheidenden Glückstreffer bei einem Segefecht, also beispielsweise ein Treffer auf die Brücke oder die Munitionskammer eines Gegners, bezeichnet man als „lucky punch“.

Während der Seeschlacht von Tsushima 1905 riet der Kommandant der russischen SUWOROW dem Flottenkommandanten, eine Kursänderung vorzunehmen:

„Eure Exzellenz, wir müssen unseren Kurs ändern! Sie haben sich schon zu gut eingeschossen. Sie braten uns nur so!“

Er erhielt die folgende Antwort:

„Warten Sie! Wir haben uns doch auch eingeschossen!“

Nach der Seeschlacht von Tsushima erhielt der schwer verwundete russische Vizeadmiral Rojeswenski Besuch am Krankenbett von seinem Kontrahenten, dem japanischen Admiral Togo. Dieser sagte zu ihm:

„Die Niederlage ist ein Los, das uns alle treffen kann. Und niemand braucht sich dessen zu schämen. Nein, es kommt nur darauf an, ob wir unsere Pflicht getan haben. In den zwei Tagen, da die Schlacht tobte, haben Sie mit Ihren Leuten eine bewundernswerte Leistung vollbracht.“

Darauf entgegnete ihm Rojeswenski:

„Ich schäme mich nicht mehr, von Ihnen besiegt worden zu sein.“

Victor Klemperer über die Skagerrakschlacht 1916:

„Mein Triumph über den Skagerraksieg hat nicht angehalten. Dieser Sieg ist noch sinnloser als die Siege zu Lande. Was entscheidet er denn? Wir haben nur ein Fünftel der englischen Verluste? Aber das wiegt ja für uns schwerer als für die Engländer der fünffach höhere Verlust! Wir haben den moralischen Erfolg? Aber die Engländer werden alles anders darstellen, und tatsächlich ist offenbar die deutsche Flotte geradeso erschöpft in ihren Hafen zurückgefahren wie die englische. Ja, wenn man nachstoßen, vernichten, landen könnte, oder wenn man die Blockade endgültig zuschanden machte [...] Aber bloß so im Stil des Mittelalters sich um der Ritterehre willen eine Schlacht liefern, worauf beide Parteien wieder nach Hause ziehen, ohne dass irgend etwas Wesentliches geändert ist – es ist ein wahnsinniger Anachronismus.“

Aus einem Brief von Großadmiral Tirpitz an seine Frau sechs Wochen nach dem Beginn des Ersten Weltkrieges:

„Wenn der liebe Herrgott der Marine nicht hilft, so sieht es schlimm aus.“

Der britische Admiral Jellicoe während der Skagerrakschlacht 1916:

„Ich habe mich noch nie so ausgeschlossen gefühlt. Ich konnte mir überhaupt kein Bild von der Lage machen. Stand die feindliche Schlachtflotte nun voraus, querab oder achteraus?“

Und angesichts der Sichtung zahlreicher Mündungsfeuer:

„Ich wollte, jemand könnte mir sagen, wer dort schießt und worauf man schießt!“

Admiral Jellicoe zwei Jahre vor der Skagerrakschlacht im Ersten Weltkrieg in einem Schreiben an die Admiralität:

„Wenn zum Beispiel die feindliche Schlachtflotte vor einer herannahenden Flotte abdreht, muss ich annehmen, dass die Absicht besteht, uns über Minenfelder oder an Unterseeboote zu führen, und würde es ablehnen, mich dorthin ziehen zu lassen. Ich glaube, dass eine solche Taktik, falls nicht verstanden, mir einen schlechten Ruf einträgt. Solange ich jedoch das Vertrauen Ihrer Lordschaften besitze, beabsichtige ich so zu handeln, wie es nach meiner wohlüberlegten Meinung angemessen und am besten ist.“

Für die Jagd auf das deutsche Schlachtschiff
BISMARCK im Zweiten Weltkrieg gab Winston
Churchill an die Admiralität folgende Anweisung:

„Es ist egal, wie ihr es macht, aber versenkt die
BISMARCK!“

//Bei der Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika hält man sich auch bei der Operation ATALANTA an den altbewährten Grundsatz, dass die Herrscher der Meere das Sprechen in Reimen sehr schätzen und mit ihrer Gunst belohnen. Passend zu den dort üblicherweise verkehrenden Booten ruft man daher nicht „Schiffe voraus!“ sondern „Dhaus voraus!“/MK/

Im Glauben der Seeleute soll es eine sagenhafte Insel namens Ophir geben, von der König Salomon edle Hölzer und Gold erhalten haben soll. Vor diesem Hintergrund wahnnten sich europäische Entdecker auf pazifischen Inseln an diesem Ort, als sie dort Gold und Tropenhölzer vorfanden. Die genauen Positionen der Inseln gingen dann lange Zeit verloren, was den Mythos noch erhöhte und ihnen den bis heute bekannten Namen Salomonen einbrachte.

Die Entdeckungsreise von James Cook scheiterte am 11. Juni 1770 beinahe, als sein Schiff ENDEAVOUR fast an einem großen Korallenriff zerschlug. Später erhielt dieses den bezeichnenden Namen „Great Barrier Reef“. Matthew Flinders, dem der australische Kontinent seinen Namen verdankt und der diesen und Tasmanien erstmals umsegelte, benannte die für die Schifffahrt äußerst gefährliche Gegend dann „Coral Sea“.

Auf dem Weg zu ihrer berühmten Belagerung Trojas geriet die griechische Flotte, der Überlieferung zufolge, in eine gefährliche Windstille, die als göttliche Strafe für das Erlegen einer heiligen Hirschkuh durch den griechischen Heerführer Agamemnon gedeutet wurde und erst beendet ward, als dieser seine eigene Tochter Iphigenie an die Götter opferte, was ihm selbst schließlich auch das Leben kosten sollte.

1362 wurde der Nordseeraum von einer gewaltigen Flutwelle – der „Grote Mandrenke“, also der großen Menschenertränkung – heimgesucht, wobei unter anderem der legendäre Ort Rungholt vollkommen versunken sein soll. Als Gründe für diese göttliche Strafe wurden zum einen der Deichgraf des Ortes Risum ausgemacht, der nach dem Bau eines neuen Deiches in seiner Hybris das Meer herausgefordert haben soll, indem er rief: „Trutz nun, blanker Hans!“, womit die Nordsee gemeint war. Ein weiterer Grund wurde in dem gotteslästerlichen Verhalten mancher Bürger der Stadt gesehen, welche unter anderem eine letzte Ölzung eines Schweines eingefordert und aus dem Behälter für die Hostien gesoffen haben sollen, woraufhin der dortige Pfarrer offenbar um göttlichen Beistand gebeten haben soll.

Detlev von Liliencron hat die Vorfälle in einem umfangreichen dichterischen Werk namens „Trutz, blanker Hans“ beschrieben.

Der Golfstrom wurde im 18. Jahrhundert offiziell entdeckt, nachdem aufgefallen war, dass Postschiffe von Amerika nach England deutlich schneller ankamen, als umgekehrt und man daher eine südlichere Route für den Rückweg einschlagen musste.

Über das Meer:

„Du glorioser Spiegel, in dem des Allmächtigen Gestalt
Sich bespiegelt im Sturm; zu jeder Zeit,
Ruhig oder zerwühlt, in Brise, Böe oder Sturm,
Den Pol vereisend oder in tropischem Klima
Dunkel wogend – grenzenlos, endlos und erhaben,
Das Abbild der Ewigkeit, der Thron
Des Unsichtbaren; selbst aus deinem Schleim
Sind die Monstren der Tiefe gemacht; alle Zonen
Gehorchen dir; du bestehst fort, schrecklich, unergründlich,
Allein.“

(George Gordon Noel Byron – Childe Harold's Pilgrimage)

“Vom sich’ren Port
läßt sich’s gemächlich raten!”

(Friedrich Schiller – Wilhelm Tell)

„Wer das kristallene Meer pflügt
mit des Schiffes eilendem Kiel,
der vermählt sich mit der Macht,
dem gehört die Welt.“

(Friedrich von Schiller – Die Braut von Messina)

„Wünscht ich der Helden einer zu sein
und dürfte es frei bekennen, so wäre es ein Seeheld!“

(Friedrich Hölderlin)

„Brittannia rules the waves,
America waves the rules!“

(Unbekannt)

„The captain's word is law!”

(Admiral Lord Nelson)

„Navy's life is full man's life!”

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 711

„Beim Segeln ist jeder zu gebrauchen, und wenn es als abschreckendes Beispiel ist!“

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 712

„Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt.“

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 713

„Im Sommer gibt es keinen Orkan; alles andere können wir ab! Wir laufen aus!“

(Unbekannt)

„Der Eimer läuft aus, und wenn die Hölle gefriert!“

(Unbekannt)

„Die schlimmste Fracht ist der Mensch.“

(Joseph Conrad)

„[...] ein lange genährter Irrtum, ein komplizierter Aufbau aus Selbstbetrug, übermäßigem Vertrauen und falschen Folgerungen bricht zusammen, entweder durch den tödlichen Schrecken oder das herzzerreißende Geräusch, mit dem der Kiel über ein Riff hinwegzukommen hofft. Nichts bringt den Seemann so sehr zur Empfindung einer ausgesprochenen Niederlage, wie eine Strandung.“

(Joseph Conrad)

„Die See ist ruhiger geworden. Wir leben sofort auf Freude und Kummer, Wohlsein und Unwohlsein hängen von winzigen Veränderungen im Naturgeschehen ab. Wir finden es besser, als wenn sie von einem Boss, einem Wohnungseigentümer, von Nachbarn oder Politikern abhängig sind. Denn die Natur hält sich an Gesetze, sie kennt keine persönlichen Verirrungen.“

(Ernst Jürgen; Elga Koch – Weltumsegler: Das Logbuch der Kairos)

„Wie du dich wirst verhalten müssen,
musst du als Seemann selber wissen.“

(Unbekannt)

„Gehst Du zur See – bete einmal,
Gehst Du in den Krieg – bete zweimal,
Gehst Du zur Frau – bete dreimal!“

(Russisches Sprichwort)

„Schiffe sind immer weiblich, besonders Segelschiffe:
Sie sind teuer im Unterhalt, brauchen immer neue
Plünnen und viel Farbe, wenn sie gut aussehen sollen.
Außerdem – leuchtet doch jedem ein – könnte kein
Schiff seine Jungfernfahrt antreten, wäre es männlich.“

(Unbekannt)

Anleitung zum Beginn einer Weltumsegelung:

„Nach Süden, bis die Butter schmilzt, und dann rechts ab!“

(Unbekannt)

Davy Jones ist der Teufel der Meere. Er verfügt auf dem Grund des Meeres über eine Kiste, die er mit den Wracks versunkener Schiffe und ertrunkenen Seeleuten füllt.

„Good sailors never die.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Mann am Roer
Geht allem vor!“

(Crewregel)

„Was kümmert es den Mond, wenn ein Matrose auf
sein Spiegelbild pinkelt.“

(Unbekannt)

Captain Sir Francis Drake als Kommandant der GOLDEN HIND bei seiner Weltumsegelung:

„Oh Herr, wenn Du Deinen Dienern erlaubst, dieses oder jenes zu unternehmen, gebe uns dann auch die Erkenntnis, dass nicht der Beginn, sondern das Durchhalten bis zur Vollendung die wahre Befriedigung schafft.“

„Nichts verschafft mehr Ruhe, als ein gefasster Entschluss.“

(Talleyrand)

„Der Dampfer ist Zivilisation – das Segelschiff ist Kultur.“

(Unbekannt)

„Gleich wie ein Vogel schießt dahin
Mein Schiff durchs weite Meer,
Im wilden Wettrauf schäumend flieh'n
Die Wogen vor ihm her.

Wie rast es fort in seinem Lauf
Und lässt nicht nach und hält nicht auf.“

(Ludwig Eduard Dinklage)

„1000 Leute träumen davon
100 kaufen sich ein Schiff
10 fahren los
1 schafft die Weltumsegelung.“

(Spruch der Blauwassersegler)

„Auf hoher See und vor Gericht sind wir in Gottes
Hand.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 732

„Ein Abenteuer ist nichts weiter als eine schlechte Planung mit einem guten Ausgang.“

(Unbekannt)

„Wat bruken wir an Land zu geh'n,
wir könn'n das Land von Bord aus seh'n!“

(Ankerspruch)

„Ein Segelschiff, richtig geführt, ist eines der modernsten Erziehungsmittel, die es in der heutigen Zeit gibt.“

(Hans Freiherr von Stackelberg)

„Ein Frauenhaar zieht mehr als ein Marssegel.“

(Holländisches Sprichwort bei der Heimreise)

„Die Luft riecht wieder nach Salz.
Der Wind fühlt sich sauber an
wie ein frisch gewaschenes, gewechseltes Hemd.
Vor uns der weite Ozean!“

(Unbekannt)

„Sieh oh Herr, mein Schiff ist so klein,
und das Meer ist so groß!“

(Bittspruch für göttliche Unterstützung)

„Das Meer ist der größte sichtbare Ausdruck der Natur für Ewigkeit.“

(Unbekannt)

„Wo das Land aufhört, beginnt das Meer.“

(Seefahrerweisheit)

„Der Träge sitzt, weiß nicht ein noch aus, und über ihm stürzt ein das Haus; doch mit mutig gespannten Segeln munter fährt der Frohe das Leben hinunter.“

(Ludwig Tieck)

KONVERSATIONSKARTE NR. 741

„Ein Mensch ohne Träume ist wie ein Boot ohne Segel.“

(Unbekannt)

„Ohne Grundsätze ist der Mensch wie ein Schiff ohne Streuer und Kompass, das von jedem Winde hin und her getrieben wird.“

(S. Smiles)

„Das Flüstern des Windes, das Rauschen der See
schenken einem das Glück, einfach zu existieren.“

(Unbekannt)

„Ich lasse meinen Gott nicht und bleibe getrost!
Mögen die Winde wehen wie sie wollen; einmal
treiben sie mein Schiff doch in den Hafen der Heimat
und des Friedens.“

(Gorch Fock)

Das berühmteste Seeungeheuer lebt in dem schottischen Hochlandsee Loch Ness und wird Nessie genannt. Bereits mehr als 10.000 angebliche Augenzeugen sollen das Wesen bereits gesehen haben, unter ihnen angesehene Leute von ehrbarem Ruf, wie der Nobelpreisträger für Chemie von 1952 Richard Synge.

Nessie soll sehr lärmempfindlich sein, eine Länge von 8 bis 15 Metern haben, einen Kopf mit ovalen Augen, der dem eines Pferdes ähnelt, einen langen schlangenartigen Hals, zwei bis sieben Höcker, Flossen wie Paddel und eine dunkelgraue oder schwarze Hautfärbung haben.

Insgesamt soll das Wesen einem urzeitlichen Plesiosaurier ähneln. Nessie erhielt 1975 sogar einen eigenen wissenschaftlichen Namen: *Nessiteras rhomboteryx*, was soviel wie „rhombenförmiges Ness-Wunder“ bedeutet.

Einer der ersten, die dem Ungeheuer begegnet sein sollen war der irische Missionar Columban der Ältere im Jahr 565. Mit dem Bannspruch „Go thou no further, nor touch the man. Quick! Go back!“ konnte er das damals „Niseag“ genannte Wesen davon abhalten seinen Gefährten zu verschlingen. Seither war es bis ins 16. Jahrhundert nicht mehr gesichtet worden und der Missionar konnte mit dieser Aktion die Heiden bekehren und ging als „Apostel der Schotten“ in die Geschichte ein.

Eine der erstaunlichsten Theorien über Nessie in der neueren Zeit ist die Vorstellung, es handele sich um ein japanisches U-Boot in geheimer Mission.

Die antiken Griechen kannten einen Gott der Winde namens Aiolos und vier Hauptwinde aus den vier Himmelsrichtungen. So wurden sie etwa von Boreas dem winterlichen Nordwind geschützt, als die persische Flotte unter Xerxes die Griechen bedrohte. In der mythischen Vorstellung wurde Boreas häufig in der Gestalt eines Hengstes dargestellt, der die Meerewellenrösser des Meeresgottes Poseidon begattete. Neben Boreas, der geradezu kultisch verehrt wurde gab es den Südwind Notos, den Ostwind Euros und den Westwind Zephyros.

Der Begriff Typhon, nach dem die Wirbelstürme und akustischen Signalanlagen auf Schiffen benannt sind, stammt aus der griechischen Antike. Typhon war einer der Titanen in einer schlängelhaften Gestalt mit hundert Köpfen, die Feuer spien und die Gabe hatten, mit Tier- und Menschenstimmen zu brüllen und zu sprechen.

Ein weiterer Ursprung für die Bezeichnung des Wirbelsturmes Taifun stammt aus China. 1586 beschreibt ein gewisser Kaspar Coelius solche Stürme aus dem Pazifikraum als große Gefahr für die Schifffahrt „unter denen sie ein erschröckliche ungestüme, so man Tifon nennet, erliden, die vier und zweintig gantzer stund gewehret.“

Verschiedene Piratenarten:

- Freibeuter
- Korsaren
- Vitalienbrüder
- Filibustiers
- Bukanier

Jefferson Davis, der Präsident der Südstaaten stellte im Amerikanischen Bürgerkrieg Kaperbriefe an Blockadebrecher aus. Über die Offiziere solcher Schiffe berichtete ein Marineleutnant folgendes:

„Es war eine unbekümmerte Gesellschaft, die in Essen, Trinken und Fröhlichkeit schwelgte, aus Angst, morgen zu sterben und etwas versäumt zu haben. Ihre Orgien erinnerten mich an die Art, wie die Piraten der westindischen Inseln in ihren geheimen Häfen die Zeit verbracht haben müssen.“

Der berühmte „Seeteufel“ Graf Felix von Luckner ließ auf seinen Kaperfahrten im Ersten Weltkrieg auf dem Hilfskreuzer SEEADLER neben der deutschen Seekriegerflagge eine weitere mit einem weißen Totenkopf auf rotem Grund hissen, der „rotweißer Freibeuter“ genannt wurde. Er berichtete von dieser Zeit:

„Wir waren das einzige Schiff des Weltkriegs, das unter Piratenwimpel fuhr.“

Zur Zeit hölzerner Schiffe spielten auch verschiedene Techniken des Feuerkampfes eine bedeutende Rolle. Man versuchte gegnerische Schiffe in Brand zu setzen, indem man etwa Brandpfeile oder brennende Gegenstände mit Katapulten auf den Gegner schoss. Zudem kamen so genannte Brander zum Einsatz. Dabei ließ man brennende Schiffe oder Boote auf die gegnerische Flotte zutreiben in der Hoffnung, diese würden aufeinander treffen und den Brand weiter tragen. Über eine feuerspeiende Geheimwaffe verfügte daneben Byzanz im 7. Jahrhundert: das Griechische Feuer war eine Art Flammenwerfer bei dem eine dickflüssige Brennflüssigkeit über ein Bronzerohr auf den Gegner mit Wasserdruk geschossen werden konnte. Die Flüssigkeit entwickelte auch auf dem Wasser ihre verheerende Wirkung. Konstantinopel konnte mit dieser Waffe zahlreichen arabischen Angriffen standhalten. Anfang des 19. Jahrhunderts setzte die englische Flotte dann Brandraketen ein, mit denen sie unter anderem 1807 die dänische Stadt Kopenhagen fast vollständig niederr brannten. Dabei sollen 25000 Raketen eingesetzt worden sein.

Winston Churchill bezeichnete einst die Wikinger als „die kühnste und hinterhältigste Sorte von Piraten und Haifischen, die es je gegeben hat.“

Der englische König Wilhelm IV., der seinerzeit von Kapitän Nelson Unterricht in Seekriegstaktik erhielt, schrieb einst über diesen:

„Er war das reinste Jüngelchen von einem Kapitän, das ich je gesehen habe.“

Über die Seeschlacht bei Abukir 1798, bei der die englische Flotte unter Admiral Nelson, die napoleonische Flotte im Hafen überraschte:

„Auf Pistolschussreichweite, das heißt auf höchstens 30 Meter, näherten sich Nelsons Schiffe den Franzosen und gingen dort ebenfalls vor Anker – zwei Flotten mit dem Auftrag, einander in Ruhe zu vernichten. Und in der sinkenden Nacht donnerten tausende Kanonen aufeinander ein, ein Dutzend in jeder Sekunde, stundenlang, im Schein kreischender Laternen, in der Absicht, mit den Eisenkugeln Löcher in die Wand der feindlichen Schiffe zu bohren, ihre Masten umzureißen, ihre Besatzungen kampfunfähig zu machen – und sie schließlich auf Grund zu setzen, zu entern oder zur Kapitulation zu zwingen.“

(Scheider, Wolf – Der Soldat. Ein Nachruf)

Über die Seeschlacht bei Abukir 1798, bei der die englische Flotte unter Admiral Nelson, die napoleonische Flotte im Hafen überraschte:

„An jeder englischen Kanone plagten sich in äußerstem Tempo und höchster Disziplin 15 Mann. Nach jedem Schuss zerrten sie die zwei Tonnen Eisen mit Flaschenzügen so weit ins Schiffssinnere, dass das Rohr mit Wasser gekühlt und dabei die Mündung gereinigt, gewischt und neu geladen werden konnte; ein Leinensäckchen mit der abgepackten Treibladung ins Rohr schieben, dann die 16 Kilo schwere eiserne Kugel; das Rohr wieder durch die Bordwand drücken, es mit hölzernen Hebeln justieren und die Lunte zünden – das alles möglichst in weniger als einer Minute, doppelt so schnell wie die Franzosen, Stunde um Stunde, in Getöse und Pulverqualm, schweißüberströmt, mit zerschundenen, oft verbrannten Händen – und weiter ohne Halt, wenn einer oder der andere blutend und keuchend zusammenbrach. Im Morgengrauen die Bilanz: ein französisches Schiff explodiert, vier auf Grund gelaufen, sechs geentert, zwei entkommen.“

(Scheider, Wolf – Der Soldat. Ein Nachruf)

Über Nelsons persönliche Opfer:

„Bei der Erstürmung von Calvi auf Korsika büßte Nelson auf einem Auge die Sehkraft ein. Beim Angriff auf Teneriffa verlor er den rechten Arm. Als er 1798 die französische Flotte bei Abukir vernichtete, erhielt er einen Schuss in die Stirn, der ihn jedoch nur bewusstlos machte. Bei Trafalgar (1805) zerschmetterte ihm die Kugel eines Scharfschützen, der auf dem Mast eines französischen Schiffes saß, das Rückgrat, und er starb noch während der Schlacht.“

(Scheider, Wolf – Der Soldat. Ein Nachruf)

Bei der Mittelmeer-Insel Zypern soll es ein Seewesen namens Agia Napa-Monster geben. Einheimische Fischer nennen dieses auch „To Filko Teras“, was „das freundliche Monster“ bedeutet. Manch einer hält dieses Geschöpf für legendäre Ungeheuer Skylla aus der griechischen Mythologie. Eine offizielle Suche nach dem Agia Napa-Monster durch staatliche Behörden brachte kein Ergebnis – selbst lebende Hühner und rohes Fleisch konnten es nicht an die Oberfläche locken.

Im Südpazifik soll es ein etwa 15 Meter langes Meeresungeheuer von der Gestalt eines Pythons geben, das Ah-Een-Meelow genannt wird, was übersetzt „Aal“ bedeutet.

Im Lake Kök-köl in Kasachstan soll es eine etwa 15 Meter lange Seeschlage namens Aidakhar geben, die trompetenartige Geräusche von sich gibt. 1977 versuchten der Schotte Anthony („Doc“) Shiels und ein indisches Fakir namens Chandra Roa das Geschöpf mit „psychologischen Mitteln“ zu wecken, was jedoch misslang.

Als „II-WO-Wetter“ bezeichnet man auf Booten mit offener Brücke ein besonders schlechtes Wetter, da dann der jüngste Offizier – der II. Wachoffizier – auf Seewache geschickt wird. Die anderen Offiziere machen es sich derweil im wettergeschützten Inneren des Bootes gemütlich.

„Die Geschichtsschreibung der Marine ist komplizierter als der Außenstehende ahnt. Wenn man bei der Wahrheit bleiben will und doch die alte Waffe schonen muss.“

(Vizeadmiral Eberhard von Mantey)

KONVERSATIONSKARTE NR. 762

Mit „Dominum Maris Baltici“ wird die Vorherrschaft im Ostseeraum bezeichnet.

„Der Große Kurfürst hat eine Kriegsflotte gehabt ohne Handelsflotte. Friedrich der Große hatte eine Handelsflotte ohne Kriegsflotte.“

(Reinhold Koser – Der Große Kurfürst und Friedrich der Große in ihrer Stellung zu Marine und Seehandel, in: Marine-Rundschau 1904)

„Deshalb glaube ich, dass wir unsere Seestreitkräfte auf das beschränken sollten, was wir für unsere Verteidigung nötig haben.“

(Friedrich der Große)

„Preußen ist eine Kontinentalmacht: es braucht eine gute Armee und keine Flotte. Unsere Ostseehäfen gestatten uns nicht, unsere Schiffahrt auszudehnen.“

(Friedrich der Große)

KONVERSATIONSKARTE NR. 766

„Raus gehen alle – aber zurück kommen nicht alle.“

(Spruch der US Küstenwache)

Im Siebenjährigen Krieg kam es 1759 zum Segefecht am Repziner Haken, bei dem eine improvisierte preußische Haff-Flottille gegen eine schwedische Flotte ankämpfte. Dazu heißt es:

„Daß die Dilettanten des Seekrieges in demselben unterlagen und ihre improvisierte Armada unterging war kaum mehr als ein sachgemäßes Ergebnis; allein ihre Niederlage fand unter so rühmlichen Verhältnissen statt, daß selbst der Feind ihnen seine volle Achtung nicht versagen kann.“

(Sulicki)

Es ist festzustellen, dass „sich eben die Waffen des Seekrieges ihrer Natur nach nicht improvisieren lassen.“

(Glatzel)

„Frei Schiff – frei Gut.“

(Frühes Seerecht)

Am 14. Juni 1848 wurde in der Frankfurter Paulskirche die erste gesamtdeutsche Flotte mit folgendem, als Frage formuliertem Antrag, gegründet:

„Beschließt die Nationalversammlung, daß die Bundesversammlung zu veranlassen sei, die Summe von 6 Millionen Thalern zum Zeck der Begründung eines Anfangs für die deutsche Marine, über deren Verwendung und Vertretung die zu bildende provisorische Centralgewalt der Nationalversammlung verantwortlich sein wird, auf bisher verfassungsmäßigem Wege verfügbar zu machen, und zwar 3 Millionen sofort, und die fernern 3 Millionen nach Maßgabe des Bedürfnisses?“

Nachdem sich fast alle Abgeordneten dafür aussprachen, stellte der Präsident fest: „Die Frage ist mit einer an Stimmeneinhelligkeit gränzenden Majorität bejaht.“

Daraufhin gingen allgemeine Bravorufe durch den Saal.

Mit einem „Aufruf an das deutsche Volk“ wurde 1848 Geld für die neu gegründete Flotte gesammelt. Darin heißt es:

„Wenn das deutsche Volk will, werden bald schwarz-rot-goldne Flaggen auf deutschen Kriegsschiffen wehen, werden bald unsere Feinde uns achten zur See, wie auf dem festen Lande. Voran, wackeres deutsches Volk, allüberall deine Ehre zu wahren, allüberall für die Entfaltung deiner Machtherrlichkeit zu sorgen.“

„Die See, dieses fruchtbare Feld der Nationen, will so gut kultiviert sein, wie der Acker, wenn er reichlichen Ertrag bringen soll, und es ist eine kleinliche Ansicht, eine Ansicht, die bei einer großen Nation ins Lächerliche geht, wenn man die Kosten einer Marine als Grund angibt, ihren Seeverkehr völlig schutzlos zu lassen.“

(Friedrich List)

„Die Flotte war das Schmerzenskind der deutschen Revolution.“

(Veit Valentin)

„Das Meer, das Meer macht frei.“

(Georg Herweghs – Flottenlied)

„Eine Macht, in deren Absicht es nicht liegt, rangirte Seeschlachten zu liefern, die keine Colonien besitzt, [...] auch keine Engpässe (gleich Dänemark) zu vertheidigen hat, welche von Linienschiffen forcirt werden können, aber dennoch ihren Handel im Frieden, in Neutralitätsfällen selbst gegen kleinere Seemächte im Kriege zu schützen gesonnen ist, thut wohl, sich mit dem Bau von Fregatten zu begnügen.“

(Adalbert Prinz von Preußen)

„So lange Deutschland [...] fern von allem Ehrgeiz fast ohne die Aufmerksamkeit, geschweige die Eifersucht seiner weit mächtigeren Nachbarn zu erregen, nur Fregatten und Dampfschiffe baut, und es sich begnügt, eine bescheidene Stelle unter den kleineren Marinen einzunehmen; so lange Jedermann einsieht, daß es weder nach großer Geltung zur See strebt, noch daran denkt, Schlachten zu liefern, wird Niemand es einer Halbheit in seinen Maßregeln zeihen. Sobald es aber durch den Bau von Linienschiffen, von Schlachtschiffen, aus diesem anspruchslosen Kreise heraustritt, werden alle Augen sich darauf richten, eine scharfe Kritik wird anheben und wehe dem Vaterlande, wenn es sich bei diesem entscheidenden Schritt einer halben Maßregel schuldig machen sollte.“

(Adalbert Prinz von Preußen, 1848)

Kaiser Wilhelm II. sorgte in seiner Funktion als „Honorary Admiral of the Fleet“ der Royal Navy dort mehrfach für Unmut, da er in dieser Funktion das Kommando über britische Schiffe übernahm und Inspektionen durchführte. Auf die Spitze trieb er die Aufregung mit einem achtzehnseitigen Schreiben an Lord Salisbury, in dem er „als einfacher britischer Admiral“ den aus seiner Sicht bedenklichen Zustand der Royal Navy anprangerte.

„Weltpolitisch vielseitig ist aber nur die Seemacht.“

(Tirpitz)

„Ein Staat, der See- oder, was hierfür gleichbedeutend ist, Weltinteressen hat, muß sie vertreten und seine Macht über seine Territorialgewässer hinaus fühlbar machen können.“

(Tirpitz)

„Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive.“

(Tirpitz)

Der Kreuzerkrieg wurde durch die französische „jeune école“ des Admirals Théophile Aube entwickelt und nennt sich im Französischen „guerre de course“. Mahan, Tirpitz und Raeder bezeichneten diese Strategie als Ketzerei. Sie bevorzugten stattdessen große Schlachtflossen, die Entscheidungsschlachten schlagen sollten.

Der Begriff „Flottenschwärmer“ entstand in der wilhelminischen Zeit und beschreibt diejenigen Bürger, welche sich der allgemeinen Flottenbegeisterung anschlossen.

„Die Geschichte hat schlüssig nachgewiesen, daß ein Staat selbst mit nur einer einzigen kontinentalen Grenze zum Wettbewerb im Aufbau einer Marine mit einem Inselstaat unfähig ist, auch wenn dieser Inselstaat nur über eine kleinere Bevölkerung und geringere Mittel verfügt.“

(Mahan)

Über die deutsche Flottenrüstung vor dem Ersten Weltkrieg:

„Die deutschen Flottenfanatiker haben [...] nicht umsonst gekämpft; sie haben die dritte Position erobert und kämpfen nun um die zweite Stelle unter den Seemächten, um dann wirklich den völlig aussichtslosen Wettkampf mit England aufzunehmen. Wir sind noch nicht am Ende der Periode des Flottenwahnsinns, und haben die Marine-Ausgaben auch schon jetzt eine außerordentliche Höhe erreicht, in den nächsten Jahren werden sie ins Uferlose wachsen.“

(„Vorwärts“)

„Mund halten und Schiffe bauen.“

(Tirpitz)

„Die Geschichtsschreibung der Marine ist komplizierter als der Außenstehende ahnt. Wenn man bei der Wahrheit bleiben will und doch die alte Waffe schonen muß.“

(Vizeadmiral von Mantey)

Über den Einsatz von Seeminen:

„Es ist eine der charakteristischsten Eigenschaften der Mine, daß sie, auf ihrem Platze stehend, Freund oder Feind sein kann. Sie kann Partei wechseln und sie kann ihre Bedeutung wechseln, strategisch wie taktisch.“

(Korvettenkapitän Winfried Hagen)

Über den zurückhaltenden Einsatz der Marine im Ersten Weltkrieg:

„Wir schämen uns ja selbst am meisten, daß wir noch nicht vorgegangen sind und voraussichtlich noch lange abwartende Strategie treiben. Ich wünsche nur, daß man sich mit Ehren später als Seeoffizier sehen lassen kann.“

(Korvettenkapitän Ernst von Weizsäcker)

Über das Seeoffizierkorps im Ersten Weltkrieg:

„Nachdem die Flotte ihre günstige Periode, die ersten 1,5 Kriegsjahre verpaßt hat, wird sie schwerlich noch das Verlorene einholen, weil sie jetzt noch viel vorsichtiger zu Werke gehen muß. Das Seeoffizierkorps sitzt herum, ißt, trinkt, politisiert, intrigiert und kommt sich dabei noch patriotisch vor, indem es auf unlauterem Wege den U-Bootkrieg durchzusetzen versucht. Der U-Bootkrieg soll Dummheiten im Flottenausbau und in der Flottenverwendung im Kriege verdecken. Aus der unerlaubten Propaganda für ihn spricht das schlechte Gewissen.“

(Korvettenkapitän Ernst von Weizsäcker)

Auf die Frage, was ein Seoffizier leisten können muss:

„Er muß Menschen führen können.
Er muß Schiffe führen können.
Er muß Waffen führen können.“

(Kapitänleutnant Friedrich Ruge)

Über den Zusammenhang von Flottenrüstung und dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges:

„Durch seine verhängnisvolle Sucht, dem Wunsche des Kaisers nach einer großen Flotte nachzukommen, bescherte uns Tirpitz eine Seerüstung, die [...] zum großen Teil am Ausbruch des Krieges des Krieges schuld ist.“

(Kapitän zur See Lothar Persius)

Über den Aufbau der ersten gesamtdeutschen Flotte
1848:

„Wehe dem Vaterland, wenn es sich bei diesem entscheidenden Schritte einer halben Maßregel schuldig macht. Das Deutsche Reich darf nicht eine Flotte haben, die zu klein ist zum Leben und zu groß zum Sterben.“

(Prinz Adalbert von Preußen)

Nachdem Korvettenkapitän Alfred Kranzfelder der Mitwisserschaft des Attentatsversuchs auf Adolf Hitler bezichtigt und am 10. August 1944 hingerichtet worden war, zeigte ein Vorgang im Oberkommando der Marine, dass seine Beteiligung auch eine vorbildliche Wirkung auf andere Marineoffiziere entfaltete:

„Als man im Oberkommando der Marine nur noch von den Schuftens redete, die sich gegen den „Führer“ vergangen hätten, wagte einer der Kameraden zu einem jungen Admiral das Wort, vielleicht werde er es noch begrüßen, wenn sein Sohn einmal auf dem Schulschiff ALFRED KRANZFELDER Dienst tun könne.“

(Rahn, Wernder (Hrsg.): Deutsche Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit, 2005)

Wie schwer sich Marineangehörige nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Würdigung von NS-Gegnern in den eigenen Reihen tat, zeigt folgendes Beispiel:

„Zu der Zeit als die Flensburger Marinekameradschaft den Großadmiral a.D. Raeder zu ihrem Ehrenmitglied machte, starb in Flensburg eine Frau Paschen. Sie war Witwe des Kapitäns zur See Günther Paschen. Er war am 18. November 1943 in Brandenburg an der Havel durch das Beil hingerichtet worden. Wegen defaitistischen Äußerungen. Er starb von allen Kameraden verlassen. Großadmiral Raeder, ein Schulfreund Paschens, mit ihm durch lange Jahre verbunden, weigerte sich, etwas für seinen Freund und Kameraden zu unternehmen.“

Paschens Tochter beschrieb ihn wie folgt: „Mein Vater sah viel, wußte viel. Aber er trug sein Herz auf der Zunge. Er hat nicht gelernt zu katzbuckeln und zu schweigen, wenn etwas geschah, was gegen seine Überzeugung verstieß.“

(Flensburger Heimatzeitung vom 20. Februar 1958)

Umso mehr darf er heute als vorbildlicher Marineoffizier gelten, der auch in dunkler Zeit seinem inneren Kompass folgte.

Oberleutnant zur See Oskar Kusch, der sich seiner Besatzung gegenüber gegen das NS-Regime aussprach und deshalb 1944 hingerichtet worden war, wurde 1996 offiziell rehabilitiert. In einem dazu erstellten Bescheinigungsvermerk der Staatanwaltschaft Kiel heißt es unter anderem:

„[...] Daß die Motivation des Oberleutnant Kusch weder eigennützig noch verwerflich war, und daß – im Gegenteil – in seiner „Delinquenz“ Weltöffnenheit, Weitblick und Mut zum Ausdruck kamen, sei in aller Deutlichkeit erwähnt.“

Zu seinen Ehren wurde in Kiel die Straße „Am Schießstand“, welche direkt zu seiner Hinrichtungsstätte führte, in „Oskar-Kusch-Straße“ umbenannt und es wurde ein Gedenkstein errichtet.

König Friedrich Wilhelm IV. meinte, dass „Landoffiziere das Seewesen stets schief beurteilen.“

„Eine Seemacht, die kein rangiertes Gefecht durchführen kann, würde in den europäischen Gewässern ohne Bedeutung sein.“

(Friedrich Wilhelm IV.)

„Der kommandierende Admiral muß über dem Ganzen stehen, sich den freien Überblick über das Ganze wahren. Er ist daher möglichst wenig mit den kleinen Details des Dienstes zu behelligen und vor allem von der Detailverantwortlichkeit für die Technik und Verwaltung zu entlasten.“

(Prinz Adalbert von Preußen)

„Sie wissen, daß die Marine selbst mich nicht besonders reizt, höchstens das Eigentümliche und Schwierige der dort gestellten Aufgabe.“

(Generalleutnant Albrecht von Stosch)

KONVERSATIONSKARTE NR. 800

„Die Admiralität ist mit dem Wunsche an das Auswärtige Amt herangetreten, nicht den Marineteil zu bezeichnen, welcher zu verwenden, sondern die Aufgabe, welche zu lösen sei.“

(Generalleutnant Albrecht von Stosch)

„Den Feind schlagen, dann beherrsche ich die See, das ist meine Weisheit.“

(Generalleutnant Albrecht von Stosch)

KONVERSATIONSKARTE NR. 802

„Kreuzer sind die Kavallerie im Rücken des Feindes.“

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 803

„Wir sind zur See als Alliierte wertlos, wenn wir nicht mit einer Schlachtflotte auf hoher See erscheinen können.“

(Generalleutnant Georg Leo von Caprivi)

„Eine Marine wie die unsere kann sich den Luxus fehlgeschlagener Experimente nicht gestatten; sie darf konstruktiv wenig wagen.“

(Generalleutnant Georg Leo von Caprivi)

„Die Torpedoboote sind eine Waffe, die dem auf hoher See Schwächeren besonders zugute kommt.“

(Generalleutnant Georg Leo von Caprivi)

„Der Kaiser hat nun richtig [...] in seinem Toast die Marineforderung in die Welt geschleudert und die Welt in Unruhe versetzt.“

(Generalleutnant Albrecht von Stosch)

„Die schwierigste Kriegslage tritt für die Marine ein,
wenn wir dem größten unter den möglichen Gegnern
gegenüberstehen.“

(Tirpitz)

„Die in bisheriger Weise bearbeiteten Operationspläne bergen auch eine Gefahr, indem sie Bilder darstellen, an die sich der Geist gewöhnt unter Verlust oder Schwächung des unbefangenen Urteils. Der Handelnde bewegt sich dann leicht im Ideengang eines reiflich überlegten, sorgfältig durchgearbeiteten Operationsplanes wie in einer eingelernten Rolle, und eine unerwartete feindliche Handlung trifft ihn unvorbereitet.“

(Admiral von Koester)

„Der Organismus der Flottenleitung ist ein ganz wesentlich einfacherer als der der Heeresleitung.“

(Vizedamiral Hoffmann)

„Meines Erachtens ist es Zeit, Geschichte zu schreiben, wenn wir Geschichte gemacht haben. Dazu muß erst die Flotte da sein, und diese macht das Reichsmarineamt.“

(Tirpitz)

„Es ist erforderlich, daß der Flottenchef an der See bleibt und oft auf die See kommt, damit er seegewohnt ist und ständig mit seinem Stabe mitten im praktischen Dienst der Hochseeflotte steht.“

(Admiral von Koester)

„Somit liegt der Gedanke nicht allzu fern, die Erfahrungen des Heeres nach Möglichkeit auch für die Marine nutzbar zu machen; es gibt vieles, was jeder Art der Kriegsführung gemeinsam ist.“

(Generalleutnant August von Jason)

„Die Entscheidungsschlacht ist zunächst zu vermeiden, außer wenn sie unter Verhältnissen möglich ist, die einen sicheren Erfolg gewährleisten.“

(Admiral Büchsel)

KONVERSATIONSKARTE NR. 814

„Reine Gelehrsamkeit ist für den Admiralstabsoffizier
am ehesten entbehrlich.“

(Hollweg: Admiralstabsdienst)

„Der Admiralstab der Marine muß sich begnügen, Anregungen zu geben und als geistige Macht zu wirken. Ein unmittelbarer Einfluß ist nur auf eine geringe Zahl von Offizieren möglich.“

(Hollweg: Der Admiralstabsdienst)

„Für sie [die Admiralstabsoffiziere], wie für jeden Seeoffizier bildet die Kommandobrücke und die hohe See die eigentliche Schule. Nur dort werden sie den Beweis für ihre Befähigung erbringen können.“

(Hollweg: Admiralstabsdienst)

„Der Admiralstab der Marine ist seinerzeit als Verlegenheitsprodukt entstanden und hat sich weit über den Bedarf ausgedehnt.“

(Aus einer Denkschrift des deutschen Marinekabinettschefs 1907)

KONVERSATIONSKARTE NR. 818

„Auf See ist der Kommandant sein eigener Admiralsstabschef und jeder Kommandant muß Admiralsstabswitz haben.“

(Admiral von Müller)

„Die besonderen Verhältnisse der Marine machen die ganze Sache überflüssig.“

(Eine Randnotiz von Admiral von Müller in einer Denkschrift zur besonderen Weiterbildung von Admiralstabsoffizieren)

„Nun bringen Sie einmal die die Ansichten von vier
Seeoffizieren unter einen Hut.“

(Kaiser Wilhelm II.)

Zur verbesserten gemeinsamen Operationsführung der so genannten Dreibundmarinen vor dem Ersten Weltkrieg, bestehend aus den Marinen des Deutschen Reiches, Italiens und Österreich-Ungarns wurde von Deutschland ein gemeinsames Signalbuch entworfen, der so genannte Triplekodex, und es sollte ein gemeinsamer Stab mit einem Oberbefehlshaber bereits zu Friedenszeiten gebildet werden.

(Vgl. Hubatsch, Walther: Der Admiralstab, 1958)

„Es kann für Deutschland [...] nur darum gehen, wie klein unsere Flotte sein kann und nicht wie groß.“

(Generalleutnant Georg Leo von Caprivi)

Aus einem Brief über die Tätigkeit von Heizern an Bord von Dampfschiffen:

„Besonders schwer ist der Dienst des Heizers, wenn mit den Maschinen manövriert wird, etwa beim Einlaufen in einen Hafen; dann wechseln die Kommandos „Mehr Dampf!“ und „Weniger Dampf!“ fortwährend. Wenn das Schiff nun erst geankert und „Feuer aus!“ befohlen wird, dann werden sämtliche Feuer zugleich herausgerissen. Die Luft, die durch das Ausgießen der herausgerissenen Glut entsteht, ist einfach unerträglich. Man glaubt gar nicht, wie lange im Heizraum vier Stunden dauern können, und mit welcher Ungeduld die Ablösung erwartet wird.“

Aus einem Bericht über die Ursachen des Matrosen-aufstandes 1918:

„Die Schlemmerei [in der Offiziermesse] war so, daß ich es nicht aushalten konnte und gewöhnlich bei festlichen Gelegenheiten freiwillig die Wache nahm. Das spielte sich vor den Augen der ganzen Mannschaft ab. Die Folgen waren unausbleiblich. Als ich einmal den Vorschlag machte, wir wollten in der Messe auch Mannschaftskost essen, fand ich nur einen anderen, der dafür war, die allgemeine Meinung sah darin feiges Zurückweichen vor der Mannschaft. Ich nenne das Mangel an Vaterlandsliebe und außerdem ganz einfach Dummheit. [...]“

Kanzler von Bülow über seine Seglererfahrungen an Bord der METEOR mit Kaiser Wilhelm II.:

„Steuerte der Kaiser selbst, so stießen wir ständig an die Boje. Dann war er sehr betrübt.“

„Ein mutiger Mann wird nicht seekrank.“

(Plutarch)

Bei seiner Irrfahrt erreichte Odysseus mit seinen Gefährten die Insel Trinakria, auf der Rinder des Sonnengottes Helios weideten. Odysseus verbat die Schlachtung der Tiere, doch seine hungrigen Gefährten hörten nicht auf ihn und so wurden sie und das Schiff mit Blitzschlägen von Helios vernichtet. Nur Odysseus entkam der göttlichen Strafe.

Ein mit heißem Zuckerwasser gestreckter Rum wird Grog genannt. Dies geht auf seinen Erfinder Admiral Vernon zurück, dessen Uniformrock aus Groggram, einem Stoff aus Kamelhaar, bestand und der daher unter dem Spitznamen „Old Grog“ bekannt war.

Der Begriff „Smutje“ für den Schiffskoch, auf Kriegsschiffen kurz „Smut“ genannt, geht auf den Begriff „Schmutz“ zurück und lässt daher einige Rückschlüsse auf den Zustand von Schiffsküchen zu.

Einst wurde bei einer Fahrt um Kap Hoorn die Besatzung eines Segelschiffs vom Ruf eines Ausgucks aufgeschreckt: „Kapteen, der Junge ist über Bord!“. Ein Wendemanöver zur Rettung des Schiffsjungen erschien dem Käp’ten unmöglich und so nahm er schon seine Mütze für ein letztes Gebet ab, als plötzlich ein neuer Ruf ertönte: „Nee, nicht der Moses, dat Swien, dat Swien!“. Da nichts für die Seeleute schlimmer war, als das Schlachtschwein zu verlieren, war nun nichts mehr unmöglich und der Käp’tän ließ sofort alle Mann an die Brassen gehen, um das Schiff zu wenden.

1889 kam infolge der Einführung dampfbetriebener Schiffe in Wilhelmshaven zu einer Wette, die von ihrem Verlierer mit einem 8-gängigen Festmahl beglichen wurde:

„Wette Seiner Majestät des Kaisers Wilhelm II. mit dem Konteradmiral Hollmann, Chef des Übungsgeschwaders unter Beisein seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen als Unparteiischen. Admiral Hollmann wettet, dass binnen 20 Jahren die kaiserliche deutsche Marine auf allen Schiffen wieder die Takellage eingeführt haben wird. Seine Majestät haben dagegen gewettet.“

Erstmal errang im Jahr 1900 ein deutsches Schiff – die DEUTSCHLAND der Hapag – das begehrte „Blaue Band“, eine Auszeichnung für den schnellsten Transatlantikdampfer. Aufgrund der bei der Rekordjagd aufgebrachten Motorvibrationen erhielt das Schiff den Spitznamen „cocktail shaker“.

Der Kapitän der QUEEN MARY wurde 1946, als das Kreuzfahrtschiff nach dem Krieg wieder den zivilen Verkehr aufnahm, gefragt, ob er froh über seine Aufgabe sei. Er antwortete: „Ja, schon, aber auch wieder nicht: Bomben und Torpedos gibt es nun nicht mehr – dafür aber Passagiere.“

//Auf die Frage, wie es bei seiner Reise zu einer Kesselexplosion kommen konnte, antwortete einst ein Kapitän: „Tja, ganz einfach: der Kessel war leer und der Heizer war voll!“ /JB/

//An Bord eines U-Bootes wurde einst eine neuartige automatische Tiefensteueranlage eingebaut, welche „eiserner LI“ genannt wurde. Nach der Installation wurde der Ingenieur vom Kommandanten darauf angesprochen, dass nun eigentlich nur noch ein neuartiger „eiserner Kommandant“ fehlen würde und ob man nicht einen solchen konstruieren könne. Er erhielt darauf die Antwort, dass man bereits daran arbeite und dass sich aber unüberwindbare Schwierigkeiten dabei aufgetan hätten. Auf die weitere Nachfrage, welcher Art diese Hürden seien, antwortete der Ingenieur:

„Sie werden es wohl kaum glauben können, doch es ist so: wir kriegen die weiße Kommandantenmütze nicht hin.“/JB/

KONVERSATIONSKARTE NR. 836

Abgebrochene Seeleute werden „Beachcomber“ genannt.

„La mer ne veut pas les Russes“

(Jean Baptiste Colbert, französischer Marineminister
zu Zeiten Ludwigs XIV.)

//Einstmals gelang eines Schiffskoch das Unmögliche: ihm gelang die künstliche Produktion von Kaviar – seither „Seemännischer Kaviar“ genannt. Auslöser war ein Besuch des Königs von Liberia an Bord seines Schiffes, woraufhin er den Auftrag bekam, der Majestät standesgemäß Kaviar zu servieren, den er leider nicht mehr hatte. In seiner Not gelang ihm die täuschend echte künstliche Herstellung mit folgendem Rezept: Man nehme Sago und weiche es zehn Stunden lang in Heringslauge ein, färbe ihn dann mit Heidelbeersauce und schwarzer Konditorfarbe. Danach trockne man es über einem Sieb ab und übergieße es mit Zitronensaft. Der Kaviar hatte eine solch überzeugende Wirkung, dass dem Kapitän des Schiffes nach dem Gastmahl der „Orden vom Weißen Elefanten“ verliehen wurde./JB/

//Der russische Kapitän I. Ranges Saritscheff machte sich einst einen Namen als der „Potemkin zur See“. Dies begab sich so: Unter Zar Alexandrowitsch Nikolaus II. sah man sich bemüßigt, die Karten der russischen Ostseeküste einer Korrektur zu unterziehen, da die letzte Vermessung schon einige Zeit zurückgelegen hatte. Kapitän I. Ranges Saritscheff wurde mit der Durchführung dieser Aufgabe betraut. Allerdings hatten sich die See und die Küsten seit der Zeit der letzten Messung unter Zar Peter dem Großen offenbar kaum verändert. Als die Vermessungsfahrt nun dem Ende zuging erwiesen sich die neuen Ergebnisse daher als so geringfügig anders als die alten, dass sich der beauftragte Kapitän zu einigen kreativen Korrekturen bemüßigt sah, um die Admiralität nicht zu enttäuschen und die hohen Kosten zu rechtfertigen. Er beschloss daher, die Karte durch zahlreiche erfundene Untiefen fernab der Hauptverkehrs-routen zu „beleben“. Die Admiralität war mit den fantastischen Ergebnissen sehr zufrieden und die Karten gelangten im üblichen Austausch der Ostseeanrainer in die Seekarten der Welt. Als sich nun nach einiger Zeit immer wieder herausstellte, dass die von Saritscheff verzeichneten Untiefen gar nicht existierten, wurden Karten an diesen Stellen durch den Vermerk: „Fraglich, nach Saritscheff“ versehen. Dies führte bald zu dem geflügelten Wort für blinde Alarme: „Nach Saritscheff“ und ebendieser hatte sich seinen Ruf als „Potemkin zur See“ erworben./JB/

// „Vor dem Mast fahren.“

Dieses Sprichwort bedeutet, dass man als Teil der untersten Ränge der Mannschaft auf einem Schiff zur See fährt. Üblicherweise waren die Unterkünfte auf einem Segelschiff so verteilt, dass die unteren Ränge im Vorschiff untergebracht waren, wo das Stampfen des Schiffes bei Seegang am unbequemsten ist. Die Offiziere logierten dagegen im Achterschiff, wo sie den besten Überblick hatten und es bequemer war. Das Achterschiff war zu diesem Zweck in der Regel auch etwas erhöht – so konnte man weiter sehen und sich vor Meuterern besser schützen, da diese nur über wenige Aufgänge auf das Achterdeck gelangen konnten, die so leicht durch die ohnehin besser bewaffneten Offiziere zu verteidigen waren./JB/

// „Der Groot“ war zur Segelschiffszeit eine Bezeichnung für den Kapitän eines Schiffes. Eine vergleichbare Bezeichnung, die sich später großer Beliebtheit erfreute, ist „Der Alte“.

So erklärt sich auch folgende Begebenheit: Ein Gruppe Kadetten wurde einst von ihrem neuen Vorgesetzten mit den Worten begrüßt:

„Zunächst möchte ich mich Ihnen vorstellen: ich bin Maat Mücke und mein Alter ist 23.“

Darauf rief einer der Kadetten ganz erstaunt aus:

„Donnerwetter, meiner ist schon 52.“ /JB/

„Weil frischer Anstrich, wie wir wissen,
Des Schiffes Aussehen stets verschön,
Da fühlte sich ein Mann beflossen
Und hat die Schanze frisch gepönt.//
Er hat den Pinsel flink geschwungen,
Und schon nach gar nicht langer Zeit
War ihm das große Werk gelungen:
Die Schanze stand im neuen Kleid!//
Der Mann besah nun mit Vergnügen
Des Pinselschwunges Resultat,
Doch schien ihm das nicht zu genügen,
Weil er noch etwas andres tat.//
Ein Apparat, mit dem man lüftet,
Vermisst noch des Pinsels Tanz,
Dazu war er auch schlecht beschriftet ...
Der Mann verhalf zu neuem Glanz.//
„Bleibt offen“, stand auf ihm geschrieben
In roten Lettern, groß und schön,
Es wäre wohl auch schön geblieben,
Doch da ist folgendes geschehn://
Es kam ein hoher Herr gegangen
Und grad’ am Lüfter spürte er
Das stets verständliche Verlangen,
Zu sitzen, denn ihn schwitzte sehr.//
Dass dieser Lüfter nun gerade
Das Ziel des müden Körpers ward,
Wär für den Anstrich wirklich schade,
Die Farbe war ja noch so zart.//
Der Herr jedoch mit trüben Blicken,
Erhob sich schon nach kurzer Zeit;
Es bot das letzte Stück vom Rücken
Ein Ideal der Heiterkeit.//
„Bleibe offen“, so stand dort zu lesen
In roten Lettern, groß und schön.
Ist es ein Warnungsschild gewesen? ...
Man wird ihm aus dem Wege gehen.“
(Hein Mosel)

//Aus dem Unterricht über den Umgang mit Vorgesetzten:

„Wenn Sie Landurlaub haben und Sie spazieren mit einem Mädel im Arm an der Pier entlang und ihnen kommt dann der Kapitän entgegen, was haben Sie dann zu tun?“

„Ich habe nichts zu tun, sonst würde ich ja nicht spazieren gehen!“ /JB/

//In der indischen Marine muss der Wortlaut von Signalen, die zwischen Schiffen ausgetauscht werden, im Logbuch vermerkt werden. Ein indischer Kommandant fand nach einer Überprüfung des Logbuches seines Schiffes folgenden bemerkenswerten Eintrag seines jüngsten Wachoffiziers:

„17.17 Uhr: Identität mit unbekanntem Schiff gewechselt.“/JB/

//Auf dem österreichisch-ungarischen Linienschiff ERZHERZOG FRANZ FERDINAND gab es einst einen Seefähnrich, der einen Dackel an Bord hatte. Die Mannschaft hatte das Tier tief ins Herz geschlossen und so kam es, dass der Kommandant den Seefähnrich – als dieser auf ein anderes Schiff versetzt wurde – fragte, ob er gedenke, den Dackel auch mitzunehmen. Als dieser das bejahte sagte der Kommandant zum Abschied:

„Schade, um den Hund tut es mir leid.“/JB/

//Auf einem Tender gab es einst jeden Montag einen Eintopf, der jedoch auf wenig Zuspruch der Besatzung stieß. Auf die Frage des Menageoffiziers, ob der Eintopf gegessen wurde, bekam er sodann vom Smut die Antwort, dass die Hälfte übrig blieb und er diese über Bord geworfen habe. Der Offizier – erbost über diese Verschwendung – befahl daraufhin:

„Beim nächsten Mal wird der Eintopf vorher abends noch mal aufgewärmt.“

Als nun der vom Menageoffizier erwartete Eintopf am nächsten Montagabend ausblieb stellte er den Smut zu Rede und fragte, was mit dem Rest des Eintopfes geschehen sei. Dieser antwortete darauf:

„Der Rest des Eintopfes wurde wie befohlen abends aufgewärmt – und erst danach über Bord geworfen.“/JB/

//Als sich Peter Paul Peters bei der Marine meldete, um dort Maschinist zu werden, musste er beim Maschineninspektor zur Vorstellung erscheinen und seinen Lebenslauf vortragen. Als er dann selbstbewusst berichtete, dass er in der Volksschule zweimal sitzengeblieben war, wurde der Inspektor misstrauisch und meinte, dass man gerade als Maschinist eine gute Ausbildung bestehen müsse. Da es ihm mit der Bewerbung wie ein Scherz erschien, fragte er den Herrn Peters leutselig, was er sich denn für ein Gehalt für seine tolle Qualifikation vorstelle. Dieser bezifferte daraufhin ebenfalls selbstbewusst das Gehalt eines Zweiten Ingenieurs. Der Inspektor gab nun überrascht zu bedenken, dass dies wohl reichlich übertrieben sei und womit er diesen Lohn rechtfertigen wolle. Darauf antwortete dieser:

„Der hohe Lohn hat schon seinen Grund, Herr Inspektor! Sehen Sie, die Arbeit ist doch für mich viel schwerer, da ich nichts davon verstehe!“/JB/

//Schlimmer noch als die „Roaring Forties“ sind die Weststürme der „Howling Fifties“ in den 50er-Breiten der südlichen Hemisphäre./JB/

//Ein Eintrag aus einem Logbuch:

„.... und in dieser verhängnisvollen, turbulenten Nacht
kam dann alles ans Tageslicht!“ /JB/

//Über die Hygiene an Bord:

Auf einem Schulschiff wurde eins ein Kadett im Waschraum überrascht und von seinem Kameraden zur Rede gestellt, was er denn da mache? Dieser antwortete:

„Ich wasche mir die Hände!“

Darauf sein Kamerad ganz überrascht:

„Gibt es denn Urlaub?“/JB/

//Ein Offizier fragte einst einen Matrosen:

Müssen Sie denn alles langsamer machen, als alle anderen?

Er erhielt darauf die folgende Antwort:

Nicht alles, Herr Leutnant, ich werde zum Beispiel schneller müde als alle anderen!“/JB/

//Aus einem Logbuch:

„10:00 Uhr: Sichteten an Backbordbug einen Wal,
Entfernung etwa 1300 Yards.

10:01 Uhr: Passierten den Wal, hielten nach Backbord
auf parallelen Gegenkurs.

10:03 Uhr: 270°, Entfernung des Wals 700 Yards,
Nationalität und Ziel unbekannt.“/JB/

//Dereinst soll es geschehen sein, dass ein Vorpostenboot, also ein zu einem Kriegsschiff umgebauter Fischdampfer, auf seinem Posten lag und plötzlich einen gegnerischen Flottenverband mit einem Flugzeugträger gesichtet hat. Daraufhin wurde die gesamte Besatzung, also der Steuermann, der Smut und der Maschinist, an die Kanone befohlen. Die gesamte übrige Besatzung, also der Kommandant und der Rudergänger verblieben derweil auf der Brücke um zu steuern. Als sich der Verband näherte erfolgte der Befehl, das Ziel aufzufassen. Sofort nahm die Geschützmannschaft das nächstgelegene Ziel – eine Fregatte aus dem Geleitschutz des Flugzeugträgers – ins Visier und wollte gerade das Feuer eröffnen, als der Kommandant von der Brücke ruft:

„Zielwechsel: zuerst den Großen!“

Gemeint war der Flugzeugträger. Das muss wohl mächtig viel Eindruck gemacht haben, denn daraufhin soll der gesamte gegnerische Verband abgedreht sein./JB/

//Einst begab es sich, dass ein Kapitän überraschend in die heimische Küche stürmte, um einen Kadetten in flagranti mit einer Küchenmagd zu erwischen, nachdem er von der heimlichen Zusammenkunft erfahren hatte. Der Kadett konnte allerdings noch rechtzeitig durch Küchenfenster türmen. Allerdings hatte er dabei in der Eile seine Mütze vergessen. Darauf rief der Kapitän ihm mit großem Kopfschütteln hinterher:

„Nehmen Sie doch Ihre Mütze mit, Sie dummer Kerl,
es steht doch Ihr Name drin!“/JB/

//Einstmals entschloss man sich, in der Offiziermesse eines Flottenstützpunktes ein Schild über der Garderobe anzubringen, um einen Missbrauch der Kleiderhaken durch andere Dienstgrade zu unterbinden. Darauf stand also geschrieben:

„Nur für Offiziere!“

Es dauerte nun allerdings nicht lange, da stand unter dem Schildchen von einem Unbekannten feinsäuberlich geschrieben:

„Kann auch für Mäntel, Mützen und Hüte benutzt werden!“/JB/

//Dereinst begab es sich, dass der Maschinist und der Nautiker eines Schiffes sich ständig stritten und sich gegenseitig vorwarfen, dass der jeweils andere den leichteren Job habe und nichts von der Seefahrt verstehe. Da war es dem Kapitän irgendwann leid und er befahl den beiden Streithähnen, ihre Aufgaben zu tauschen, damit sie mehr Verständnis für den jeweils anderen Bereich gewännen. Dies geschah und so übernahm der Nautiker die Maschinen und der Maschinist die Navigation. Doch es dauerte nicht lange, da meldete sich der ehemalige Nautiker beim Kapitän und bat um die Rückgabe seines alten Jobs, da die Arbeit im Maschinenraum schrecklich sei und es ihm nicht gelänge, die Maschinen am Laufen zu halten. Darauf erwiederte der Kapitän:

„Zu spät und auch nicht mehr nötig: Unser neuer Nautiker hat das Schiff soeben auf Grund gefahren!“/JB/

Eine Inspizierungsbemerkung beim Gewehrschießen
der Marine:

„Berlin, den 20. Oktober 1879.

Zu Ipp, zu 6. Gewehrexertitum:

Ich habe durchgehendes befriedigendes Griffemachen gefunden, aber daß dabei der Anschlag immer und immer ein guter sein muß, damit der Mann selbst im Schlaf einen möglichst sicheren Schuß abgibt, ist oft übersehen.

Gez. V. Stosch“

//Einst begab es sich, dass der Leichte Kreuzer KÖLN das Panzerschiff DEUTSCHLAND bei einem Manöver versehentlich am Heck rammte und dabei den dort angebrachten Adler – der von der Besatzung respektlos als „der Vogel“ bezeichnet wurde – beschädigte. Der Kommandant des rammenden Schiffes war ein gewisser Kapitän zur See Fuchs, was den Kommandanten der DEUTSCHLAND nach Feststellung des Schadens zu dem knappen aber treffenden Winkspruch veranlasste:

„Fuchs, Du hast die Gans gestohlen!“/JB/

„Gentlemen prefer blondes, but sailors don't care!“

(“Gentlemen bevorzugen Blondinen,
aber Seeleuten ist das egal!”)

(Seefahrerweisheit)

Unter einer „loose cannon“ versteht man eine unberechenbar gewordene Gefahr. Dies geht auf den Umstand zurück, dass eine Kanone, die sich auf einem Schiff aus ihrer Halterung gelöst hat, nicht mehr zu kontrollieren ist, wild über das Deck rollt und wahllos Zerstörungen anrichtet.

//Auf dem Linienschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN kam es einst zu einer Gefechtsübung in deren Anschluss alle Beteiligten ihre Wahrnehmungen schildern und ihr Verhalten erklären sollten. Als der Kommandant dem Heizer von Zitzewitz das Wort gab, erklärte dieser, dass er nach einer Schadenskontrolle der simuliert getroffenen Räume und der Feststellung, dass alle vorgefundenen Kameraden „tot“ und alle Räume „voll Wasser“ gelaufen waren, in den Funkraum gestürmt sei, um den Hauptschalter des Funksenderaumes auf Null zu legen.

Dem Kommandant erschien diese Antwort merkwürdig und er wollte eine Erklärung für das Umlegen des Schalters haben, da der Heizer eigentlich keinen Zutritt zum Funkraum haben durfte. Dieser wurde darauf ganz kleinlaut und gab schließlich zu, dass er den Hinweis dafür von dem Oberfunkgast Debuschewitz bekommen habe, obwohl dieser „tot“ gewesen war. Darauf stellt der Kommandant den Oberfunkgast zur Rede:

„Wie kommen Sie dazu, dem Heizer von Zitzewitz zu sagen, er solle den Hauptschalter auf Null legen, Sie waren doch „tot“?

Darauf bekam er zur Antwort:

„Nein, noch nicht ganz, Herr Kapitän, das war mein letzter Atemzug!“/JB/

//Einst kam ein junger Mann für die Musterung zum Augenarzt, der ihm die volle Tauglichkeit bestätigt. Da sagt dieser zu dem Arzt:

„Ach, Herr Stabsarzt, bitte nicht zur Marine. Ich kann das Wasser nicht sehen.“

Darauf erhielt er zur Antwort:

„Keine Sorge, das Wasser ist so nahe am Schiff, dass Sie es bestimmt sehen werden!“/JB/

//Einst übten Kadetten der Marine in einer Schwimmhalle den Sprung von einem Dreimeterbrett, um auf eine Evakuierung bei einem Schiffsuntergang vorbereitet zu sein. Als sich einer der Kadetten sträubte, vom Brett zu springen, sprach ihn der Ausbilder ungeduldig an:

„Was würden Sie tun, wenn Sie sich nicht auf einem Dreimeterbrett, sondern an der Reling von einem sinkenden Schiff befänden?“

Er erhielt zur Antwort:

„Ich würde warten, bis das Schiff drei Meter tiefer gesunken ist.“/JB/

KONVERSATIONSKARTE NR. 864

„Marinesoldaten sollten nicht schwimmen können –
denn dann verteidigen sie das Schiff länger.“

(Seefahrerweisheit)

//Einst fiel ein Matrose von SMS GAZELLE betrunken ins Hafenbecken, dabei konnte er gar nicht schwimmen. Kameraden sahen den Ertrinkenden und warfen ihm eine Leine zu. Gerade noch rechtzeitig konnte er das Ende fassen und man hievte den schweren Kerl mit letzter Kraft nach oben. Als sein Gesicht auf der Pier erschien zeigte der Gerettete jedoch keinerlei Anzeichen von Todesangst, sondern nur ein breites Grinsen. Die Kameraden fragten darauf verwundert, weshalb er in seiner Todesstunde das Lachen bekam. Darauf erhielten sie zur Antwort:

„Tja, ich dachte mir, wenn ich jetzt loslasse, dann fällt Ihr hier oben alle aufs Hinterteil!“/JB/

//Als ein paar Maaten einst vom Landgang zurückkehrten und auf das Boot für den Transfer auf ihr Schiff warteten, wollte einer von ihnen noch eine Zigarette rauchen, bemerkte aber, dass er kein Feuer bei sich hatte. In der Nähe stand nun eine rauchende Gestalt im Halbdunkel und so ging er diesem entgegen und rief ihm zu:

„He Kumpel, hast Du Feuer?“

Beim Näherkommen erkannte der Maat plötzlich die vier goldenen Ärmelstreifen eines Kapitäns zur See an der Uniform des Anderen und entschuldigte sich schnell für seine respektlose Ansprache. Darauf erwiderte der Kapitän gelassen:

„Schon gut! Seien Sie nur froh, dass ich kein Fähnrich bin!“/JB/

//Beim Schiffsarzt kam es einst zu einem bemerkenswerten Vorfall: Ein Seemann meldete sich mit starken Ohrenschmerzen. Daraufhin begann der Arzt mit seiner Untersuchung und leuchtete mit seiner Apparatur im Ohr des Patienten herum, konnte jedoch beim besten Willen nichts Ungewöhnliches entdecken. Nach einigem Suchen fiel dem Patienten auf, was falsch läuft und er sagte:

„Herr Marinestabsarzt, Sie können da nicht durchgucken ...!“

„Wieso?“

„Im anderen Ohr ist ein Watteproppen!“/JB/

//Ein britisches Wissenschaftsjournal hat 1964 eine Untersuchung durchgeführt, um zu prüfen, ob Seemänner auf See tatsächlich immer nur an Frauen denken. Dazu wurden drei Versuchspersonen in einem Segelschiff über den Atlantik geschickt und täglich nach ihren größten Bedürfnissen befragt. Das Ergebnis war eindeutig: die Seeleute dachten fast nur ans Essen. Das also ist die wahre „Liebe der Matrosen“!//JB/

//Im Jahre 1969 lief ein Geschwader belgischer Minensuchboote im britischen Hafen von Plymouth ein. Die Besatzungen hatten sich an Oberdeck versammelten und grüßten feierlich die Fahne an Land. Dort standen britische Offiziere und erwiderten den Gruß. Plötzlich erbleichte einer von ihnen, als er feststellte, dass anstelle der NATO-Fahne ein rosafarbenes Damenhöschen gehisst war. Als es eingeholt war, entdeckte man eine Botschaft von Studenten, welche für die Rückgabe der richtigen Fahne eine Lösegeldzahlung an eine Wohlfahrtsorganisation forderten. Schnell wurde eine Sammlung bei den Offizieren durchgeführt und es kam der bemerkenswerte Betrag von zwei Pfund, neun Schillingen und sechs Pennies zusammen, mit denen das Lösegeld bezahlt wurde. Nach dem Hissen der Fahne säufzte einer Briten:

„Es war nicht leicht, den Belgieren den Witz zu erklären.“/JB/

//Als der Landurlaub zu Ende ging, verabschiedete sich ein Matrose einst von seiner schwangeren Frau mit dem Hinweis, dass sie ihm gleich telegraphieren solle, wenn die Geburt erfolgt war. Sie müsse sich aber diplomatisch ausdrücken, damit er nichts an Bord spendieren müsse. Ein paar Wochen später erhielt er folgendes Telegramm zur Geburt von Zwillingsskindern – einem Mädchen und einem Jungen:

„Melone, Melone, eine mit, eine ohne, alle drei wohllauf. Dein Frauchen.“ /JB/

//In der US-Marine soll es ein besonderes Verfahren zur Auswahl von Offizieren für Beförderungen geben, wie ein Ausbildungsoffizier seinen Kadetten einst berichtete. Demnach verfügt das Personalamt für jeden Offizier der Marine ein schwarzes und ein weißes Kästchen. Wenn nun ein Offizier etwas gut gemacht hat, so legt man eine Kugel in das weiße Kästchen. Hat er dagegen etwas falsch gemacht, so legt man eine Kugel in das schwarze Kästchen. Stehen nun Beförderungen an, so wird das schwarze Kästchen geöffnet und die Kugeln werden gezählt. Daraus ergibt sich dann die Reihenfolge bei den Beförderungen.

Als nun einer der Kadetten die Frage stellte, was denn mit dem weißen Kästchen wäre, blickte der Offizier diesen nur fassungslos an und sprach mit größter Selbstverständlichkeit:

„Das weiße Kästchen wird niemals geöffnet!“/JB/

//Nach einer mehrmonatigen Seereise kehrte einst ein Containerschiff zurück nach Hamburg, wo es von dem Inspektor der Reederei empfangen wurde. Auf seine Frage, wie denn die Reise gewesen sei, antwortete der Kapitän ihm folgendermaßen:

„Danke der freundlichen Nachfrage. Außer einer Zollaffäre in Verbindung mit Ladendiebstahl und einer hohen Geldstrafe für das Schiff, einer fristlosen Entlassung von Deck, einer Abmusterung krankheitshalber auch von Deck wegen eines Unfalles ohne Ersatzmöglichkeit, der Entdeckung eines blinden Passagiers und der damit verbundenen Schwierigkeiten, ständig verstopfter Häfen und daher unnötiger Wartezeiten, und außer unpünktlicher Überweisung des Ziehscheines nach Hause und mangelnder Ausrüstung des Schiffes seitens Ihrer Ausrüstungsabteilung verlief die Reise normal!“

Darauf erhielt er die folgende ungerührte Antwort des Inspektors:

„Na dann ist es ja gut.“/JB/

//Einst versuchte ein Ausbildungsoffizier seinen Kadetten beizubringen, dass sie sich nicht mit leichten Mädchen einlassen sollten. Er drückte dies so aus, dass er sagte, sie sollten sich eine „steuerbordsche“ Dame aussuchen, womit er auf den maritimen Brauch abzielte, wonach die Steuerbordseite die „vornehme“ Seite eines Schiffes ist, deren Brückennock dem Kommandanten vorbehalten ist. Ein Kadett gab ihm daraufhin – bezugnehmend auf die Abweichung bei so manchem Kompass – folgendes zu Bedenken:

„Herr Kaleu! Steuerbordsch sind sie hier in Stralsund alle, nur haben manche etwas Missweisung.“/JB/

//Einst war ein äußerst sparsamer Schotte von arger Seekrankheit geplagt, da empfahl ihm ein erfahrener Kapitän folgendes:

„Nehmen Sie doch einen Penny zwischen die Zähne und beugen Sie sich so weit über die Reling, dass der Penny ins Wasser fällt sobald sie den Mund zum Kotzen öffnen würden.“/JB/

//Einst lagen die beiden österreichisch-ungarischen Kleinen Kreuzer TIGER und PANTHER in einer dalmatinischen Inselbucht dich nebeneinander vor Anker. Da wurden beide Schiffe aneinandergetrieben – sie schwöjten also aneinander. Daraufhin erschien der Kommandant der TIGER an Oberdeck und stellte den Wachoffizier zur Rede, woher der Aufprall kam. Dieser meldete pflichtbewusst und in schönstem Reime:

„Herr Kommandant, die TIGER und die PANTHER
Die schwöjten aneinander!“

Kurz und bündig war daraufhin die ungerührte aber ebenfalls gereimte Antwort des Kommandanten:

„Weil der Witz so gut gewest,
Vierzehn Tage Bordarrest!“/JB/

//Einst gab es einen hervorragenden Ausbilder der US-Marineflieger, dessen einziger Makel es war, dass er sich nie im Kampf hatte bewähren können. Als nun einer seiner Pilotenschüler verwundet von einem Kampf auf dem Träger landete, die Maschine jedoch noch intakt war, meldete er sich beim Admiral und bat darum, die Maschine fliegen zu dürfen, um die übrigen Kameraden zu unterstützen. Dies geschah nach einiger Überredung denn auch. Der Offizier stürzte sich also erstmals ins Gefecht und es war ein Bravourstück: er flog fantastische Manöver und er schoss alleine sechs japanische Flieger ab, bis der Gegner in die Flucht geschlagen wurde. Daraufhin gelang ihm noch eine wunderbare Landung auf dem Träger und er meldete sich voller Freude beim Admiral mit der Bitte um eine Auszeichnung seiner Leute! Der Admiral allerdings hatte ihm den Rücken zugekehrt und drehte sich langsam zu ihm um. Seine Augen waren zu bösartig blickenden Schlitzen verengt und er sagte:

„Sorry, Sir. Sie gelandet auf falschem Träger!“/JB/

//Einst sollte eine Landungsübung von Heeresleuten bei der Marine stattfinden und so vereinbarte ein Major einen Termin bei einem Kapitän, wann die Übung in einem kleinen Hafen stattfinden könne. Als die Truppe nun aber erst drei Tage nach dem vereinbarten Termin, jedoch zur korrekten Uhrzeit dort eintraf, musste der Kapitän die traurige Botschaft verkünden, dass die Übung nun nicht wie geplant stattfinden könne, da sich die Gezeiten geändert hätten. Daraufhin erwiderte ihm der Major völlig aufgebracht:

„So eine Schweinerei ist nur bei der Marine möglich!“/JB/

//Als das britische Schlachtschiff KING EDWARD VII 1915 vor der schottischen Küste auf eine Mine lief ereignete sich folgendes:

Die Besatzung begann eiligst die Schotten mit Stützbalken abzustützen, damit sie nicht durch die Schäden zusammenbrachen. Dies würde ansonsten das sichere Ende des 17.000-t-Schiffes und seiner 777 Mann starken Besatzung bedeutet haben. Nach der Hälfte der notwendigen Arbeiten meldete der Zimmermann dem Kommandanten, dass man nicht weiter arbeiten könne, da alle Stützbalken aufgebraucht seien. Darauf fragte der Kommandant, was mit den zahlreichen Hölzern aus dem X-Magazin geschehen sei. Darauf wird der Zimmermann stutzig und meldet:

„Aber Herr Kapitän, die können wir doch nicht nehmen, das sind doch die Reservestützen für den Notfall!“/JB/

//Einst tranken ein paar Matrosen etwas zu viel und verpassten fasst den Zapfenstreich. Als sie sich schnell aufmachen wollten stellte sich heraus, dass einer von ihnen nicht mehr gehen konnte. Da sie sich keinen besseren Rat wussten, borgten sie sich eine Handkarre und fuhren ihn zum Schiff – seine Schuhe schleiften dabei über den Boden. Endlich angekommen und noch vor dem Zapfenstreich, hievten sie den Kameraden an Deck und wollten gerade unter Deck verschwinden, da stellte sich ihnen der Erste Offizier in den Weg und verkündete:

„Herrschäften, schön, schön, übern Zapfen sind sie ja nicht gewichst. Sie sind in gerader Haltung an Bord gekommen, wenn auch nicht der Vorschrift entsprechend. Alles gut, aber: ich muss Sie trotzdem einsperren. Sehen Sie sich die Schuhe von dem Transportierten an, die Hacken sind bis zur Kappe abgeschliffen. Wie? Drei Tage Arrest wegen fahrlässiger Beschädigung fiskalischen Eigentums. Ab dafür!“/JB/

//Ein Matrose hatte sich einstmais ganz schrecklich betrunken. Als er gerade die Kneipe wechseln wollte, rannte er fast einen Offizier über den Haufen. Dieser fragte aufgebracht, warum er ihn denn nicht grüße.

„Sehen Sie denn nicht, wen Sie vor sich haben? Ich bin Admiral!“

Darauf erwiderete der Matrose:

„Mensch! Haben Sie ein Glück! Ich bin nur Matrose!“/JB/

//Zur Zeit des Ersten Weltkrieges begab es sich einst, dass der Befehlshaber der deutschen Flotte Admiral Scheer bei dem Versuch auf sein Flaggschiff im Hafen zurückzukehren von einem Posten aufgehalten und pflichtgemäß nach der Parole gefragt wurde. Dem Admiral aber war sie entfallen und da der Posten auf die Vorschriften bestand, ging er wieder, um sich die Parole zu besorgen. Als er nun aber mit der Parole zu dem Posten zurückgekehrt war, verschlägt es ihm zunächst beinahe die Sprache, als er sieht, wie ebendieser Posten vor seinen Augen vier Zivilisten ohne Parole passieren lässt. Der Befehlshaber aus der Seeschlacht vor dem Skagerrak stellte den Mann daraufhin zur Rede. Dieser erwiederte daraufhin:

„Excellenz, das ist nun ja etwas ganz anderes!“,

und er zeigt auf die entschwindenden Zivilisten,

„die da konnten ja die Parole gar nicht wissen!“/JB/

//Einst hatte der Pilot eines Marineaufklärers beim Fliegen plötzlich etwas Merkwürdiges bemerkt und er sprach zu seinem Beobachter:

„Ich habe das ungute Gefühl, dass wir gerade durch ein Schießgebiet fliegen!“

Dieser erwiderte darauf:

„Beruhigen Sie sich, wir verlassen es gerade!“/JB/

//Als einst ein neuartiges Minensuchboot der Bundesmarine in einem Containerhafen festmachte, wurde der Posten von einem Seemann eines großen Frachters angesprochen:

„Ganz schön lütt (klein), euer Boot, was?“

Darauf bekam er zur Antwort:

„Ist ja auch erst drei Monate alt!“/JB/

//Einst fuhren zwei deutsche Leichte Kreuzer im Kielwasser hintereinander her, da rammte der vordere von ihnen versehentlich einen Fischtrawler. Der Kapitän des Bootes erschien aufgebracht an Oberdeck und prüfte die Schäden, während der Kreuzer langsam an ihm entlangschrammte. Als er gerade festgestellt hatte, dass keine schwerwiegenden Schäden entstanden waren, welche die Sicherheit des Bootes gefährdet hätten, rammte der zweite Kreuzer in den Trawler. Darauf rief dessen Kapitän nur noch voller Empörung:

„Wieviel von diesen verdammten Kreuzern kommen nun eigentlich noch?“/JB/

//Einst saß ein deutscher Seemann in einem spanischen Hafen und bestellte ein Glas Rotwein. Da wollte sich die Kellnerin freundlich bei ihm erkunden, ob er denn aus Deutschland stamme und fragte auf Spanisch:

„Tu Aleman?“

Darauf der Seemann, der das Spanische für Deutsch gehalten hatte:

„Nee, nee, da kommen später noch mehr!“/JB/

//Als einst die SANTA MONICA in Callao einlief, um eine große Ladung Fleischkonserven abzuliefern, erhielt er von dem Zollbeamten die bedauerliche Nachricht, dass keine Ladung gelöscht werden könne, da die Hafenarbeiter streikten. Der Kapitän, der schon seine Prämie schwinden sah, rief den Ersten Offizier zu sich und gab ihm den Auftrag folgenden Brief ohne Absender an die Hafenbehörden zu schicken:

„Achtet auf die SANTA MONICA! Sie hat Rauschgift geladen! Ein Freund!“

Als der Kapitän sich nun bei der Hafenbehörde meldete, dass er den Hafen verlassen wolle, um in einem anderen seine Ladung zu löschen, gaben diese ihm die Order, er müsse bleiben, da die Waren zur Durchsuchung beschlagnahmt seien. Der Kapitän erwiderte darauf, dass er ja die Ladung nicht an Land bringen könne, da ja gestreikt wurde. Er solle diese Sorge anderen überlassen, bekam er zur Antwort und tatsächlich erschien kurze Zeit später eine große Zahl Soldaten, die mühsam die Ladung an Land schleppten. Nach getaner Arbeit ließ sich der Kapitän die fristgerechte Lieferung quittieren und verließ mit dem Schiff den Hafen. Zum Abschied sandte er der Hafenbehörde folgenden Funkspruch:

„Edel sei der Mensch, hilfreich und gut!“/JB/

//Im Jahre 1962 hatte der britische Fischer Stanley Drake den schwersten Fang seines Lebens gemacht: ihm war ein dänisches Klein-U-Boot, welches an einer NATO-Übung teilnahm, ins Netz geraten, welches glücklicherweise auftauchte, als es bemerkte, dass mit der Bewegung des Bootes irgendetwas nicht stimmte.

Ähnliches widerfuhr 1968 dann auch dem französischen Trawler FORMALHAUT, dem das britische U-Boot GRAMPUS ins Netz geraten war. Auch dieser Vorfall verlief für beide Seiten glimpflich – es dauerte allerdings einige Stunden, das U-Boot aus dem Netz zu befreien./JB/

//Einst kam ein junger dänischer Kadett erstmals an Bord seines neuen Ausbildungsschiffes, auf dem ausgerechnet sein Vater Kommandant war. Als er diesem das erste Mal über den Weg läuft, sagt er freundlich „Guten Tag, Vater!“ Darauf erwiderst dieser aufgebracht:

„Du hast mich militärisch zu grüßen, wie jeder andere, und ich bin hier Dein Kommandant und Kapitän und nicht Dein Vater!“

Der Kadett erwiederte darauf schnell:

„Jawohl, Herr Kapitän, wenn ich wieder einmal zu Hause bin, werde ich das der Mutter mitteilen!“/JB/

//Einst war ein alter Kutter bei Nebel unterwegs. Da wollte der Kapitän den Anker werfen lassen, um abzuwarten, bis die Sicht sich verbessert hätte. Der Anker musste bei diesem alten Modell nach der Verbindung mit der Ankerkette umständlich über die Reling gehoben werden, was viel Zeit in Anspruch nahm. Der Kapitän schickte nun also seinen Steuermann und seinen Matrosen auf die Back, um das Manöver durchzuführen. Kaum dort eingetroffen rief er schon ganz aufgereggt: „Anker weg!“. Von der Back schlug ihm daraufhin nur Schweigen entgegen. Nochmals rief der Kapitän, nun bereits ziemlich gereizt: „Anker weg!“ Es folgte immer noch Schweigen von Vorne. Darauf der Kapitän: „Verdammst noch mal, werft endlich den Anker weg!“ Darauf fällt der Anker endlich ins Wasser. Doch nur kurze Zeit später kam der genervte Ruf von der Brücke: „Der Anker hält ja nicht, was ist da los?“ Darauf folgte die trockene Antwort von der Back: „Kann er ja auch nicht – es war ja noch keine Kette dran!“ /JB/

//Als das bedeutendste gesellschaftliche Ereignis zu Zeiten, als die Royal Navy noch in Singapur residierte, war das Armada-Ball-Dinner. Dabei war es üblich, dass sich die Offiziere zusammen mit ihren Gemahlinnen vor dem Ball gegenseitig zum Dinner einluden. Bei einem dieser Dinners kam es zu einem unglücklichen Vorfall: Der chinesische Koch wollte gerade die bestellten Steaks servieren, als er ins Stolpern kam und das Essen auf dem Teppich landete. Die Gastgeberin bat ihn die Steaks wegzuschaffen. Als der Koch nun aber nur wenige Minuten später mit hervorragenden und frisch gebratenen Roastbeefs erschien, war die freudige Überraschung groß und keiner war mehr enttäuscht, wegen des ärgerlichen Vorfalls. Später traf der Gastgeber dieses Dinners auf dem Ball einen Kameraden, der ein anderes Dinner ausgegeben hatte und dieser erzählte ihm ebenfalls eine bemerkenswerte Geschichte, die sich bei seinem Dinner zugetragen hatte:

„Stellen Sie sich vor, meine Frau und ich waren uns sicher, dass man uns Roastbeefs servieren würde, doch was brachte uns der chinesische Koch? Köstliche Steaks! Verstehe einer die Chinesen!“/JB/

//Im Jahre 1943 ereignete sich die folgende wahre Geschichte: Es kehrte damals ein deutsches U-Boot von einer Feindfahrt zurück. Die verwitterte Besatzung war mit zotteligen Bärten in allen Farben und Formen und ihren bleichen und ausgemergelten Gesichtern an Oberdeck des rostigen Kahns erschienen, mittendrin der Kommandant, Korvettenkapitän Reinhardt Suhren – von seinen Freunden „Teddy“ genannt – mit seiner weißen, ölverschmierten Mütze und dem längsten aller Bärte im Gesicht und einer Sprechbüte in der Hand. An der Pier stand nun das Empfangskomitee und eine Kapelle spielte zur Begrüßung Marschmusik. Beim Eindrehen des U-Bootes hielt nun der bärtige Kommandant seine Sprechbüte an den Mund und rief laut vernehmbar zu dem versammelten Volk:

„Sind die Nazis noch am Ruder?“

Ein unbekannter Zuschauer rief daraufhin zurück:

„Jawohl, Herr Kapitän, sind noch!“

Um den eigenen Unmut über diese schlechte Nachricht auszudrücken, ertönte auf dem U-Boot daraufhin nur noch das laute Kommando:

„Beide Maschinen Stopp. Halbe Fahrt zurück!“/JB/

//Einst bereitete sich der US-amerikanische Raketenkreuzer TOLEDO auf ein Ankermanöver vor. Der Kommandant prüfte noch, ob alle Stellen bereit zum Manöver waren. Zuletzt fiel sein Blick zufrieden auf den Posten, der nach dem Ankern die Ankerflagge setzen sollte. Alles war bereit. Der Kommandant rief nun also sein Kommando: „Fallen Anker!“, woraufhin sich der schwere Anker des 13.600-t-Kreuzers mit seiner Kette laut krachend in Bewegung setzte, so dass das gesamte Schiff durchdröhnt wurde. Gleichzeitig wurde das Signalhorn geblasen, womit das Ankern angezeigt wurde. Alles lief glatt, nur der Posten an dem Flaggenmast regte sich kein Stück. Erst als er vom Wachoffizier zum hissen der Flagge aufgefordert wurde, führte er dies durch. Gereizt ließ der Kommandant den Seemann zu sich kommen und fragte, wieso er nicht tätig geworden sei? Dessen Antwort fiel verblüffend aus:

„Herr Kapitän, wegen des ganzen Lärms der auslaufenden Ankerkette konnte ich das Ankersignal nicht hören!“/JB/

//Einst wurde in einer Messe der Marine ein dort ausgelegtes Beschwerdebuch abgeschafft, da es zuviel Raum für negative Kritik bot, und es wurde stattdessen durch ein Wunschbuch ersetzt, um den Begehrten einen positiven Geschmack zu verleihen. Das neue Buch wurde nun zum Jahreswechsel ausgelegt. Eine der ersten Eintragungen war ausgerechnet von jenem Leutnant verfasst, der das neue Buch angeregt hatte. Sie lautete:

„1. Ich wünsche dem Kasinovorstand ein gesegnetes Neues Jahr.

2. Heute gab es einen Schweinebraten, der seinem Namen alle Ehre machte.“/JB/

Unter „Zustand“ versteht man bei der Marine eine absolute Unordnung und Aufregung.

//An der Marineschule Mürwik wurde einstmais jede Leistung nach den „erzielten Resultaten“ bewertet. Diese wurden oftmals in Form eines Tagesbefehls verkündet, um den Kadetten eine Rückmeldung über ihre mangelhaften Leistungen zu geben. Auch die Verwaltung wollte dabei mal zu Worte kommen und so fand sich neben anderen Bemerkungen folgende Beschreibung der „erzielten Resultate“ in einem Tagesbefehl, der auch pflichtgemäß laut verlesen wurde:

„3. Der Verbrauch an Toilettenpapier ist ungeheuerlich. Er steht in keinem Verhältnis zu den erzielten Resultaten.“/JB/

//In Esslingen gab es einst einen pensionierten Bahnangestellten, der regelmäßig Lotto spielte und dabei Zahlenkombinationen verwendete, die er im Bahnverkehr vorfand, so zum Beispiel aus Fahrplänen. Nachdem er nun jahrelang kein Glück damit hatte, liefen ihm eines Tages sechs amerikanische Marinesoldaten über den Weg, um den Bahnsteig zu passieren, an dem der Pensionär seine Zeit verbrachte. Auf den Seesäcken der Soldaten standen die Zahlen 1, 8, 26, 37, 40 und 47. Der alte Mann dachte sich, vielleicht bringt die Marine mehr Glück als die Bahn und trug die Zahlen in seinen Lottoschein ein. Das Ergebnis waren 6 Richtige. Der 65jährige hatte durch das Glück der Marine mit einem Einsatz von 2,30 Mark 500 000 Mark gewonnen./JB/

//Auf einem Hinweisschild eines Passagierdampfers stand einst geschrieben:

„Rauche nicht in der eigenen Koje, die Asche, die dabei zu Boden fällt, könnte leicht Deine eigene sein.“/JB/

//In der Marine-Offizierkleiderkammer in Kiel stand
dereinst auf einem Hinweisschild geschrieben:

„Zur Ersparung weiterer Hinweisschilder bitten wir,
die angebrachten Hinweisschilder zu beachten.“/JB/

//Bei ihrer letzten Atlantiküberquerung kam es auf der Bark BETTY zu einem bemerkenswerten Vorfall. Das Boot war zu dieser Zeit bereits über 30 Jahre alt und hatte einen leckten Rumpf, weshalb regelmäßig Wasser abgepumpt werden musste. Zwischen England und Nordamerika wurde der Wasserstand in einigen Räumen so hoch, dass jede Seewache mit einer Handpumpe mindestens eine Stunde pumpen musste, um das Boot zu lenzen. Als die Pumpdauer immer länger wurde, brechen die Seeleute schließlich zusammen und lassen dem Kapitän durch den Steuermann melden, dass sie nicht mehr weiter pumpen könnten. Da der Kapitän seine Leute kannte, versuchte er es ihnen nicht auszureden, sondern sagte schlicht: „na, dann können sie das pumpen sein lassen!“, legte sich auf ein Sofa in der Messe und steckte sich eine Pfeife an. Als der Steward, der in der Messe nach dem rechten sah, diese gerade verließ, lief er dem Matrosen über den Weg, der ihn fragte, was der Kapitän zu tun gedenke. Darauf sagte der Steward: „Nichts!“ Darauf antwortet der Matrose mit einer tiefen Abneigung gegen höhere Herrschaften: „Nichts? Der Käp’ten tut nichts? Na dem wird ich’s zeigen – der wird seinen Willen nicht bekommen, uns hier absaufen zu lassen!“ Darauf rannte er zum Logis und schrie beide Wachen zusammen, wieder mit dem Pumpen zu beginnen, und so geschah es auch. Am 10. Oktober 1883 erreichte die BETTY nach 57 Tagen schließlich glücklich den Hafen von New York./JB/

//An der Marineschule Mürwik organisieren die Kadetten zum Abschluss ihrer einjährigen Offizierausbildung üblicherweise einen Scherz – Bolzen genannt. Bei einem dieser Bolzen ließ man ein sehr wertvolles Gemälde aus der Aula verschwinden, auf dem ein aufgetauchtes U-Boot zu sehen ist. Stattdessen zeugte ein Hinweisschild von dem Scherz, auf dem geschrieben stand: „Bin getaucht, komme später wieder.“/JB/

„Wenn raue ruppige Winde weh'n,
Brecher über Decks und Luken geh'n,
Wenn's brist und stiemet von Westen her,
Wenn aschgrau werden der Himmel und das Meer,
Wenn der Sampan tanzt und torkelt, kreuz und quer;
Dann denken sie: Mann, Maat, Kommandant:
 <Gott schall mi bewohr'n!
 Wat mokt nu de armen Lüd an Land!>“

(Gorch Mümken)

//Gibt's denn dös a?
Sonne!
Wonne ...
Schwitzen ---
Sitzen ---
Kopf so schwer!
(Natürlich leer!)
Dem W.O.
Geht's ähnlich so. –
Schifflein stampft,
Schweiß verdampft ...
Sonne brennt,
Läufer rennt!
Wenn das Letzte ist geschmolzen,
Ist es Zeit für Brückenbolzen*. /JB/

*Bolzen sind ein Marinebegriff für Scherze.

//Als der Kanaldampfer Southampton-Dieppe einst klar zur Abfahrt war und die Passagiere bereits ungeduldig wurden, erblickten diese weit entfernt einen Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit zum Schiff rasen. Es wurden Wetten abgeschlossen und der Radfahrer wurde angefeuert, doch die Chancen für ein rechtzeitiges Eintreffen vor dem Ablegen schienen gleich Null zu sein. Die Spannung stieg und tatsächlich gelang es dem Mann das Schiff mit letzter Kraft zu erreichen, er schmiss das Rad zur Seite, sprang über den Steg und rief: „Abfahren!“ – denn der Radfahrer war der Kapitän des Schiffes./JB/

Bei der Marine ist man froh, dass man nicht die Kopfbedeckungen des Heeres tragen muss. Denn es gilt auch hier:

„There is nothing good about berets.“

(Rule No. 249 – Esquire. The Rules)

Wilhelmshaven wird aufgrund seiner Lage auch gerne als "Schlicktown" bezeichnet. Daher ist es jedem dort stationierten Mariner angeraten, regelmäßig in dem Buche des Herrn von Clausewitz „Vom Kriege“ das Kapitel „Verteidigung von Morästen“ zu studieren.

Über die Brandbekämpfung an Bord:

„Wenn ein [Deck] brennt, so muss man von allen Dingen die rechte Wand des zur Linken stehenden [Decks] und hingegen die linke Wand des zur Rechten stehenden [Decks] zu decken suchen; denn wenn man zum Exempel die linke Wand des zur Linken stehenden [Decks] decken wollte, so liegt ja die rechte Wand des [Decks] der linken Wand zur Rechten, und folglich, da das Feuer auch dieser Wand und der rechten Wand zur Rechten liegt (denn wir haben ja angenommen, dass das [Deck] dem Feuer zur Linken liege), so liegt die rechte Wand dem Feuer näher als die linke, und die rechte Wand des [Decks] könnte abbrennen, wenn sie nicht gedeckt würde, ehe das Feuer an die linke, die gedeckt wird, käme; folglich könnte etwas abbrennen, das man nicht deckt, und zwar eher, als etwas anderes abbrennen würde, auch wenn man es nicht deckte; folglich muss man dieses lassen und jenes decken. Um sich die Sache zu imprimieren, darf man nur merken: wenn das [Deck] dem Feuer zur Rechten liegt, so ist es die linke Wand, und liegt das [Deck] zur Linken, so ist es die rechte Wand.“

(Lichtenbergs Auszug aus einer Feuerverordnung. Der Begriff „Haus“ wurde in den Begriff „Deck“ navalisiert)

//Im Jahr 1901 kam es unter dem berüchtigten Admiral Köster zu einem Flottenmanöver der Kaiserlichen Marine. Daran nahm auch SMS WACHT teil, welches aufgrund eines zwar bestellten, jedoch nicht rechtzeitig eingetroffenen Zahnrades für die Rudermanöver nur eingeschränkt manövriertfähig war. Es kam wie es kommen musste: bei einem harten Rudermanöver konnte SMS WACHT nicht schnell genug wenden und wurde von der in der Linie nachfolgenden SMS SACHSEN gerammt und versenkt. Die Rettung der Besatzung war schon abgeschlossen, als plötzlich ein Depeschenboot an der Unglücksstelle eintraf und folgendes Signal abgab:

„K. (Kommandant) an K. Wo ist die WACHT? Habe repariertes Zahnrad ihrer Rudermanöver.“

Die Antwort erfolgte prompt: „K. an K. Werfen Sie es über Bord. SMS WACHT befindet sich unter Ihnen.“/JB/

//Im Jahr 1965 kam es in den brasilianischen Streitkräften zu einem bemerkenswerten Vorfall:

Der brasilianische Flugzeugträger MINAS GERAIS, welcher fünf Jahre zuvor von den Briten an Brasilien übergeben worden war, verließ in größter Eile seinen Heimathafen mit unbekanntem Ziel und reagierte auf keinen von zahlreichen Rückrufbefehlen. Doch was war der Grund dafür?

Die brasilianische Luftwaffe hatte den Anspruch erhoben, die Kontrolle über den Flugbetrieb des Trägers zu übernehmen. Dies konnte der Kommandant der MINAS GERAIS natürlich auf keinen Fall dulden und so startete er kurzerhand seinen Alleingang.

Ob auf dem Flugzeugträger irgendwann einmal Flugzeuge stationiert waren, ist bis heute unbekannt./JB/

//Einst besichtigte Bundespräsident Dr. Lübke die Bundesmarine. Hierbei wurde ihm ein Zielschießen der Marineflieger präsentiert. Als das Manöver zu Ende war und die Zielschreibe nicht getroffen wurde, meinte der Bundespräsident zum anwesenden Chef der Marinefliegerei:

„Ja, ja, der sicherste Platz ist noch immer auf der Scheibe.“

Darauf entgegnete ihm der Admiral treffsicher und mit dem versteckten Hinweis auf neue Beschaffungswünsche:

„Das ist es ja, Herr Bundespräsident. Wir wollten Ihnen mal zeigen, wie veraltet diese Flugzeugtypen mit ihren nicht minder veralteten Zielgeräten sind.“/JB/

//Während der NATO-Übung FALLEX kam es einst zu folgendem Vorfall:

Zwei Stabsoffiziere der Bundesmarine beklagten sich täglich bei einem dritten Stabsoffizier, der mit ihnen die Kammer teilte, dass er so laut schnarche, dass an Schlaf nicht zu denken sei. Letzterer stritt sein Schnarchen jedoch stets ab, woraufhin man sich einigte, eine nächtliche Tonbandaufzeichnung als endgültigen Beweis zu erstellen. Gesagt getan! Das Ergebnis wollte man tags drauf im Besprechungsraum überprüfen. Als nun das Tonbandgerät in einem mit einem Vorhang abgetrennten Teilraum gestartet war, erschien allerdings bereits der Chef des Stabes zur täglichen Besprechung und die drei Stabsoffiziere beeilten sich, am Tisch Platz zu nehmen. Nur sie hatten vergessen, die Tonbandwiedergabe zu stoppen. Und so kam es während der Chefbesprechung zu erstaunlichen Schnarchgeräuschen, welche jedoch keinem der Teilnehmer zugeordnet werden konnten. Erst ein vorgetäuschter Toilettengang, bei dem das Gerät abgeschaltet wurde, konnte die Lage entspannen./JB/

//Einst sollte ein junger US-amerikanischer Kapitäns-schüler im Schiffstagebuch eine Kollision seines Schiffes mit einem anderen Schiff festhalten. Seine Beschreibung der Katastrophe war insbesondere durch seine Kürze erstaunlich. Sie lautete:

„00:58 Uhr: Lichter eines Schiffes an Steuerbord gesichtet.

01:07 Uhr: Überlebende von der Besatzung aus dem Wasser gefischt.“/JB/

//An der Marineunteroffizierschule in Plön gab es einst ein lebendes Maskottchen: den persischen Wildesel „Fridolin“, der den Dienstgrad eines Seewebels mit einer dazu passenden „Uniform“ trug. Nun war es guter Brauch, den Seewebel „Fridolin“ die Front der angetretenen Mariner abschreiten zu lassen. So kam es 1961 zu der lautstarken Meldung:

„Stillgestanden, Esel von rechts!“

Das dumme dabei war allerdings, dass der Esel zu langsam und statt seiner der Kommandeur auf der Bildfläche erschienen war. Dieser war ob der ungewöhnlichen Art der Meldung dann doch etwas überrascht. Schallendes Gelächter erhob sich daraufhin und der Seewebel „Fridolin“ gesellte sich schließlich auch noch dazu./JB/

//Als sich Vizeadmiral Ruge einst über ein viel zu ausführliches Fernschreiben erregte, schrieb er dem Kommando Flotte eine entsprechende Nachricht, der er – als guter christlicher Seefahrer – ein passendes Zitat aus der Bibel beifügte:

„Denn so man das tut am grünen Holz, was will am dürren werden?“ (Lucas 23, Vers 31)

Als Antwort erhielt er zwei Bibelzitate aus dem vorgesetzten Kommando:

„Willst du wider ein fliegend Blatt so ernst sein und einen dünnen Halm verfolgen?“ (Hiob 13, Vers 25)

Und

„Was ihr wisset, das weiß auch ich, und ich bin nicht geringer als ihr.“ (Hiob 13, Vers 2)

Vizeadmiral Ruge beendete den Austausch schließlich mit folgender Einsicht:

„Die Furcht des Herrn ist der Weisheit Anfang, das ist eine feine Klugheit; wer danach tut, des Lob bleibt ewiglich.“ (Psalm 111, Vers 10)/JB/

//Einst kam es bei der Marine zu folgendem bemerkenswerten Wortwechsel:

Wachhabender Offizier: „Läufer!“

„Hier, Herr Oberleutnant!“

„Wer ist Signalmaat der Wache?“

„Signalmaat Wöllke, Herr Oberleutnant!“

„Wöllke??? – Gibt es nicht! Fragen Sie auf dem Signaldeck!“

- Nach einer Pause -

„Signalmaat der Wache ist Herr Signalmaat Wöllke!“

„Reden Sie keinen Unsinn! – Melden Sie dem Signalmaat, er heiße nicht Wöllke!“/JB/

//Beim Unterricht über die Behandlung von Betrunkenen wollte ein Admiral es einst genau wissen. So fragte er einen Matrosen, was zu tun sei, wenn dieser einen schwer angetrunkenen Kameraden nach der Sperrstunde vor der Matrosenkneipe antreffe. Dieser antwortete:

„Ich hake den Kameraden unter und sage ihm, dass wir in die Kneipe <Blaue Maus> gehen. Gleichzeitig winke ich ein Taxi ran und lasse uns an Bord fahren. Dort lasse ich mir von dem Taxifahrer und der Wache helfen, den Kameraden in seine Koje zu tragen und zahle den Taxifahrer, einschließlich Trinkgeld, aus dem Portemonnaie des Kameraden. Dann ziehe ich den Kameraden bis auf die Unterwäsche aus, decke ihn zu, stelle eine Pütz in Höhe des Kopfes an seine Koje und dann gehe ich raus.“

Darauf der Admiral: „Ganz gut soweit, aber Sie haben vergessen, das Licht auszuschalten!“

„Nein, Herr Admiral, das Licht muss anbleiben, weil der Kamerad sonst die Pütz nicht findet, wenn er erbrechen muss!“

„Sehr eindrucksvoll! Welche Funktion haben Sie eigentlich an Bord, dass Sie sich so gut mit der Materie auskennen?“

„Ich bin der Aufklärer beim Ersten Offizier, Herr Admiral!“ /JB/

//Einst bereiteten Marinekadetten der US Marine einen formalen Tanzabend vor. Sie waren dabei allerdings in großer Sorge, ob Sie genug junge Damen finden würden, die an der Veranstaltung teilnähmen. So fragten Sie auch an der Schule für höhere Töchter an, ob eine Teilnahme von Schülerinnen möglich sei. Die sonst sehr strenge und resolute Schulleiterin fand ausnahmsweise Gefallen an der Bitte der jungen und unbekümmerten Kadetten und sagte ihnen zu, sie werde ihnen zehn der hübschesten Schülerinnen auf den Tanzball schicken, die gleichzeitig auch ihre zuverlässigsten Damen seien. Verzweifelt erwiderte einer der Kadetten, welche die Einladung vorbrachten:

„Bitte, Madam, könnten Sie nicht fünf von diesem und fünf von jenem Typ senden?“/JB/

//Einst sprach ein junger Offizier der US Marine einen lang gedienten Unteroffizier außerdienstlich an:

„Hey, Bootsmann, will mir ein paar Zigaretten aus dem Automaten ziehen, kannste mir einen Dollar wechseln?“

Daraufhin räkelt sich der Unteroffizier und antwortet in einem väterlichen Unterton:

„Tja, das ginge wohl schon zu machen!“

Frostig antwortete der Offizier daraufhin:

„Ist das die Art, einem Offizier zu antworten? Lassen wir es nun noch einmal versuchen: Also, können Sie mir einen Dollar für den Automaten wechseln?“

Der Unteroffizier räkelte sich nun nicht mehr, sondern reckte sich in korrekter Haltung und antwortete schneidig:

„Nein, Sir!“/JB/

//Einst wurde auf einem Flugzeugträger der US Marine Formaldienst getübt. Die exerzierende Gruppe marschierte über das freie Flugdeck, als plötzlich keine Befehle mehr kamen. Der vorgesetzte Unteroffizier schien seltsam abwesend und in seine Gedanken versunken zu sein, während sich die marschierende Gruppe unweigerlich dem Ende des Flugdecks näherte. Kurz vor dem Abgrund rief dann einer der Gruppe dem Vorgesetzten zu:

„Nun sag doch irgendetwas! Sag doch wenigstens Adieu!“/JB/

//Bei einer Parade vor der Admiralität kam es einst zu einem bemerkenswerten Wortwechsel. Während die Boote der Flotte in großer Ernsthaftigkeit und Andacht an der Tribüne der feierlich blickenden Ehrengäste vorbeifuhr, rief ein Admiral plötzlich zu einem der vorbeifahrenden Bootskommandanten, der gerade erst geheiratet hatte:

„Was macht die junge Ehe?“

Darauf erwiderte der Angerufene:

„Herr Admiral, für einen Junggesellen ist sie eine schwere Belastung!“/JB/

Bei der Marine gibt es ein Codewort für eine Situation, in der alles schief ging, obwohl es keinerlei nachvollziehbare Gründe dafür gab:

SNAFU

Situation normal – all fucked up!

Nach einiger Überlegung gibt Admiral Scheer im Zuge der Meuterei in der Hochseeflotte seine ursprüngliche Idee, wegen der unabsehbaren Folgen auf, „das ein oder das andere Schiff, das nicht mitmachen wollte, durch T[or]p[edo]boote in den Grund zu bohren.“

Kapitän William Bligh, der von den Meuterern der BOUNTY mit seinen 18 Getreuen in einem Rettungsboot ausgesetzt worden war, schaffte mit einem minimalen Proviant die Rückkehr in die Heimat. Mit ihrem Boot legten die Ausgesetzten 6000 Kilometer von Pitcairn nach Timor zurück, wobei kein einziges Besatzungsmitglied während der Reise verstarb. Nur einer erlag Wochen nach der Rückkehr seiner Entkräftung.

Die Kameraden des Heeres sind bei der Marine „85er“. Allerdings führte der oft übertriebene Gebrauch dieser Formel auch einst zu dem folgenden Flottentagesbefehl:

„Ein Sonderfall gibt Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß die Bezeichnung 85er für diejenigen Herren von der Infanterie, welche nicht dem königlich-preußischen Infanterie-Regiment, Herzog von Holstein Nr. 85 angehören, durchaus ungehörig ist. Im dienstlichen Schriftverkehr ist daher der Ausdruck 85er unter allen Umständen zu vermeiden. Offiziere und Fähnriche sind alle sechs Monate zu belehren.“

(der Flottenchef)

„Die Deutschen lieben das Meer, ...

... in der Regel vom Strande aus.“

(Thomas Mann)

Gegenüber dem Kapitän bzw. Kommandanten gilt stets
das KaTOMI-Prinzip.

Das bedeutet: „Keep the old man informed!“

“Wenn ich die See seh’, brauch ich kein Meer mehr.”

(Unbekannt)

Die 3-Meilen-Grenze auf See ergab sich früher aus der Reichweite der Kanonen. Damit wollte man dafür Sorge tragen, dass ein Staat seine Souveränität auch an der Seegrenze bewahren konnte. Beim Überqueren dieser Grenze sollte – als Zeichen friedlicher Absichten – von beiden Seiten Salut geschossen werden, um damit gut hörbar zu belegen, dass die eigenen Kanonen leer geschossen und somit nicht sofort einsatzbereit waren. Der Verzicht auf Salutschüsse wurde somit als Signal feindlicher Absichten bewertet und man konnte sich auf einen Angriff vorbereiten.

Über das Selbstbewusstsein von Seglern aufgrund der Vorfahrtsregeln auf See:

„Die ganze Flotte, die steht still, weil mein Segel es so will.“

Über die Beschäftigung mit der Vergangenheit:

„Deutsche Marinesoldaten haben ein Recht darauf zu erfahren, wie ihre Väter und Großväter lebten, kämpften, tapfer waren, Sieg und Niederlage erlebten, (...). Aber dabei darf die Frage, für wen und zu welchem Zweck die Soldaten gekämpft haben, nicht ausgeklammert bleiben. (...). Denn wir sind Demokraten aus tiefer Überzeugung, und es trennen uns Welten von Generationen vor uns, die aus tiefster Überzeugung dem Kaisertum von Gottes Gnaden oder dem Führerprinzip anhingen.“

(Hans-Rudolf Boehmer: So war das nicht gemeint mit dem Spiegelbild der Gesellschaft, in: Marineforum 1998)

Über den Optimismus:

„Wir haben (...) keine leichten Zeiten vor uns. Ein immer schlanker werdender Personalkörper, verminderte Beförderungschancen, knappe Mittel bei der Materialerhaltung werden es uns schwer machen, die gute Stimmung aufrechtzuerhalten. Aber wir werden sie aufrechterhalten, denn ich vertraue darauf, daß die Offiziere der Marine Haltung bewahren, wenn es härter wird, mit guten Beispiel vorangehen und nicht vergessen, daß es ihr Beruf ist, Optimist zu sein.“

(Hans-Rudolf Boehmer: So war das nicht gemeint mit dem Spiegelbild der Gesellschaft, in: Marineforum 1998)

Über die Gründung der ersten gesamtdeutschen Marine:

Am 14. Juni 1848 beschloss das erste frei gewählte demokratische Parlament mit überwiegender Mehrheit „daß die Bundesversammlung zu veranlassen sei, die Summe von 6 Millionen Thalern zum Zweck der Begründung eines Anfangs für die deutsche Marine (...) auf bisher verfassungsmäßigem Wege verfügbar zu machen (...).“

Es war dies der erste Beschluss des Parlamentes.

Nach einem misslungenen Manöver erklärte einst ein Kapitän kleinlaut:

„Sie wollte nicht rechtzeitig anluven. Was war nur los mit dem Schiff?“

Da dachte der Matrose unvermittelt an ein Zitat aus „Der Spiegel der See“:

„Das Schiff hat die flüchtige Schwäche seines Herrn gespürt. Von allen lebenden Geschöpfen an Land und auf See lassen sich nur die Schiffe nicht vom leeren Schein betrügen, lassen sie allein sich keine minderwertige Kunst von ihren Meistern gefallen.“

Über die Ärmelstreifen der Marineuniformen:

Diese entstanden einst als Borten, die das Ausfransen der Stulpennärmel verhindern sollten.

„Ein Kriegsschiff ist der beste Diplomat.“

(Oliver Cromwell)

Störtebeker, dessen Spitznamen vermutlich auf seine Trinkfestigkeit zurückzuführen war und offenbar „stürz den Becher“ bedeutete, führte auch ein passendes Banner:

Auf roten Grund war ein goldenes Trinkhorn dargestellt.

KONVERSATIONSKARTE NR. 936

Das Motto der Vitalienbrüder unter Klaus Störtebeker
lautete: „Gottes Freund – Aller Welt Feind!“

„Wenn ich meinen Leuten die Liebe zur Seefahrt mitteile, und so ein jeder den Drang dazu in sich verspürt, weil ihn ein Gewicht im Herzen zum Meere zieht, so wirst du bald sehen, wie sie sich verschiedene Tätigkeiten suchen, die ihren Tausend besonderen Eigenschaften entsprechen. Der eine wird Segel weben, der andere im Walde den Baum mit dem Blitzstrahl seiner Axt fällen. Wieder ein anderer wird Nägel schmieden, und irgendwo wird es Männer geben, die die Sterne beobachten, um das Steuern zu erlernen. Und doch werden sie eine Einheit bilden. Denn ein Schiff erschaffen, heißt nicht, die Segel hissen, die Nägel schmieden, die Sterne lesen, sondern die Freude am Meer wachrufen. (...) Ich brauche nicht jeden Nagel des Schiffes zu kennen. Ich muss aber den Menschen den Drang zum Meer vermitteln.“

(Antoine du Saint-Exupery: „Die Stadt in der Wüste“)

KONVERSATIONSKARTE NR. 938

„Wer Minen sucht, ist Gott am nächsten.“

(Unbekannt)

Unter dem Kommandeur des 3. Minensuchgeschwaders, Admiral „Charly“ Peter, wurde 1960 eine Traditionslinie deutscher Marinen wieder wach gerufen. Mit einer Fahrt über den Rhein bis nach Frankfurt und der Teilnahme an einer Feierstunde in der Paulskirche am 24. Oktober sollte der ersten gesamtdeutschen Marine gedacht werden, die unter den Farben Schwarz-Rot-Gold durch ein demokratisches Parlament ins Leben gerufen worden war.

Deutschen Seeleuten ist es erst seit Mitte des 19. Jahrhunderts aufgrund der besonderen Witterungsbedingungen, die auf See herrschen, gestattet, Unterhosen unter der Oberbekleidung zu tragen, auch wenn sich die Marineverwaltung hartnäckig dagegen wehrte. Zurückzuführen ist dies auf einen Flottenbesuch von König Wilhelm I. im Jahr 1867. Dieser fragte bei seiner Visite die anwesenden Seeleute, wer von ihnen eine Unterhose besitze – was zu dieser Zeit nicht zur Uniform gestattet war. Als ihm nahezu alle Seeleute die Frage bejahten, soll er sich wie folgt geäußert haben:

„Ich habe mein Leben lang Unterhosen für überflüssig gehalten, ich sehe wohl, dass es jetzt anders ist. Ich habe nichts mehr gegen die Einführung.“

Der Vorgang sagt auch viel über eine gesunde Fehlerkultur. Wenn selbst einem König kein „Zacken aus der Krone bricht“, wenn er offiziell eine Änderung seiner Meinung einräumt, so sollte dieses niedrigeren Rängen doch ungleich leichter fallen.

(Marineamt: Die Geschichte der Matrosenuniform, ca. 1985)

Das Bundesministerium der Verteidigung plante für das Jahr 1978 die Abschaffung des „Kieler Knabenanzuges“ zu Gunsten einer Uniform mit Jackett. Was im Ministerium als Fortschritt betrachtet wurde, wurde durch einen beherzten öffentlichen Aufschrei aus der Bevölkerung verhindert, die ganz zu Recht einen Rückschritt darin erkannte und so blieb die Matrosenuniform in Deutschland weitgehend unverändert. Für die Beibehaltung dieser Uniform sprachen sich dabei nicht nur norddeutsche Bundesbürger sondern sogar Bayern aus – dies belegt, dass die Marine tief in allen Regionen Sympathie genießt.

„Wenn alle Stricke reißen, sucht man sein Glück auf dem Meer. Mach rundes Goldfuchslein lässt sich dort einsacken. Und wer hier die Peitsche des Fronvogtes zu kosten bekam, ist da vielleicht schon Admiral geworden.“

(Aus: Störtebeker)

Seemannssprache:

Jemanden auf die Kartaune stecken bedeuten, jemanden auf ein Kanonenrohr binden und auspeitschen.

Die Luftwaffe ist der Marine eindeutig überlegen, denn
„es gibt mehr Flugzeuge im Meer, als U-Boote in der
Luft.“

(Unbekannt)

Begrüßungstext bei einer Aquatortaufe:

„Im 34. Buche Neptuns an die Seefahrer finden wir aufgezeichnet den Text, der unserem heutigen Kollegium zugrunde liegt und der also lautet:
Und viele leckere Speisen werden sich vor Euren blöden Blicken auftun. Eure Bullaugen werden anderes Gesindel, Seevolk und (schöne Frauen) schauen. Eure Horchlappen werden ungeahnte Töne und Geschichten vernehmen, und Eure Rüssel werden sich weiten von den wunderbarsten tropischen Düften. Darum Ihr liederlichen Festgenossen, sage ich Euch: Nehmt alle teil am Kollegium. Kommt her zu mir alle, die ihr mühselig und beladen seid, denn ihr sollt getröstet werden. (...) Wahrlich, wahrlich, ich sage Euch: Und habt ihr sodann teilgenommen am Kollegium, so wird ein Glorienschein Eure Holzköpfe umstrahlen.“

Bei der Bundeswehr wurde im Zuge einer groß angelegten Reform ein neues Motto ausgegeben, nach dem sich alles ausrichten sollte:

„Vom Einsatz her denken.“

Bei der Marine tat man sich damit allerdings schwer, denn es gab ein weit populäreres Motto, dem sich alles andere unterordnete und gegen das keine Reform der Welt etwas ändern konnte. Dieses lautete:

„Von der Kieler Woche her denken.“

An der Marineschule Mürwik gab es einst einen legendären Sportlehrer, der viel Wert auf seine Qualifikation legte. Er betonte, dass er nicht nur einfacher Sportlehrer sondern vielmehr diplomierter Sportlehrer sei. Vor diesem Hintergrund bot er auch sein besonderes Wissen an und erklärte, dass er auf Nachfrage gerne jedem ganz persönlich zugeschnittene und ausgefieilte technische Verbesserungsvorschläge machen könne, um die sportliche Leistung zu steigern. Als einer seiner Schüler dann nach einem verpatzten Sprint völlig außer Atem zu ihm kam und auf sein Angebot zu sprechen kam, erhielt er zur Steigerung seiner technischen Sprintfähigkeiten die erstaunliche, aber einleuchtende Antwort:

„Einfach schneller laufen!“

Weisheit für Schiffbrüchige, die auf Palmeninseln stranden:

„Nackter Kokovorismus ist Gottes Wille. Die reine Kokosdiät macht unsterblich und vereinigt mit Gott.“

(August Engelhardt, deutscher Südsee-Auswanderer und I. Kokosapostel)

Weisheit für Schiffbrüchige, die auf Palmeninseln stranden:

„Der kokovore Sonnenmensch ist der Mensch, wie er sein soll. Die Kokosnuss ist der Stein der Weisen. Was sind Universitäten gegen eine solche Lebensweise?“

(August Engelhardt, deutscher Südsee-Auswanderer und I. Kokosapostel)

KONVERSATIONSKARTE NR. 950

Weisheit für Schiffbrüchige, die auf Palmeninseln stranden:

„Die Kokospalme ist das pflanzliche Ebenbild Gottes.“

(Aus dem Kokosevangelium des August Engelhardt, - deutscher Südsee-Auswanderer und I. Kokosapostel)

Weisheit für Schiffbrüchige, die auf Palmeninseln stranden:

„Der Kokosesser ist Gottesser, ist Theophag, (...) Der Kokovorismus, die Theophagie, ist der Weg zur vollen Erlösung von Schmerz, Leid und Tod.“

(Aus dem Kokosevangelium des August Engelhardt, - deutscher Südsee-Auswanderer und I. Kokosapostel)

An Bord gibt es verschiedene Verwendungsreihen, die durch Zahlen ausgedrückt werden. Die „Versorger“ im weitesten Sinne sind hierbei in den 60er-Zahlen aufgeführt. Eine besonders beliebte Gruppe stellt unter den „Versorgern“ die Verwendungsreihe 69 dar: die „Besorger“ – damit sind an Bord scherhaft Vertreter des horizontalen Gewerbes gemeint.

Als einst ein junger Marineoffizier Damenbesuch erwartete und hierbei eine Flasche Whiskey in Aussicht stellte, kam er in arge Bedrängnis, denn es war kein Whiskey mehr an Bord. Sein Schiffsarzt half ihm mit folgendem Rezept aus der Klemme:

- Man nehme reinen Alkohol aus der Schiffsapotheke.
- Jod verpasst dem Getränk die nötige „jahrzehntelange“ Reife.
- Cola gibt ihm die richtige Farbe und
- Haarwasser schließlich die zugehörige Duftnote.

Je nach Kombination der Inhaltsstoffe kann eine gewaltige Bandbreite an unterschiedlichen Qualitäts-„Whiskeys“ hergestellt werden.

(Die Geschichte ist frei erzählt nach dem Spielfilm „Keine Zeit für Heldentum“)

Bei einem Allemannsmanöver muss jeder an Oberdeck mit anpacken, auch wenn er sonst andere Aufgaben hat:

„Und sogar Steward und Smutje – so nennen die Seeleute den Koch, bei welchem Reinlichkeit die erste Tugend ist – müssen zu Gunsten (...) des Wendens ihre mehr weiblichen Pflichten zurückstellen und ihren Platz an irgend einer Brasse einnehmen.“

(Aus: Auf einem Segelschiff rund um Kap Horn, 1901)

Folgende Tagebucheinträge des Matrosen Richard Stumpf verdeutlichen die Entwicklungen, die zum Matrosenaufstand in Deutschland führten:

1912 war der Patriot freiwillig der Marine beigetreten, 1914 berichtete er begeistert:

„Wir hatten in Parade, blaue Hose, weißes Hemd, an Deck Aufstellung genommen, um den Obersten Kriegsherrn gebührend zu begrüßen. Wir fuhren mit langsamer Fahrt so nahe wie möglich heran und brachten drei brausende Hurras aus. Der Kaiser stand auf der Brücke und grüßte und winkte zu uns hinüber.“

Doch nur wenige Monate später änderte sich sein Stimmungsbild fundamental:

„Was kein Buch, keine Zeitung und kein Sozialist vermocht hatte, das gelang dem System des Militärs. (...) Wieviel mal lieber würde ich mich Deutscher nennen, wenn ich in meiner fünfjährigen Dienstzeit nicht als Tier, sondern als Mensch behandelt worden wäre.“

(Aus: Die Ursachen des Deutschen Zusammenbruchs im Jahre 1918, Sonderband)

Über die Stimmung beim Ausbruch der Matrosen-aufstände in Deutschland:

„Hochgradige Erregung, hervorgerufen durch gänzlichen Mangel an Vertrauen zu den Vorgesetzten. Zustände der fixen Idee, daß der Krieg nur im Interesse der Offiziere geführt und verlängert wird, und heftige Zornesausbrüche infolge des Umstandes, daß die Mannschaft hungert und darbt, während die Offiziere schlemmen und im Gelde schwimmen (...).“

(Aus dem Tagebuch von Matrose Stumpf)

Ich möchte hiermit an die treuen und tapferen Leistungen der zahlreichen Brieftauben erinnern, die im Rahmen des Fernmeldedienstes für die Marine im Einsatz waren.

KONVERSATIONSKARTE NR. 958

<A Handy Ship>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 959

<Alle Mann An Deck>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 960

<Aloha He>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 961

<Aloha Heja He>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 962

<An Der Nordseeküste>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 963

<Auch Matrosen haben eine Heimat>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 964

<Auf Der Reeperbahn>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 965

<Auf Nach Californio>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 966

<Baltimore-Shanty>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 967

<Bei Windstärke Vier>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 968

<Bel Sante>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 969

<Bell Bottom Trousers>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Blaue Nacht, Oh Blaue Nacht am Hafen>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Blow Boys Blow>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Calm Is The Sea>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Capitano>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 974

<Capitano D'Amore>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Cheerly Man>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 976

<Cindy Oh Cindy>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Das Alte Schiff>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Das Gibt's Nur Auf Der Reeperbahn Bei Nacht>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 979

<Das Ist Das Seemannslos>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 980

<Das Ist Die Liebe Der Matrosen>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 981

<De Grönlandföhrer>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 982

<De Hamborger Veermaster>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 983

<Der Mächtigste König Im Luftrevier>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 984

<Der Wind Ruft Meinen Namen>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 985

<Die Gitarre Und Das Meer>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 986

<Drums And Guns>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 987

<Ein Schifflein Sah Ich Fahren>, wenn ich bitten darf?

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 988

<Eine Nacht In Monte Carlo>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 989

<Einmal Noch Auf Die Reise Gehn>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 990

<Einmal Noch Nach Bombay>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 991

<Es War Ein Mädchen Und Ein Matrose>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 992

<Gorch Fock Lied>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 993

<He, Hast Du Feuer, Seemann>, wenn ich bitten darf?

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 994

<Hein Mück Aus Bremerhaven>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<I Am Sailing>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 996

<In The Navy>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 997

<Junge, Komm Bald Wieder>, wenn ich bitten darf?

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 998

<Kari Waits For Me>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Kleine Möwe Flieg Nach Helgoland>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1000

<Kuddel Daddel Du>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1001

<La Paloma>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1002

<Last Shanty>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1003

<Männer Mit Bärten>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1004

<Matrosen Machen Müde Mädchen Munter>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1005

<Matrosen Marsch>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1006

<My Bonnie Is Over The Ocean>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1007

<New York Girls>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1008

<Nimm Uns Mit, Kapitän>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1009

<Ob In Bombay, Ob In Rio>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1010

<Perlen Der Südsee>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1011

<Rolling Home>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1012

<Rum Aus Jamaika>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1013

<Sailing, Sailing>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1014

<Santy Anna>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1015

<Schiff Ahoi!>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1016

<Schön Ist Die Liebe Im Hafen>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1017

<Schwer Mit Den Schätzen Des Orients Beladen>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1018

<Seemann, Deine Heimat Ist Das Meer>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1019

<Seemann, Seemann Deine Heimat>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1020

<Seemannsgarn>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1021

<Siebzehn Mann Auf Des Toten Manns Kiste>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1022

<Sloop John B.>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Spanish Ladies>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1024

<The Ebenezer>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1025

<The Ocean Waves May Roll>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1026

<Und Dann Geht Es Mit Volldampf Nach Hause>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1027

<Weit Übers Meer>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1028

<We'll Keep A Welcome>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1029

<Wenn Bei Sturm Und Wetterlicht>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1030

<Wenn Das Meer Nicht So Unendlich Wär>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

<Wenn Matrosen Heimlich Träumen>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1032

<What Shall We Do With The Drunken Sailor>,
wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1033

<Wir Lagen Vor Madagaskar>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1034

<Wir Lieben Die Stürme>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1035

<Wir Sind Uns Treu>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1036

<Yellow Submarine>, wenn ich bitten darf!

(Das genannte Lied wird nun gesungen)

Einst fuhr eine junge Dame auf einem Kreuzfahrtschiff zur See. Nach der fünftägigen Fahrt war folgendes in ihrem Tagebuch zu lesen:

Montag: Mir wurde die große Ehre zuteil, zum Abendessen an die Kapitänstafel gebeten worden zu sein.

Dienstag: Den Vormittag verbrachte ich alleine mit dem Kapitän auf der Brücke.

Mittwoch: Ich erhielt Anträge von dem Kapitän, die eines Offiziers und Mannes von Welt unwürdig sind.

Donnerstag: Der Kapitän drohte mir, er werde das ganze Schiff versenken, wenn ich seinem Drängen nicht endlich nachgabe.

Freitag: Heute habe ich das Leben von 1200 Passagieren gerettet.

Einst kamen in einem spanischen Hafen drei Matrosen zu spät vom Landgang zurück. Auf die Frage des Kapitäns nach dem Grund, antwortete der erste:

<Ich hatte mir eine Kutsche bestellt, die auch pünktlich eintraf. Jedoch starb dann das Pferd und so kam ich zu spät.>

Als nun der Kapitän den zweiten fragte, erhielt er zur Antwort:

<Ich hatte mir eine Kutsche bestellt, die auch pünktlich eintraf. Jedoch starb dann das Pferd und so kam ich zu spät.>

Genervt von den aus seiner Sicht faulen Ausreden wandte er sich zu dem dritten Matrosen und warnte ihm, nicht nochmals die gleiche Geschichte zu erzählen. Darauf antwortete dieser:

<Ich hatte mir ein Taxi bestellt, doch dann geriet ich in einen Stau, da zwei tote Pferde auf der Straße lagen und alles blockierten.>

Einst hörte ein Kapitän einen Matrosen zu einem anderen sagen, dass dieser den Fußboden schrubben sollte.

Daraufhin brüllte der Kapitän die beiden an:

<Wir sind hier auf einem Schiff und hier heißt das nicht „Fußboden“ sondern „Deck“ und wenn ihr zwei euch das nicht merken könnt, schmeiß ich euch durch das kleine runde Fenster da hinten!>

Als einst ein Schiff nach einer langen Seefahrt den Hafen anlief, sprach ein Matrose zum anderen:

<Wetten, dass ich nach fünf Minuten an Land eine schöne Frau an jedem Arm habe!?!>

Darauf erwiderte der andere:

<Du Angeber – so schnell kann doch kein Tätowierer arbeiten!>

Als einst ein Kannibalenhäuptling zum Essen auf einem Kreuzfahrtschiff eingeladen war, studierte dieser die Speisekarte und schüttelte angewidert den Kopf. Daraufhin sprach er zum Steward:

<Bringen Sie mir bitte die Passagierliste!>

Mitten im Kalten Krieg treffen sich im Atlantik ein amerikanisches und ein sowjetisches Uboot. Da prahlt der russische Kommandant:

<Wir haben die besten Uboote der Welt! Wir waren drei Monate unter Wasser und sind unter dem Nordpol durchgetaucht!>

Darauf erwidert der amerikanische Kommandant:

<Das ist doch gar nichts! Wir waren sechs Monate unter Wasser und sind einmal um die Welt getaucht!>

Plötzlich brodelt neben den beiden Ubooten die See und es taucht ein weiteres Uboot auf. Der Kommandant, der aus der Luke kommt, spricht die beiden anderen Kommandanten an:

<Moin, moin! Ist der Krieg schon vorbei?>

Darauf erwidern die beiden überrascht:

<Der Krieg ist doch schon lange vorbei!>

Der dritte Kommandant ruft daraufhin in sein Boot:

<Männer! Ihr könnt das Bild vom Kaiser Wilhelm abhängen!>

Einst sprach der Steward zum Kapitän:

<Herr Kapitän, wir haben einen blinden Passagier an Bord. Was sollen wir mit dem machen?>

Darauf erwiederte der Kapitän:

<Werfen Sie ihn sofort über Bord!>

Nach zehn Minuten kommt der Steward erneut und fragt den Kapitän:

<Und was sollen wir jetzt mit dem Blindenhund machen?>

Einst begann ein Kreuzfahrtschiff mit internationalen Gästen zu sinken. Nachdem der Kapitän den Befehl zum Evakuieren gab, meldet der Erste Offizier nach zehn Minuten, dass keiner der Passagiere das Schiff verlassen wolle. Daraufhin wendet sich der Kapitän selbst an die Passagiere und nach zehn Minuten sind alle von Bord. Da fragte ihn der Erste Offizier, wie er dies gemacht habe.

<Ganz einfach>, antwortete der Kapitän, <ich habe den Engländern gesagt, dass es unsportlich sei, nicht zu springen. Den Franzosen sagte ich, es sei chic zu springen, den Italienern, es sei verboten, den Amerikanern, sie seien komplett dafür versichert und den Deutschen, es sei ein Befehl.>

Einst fuhr ein Passagierdampfer an einer einsamen Insel vorbei, auf der ein völlig verwahrloster Mann stand und wild mit den Armen fuchtelte. Dies gesehen, sprach einer der Passagiere den Kapitän auf die Erscheinung an, woraufhin er die folgende Antwort bekam:

<Wundern Sie sich nicht, der Mann freut sich immer so, wenn wir vorbeifahren.>

Als das Schiff von einer exklusiven Nilkreuzfahrt eines Tages kentert springen die Passagiere von Bord und klammern sich an Holzplanken fest. Als dann die ersten Krokodile auftauchen, spricht einer der Passagiere zu einem anderen:

<Das ist mal wieder typisch: das ganze Land ist arm, die Schiffe sind marode, aber Rettungsboote von Lacoste!>

Einst besuchte Honecker Österreich. Dabei werden den Delegationen gegenseitig die Minister vorgestellt. Als die Vorstellung beim österreichischen Seefahrtsminister ankommt, lacht Honecker laut auf. Darauf erwiderte der Gastgeber schlagfertig:

<Warum lachen Sie? Ich habe vorhin auch nicht gelacht, als Sie Ihren Handelsminister vorgesellt haben!>

Es trafen sich einst zwei Seefahrer nach Jahren wieder. Der eine hatte seine Hand verloren und trug nun an seiner Stelle einen eisernen Haken. Darauf angesprochen erklärte er, dies sei auf einen Arbeitsunfall zurückzuführen.

Einige Zeit später trafen sich die beiden wieder. Nun fehlte dem einen auch noch ein Bein und er trug an seiner Stelle ein Holzbein. Auch dies sei auf einen Arbeitsunfall zurückzuführen, erklärte er dem anderen. Als sie sich einige Zeit später nun erneut trafen, hatte der Pechvogel auch noch eine Augenklappe im Gesicht. Darauf fragte der andere:

<Wieder ein Arbeitsunfall?>

Woraufhin er zur Antwort bekam:

<Nein, mir hat eine Möwe ins Auge geschissen und ich habe zum Wegwischen die falsche Hand genommen.>

Einst erkundigte sich ein besorgter Passagier auf einer Seereise beim Kapitän, ob es denn öfter mal vorkomme, dass ein Schiff untergehe.

Dieser erwiderte voller Weisheit:

<Nein, das passiert in der Regel nur einmal – und dann bleibt das Schiff unten.›

Nachdem ein Seemann einst nach einem Unfall in eine Klinik eingeliefert wurde, erzählte eine Krankenschwester ihrer Kollegin von dessen Tätowierungen auf dem ganzen Körper. Selbst auf seinem Glied sei eine Tätowierung gewesen. Dort stünde das seltsame Wort „RUMBALOTTE“ geschrieben. Beide Krankenschwestern wunderten sich sehr darüber.

Am nächsten Tag kamen Sie wieder zusammen und die andere Krankenschwester, die nun die Nachschicht hinter sich gebracht hatte, berichtete nun, dass auch die zahlreichen Tätowierungen des Seemanns gesehen habe, allerdings hatte sie ihrer Kollegin auch etwas Neues zu berichten:

<Auf dem Glied des Seemanns steht nicht „RUMBALOTTE! Darauf steht: „ZUM RUHM UND ZUR EHRE DER BALTISCHEN FLOTTE!“>

Als einst ein Seemann nach einer langen Seefahrt nach Hause kam, rannte sein Sohn erschrocken weg.
Darauf sprach der Seemann verwundert zu ihm:

<Du musst doch nicht wegläufen. Ich bin doch Dein Vater!>

Darauf erwiderte der Kleine:

<Na, das sagen sie alle!>

Einst ließ der Kapitän eines sinkenden Schiffes Leuchtkugeln schießen, um andere Schiffe über seine missliche Lage zu informieren. Da stürmte ein empörter Passagier an Deck und knöpfte sich den Kapitän mit den folgenden Worten vor:

<Herr Kapitän! Wir wissen, in was für einer schrecklichen Lage wir sind! Sie müssen uns nicht für dumm verkaufen: Glauben Sie ja nicht, dass sie uns jetzt mit einem Feuerwerk von der Gefahr ablenken können!>

Einst kam einem Schiff ein Leichenzug entgegen, der eine Seebestattung vornehmen wollte. Da rief der Kapitän zu seinem Seemann im Mast, der dort Ausbesserungen an der Takelage vornehmen sollte:

<Hein! Wenn der Leichenzug vorbeikommst, lässt Du Dich aber anstandshalber auf halbmast herunterbaumeln, verstanden?!>

Einst lernte eine junge Dame einen Matrosen kennen.
Als dieser sich zu schnell an ihr zu schaffen machte,
ging sie auf Abstand und meinte, dass man bei
Matrosen vorsichtig sein müsse, die hätten ja alle in
jedem Hafen eine andere Frau.

Darauf erwiderte der Matrose ganz entrüstet:

<Das stimmt ja gar nicht und das kann ich auch
beweisen: Die Schiff laufen ja nämlich gar nicht jeden
Hafen an!>

Als einst ein Schiff zu sinken begann, fragte der Kapitän seine Besatzung, wer denn von ihnen beten könnte. Daraufhin meldete sich der Schiffsjunge.

<Gut,> sprach daraufhin der Kapitän, <dann bekommst Du keine Rettungsweste. Wir haben nämlich nicht genug für alle da!>

Einst kam ein Schiff in einen starken Sturm. Da unterhielten sich zwei Matrosen an Oberdeck über ihre Lage.

Der eine sagte:

<Oh, weh! Ich hab solche Angst! Hoffentlich geht das Schiff nicht unter!>

Darauf erwiderte der andere:

<Quatsch, das kann Dir doch egal sein. Es ist ja nicht Dein Schiff!>

Die letzten Worte eines Ubootfahrers:

„Mist! Ich kann bei geschlossenem Fenster einfach nicht einschlafen!“

„Spuckst du nach Lee, geht's in die See.
Spuckst du nach Luv, kriegst du es druff.“

(Seefahrerweisheit)

„Kommt der Wind noch vor dem Regen,
Fahr mit Gottes Segen.

Kommt der Regen vor dem Wind,
Birg die Segel ganz geschwind.“

(Seglerweisheit)

„Nur wer die Macht der See achtet,
wird nicht durch sie umkommen.“

(Seefahrerweisheit)

Siehst du die Schwalben niedrig fliegen,
Wirst du Regenwetter kriegen.
Fliegen die Schwalben in den Höh'n,
Kommt ein Wetter, das ist schön.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1062

„Strahlt der Himmel blau und klar,
Wird das Wetter wunderbar.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1063

„Abendrot – Gutwetterboot;
Morgenrot – Schlechtwetter droht!“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1064

„Nur der Proviant, der auf dem Schiff ist,
ernährt die Besatzung!“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1065

„Wo man nicht segeln kann, muss man rudern.“

(Seglerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1066

„Um schöne Aussicht zu haben, blicke aufs Meer
und bleibe auf dem Lande.“

(Seefahrerweisheit)

„Auf hoher See und vor Gericht
sind wir in Gottes Hand.“

(Seefahrerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1068

„Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt.“

(Seefahrerweisheit)

„Eine Yacht ist eine Yacht,
zwei Yachten sind eine Regatta.“

(Seglerweisheit)

„Wer viert verliert!“

(Seglerspruch)

„Der Großbaum hat immer Recht,
erst danach gilt, was der Skipper sagt.“

(Seglerweisheit)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1072

„Und ist der See zu Ende, fahren wir ne Wende!“

(Seglerspruch)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1073

„Der Sommer an der Ostsee zeichnet sich dadurch aus,
dass man den Grog im Freien trinken kann.“

(Seefahrerweisheit)

„Scheint die Sonne auf das Schwert,
macht der Segler was verkehrt.“

(Seglerweisheit)

Einst kam ein Neuling zum Shantychor. Überrascht sprach er zum Chorleiter:

<Das ist doch gar kein gemischter Chor. Hier sind ja nur Männer!>

Darauf erhielt er zur Antwort:

<Ja, das schon, aber die einen können singen und die anderen nicht.>

Einst hielt ein neuer Bootskommandant seine erste Ansprache vor seiner Besatzung:

<Kameraden, dies ist nicht irgendein Boot. Dies ist auch nicht mein Boot. Dies ist unser Boot!>

Darauf rief ein Matrose zu seinen Kameraden:

<Verkaufen wir's?>

Einst heuerte ein Matrose auf einem Schiff an. Auf die Frage, ob er denn schwimmen könne, antwortete er dem Kapitän:

<Schwimmen kann ich nicht, aber ich kann in 23 Sprachen um Hilfe rufen!>

„Warum werden bei der Marine vor allem Nicht-schwimmer eingestellt?

Weil diese das Schiff länger verteidigen!“

(Unbekannt)

„Geht die Sonne auf im Westen,
solltest du den Kompass testen!“

(Seefahrerweisheit)

„Wir segeln in verschiedenen Richtungen über den Ozean des Lebens. Vernunft ist unsere Karte, Leidenschaft ist der Wind.“

(Lebensweisheit)

„Ich glaube, ich werde seekrank!“

(Christoph Kolumbus)

„Freundschaft ist, wenn dich einer für gutes Schwimmen lobt, nachdem du beim Segeln gekentert bist.“

(Werner Schneyder)

„Man muss seine Segel in den unendlichen Wind stellen – dann erst werden wir spüren, welcher Fahrt wir fähig sind.“

(Alfred Delp)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1084

„Nur ein satter und glücklicher Kommandant kann seine Besatzungen zu Höchstleistungen antreiben.“

(Unbekannt)

KONVERSATIONSKARTE NR. 1085

„Der Wal ...

... zeichnet sich durch sein unhandliches Format aus.“

(Unbekannt)

Um die Disziplin auf den, oft von gepressten Männern bemannten Schiffen der Royal Navy zu gewährleisten wurden 1749 36 Kriegsartikel erlassen – die so genannten „articles of war“. Während die ersten 35 Artikel konkrete Vergehen beinhalteten, gab der letzte Artikel den Schiffsführern fast freien Spielraum bei der Bestrafung von Besatzungsangehörigen. Er wurde daher auch als „Kapitäns-Artikel“ oder „Mantel des Kommandanten“ bekannt und berüchtigt. Dieser 36. Artikel lautet wie folgt:

„Alle anderen Verbrechen, die von irgendjemandem in der Flotte begangen werden, die hier nicht erwähnt werden, oder für die keine Bestrafung vorgesehen ist, sollen entsprechend den Gesetzen und Gewohnheiten, die in solchen Fällen zur See gebräuchlich sind, bestraft werden.“

Entgegen häufiger Vorurteile herrschte auch auf Piratenschiffen in der Regel keine Anarchie und auch nicht immer eine unbeschränkte Alleinherrschaft eines einzelnen Anführers, sondern ein hohes Maß an verbindlicher Disziplin, da ein Überleben auf See ohne eine solche Ordnung kaum möglich ist. Häufig wurde dazu ein so genannter Piratenkodex verfasst, der zumeist Verhaltensregeln, Disziplinarmaßnahmen, Regeln zur Verteilung der Beute oder zur Entschädigung von Verwundeten beinhaltete. Daneben konnten Kaperbriefe Rechte und Pflichten beinhalten, die Freibeuter gegenüber ihren Auftraggebern eingingen und oft herrschte auch zwischen Piraten ein strenger inoffizieller Ehrenkodex, der auch noch jenseits formeller Regeln galt. Auch Piraten standen also selten außerhalb einer Rechtsordnung – diese war nur nicht unbedingt mit derjenigen ihrer Gegner und Opfer identisch.

„Ich mag dieses Schiff immer noch nicht (...). Ich habe ein mulmiges Gefühl bei ihm.“

Diese Sätze stammen aus einem Brief, den der Zweite Offizier der TITANIC, Henry Wilde, nur wenige Tage vor dem Untergang des Schifffes verfasste.

Während die weiße Flagge das international anerkannte Symbol für die Kapitulation darstellt, bedeutet die schwarze Flagge das Angebot für ein Treffen zum Gespräch zwischen verfeindeten Parteien – auch Parley genannt. Es wird daher wohl auch kein Zufall sein, dass Piratenschiffe häufig mit einer schwarzen Flagge in Erscheinung traten. Da diese nicht von der Versenkung oder Beschädigung gegnerischer Schiffe, sondern von deren Kaperung und Plünderung profitierten, waren sie vor Kampfhandlungen häufig an einem Parley interessiert. Dies galt nicht nur bezogen auf die bessere Beute bei günstigen Verhandlungen. Piraten hatten auch wenig Interesse, selbst Schäden durch Kämpfe in Kauf zu nehmen, da ihre Rekrutierungs- und Reparaturmöglichkeiten aufgrund ihres Lebens im Verborgenen oft nur sehr begrenzt waren. Ihre beste Strategie war daher die Einschüchterung des Gegners, um ihn ohne Kampf zur Aufgabe zu bringen, weshalb dann die schwarze Parley-Flagge wohl auch häufig mit Drohungen – wie einem Totenkopf – versehen wurden.