

Seefahrt tut not!

Bilder aus der Geschichte des Seemanns



VIVERE
NON EST
NECESSÉ

Wer wollte nicht die Schifffahrt / ihres so großen Nutzens halben / höchst aestimiren? Die Bequemlichkeit / viele Wahren mit wenig Mühe / Unkosten und in kurtzer Zeit von einem Ort zum andern zu bringen / ist ebenso considerable als der Profit den man von der Schifffahrt hat. Itzo nicht zu rechnen die Vergnügung / daß man so viel Länder und unzählige Raritäten zugleich mit zu sehen bekommt.

Kann man diesen treuherzigen Feststellungen eines ungenannten Autors aus dem Jahre 1706 widersprechen? Freilich lehrt uns die Historie, daß die Wertung der Schifffahrt im Altertum nicht überall die gleiche gewesen ist. Die Phönizier sind durch die Schifffahrt reich und durch die kühnen Entdeckungsfahrten, die sie durch das ganze Mittelländische Meer bis nach Spanien geführt haben, unsterblich geworden. Auch der Wohlstand der alten Griechen ist ohne Schifffahrt und Handel undenkbar. Das Schiffshandwerk selbst aber war in der Antike minderen Ranges. Es war ein Gewerbe der Unfreien. Die Antriebsmaschine der Schiffe bestand in der Körperkraft von Sklaven. Auch die Steuerleute und Kapitäne waren oft Sklaven. Noch im alten Rom war der Senatorenstand durch Gesetz ausdrücklich vom Reedereibetrieb ausgeschlossen.

Die Schifffahrt als ein Beruf der Freien ist nordischen Ursprungs. Das Lebens-element der Normannen, des ersten Seevolks des Nordens, war die See. Ethelstan, der König der Angelsachsen, erhob jeden Kaufmann in den Adelsstand, sobald er mit eigener Ladung auf eigenem Schiff drei Fahrten über die Nordsee gemacht hatte. Es hat viele hundert Jahre gedauert, bis die Schifffahrt, die auf freier Arbeit beruhte, auch das Mittelmeer erobert hatte. Erst im 10. Jahrhundert n. Chr. hatte sie sich durchgesetzt. Seit der Zeit fanden die Sklaven nur noch auf den Galeeren Verwendung.

Von den Nuschalen, mit denen Vasco da Gama nach

Ostindien segelte, mit denen Columbus Amerika entdeckte, mit denen Magelhaes die Erde umschiffte, haben wir alle gehört. Wir haben uns aber kaum klargemacht, daß bis zum Beginn des modernen Industriealters das normale Handelsschiff über jene Größe kaum hinausgewachsen ist. 150 bis 200 Registertonnen war so ein Schiff groß, das um 1800 den Handelsverkehr nach Ostindien oder Amerika vermittelte. Etwa 230 dieser Schiffe hätten in der „Bremen“ Platz gefunden. Weniger technische Gründe hatten die Größenentwicklung zurückgehalten als wirtschaftliche. Der Schifffahrtsverkehr war noch so gering, daß man für größere Schiffe nicht leicht eine ausreichende Fracht finden konnte.

Ein Hamburger Reeder, der die alte Segelschifffahrt noch miterlebt hat, erzählt: „Die großen Segelschiffe wurden mit einer gewöhnlichen Pinne gesteuert ohne jegliche andere mechanische Hilfe als bei schwerem Wetter einige Blöcke und Saljen. Das Volkslogis befand sich in dem vorderen Teil des Schiffes, der Hinuntergang vom Deck war nur durch eine niedrige Kappe geschützt. Und da selbst die größten Schiffe nach unseren jetzigen Begriffen sehr kleine Fahrzeuge waren, so stand das Verdeck bei schlechtem Wetter und auch schon bei mäßigem stets unter Wasser. Es war folglich fast unmöglich, das Hineindringen desselben in den Raum der Matrosen zu verhindern. Die Verproviantierung der Schiffe entsprach jenen Verhältnissen. Eiserne Tanks für die Aufbewahrung des Trinkwassers wurden nicht angewandt, sondern nur hölzerne Fässer, in welchen das Wasser bei längeren Reisen, namentlich wenn sie mit dem gewöhnlichen Hafenwasser gefüllt