



universität
wien

Dissertation

Titel der Dissertation

Segeln – ein Ritual auf dem Wasser

**Eine ethnologische Bestandsaufnahme unter Berücksichtigung
ergologischer, ethnohistorischer und ethnographischer
Komponenten**

Verfasserin

Mag. phil. Ingrid Kanoun

angestrebter akademischer Grad

Doktorin der Philosophie (Dr.phil.)

Wien, im April 2010

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 092 307

Dissertationsgebiet lt. Studienblatt:

Völkerkunde

Betreuer:

Univ.Prof. Dr. Kremser Manfred

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort	01
I. Einleitung	03
I.1. Methode der Darstellung	04
II. Ritual und Übergangsritual – in primitiven und komplexen Gesellschaften	06
II.1. Ritual und Übergangsritual - Arnold van Gennep und Victor Turner	07
II.2. Khomba-Ritual	09
II.2.1 Communitas	16
II.2. 2. Komplexe Gesellschaften - Ritualtheorien	18
II.3. Zusammenfassung	22
III. Rituale im Sport	24
III.1. Was verstehen wir unter dem Begriff Sport	25
III. 2. Chronologie des Sports	26
III. 3. Sport bei den Griechen	26
III. 4. Sport bei den Römern	29
III. 5.. Mittelalter	32
III. 6. Wiedererwachen des Körpers	33
III. 7. Sport im 19. Jahrhundert	34
III. 8. Olympische Spiele	36
III. 9. Sport als Mittel zum Zweck	38
III. 10. Zusammenfassung	40
IV. Historischer Rückblick	42.
IV.1. Frühe Kulturen	42
IV.1.1. Arche Noah – Urbild aller Schiffe	43
IV. 1.2. Phönizier	44
IV. 1.3. Argo – Goldene Vlies	45

IV.1.4.	Koloss des Ptolomäus	46
IV.1.5	Dhau – das Schiff des Propheten	46
IV.1.6.	Chinesische Dschunken	47
IV.1.7.	Wikinger	49
IV.1.8.	Hansekogge	50
IV.1.9.	Ozeanien	51
IV.2.	Mythen und Sagen	55
IV.3.	Zusammenfassung	60
V.	Große Entdecker	61
V.1.1.	Christoph Columbus	61
V.1.2.	Vasco da Gama	64
V.1.3.	Fernando Magellan	67
V.1.4.	Sir Francis Drake	70
V.1.4.a.	Schwertlilie – Ritterschlag	72
V.1.5.	Abel Janszoon Tasman	74
V.1.6.	Bougainville	76
V.1.7.	James Cook	78
V.1.8.	Fridtjof Nansen	81
V.1.9.	Shackeltons Expedition in die Arktis	84
V.1.10.	Thor Heyerdahl – Kon-Tiki	87
V.2.	Berühmte Schiffe	92
V.2.1.	Vasa	92
V.2.2.	Mayflower	94
V.2.3.	Batavia	95
V.2.4.	Constitution	97
V.2.5.	Victory	99
V.2.6.	Amistad	101
V.2.7.	Erebus und Terror	104
V.2.8.	Die Weltumsegelung der Novara	106

V.2.9.	Cutty Sark	109
V.2.10.	Pamir – Untergang eines Windjammers	111
V.2.11.	Gorch Fock	113
V.2.12.	Zusammenfassung	115
VI.	Segeln und Segelsport	
VI.1.	Grundlegende Überlegungen zum Segeln als Rahmenbedingungen für ein Ritual	117
VI.2.	Segeln als Übergangsritual	121
VI.2.1.	Übergangsphase – „rites de séparation“	124
VI.2.2	Faires Segeln	127
VI.2.3	Übergangsphase – « rites de marge »	133
VI.2.4	Übergangsphase – « rites d'agr�ation »	157
VI.3.	Werte und Erfahrungen aus dem Ritual Segeln	160
VI.4.	Zusammenfassung	163
Conclusio		165
Conclusio (English)		166
Abstract		167
Abstract		169
Bibliographie		171
Glossar		180
Takelriss eines Vollschi�es		200
Segelriss eines Vollschi�es		201
Segelschiff�en		202
Segel – von der Antike bis zur Neuzeit		204
Lebenslauf		207

VORWORT

Für meine Dissertation wählte ich das Thema *„Segeln.- ein Ritual auf dem Wasser. Eine ethnologische Bestandsaufnahme unter Berücksichtigung ergologischer, ethnohistorischer und ethnographischer Komponenten“*.

Auf die Frage, ob Segeln ein Ritual ist, werde ich später näher eingehen. Wie kam ich zu diesem Thema? Ich arbeitete über zwei Jahrzehnte in verantwortungsvoller Position im Österreichischen Segel-Verband und ich habe meine vielseitigen Aufgaben gerne und mit viel Liebe ausgeübt. Mit dieser Dissertation versuche ich, etwas von meiner Begeisterung und Liebe für den Segelsport weiter zu geben.

Die Faszination Segeln war schon immer da und hat mein Leben beeinflusst. Bei Regatten war ich oft auf einem Wettfahrtleiterboot und konnte erleben, welche Lust und Freude die Teilnehmer hatten und dies auch zeigten.

Wind und Wellen die uns dahin gleiten lassen, die Sonne, die nicht nur die Haut, sondern auch die Seele erwärmt; das Einseins mit der Natur und die Freiheit genießen - das entschädigt den Menschen für viele Unannehmlichkeiten im Beruf, wie auch im Privaten. Deshalb hat mir der Segelsport viel gegeben - sei es Kraft und Ausdauer, Mut zu Entscheidungen die anstanden, die mir halfen meine Krankheit zu meistern. Vor allem aber die Gewissheit, dass man nicht alleine ist, eine Kameradschaft gefunden hat und man die gemeinsamen Erlebnisse verarbeiten kann.

Meine Recherchen erstreckten sich auf diverse Werke verschiedener Segler, die teilweise mit einer Crew oder auch allein gesegelt sind. Ein geplantes Interview mit unserm österreichischen Weltumsegler hat mir leider nicht viel gebracht, die Aussagen in seinen Büchern sind weitaus umfangreicher. Für ihn, so hatte ich den Eindruck, waren dies eher kleine Abenteuer, wo der Freizeitsegler nur staunen kann.

Danken möchte ich besonders meiner Tochter und meinen Freunden – in erster Linie meinem Studienkollegen, Herrn Dr. Frank Meierewert– die mich immer wieder ermunterten, doch das angestrebte Ziel nicht aufzugeben und zu vollenden.

Schlussendlich möchte ich mich bei meinen Dissertationsvätern, Univ. Prof. Dr. Manfred Kremser und Univ. Prof. Hermann Mückler bedanken, denn ihre interessanten Wissensgebiete haben mich zu diesem Thema inspiriert.

I. Einleitung

Die Dissertation „*Segeln - Ein Ritual auf dem Wasser*“ unternimmt den Versuch, sich aus ethnologischer Perspektive dem Bereich Segeln, dem Segelsport sowie dem Regattasegeln anzunähern.

Ich gehe von der Annahme aus, dass Segeln strukturell ein Ritual ist. Hierfür vergleiche ich die Abläufe beim Segeln zum Einen mit dem Ansatz der Ritualbausteine nach Oppitz (2001) und zum Anderen mit den theoretischen Basisannahmen von van Gennep (1999) und Victor Turner (2000). Darauf aufbauend übertrage ich die Erkenntnisse im Rahmen der Beweisführung auf den Segelsport in komplexen Gesellschaften (Krieger/Belliger, Platvoet 2003).

Die aus dem Übergangsritual heraus resultierende *Communitas*, die auch beim Segeln gebildet wird und die z.B. in einer vorgegebenen Route einem einheitlichen Ziel folgt und von einem Ritualführer (Kapitän bzw. Skipper) geleitet wird, kann dadurch aus ethnologischer Sicht untermauert werden.

Da Segeln eine Sportart ist, und im zeitnahen Vergleich von Bromberger (2003) allgemeine Forschungen über Rituale im Sport durchgeführt wurden, möchte ich den Sport und seine historische Entwicklung von der Antike bis heute unter dem Aspekt des Rituals beleuchten – zumal die rituellen Handlungen der Vorbereitung auf einen Wettkampf, seine Durchführung und die Nachbereitung allgemein gültig zu sein scheinen.

Ein weiterer Blick auf die ethnohistorische Entwicklung der Segelschifffahrt, ihre ergologische Entwicklung sowie die historische Hinterfragung ihrer Notwendigkeit runden das Bild der Beweisführung, Segeln als ein Ritual auf dem Wasser zu sehen, ab.

Im empirischen Teil werden die theoretischen Annahmen zum Segeln als einem Ritual auf dem Wasser durch Erlebnisberichte von Regattateilnehmern und Einhandsegler untermauert. Durch die Auswertung narrativer und literarischer Daten kann eine Zuordnung des Erlebten beim Segeln durch eine

Gegenüberstellung mit den einzelnen Ritualphasen nach van Gennep erfolgen. Die praktischen Erfahrungen und Erlebnisse der Segler manifestieren die theoretischen Ritualkonzepte und erbringen den Nachweis für die Hypothese, dass Segeln ein Ritual auf dem Wasser ist.

1.1. Methode der Darstellung

In der vorliegenden Arbeit stelle ich mir die Frage, ob „Segeln – Ein Ritual auf dem Wasser“ ist und beginne in meiner Arbeit mit einem kurzen Überblick zum Ritualbegriff und seinen Theorien. Dabei gehe ich von den Arbeiten van Genneps, Turners und dem Montageplan von Oppitz aus.

Den Ablauf des Segelns werde ich nach dem Modell der Übergangsriten (*rites de passage*) von Arnold van Gennep (1999: 21) analysieren. Ich verwende dafür die Gliederung in

- Trennungsriten (*rites de séparation*)
- Schwellen- bzw. Umwandlungsriten (wobei sich Schwellenriten auf einen Raumwechsel, Umwandlungsriten auf einen Zustandswechsel beziehen (*rites de marge*))
- Angliederungsriten (*rites d'agrégation*)

Weiters werde ich die von Michael Oppitz erstellte allgemeine Gliederung kompositorischer Bausteine für Rituale aus dem Buch „*Ritual heute*“ als Beweisführung nutzen. Das bedeutet, dass ich mich ebenfalls seiner Meinung bezüglich des Aufbaus von Ritualen anschließe.

„Die vorgefertigten Bauelemente oder Einzelteile, aus denen Rituale sich zusammensetzen, sind ihre kompositorischen Bausteine. Sie entstammen gleichzeitig mehreren Ebenen: einer materiellen Ebene, einer sprachlichen Ebene, einer akustischen Ebene und einer kinetischen Ebene“
(Oppitz 1999: 73).

Als Ergänzung für meine Arbeit habe ich einschlägige Literatur gelesen, in Archiven gesucht, um Material für meine Arbeit zu bekommen.

Es hat sich bei meinem Aufbau herausgestellt, dass bezüglich der kompositorischen Bausteine eines Rituals die visuelle Ebene in der Betrachtung bisher vernachlässigt wurde. Da die visuelle Ebene im Segelsport sehr wichtig ist, führe ich diese Ebene als Baustein für ein Ritual „Segeln – Ein Ritual auf dem Wasser“ ein.

Im zweiten Kapitel behandle ich das Thema Ritual und Antiritual in primitiven und komplexen Gesellschaften und in den Ritualtheorien.

Mit Ritualen im Sport und einem kurzen Werdegang des Sports und der Olympischen Spiele – von der Antike bis zur Neuzeit - befasst sich das nächste Kapitel.

Das vierte Kapitel befasst sich mit einem historischen Rückblick – wie entstand die Affinität des Menschen zum Wasser, daraus resultierend die Mythen rund um das Wasser? Die Arche Noah - Urbild aller Schiffe; die Frage der seefahrenden Völker der Phönizier und der Wikinger und der Chinesen mit ihren Dschunken - und nicht zu vergessen, die Einwohner Ozeaniens mit ihrer Schiffsbaukunst.

Weiters gehe ich der Frage im Kapitel fünf nach, welche großen Entdecker die Entwicklung der Menschheit beeinflussten? Von Kolumbus hin bis Thor Heyerdahl. Eine Auswahl berühmter Schiffe schließt dieses Kapitel ab.

Im letzten Kapitel erkläre ich die grundlegenden Überlegungen zum Segeln als Rahmenbedingungen für ein Ritual, eingehend auf Segeln als Übergangsritual und einem Abschlusskapitel.

II. Ritual und Übergangsritual – in primitiven und komplexen Gesellschaften.

„Vergleicht man heutige Ritualtheorien mit jenen aus den Anfängen der Ritualforschung, fällt auf, wie wenig gegenwärtige Theorien über das Ritual mit Religion zu tun haben. Das Wort „Religion“ kommt zwar in heutigen Untersuchungen noch immer vor, spezifische Riten aber und das Ritual im

allgemeinen werden kaum mehr als ausschließlich religiöse Phänomene betrachtet“ (Krieger/Belliger 2003: 7).

Beinahe alle ForscherInnen der Ethnologie, Religionswissenschaften und Theologie beteiligen sich heute mit Beiträgen zur Ritualforschung. Daher stehen weder die Religion, noch psychologische und soziologische Deutungen im Mittelpunkt derzeitiger Untersuchungen.

War früher Ritual gleichbedeutend mit Gottesdienst, so wird der Begriff Ritual seit dem 19. Jahrhundert auf symbolische Handlungen ganz allgemein verwendet. Diese Wende hat sicherlich die Einführung von Psychologie und Soziologie als anerkannte Wissenschaft beigetragen. Die Spannung und Nähe zwischen Psychotherapie und Seelsorge unvermeidlich, denn in allen Kulturen hatte das rituelle Handeln eine spirituelle als auch eine therapeutische Rolle.

„Das Ritual wird heute vielmehr als ein Phänomen sui generis betrachtet, das eigene theoretische Klärung und methodologische Zugänge verlangt“.
(Krieger/Belliger 2003: 7).

Die Begriffe Ritual und Übergangsritual werden auf komplexe Gesellschaften als kulturanalytisches Instrument angewendet.

„Hierbei hat ein nicht immer reflektierter Transformationsprozess stattgefunden, da die zumeist rezipierten theoretischen Modelle von Arnold van Gennep und Victor Turner aus der ethnologisch-kulturanthropologischen Erforschung nicht-komplexer Gesellschaften entstanden sind“
(Herlyn 2002: 7).

Aufgrund der Festlegung von Victor Turner, dass fast alle Ritenarten die Verlaufsform eines Übergangs zeigen, dass hingegen alle definitorischen Unterschiede der transformatorischen Handlungsaspekte allen Ritualvorstellungen gemein sind, kann man sich Turners Gleichsetzung der Begriffe anschließen.

Da so eine Feststellung im vorhinein nicht abzuweisen ist, lässt sich an Hand der Gedanken der amerikanischen Religionswissenschaftlerin Catherine Bell zum Ritualbegriff in komplexen Gesellschaften beweisen.

„Die Unterscheidung zwischen Glaube und Ritual, genauso leichtfertig gemacht wie die heuristische Unterscheidung zwischen Denken und Handeln, rechtfertigt (heute) die Konzentration auf das Ritual allein“ (Bell 1998: 40).

Es stellt sich die Frage, welche Kriterien zu erfüllen sind, damit man eine Handlung als Ritual versteht bzw. bezeichnet kann.

II.1. Ritual und Übergangsritual – Arnold van Gennep und Victor Turner

Arnold van Gennep veröffentlichte 1909 „Les rites de passage“. Dieses Werk gehört heute noch zu den klassischen Studien der Ethnologie.

„Seiner Arbeit ging die Einsicht voran, dass in der Vielzahl ethnographischer Arbeiten zu Riten immer wieder Ähnlichkeiten festzustellen waren, die ihn zum Strukturschema der Übergangsriten führten“ (Herlyn 2002: 20).

Van Gennep war der Meinung, dass der zwangsläufige Wechsel der Individuen zwischen den verschiedenen Alters- bzw. Tätigkeitsgruppen immer wieder zu symbolischen und institutionalisierten Übergangshandlungen führt, die die Dynamik des sozialen Lebens regeln, ordnen und kontrollieren. Dazu kommt noch, dass die von van Gennep untersuchten Völker, die als primitiv bzw. halbzivilisiert bezeichnet werden, eine starke sakrale Dimension in der Gestaltung der Riten haben. Das lässt den Schluss zu, dass

„...die Bewältigung bestimmter Situationen also besonders symbolische Formen benötigt – die Übergangsriten, die sich in Form und Funktion universell ähneln“ (Herlyn 2002: 20).

„Zu jedem dieser Ereignisse gehören Zeremonien, deren Ziel identisch ist: Das Individuum aus einer genau definierten Situation in eine andere, ebenso genau definierte hinüberzuführen. Da das Ziel das gleiche ist,

müssen die Mittel es zu erreichen, zwangsläufig wenn nicht in den Einzelheiten identisch, so doch zumindest analog sein. Jedenfalls hat sich das Individuum verändert, wenn es mehrere Etappen hinter sich gebracht und mehrere Grenzen überschritten hat“ (van Gennep 1999: 15).

„...Rituale Gefühle beeinflussen. In einem Übergangsritus erlebt das Individuum eine Übergangsphase oder eine Krise. Das Ritual zielt darauf, das Individuum zu einer neuen Integration zu führen. Um dies zu erreichen, beziehen solche Rituale den Ausdruck von Emotionen mit ein, Gefühle werden sogar oft gesteigert. Rituale haben auch die Wirkung, Gefühle zu kanalisieren“. (Vandermeersch 2003: 440)

Bevor ich näher auf die drei Phasen eines Übergangsrituals eingehen und die einzelnen Abschnitte erläutere, möchte ich zuerst auf das „Khomba“ – Mädchen – Initiationsritual eingehen.

„Initiation, eines der wichtigsten Rituale (> Ritus), das den Eintritt in eine neue Lebensphase markiert (> Übergangsriten). Dabei kann es sich um den Übergang von Kindesalter zum Erwachsensein, verbunden mit der Übernahme der jeweiligen Geschlechterrolle (> Gender), handeln oder, seltener, um die Aufnahme in > Bünde oder > Geheimgesellschaften. A.v.Genneps Analyse der Symbolik von Ritualen, die Lebenskrisen und Übergänge kennzeichnen verstärkt das Interesse der Ethnologie an der Initiation. Meist wird sie auch in den untersuchten Gesellschaften als besonders wichtiges Ereignis betrachtet. Ethnologen beschrieben Initiationsrituale für viele unterschiedliche Gesellschaften. Dabei wurden einige Gemeinsamkeiten deutlich: der Initiand „stirbt“ symbolisch oder wird durch > Seklusion aus der Gemeinschaft der anderen entfernt. Danach kehrt er als Erwachsener bzw. „Neugewordener“ in die Gemeinschaft zurück. Häufig wird der Übergang von einem Status oder Lebensabschnitt zum nächsten durch > Körperveränderungen (> Beschneidung, Ausschlagen einiger Zähne, Zufügen von Narben, > Tatauierung) markiert. So unterschieden sich Initiierte von Nicht-Initiierten auch durch äußere Merkmale. Für Initianden ist der Vorgang meist mit Angst und Schmerz verbunden. Vor und zum Teil während der Initiation wird kulturspezifisches Wissen erlernt. In der Regel sind Initiationsrituale für Jungen komplexer als die für Mädchen. Die Initiation legitimiert und festigt bestehende Autoritätsbeziehungen zw. > Altersgruppen, Geschlechtern und in manchen Fällen auch zw. > Verwandtschaftsgruppen“. (Beer in: Hirschberg 1999: 186 f).

II.2. ***Khomba-Ritual***

Van Gennep selbst fand für die Übergangsriten des „*Khomba-Ritual*“ eine Erklärung :

„Es ist das Leben selbst, das die Übergänge von einer Gruppe zur anderen notwendig macht. Das Leben eines Menschen besteht somit in einer Folge von Etappen, deren End- und Anfangsphasen einander ähnlich sind: Geburt, soziale Pubertät, Elternschaft, Aufstieg in eine höhere Klasse, Tätigkeitsspezialisierung“ (van Gennep 1999: 15)

Im Grenzland zwischen Südafrika und Mozambique leben die Tsonga und hier wird das „*Khomba*“ Initiationsritual gefeiert, wenn die Mädchen der Gemeinschaft den Schritt vom Kind zur erwachsenen Frau vollziehen möchten. Die Mädcheninitiation wird als komplexer Vorgang angesehen, bei dem neben den soziokulturellen auch die ökonomischen und biologischen Strukturen sowie religiöse und phytotherapeutische Komponente in Anwendung gebracht werden. In den Vorstellungen der Tsonga hat die Frau in den soziokulturellen, ökonomischen wie auch biologischen Strukturen vier wichtige Rollen auszufüllen:

1. *Husband pleaser*
2. *Infant bearer*
3. *Home keeper*
4. *Tiller of the soil*

Husband pleaser – darunter sind die Erwartungen zusammengefasst, die sich auf die Ausübung von Sexualpraktiken beziehen. Neben dem Spaß, der auch mit dem Vorgang verbunden ist, soll doch in erster Linie die Frau zum

Infant bearer werden. Natürlich verbergen sich mehrere Gründe damit. Erstens vergrößert sich mit der Geburt nicht nur der Status der Frau innerhalb der Dorfgemeinschaft, sondern auch der Status ihres Mannes. Kinder müssen sehr früh Aufgaben im Haushalt übernehmen. Sie beaufsichtigen schon in jungen Jahren ihre kleineren Geschwister oder hüten die Weidetiere. Etwas anderes stellt die Geburt einer Tochter dar. Durch eine exogame Heiratsstrategie dienen sie als „ökonomisches Transferobjekt“, da eine Heirat mit dem wirtschaftlichen Aspekt einer Brautpreiszahlung verbunden ist.

Neben der Geburt von Kindern und deren Erziehung bleiben der Frau noch die Pflichten einer Hausfrau, also

Home keeper. Dies umfasst die ganze Palette, die mit diesem Begriff in Verbindung gebracht wird. Schlussendlich ist noch die Rolle der

Tiller of the soil, denn es ist die Frau, die den Acker bestellt. Die Männer roden und machen den Acker urbar, während es den Frauen obliegt, in ihrer Aufgabe der Fruchtbarkeit, den Acker zum Blühen und Gedeihen zu bringen.

„Im allgemeinen fiel die harte Arbeit des Rodens den Männern zu, das ermüdende Pflanzen und Jäten den Frauen; in arbeitsintensiven Zeiten, etwa bei der Ernte, hingegen arbeiteten beide auf den Feldern.“
(Iliffe, 2000: 128)

„Überdies obliegt der Frau noch der Hütten- bzw. Windschirmbau, das Einsammeln von Brennholz, die Küche und die Aufzucht der Kleinkinder.“
(Thiel 1992: 48)

Die Aufgaben und Pflichten, aber auch die Rolle einer Frau inmitten der Dorfgemeinschaft sind sehr vielseitig und dies spiegelt sich auch in den Vorbereitungen zum sowie in der Struktur des Rituals wieder. In der Initiationsschule werden den Mädchen die Tänze, die oral überlieferten Mythen und Lieder beigebracht. Außerdem erhalten sie einen Aufklärungsunterricht und werden in die Kunst der Liebe unterwiesen. Ziel ist es, dass die Mädchen vor und während des Initiationsritual alles gelernt haben, was sie für das Leben eines Erwachsenen benötigen.

Die wichtigste Aufgabe während des Rituals ist es für die jungen Frauen eine Schlange visualisieren zu können, da die Schlange in fast allen Kulturen mit den verschiedensten Symbolen besetzt ist. In vielen archaischen Kulturen ist die Schlange das Symbol der Unterwelt bzw. des Totenreichs, hingegen gibt es aber auch ältere Mythensysteme, die in der Form der Hausschlange den Segen der Ahnen repräsentieren.

Im „*Khomba*-Ritual“ soll ein positives Bild der Schlange gezeichnet werden, da bei den Tsonga die Schlange ebenfalls die Anwesenheit der Ahnen symbolisiert. Die Schlangen bevorzugen die trockenen Plätze unter den Betten, und so ist es sicher nicht gut, Angst vor ihnen zu haben.

Ein weiterer Grund für eine positives Bild der Schlange ist wohl die Ähnlichkeit mit dem männlichen Geschlechtsorgan. Schon bei Sigmund Freud wies die Angst vor Schlangen auf Sexualprobleme hin. Deshalb müssen die Mädchen am Ende des Rituals eine blau-grüne Schlange sehen - das soll nicht nur die Gebärfähigkeit der Mädchen, sondern auch den Kontakt zu den Ahnen darstellen und ist eine Sicherstellung des Fortbestandes der Gemeinschaft.

Damit die Mädchen der Forderung nach Visualisierung nachkommen, müssen sie den Sud der Daturawurzel einnehmen, der ihnen von einer Medizinfrau oder einer Heilerin angeboten wird. Der Absud des Stechapfels (*datura fastusa*) ist ein Halluzinogen und wirkt auf die jungen Initiandinnen bewusstseinsfördernd. Das Ritual muss wiederholt werden, wenn die Mädchen trotz dieser Hilfsmittel es nicht schaffen, die Schlange zu sehen.

Am Initiationsritual nehmen mehrere Mädchen zwischen 11 und 13 Jahren teil, die ihre erste Menstruation hatten. Wenn sie der Initiationsschule beitreten, verlassen sie ihre Eltern und somit den Status des Kindes. An die Elternstelle treten nunmehr die Initiationslehrer, um die Mädchen auf das Ritual vorzubereiten. Die Mädchen sind gleichgestellte Mitglieder einer Gemeinschaft, der *Communitas*, die sich unter dem Einfluss des Rituals, sich zu einer Gruppe zusammenschließen.

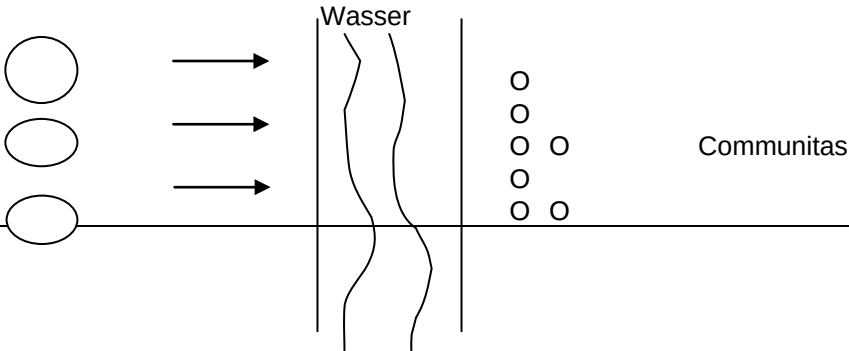
„Schwellenwesen wie Neophyten in Initiations- oder Pubertätsriten können symbolisch als Wesen dargestellt werden, die nichts besitzen. Sie mögen als Monsterwesen verkleidet sein, nur ein Minimum an Kleidung tragen oder auch nackt gehen und so demonstrieren, dass sie als Schwellenwesen keinen Status, kein Eigentum, keine Insignien, keine weltliche Kleidung, also keinerlei Dinge besitzen, die auf einen Rang, eine Rolle oder eine Position im Verwandtschaftssystem verweisen – kurz, dass sie nichts aufweisen, was sie von ihren Mitneophyten oder –initianden unterscheiden können. Ihr Verhalten ist normalerweise passiv und demütig; sie haben ihren Lehrern strikt zu gehorchen und willkürliche Bestrafung klaglos hinzunehmen. Es ist, als ob sie auf einen einheitlichen Zustand

reduziert würden, damit sie neu geformt und mit zusätzlichen Kräften ausgestattet werden können, die sie in die Lage versetzen, mit ihrer neuen Station im Leben fertig zu werden. Untereinander neigen die Neophyten dazu, intensive Kameradschaft und Egalitarismus zu entwickeln. Weltliche Status- oder Rangunterschiede verschwinden“ (Turner 2000: 95)

Während des „*Khomba*-Rituals“ machen die Tsonga äußerst intensiven Gebrauch von Gesang und Trommelrhythmen, wobei letztere eine tragende Rolle spielen. Dazu kommt noch die Einnahme des Halluzinogens Stechapfel, und so haben der Tanz und die Einnahme des Halluzinogens eine Wirkung, denn nach der Einnahme des Absuds beginnen die Mädchen auf ihrer Visionssuche nach der blauen Schlange zu singen und zu tanzen.

Tsonga-Ritual (Khomba - Mädcheninitiation)

1	Lautes, schnelles Trommeln, um Auditory driving zu erreichen Alpha-Wellen mit 8-13 Hz
2	Gebrauch von Poly-Rhythmen unterschiedliche Anfänge, es wird immer mehr gleichgeschaltet, alle Zuhörer werden „abgeholt“ (jeder hat unterschiedliche Beginnphasen) Bei der Grenze von 7-8 Hz fällt das kritische Denken aus Viktor Turner: „Die Gruppe gerät in Schwingungen“
3	Heftiges, langandauerndes, energetischen Tanzen, Mimenspiel in 9 Akten (kienästhetische Aktivität) Hyperventilität: Adrenalinausstoß, Zuckerabsenkung
4	Suggestion von den Ältesten (Lehrer geben die Befehle; sh Gesamtorganisation am Anfang)
5	Hypnotische Mechanismen: Wedeln mit Palmblatt, blaugrüne Schals werden geschwungen
6	rhythmische, taktile Schläge; die Mädchen werden mit den Zweigen des Stechapfels geschlagen. Mutprobe, Schmerz wird zugefügt
7	Die Initiantinnen werden der starken Mittagssonne ausgesetzt. Die Kondition soll geschwächt werden, geringere Dosen des Halluzinogens wirken stärker
	ab hier kulturspezifische Symbolik
8	Untertauchen in Wasser (Cross over) Symbolisch durch das Wasser die Erreichung der Grenze (Liminalität)



Wasser

Communitas

	 <u>Rite de passage</u> (van GENNEP) 1. Separation, Loslösung (von den Eltern) 2. Liminalität 3. Reinkorporation, Reintegration (in der Gemeinschaft)
9	Große Muschel (aus dem Wasser, Fruchtbarkeit) wird der Initiantin überreicht.
10	Mädchen werden zu einem Baum ,als männliches Phallus-Symbol, geführt; müssen hinaufsteigen. Baum wird eingeritzt, austretender Saft ist Muttermilch oder männlicher Samen-
11	Initiantinnen müssen Fett oder Knochen (als Allegorie des menschlichen Fleisches) essen >> soll der Hexenabwehr dienen (indem man dasselbe wie die Hexen tut, „ich kenne mich aus“) Trommeln werden zum Auditory driving ganz nahe an die Ohren gebracht die Mädchen werden bis auf den Lendenrock ausgezogen („alte Kleider werden abgelegt“) Rasieren der Schamhaare; die Mädchen zeigen ihre vergrößerten Schamlippen Hinlegen auf Matte (Erwachsene sitzen nicht im Sand !) und Einwickeln in ein Tuch nun erst wird das Datura (Daturawurzelabsud - Datura fastuosa / Stechapfel - Mondza („das was die Augen öffnet“) , erzeugt Visionen) von der Medizinfrau eingeﬂösst Mädchen tanzen und singen -Berichten über ihre Visionen (der blau-grünen Schlange)

1. Phase – Herauslösung aus der Gesellschaft

Bei den Tsonga erfolgt das Herauslösen der Mädchen, indem man sie in eine von der dörflichen Struktur isolierten Initiationsschule schickt und haben nur zwei Kommunikationspartner. Zum einen

- a) das Aufsichts- und Lehrpersonal – zusammengesetzt aus den Initiationslehrern und den Heilern
- b) und die restlichen Mädchen der Gruppe.

2. Die Isolation der Initianden

Die Zusammengehörigkeit der Novizen wird in Form des einseitigen Empfangs von Befehlen und Anweisungen und der daraus resultierende Abhängigkeit sowie der Interaktion unter den Mädchen selbst, zum Beispiel während der gemeinsamen Ritualtänze, erreicht und lässt sie das Erlebte teilen.

3. Das Hereinführen in die Gesellschaft

Die Initianden haben ihre persönliche Pflicht und gesellschaftliche Schuldigkeit getan, wenn sie verbal die blau-grüne Schlange visualisiert haben. Der Fruchtbarkeit der Frauen, ihrer Ahnenverehrung sowie die Erfüllung der zukünftigen weiblichen Pflichten innerhalb des eigenen Hauses bzw. der Dorfgemeinschaft steht nun nichts mehr im Wege. Die aus dem Ritual gewonnene Zugehörigkeit zur Gruppe der gleichaltrigen Frauen und die damit verbundene Reziprozität, wird die jungen Mädchen immer an ihre Erfahrungen und Visionen erinnern.

Van Gennep gliederte die Übergangsriten in drei Phasen ein, wie wir schon beim „*Khomba*-Ritual“ der Tsonga feststellen konnten:

- Trennungsriten – Ablösung aus dem alten Zustand – „*rites de séparation*“ – in der Trennungsphase legt eine Person ihre frühere Rolle bzw. ihren Status innerhalb der Gesellschaft ab.
- Schwellen- bzw. Umwandlungsriten – „*rites de marge*“ – bleibt die Person für gewöhnlich von der sozialen Umgebung isoliert (Seklusion). Die alte Rolle ist zwar abgelegt, die Annahme der neuen steht aber noch bevor. Dies kann sein bei Schwangerschaft, Verlobung und Initiation.
- Eingliederungsriten – „*rites d'agrégation*“ – die Person nimmt nun, versehen mit den neuen Rechten und Pflichten eine andere (neue) Position in der Gesellschaft ein.

Die verschiedenen Phasen sind laut van Gennep nicht gleichwertig zu betrachten, da bei bestimmten Riten bestimmte Personen hervorgehoben werden. Daher gilt sein Hauptinteresse

„Nicht den einzelnen Riten, sondern ihrer essentiellen Bedeutung sowie ihrer relativen Position innerhalb von Zeremonialkomplexen, d.h. ihrer Abfolgeordnung, gilt unser Interesse“ (van Gennep 1999: 183).

Man kann daher sagen, dass alle Riten, die unter dem Merkmal „Übergangsriten“ behandelt wurden, einen weiteren Zweck haben.

Herlyn sagt, dass

„Die angeführten Grundlegungen verweisen bereits auf eine universalistische Sicht der rituellen Organisation, die in der Rezeption van Genneps zentral wird. Auch wenn die formale Gestaltung der Riten noch so unterschiedlich sein kann, ist doch die allgemeine Existenz der Übergangsriten festzustellen“ (Herlyn 2002: 22).

*„Turner selbst hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die sozialen Dramen, die er in afrikanischen Dorfgesellschaften untersucht hat, mit ihren vier Phasen, die als „Bruch, Krise, Bewältigung und entweder Reintegration oder Anerkennung der Spaltung bezeichnet“.
(Turner 2009: X)*

In seinem Aufsatz *„Betwixt and Between: The liminal period in rites of passage“* im Jahr 1963 entwickelte Victor Turner das Modell der Übergangsriten weiter, wobei er die Schwellenphase, also die mittlere Phase betonte und die strukturellen Merkmale in den Mittelpunkt stellte.

Aufgrund seiner Feldforschungen in Afrika, vertiefte er die Auseinandersetzung mit dem Schwellenzustand, der sogenannten Liminalität bzw. Antistruktur, wobei er die einzelnen Merkmale der *Liminalität* aufzeigt.

„Schwellenwesen befinden sich aber weder hier noch da; sie sind weder das eine noch das andere, sondern befinden sich zwischen den vom Gesetz, der Tradition, der Konvention und dem Zeremonial fixierten Positionen“ (Turner 2000: 95).

Der Schwellenzustand ist durch einen vermehrten Gebrauch von Symbolen oder symbolischen Handlungen gekennzeichnet. Die in der *Liminalität* stehenden Personen werden oft als tot angesehen und mit dem Angliederungsritual wieder zum Leben erweckt. Alle Initianden werden in ihrem liminalen Zustand auf eine einheitliche Ebene reduziert und damit gleichgestellt. Für diese Gleichstellung prägte Turner den Namen *Communitas*. Innerhalb der Schwellenphase steht sie den gesellschaftlichen Strukturen mit umgekehrten Werten entgegen und integriert sich als relativ undifferenzierte Gemeinschaft der rituell Älteren.

II.2.1. **Communitas**

Einige aktuelle Definitionen von *Communitas* lauten wie folgt:

„Communitas, (...) eine Form (temporärer) menschlicher Beziehung, in der Individuen sich direkt und unvermittelt einander verbunden fühlen, jenseits transaktioneller Absichten und sozialer Ordnungen. Communitas wird als „Gnade“ erfahren und stellt sich vor allem in liminalen (>Liminalis) Momenten des gesellschaftlichen Lebens ein. Sie ist Ausgangspunkt und Ziel vieler Sozialutopien. Turner unterscheidet zwischen spontaner, ideologischer und normativer Communitas“. (König in: Hirschberg 1999: 69)

„Besonders die Beispiele, die Turner in den beiden abschließenden Kapiteln von „Das Ritual. Struktur und Antistruktur“ für liminale Phänomene in westlichen Kulturen anführt, sind (...) von Interesse, da hier erste Hinweise für die Öffnung des Ritualbegriffes zu finden sind“ (Herlyn 2002: 27).

„Obwohl wir uns hier auf traditionelle vorindustrielle Gesellschaften konzentrieren, wird klar, dass die kollektive Dimensionen – Communitas und Struktur – auf allen Stufen und Ebenen der Gesellschaft vorhanden sind“ (Turner 2000: 111).

Als Beispiel führt Turner die Hippies an und veranschaulicht anhand der drei Unterformen bezüglich *Communitas* die Eingliederung in seine Theorie.

1. die **existenzielle** oder **spontane Communitas** – etwa das, was die Hippies „ein Happening“ nennen würden und was William Blake vielleicht den „geflügelten Augenblick“ oder später „gegenseitige Vergebung der Sünden“ genannt hätte;
Turner versteht darunter einen kurzzeitigen liminalen Zustand.
2. die **normative Communitas**,ein dauerhaftes soziales System, das sich im Laufe der Zeit aufgrund der Notwendigkeit, die Ressourcen zu mobilisieren und zu organisieren sowie die Gruppenmitglieder bei der Verfolgung dieser Ziele der sozialen Kontrolle zu unterwerfen, aus der existentiellen Communitas entwickelt (Turner 2000: 129); und
3. die **ideologische Communitas**, ein Etikett, das man für eine Vielzahl utopischer Gesellschaftsmodelle verwenden kann, die von der existenziellen Communitas ausgehen. (Turner 2000: 129)

„Die beiden letztgenannten Formen gehören innerhalb Turners dialektischen Begriffspaar Struktur und Antistruktur bereits wieder der strukturierten Form menschlichen Zusammenlebens an“.
(Herlyn 2002: 27)

Turner stellt später fest, dass rituelles Handeln in komplexen Gesellschaften grundsätzlich andere Dimensionen hat als das in nicht-komplexen Gesellschaften und stellt dem Begriff des *Liminalen* jenen des *Liminoiden* zur Seite.

„Zunächst ist es die Betonung der kollektiven Dimension liminaler Zustände und die Bezugnahme auf „kalendarische, biologische und sozialstruktureller Rhythmen“, sie haben quasi eine natürliche Notwendigkeit. Liminoide Phänomene sind hingegen häufig auf individuelle Hervorbringung zurückzuführen und entstehen am Rand der Gesellschaft. Liminale erscheinen als „kollektive Repräsentation“ im Sinne Durkheims, als Symbole, die für alle Gesellschaftsmitglieder die gleiche Bedeutung haben. Liminoide Phänomene sind jedoch divers, sie treten in ein Konkurrenzverhältnis miteinander und müssen um allgemeine Anerkennung konkurrieren, sind aber gleichzeitig häufig Ausdruck sozialer Kritik und beinhalten den Wunsch nach Veränderung, während liminale Phänomene als funktional für die Sozialstruktur betrachtet werden können.“
(Herlyn 2002: 29)

Schlussendlich ist bei Turner auch beim Ritual ein Wechsel erfolgt. Er bewertet das Ritual nicht länger als einen Eckpfeiler des Konservatismus, sondern als einen Weg zur Gestaltung dynamischer und offener gesellschaftlicher Prozesse.

II. 2. 2. Komplexe Gesellschaften – Ritualtheorien

Jan Platvoet, Religionswissenschaftler aus den Niederlanden, hat in seiner Arbeit auf drei Phasen in der Geschichte der Ritualtheorie hingewiesen. Er beschreibt die Entwicklung der Perspektiven, die einsetzende Offenheit, dass Rituale immer mehr auch in komplexen Gesellschaften oder der eigenen Gesellschaft gesehen werden.

Die drei Phasen:

„Die erste Phase (1870 – 1960) weist noch die Gleichsetzung des Rituals mit dem magisch-religiösen auf, Rituale sind vor allem als Gegensatz zum technisch-rationalen Handeln moderner Gesellschaften verstanden werden“ (Platvoet 1998: 183).

Die Arbeit von Durkheim *„Elementare Formen des religiösen Lebens“* ist dafür prädestiniert, um diesen Gegensatz zu veranschaulichen. Um zu seiner Theorie zu gelangen, wählte er die primitivste bekannte Religion aus. Religion ist für ihn eine

„eminente soziale Angelegenheit und Riten drücken vor allem die Werte des Kollektivs aus“ (Durkheim 1996: 28).

„Durch die einflussreiche Trennung der Religion in Glaubens(vorstellungen) und dem Verständnis von Ritualen als Bedeutungsträger für kollektive Glaubens- und Wertvorstellungen und der Kontrolle des Individuums durch Rituale entstand eine künstliche Trennung von „thought“ und „action“ (Herlyn 2002: 34).

„Das Ritual als wissenschaftliches Konzept wurde so zum Zeitpunkt, in dem gegensätzliche sozio-kulturelle Kräfte zusammenkommen, ihnen aber auch in ihrer Gegensätzlichkeit sozialer Sinn zugewiesen wurde“ (Herlyn 2002: 34).

„Eine Trennung, die gleichzeitig aber auch den wissenschaftlichen Blick auf rituelle Darstellungen notwendig macht, indem „our thought and their action“ integriert und logisch verbunden werden konnte (Bell 1998: 31).

Die erste Phase beginnt in den 1960-er Jahren und ist mit der Öffnung der Ethnologie zu komplexen Gesellschaften und der in verschiedenen Disziplinen einsetzenden Rezeption von Ritualtheorie und deren Begriffe verbunden.

„Analysen, die sich über unsere moderne Gesellschaft und Stammeskultur zugleich erstrecken, sind bisher vernachlässigt worden, dass es noch nicht einmal ein gemeinsames Vokabular gibt: Sakramente sind für unser Denken noch immer etwas radikal anders als Sünden. Deshalb müssen wir als erstes die Dornenhecke durchbrechen, die eine Klasse menschlicher Erfahrungen (nämlich unsere) von einer anderen (nämlich der der Angehörigen von Stammeskulturen) willkürlich trennen. In dieser Absicht möchte ich Ritualismus als den geschärften Sinn für symbolischen Handeln und Verhalten definieren, der sich auf zweierlei Weisen manifestiert: durch den Glauben an die Wirksamkeit institutionalisierter Zeichen und durch die Aufnahmefähigkeit für verdichtete Symbole. Diese Definition deckt die Theologie der Sakramente ebenso wie die Theologie des magischen Rituals“ (Douglas 1986: 20) .

„Mit der Öffnung der Ritualtheorien – wie dies vor allem auch in den Arbeiten Turners deutliche wird – trat eine grundsätzliche Vergleichbarkeit des Rituals mit anderen performativen Kategorien hinzu“.
(Herlyn 2002: 36).

Die Kritiker hingegen wurden mit dieser Sichtweise auf den Plan gerufen:

„Rituale wurden nun in erster Linie als Kommunikationsbasis gesehen, als ein sozialer Alleskleber“. (Platvoet 1998: 178)

„Die Sichtweise der Ritualteilnehmer blieb so ausgespart, was wichtiger wurde, war die Interpretation und die Bedeutungszuschreibung durch die Wissenschaft. Die als prinzipiell bedeutsam eingeschätzten rituellen Handlungen bedurften so der Entschlüsselung und Decodierung der latenten Inhalte“. (Herlyn 2002: 37).

Die dritte Phase dauert noch immer an und ist für Platvoet Hinwendung zu „Ritualen der Macht“ und der Tendenz, Rituale als Strategien der symbolischen Konstruktion von Machtverhältnissen zu begreifen. Dies geschieht sowohl auf die Ritualisierung politischer Macht, aber auch betrachtet auf die traditionellen Rituale.

„Deutlich wird dies etwa an Arbeiten Pierre Bourdieus, der – van Gennep kritisierend – die sozialstrukturell trennende und ausschließende Funktion von Übergangsriten betont“ (Herlyn 2002: 37).

Platvoet meint, dass Eigenschaften und Funktionen des Rituals nicht immer leicht voneinander zu trennen sind und fasst sie in seinem Artikel den Begriff unter „13 Dimensionen“ zusammen.

1. Interaktive Dimension – begrenzt das Ritual auf soziales Verhalten. Schließt aber Verhalten aus, das sich ständig wiederholt und triebhaft ist.
2. Kollektive Dimension – 2 Teilnehmer werden dazu benötigt, einen „Sender“ und einen „Empfänger, wie z.B. Priester und eine Gemeinde.
3. Gewohnheits-Dimension – durch Wiederholung formalisiert und wird zur Gewohnheit gemacht.
4. Dimension der traditionalisierenden Innovation – das rituelle Verhalten wird durch Regeln und Konventionen beherrscht und sind daher nicht unveränderbare, geschlossene Systeme.
5. Expressive Dimension – in einem Ritual werden zwischen den Teilnehmern die Positionen und Rollen, die ein bestimmtes Ritual beschreiben, erkenntlich gemacht.
6. Kommunikative Dimension – implizite Botschaften, die die Beziehungen zwischen Teilnehmern und Gesellschaft bilden.
7. Symbolische Dimension – Kommunikation und Ausdruck werden durch symbolisches Handeln in Ritualen hervorgebracht.
8. Multimediale Dimension – Botschaften sowie Reize, die durch ein Ritual transportiert wird, - sind in komplexen und vieldeutigen Symbolen vorhanden und treten in verbaler Sprache, Mimik, Bekleidung, Schmuck etc. auf.
9. Performance Dimension – Ritual muss Aufmerksamkeit der Empfänger bzw. Zuschauer wecken.
10. Performative Dimension – gilt für symbolische Handlungen, wie Taufe, Heirat, Einsetzung ins Amt. Das bloße Mitmachen der Teilnehmer wird durch die immer wiederholte Aufführung die Beziehung zwischen Teilnehmern im Ritual repräsentiert und zum Ausdruck gebracht.
11. Ästhetische Dimension – Rituale müssen gefällig, wohlgeformt und gelungen ausgeführt werden, denn nur dadurch kann man die Aufmerksamkeit der Teilnehmer erreichen.
12. Strategische Dimension – Rituale führen dazu, die Ordnung als natürliche Welt und normale Situation zu betrachten und zu akzeptieren.
13. Integrative Dimension – Rituale tragen dazu bei, Gemeinschaften und Gruppen zu integrieren.

„Rituale zwischen Gruppen sind also eine markante Eigenschaft stratifizierter Gesellschaften, in denen soziale Gruppen nach religiösen, sozialen, ökonomischen und/oder politischen Kriterien hierarchisch geordnet sind“
(Platvoet 2003: 183 ff).

Zusammenfassend sei gesagt, dass das Ritualverständnis vielschichtig ist und viele Analysen für die Zuteilung von Ritualbegriffen notwendig sind, denn in pluralen- sowie pluralistischen Gesellschaften hat das Ritual eine äußerst starke Wirkung auf die Dimension der Macht und Integration.

„Das Ritual ist eine Reihenfolge stilisierten sozialen Verhaltens, das von normaler Interaktion durch seine besondere Fähigkeit unterschieden werden kann, die es ermöglichen, die Aufmerksamkeit seiner Zuschauer – seiner Gemeinde wie auch eines breiten Publikums – auf sich zu ziehen, und welche die Zuschauer dazu bringt, das Ritual als ein besonderes Ereignis, das an einem besonderen Ort und/oder zu einer bestimmten Zeit, zu einem besonderen Anlass und/oder mit einer besonderen Botschaft ausgeführt wird, wahrzunehmen“ (Platvoet 2003: 187).

Mit den Öffnungen der Ritualbegriffe auf Themen und Fragestellungen komplexer Gesellschaften kann man auch eine Veränderung der Parameter feststellen, aus denen sich Ritualtheorien und Ritualbegriffe zusammensetzen.

1. Veränderung in der Bewertung der Gruppen- und Gemeinschaftsbezugs

- Die gesamtgesellschaftliche Bedeutung von Ritualen ist in komplexen Gesellschaften zu relativieren;
- sie wirken eher ausgrenzend, als verbindend;
- die Bezugsgruppe wird kleiner;
- die freie Wahl der Zugehörigkeit gegenüber der Zwangsläufigkeit ritueller Handlungen in nicht-komplexen Gesellschaften.

2. Religion bzw. magisch-religiöse Bezugssysteme

- sind nicht mehr alleine Grundbedingungen für ein Ritual;
- suche nach Funktionsäquivalenten feststellbar.

3. Ritual als symbolische oder irrationale Handlung

- Die Wahrnehmungen eigener Handlungen als nicht rational dient in komplexen Gesellschaften als Abgrenzung gegenüber der Gesellschaft.

(Modifizierte Aufstellung nach Herlyn 2002: 40).

Zusammenfassung:

In diesem Kapitel befasste ich mich mit dem Ritual im Allgemeinen. Anhand der Theorie von van Gennep, Victor Turner und den kompositorischen Bausteinen von Michael Oppitz versuche ich eine Verbindung herzustellen.

Früher war Ritual gleichbedeutend mit Gottesdienst und wird der Begriff Ritual im 19. Jahrhundert auf symbolischen Handlungen ganz allgemein verwendet, da in fast allen Kulturen das rituelle Handeln eine spirituelle wie auch therapeutische Rolle hatte.

Speziell gehe ich auf das „*Khomba*-Ritual“ bei den Tsonga ein. Hier wird das Ritual in drei Phasen durchgeführt, das heißt einer Trennungsphase, einer Umwandlungsphase und einer Eingliederungsphase.

Bei van Gennep sind die drei Phasen nicht gleichwertig zu betrachten, da bei bestimmten Riten bestimmte Personen hervorgehoben werden, sein Interesse gilt der Abfolgeordnung.

Victor Turner teilt die *Communitas* in drei Unterformen ein und stellt später fest, dass rituelles Handeln in komplexen Gesellschaften andere Strukturen hat als das in nicht-komplexen Gesellschaften wie die Begriffe des *Liminalen* jenen des *Liminoiden* Phänomens ein.

Jan Platvoet, der niederländische Religionswissenschaftler hat in seiner Arbeit auf drei Phasen in der Geschichte der Ritualtheorie hingewiesen und teilt sie auch in drei Phasen ein.

1. Phase – von 1870 bis 1960 – Gleichsetzung des Rituals mit dem magisch-religiösen.
2. Phase – Interpretation und Bedeutungszuschreibung durch die Wissenschaft wurde immer wichtiger.
3. Phase dauert noch immer an und ist laut Platvoet Hinwendung zu „Ritualen der Macht“ und der Tendenz, Rituale als Strategien der symbolischen Konstruktion von Machtverhältnissen zu begreifen.

III. Rituale im Sport

In Europa wie auch in den Vereinigten Staaten von Amerika wurde während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den normativen Standards, wie Aussehen, Körper, Gesundheit und Moral vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet. Es gab zwei konkurrierende Modelle: Das Deutsche Modell war auf Turnen ausgerichtet. Das Euro-Amerikanische Modell basierte auf Spiel und Teamgeist. Der rasante Anstieg von Sportbegeisterten drückte sich in der Zunahme von privaten Clubs und Verbindungen aus. Sportverbände waren halbwegs autonom und hatten ihre eigenen Regeln und Moralbegriffe. Der moderne Sport ist durch klare Regeln gekennzeichnet, der Gleichheit zwischen den Spielern sichert.

Wie weit es Rituale im sportlichen Bereich gibt, möchte ich anhand eines Beispiels der heutigen Zeit erklären, und zwar durch das Phänomen Fußball. Diese Sportart genießt eine enorme Popularität, die Fangemeinde einer Mannschaft ist so intensiv, dass sie sich mit ihr sogar identifiziert. Das beginnt schon vor dem Anpfiff zu einem Länderspiel mit dem Abspielen der jeweiligen Nationalhymne und dem Schwenken von Nationalflaggen.

Dass Fußball weltweit gespielt wird ist hinlänglich bekannt. Das Spiel zeigt aber auf, dass in unserer Welt, jemandes Glück für den anderen Unglück bedeutet.

„Die Gahuku-Gama auf Neu-Guinea begriffen dieses eherne Gesetz des Fußballs in der westlichen Welt so gut, dass sie das Spiel sehr schnell umänderten, um es besser in ihrer Weltanschauung anzupassen: „Sie spielten so viele Tage nacheinander als es braucht, damit die Siege jeder Mannschaft die Niederlagen wettmachen.“ (Bromberger 2003: 289)

Die Spieler selbst haben ihre spezielle Positionen auf dem Spielfeld, wie etwa der Libero, dem Respekt gezollt wird, die Mittelfeldspieler, die Ausdauer benötigen und die Flügelstürmer. Nicht zu vergessen den Kapitän einer Mannschaft, der Ruhe und Übersicht in das Spiel bringen soll.

Christian Bromberger vergleicht in „Fußball als Weltsicht und als Ritual“ ein Fußballmatch mit einer religiösen Zeremonie – dies sei berechtigt. Das Match hat

nicht nur gelegentliche Charakterzüge, sondern die permanenten Elemente des Spiels sind:

1. *„Die spezielle örtliche Konfiguration – ein Stadion wird oft wie ein heilige Stätte betrachtet.*
2. *Verteilung der Zuschauer.*
3. *zeitliche und rhythmische Ähnlichkeiten – das Fußballjahr ist eingeteilt in Länderspiele, Welt- und Europameisterschaften, Cup-Spiele.*
4. *Verteilung der Rollen während eines Spieles sowie das Verhalten der Zuschauer. Dies ist vergleichbar mit einer religiösen Zeremonie, wo die Gläubigen singen und beten. Auf den Rängen in einem Stadion sind es die Zuschauer, die oft eine spezielle Art der Kleidung haben, um sich mit ihrem Verein zu identifizieren.*
5. *Organisation – wie die christlichen Kirchen hat auch der Fußball seine eigenen Gesetze und Hierarchien .*
6. *Aufbau eines Matches. Vor einem Länderspiel werden die Spieler in ein Trainingscamp zusammengezogen. – Für die Fans ist der Zeitraum vor dem Match eine große Anspannung, das Absingen der Hymnen bei Länderspielen – nach dem Spiel treffen sich die Fans an einem bestimmten Ort, meist vor dem Stadion, um zu diskutieren, zu feiern – dies kann sich bis spät in die Nacht hinein ziehen.*
7. *Das Fußballmatch schafft einen Communitas-Sinn, der im alltäglichen Leben verloren gegangen oder unterminiert worden ist. Gebärden, Worte und Verhalten drücken diesen flüchtigen Übergang, sozialer Beziehungen aus: Das Umarmen unbekannter gleichgesinnter Fans, herzliches Geplauder mit der erstbesten Person, die man antrifft und die, kaum ertönt der Schlusspfeif, wieder zu einem Fremden wird, der kaum eines Abschiedsgrusses würdig ist“ (Bromberger 2003: 298).*

„Fußball scheint auf der Grenze zwischen ganz unterschiedlichen Glaubensrichtungen zu liegen. Er ist in gewissem Sinn ein „Riten-Sammler“, bei dem in einer Art synkretischer „bricolage“ all jene Gewohnheiten zu Hilfe gerufen werden, die zu Abwendung von Unglück dienlich sind“

(Bromberger 2003: 299).

III. 1. Was verstehen wir unter dem Begriff Sport?

Sport ist die zusammenfassende Bezeichnung für alle menschlichen Tätigkeiten, die vorwiegend körperliche Bewegungen sind und auf eine höhere (meist körperliche, aber auch geistige) Leistungsfähigkeit zielen. Grundlegende Merkmale des Sports sind die Einheitlichkeiten der Regeln – für alle Sportarten –

seine weltweite Verbreitung und das daraus resultierende Streben nach internationalen Wettkämpfen.

„Der Begriff Sport selbst kommt aus dem Lateinischen deportare (sich vergnügen), dann gelangte es über das Mittelfranzösische in die das Englische (to disport) und wird schlussendliche Sport zu Beginn des 19. Jahrhunderts in die deutsche Sprache übernommen“ (Leis 2003: 9).

III. 2. Chronologie des Sports

Archäologen vermuten die Ursprünge des Sports bereits schon in der Steinzeit, auf Höhlenwänden, wo die Jagd in den Felsen geritzt wurde und bedeutete, dass die Jagd in der Steinzeit mehr als nur die Beschaffung der täglichen Ration Fleisch darstellte.

„Es ist legitim, die Forschung bestätigt dies, den Begriff Sport auch auf die frühen Hochkulturen, vor allem die griechische und römische, zu beziehen, denn die zentrale Wesenseigenschaften des Sports finden wir schon dort: spielerische und leistungsorientierte Veranstaltungen, die nach dem binären Strukturprinzip Sieg und Niederlage ausgerichtet sind“ (Leis 2003: 9).

III. 3. Sport bei den Griechen

Für die griechische Kultur ist es bezeichnend, dass es über das ganze Land verteilte Wettkämpfe gab. Aber sie fanden nicht nur im Sport, sondern auch auf anderen kulturellen Gebieten statt. So kämpften die Dichter ebenso wie die Sportler um den Lorbeerkranz. (In Erinnerung daran wurden den Teilnehmern der Olympischen Spiele 2004 in Athen außer der jeweiligen Medaille auch ein Lorbeerkranz überreicht). Bei einigen Wettkämpfen ging es oft um Leben und Tod. Speziell die Kämpfe im Boxen und dem Pankration (Verschmelzung zwischen Faust- und Ringkampf).

Die Griechen bauten den Sport zu einem einzigartigen System aus, diese Maßstäbe sind heute teilweise noch aktuell. Sogar Homer legte die Geschichte des Sports im 8. Jh. v. Chr. erstmals in Ilias und Odyssee fest. Im Mittelpunkt ist bei Homer die Lebenswelt des Adels, das bedeutet Sport, Spiel, Jagd, Krieg, Feste und Seefahrt. Nicht zu vergessen sind dabei die Taten des Odysseus. Nach 20 Jahren kehrt Odysseus in seine Heimat Ithaka zurück und muss um seine Gattin Penelope kämpfen.

Sport erringt in Griechenland nach Homer den Status eines Phänomens, denn die regionalen und überregionalen Veranstaltungen gab es das ganze Jahr über. Aber den höchsten Stellenwert erlangten die panhellenischen Spiele in ganz Griechenland. Olympia, Delphi, Nemea und Isthmia erlangten einen überregionalen Status.

So gab es in Griechenland kaum eine Gemeinde, die kein „Gymnasion“ besaß, mit einem Übungshof, einer Laufbahn und Bibliotheken.

*„Im Gymnasium in Olympia finden für die Fünfkämpfer und Läufer die Übungen statt, und die Terrasse aus Stein ist dort im Freien gebaut“
(Leis 2003: 21).*

Das wichtigste Fest der panhellenistischen Spiele wurde in Olympia ausgetragen. Die Spiele fanden zu Ehren von Zeus statt und wurden in der Regel alle vier Jahre abgehalten. Zu Anfang der Olympischen Spiele waren nur Griechen zugelassen, später lockerten sich die Regeln und Männer von anderen Nationen konnten an den Start gehen. Daher gab es Athleten aus dem Römischen Reich, Ägypten, Phönicien und Lydien die Siege erringen konnten. Frauen waren von den Spielen ausgeschlossen.

Bei den Olympischen Spielen gab es zuerst nur einen Wettbewerb, der Stadionlauf der nur einen Tag dauerte. Ab 520 v.Chr. gibt es sichere Quellen für die Olympischen Spiele mit folgender Einteilung:

- *Stadionlauf*
- *Doppellauf*
- *Langlauf*

- *Fünfkampf und Ringkampf*
- *Faustkampf*
- *Viergespann*
- *Pferderennen und Pankration*
- *Stadionlauf und Ringkampf (beide für Jugendliche)*
- *Fünfkampf (für Jugendliche)*
- *Faustkampf (für Jugendliche)*
- *Waffenlauf*
- *Zweigespann / Maultiere*
- *Stutenrennen*
- *Zweigespann*
- *Trompeter / Herolde*
- *Viergespann Fohlen*
- *Zweigespann Fohlen*
- *Fohlenrennen*
- *Pankration (für Jugendliche)*

(Leis 2003: 24 ff)

Die Wettkämpfe wurden von den Griechen in zwei Bereiche unterteilt:

- hippischen Agone – Wagen- und Pferderennen (680 v.Chr. erstmals) fanden im Hippodrom statt.
- Die gymnischen Wettkämpfe wurden im Stadion ausgetragen: Lauf- und Kampfsportarten, wie Ringen, Pankration, Faustkampf, weiters der Fünfkampf bestehend aus Laufen, Weitsprung, Diskuswerfen, Speerwerfen und Ringkampf.

Mit der steigenden Zahl der Wettkämpfe wurden die Spiele über sechs Tage prolongiert. Sportler und Trainer mussten am ersten Tag vor der Statue Zeus einen Eid leisten und im Anschluss daran erfolgte die Einteilung in Altersklassen. Auch in der modernen Zeit der Olympischen Spiele legen die Sportler und Schiedsrichter (Funktionäre) einen Eid ab, hierbei geht es um den fairen Kampf der Sportler. Am zweiten, dritten und fünften Tag wurden die Wettkämpfe ausgetragen, ein Kultfest zu Ehren Zeus wurde am vierten Tag zelebriert und am letzten Tag fanden die Siegerehrungen statt.

Die Olympiasieger wurden mit einem Ölzweig und mit vielen Privilegien ausgestattet. Die heimische Gemeinde der Sieger veranstaltete für sie Sieges-

feiern, es wurden ihnen Geldgeschenke übergeben und sie erhielten ihr Leben lang kostenlose Nahrung. Bei den letzten Spielen in Athen wurden den Athleten in Erinnerung an die Spiele vergangener Zeiten Ölzweige überreicht und die Sieger wurden in ihrem Heimatland mit einem großen Fest empfangen und erhielten ebenfalls Geschenke, denn der Sieg, den sie errungen hatten, trägt auch zum Ruhm des Landes bei. Beim Empfang der ersten Goldmedaille im Segeln durch die Tornado-Segler Roman Hagara und Hans Peter Steinacher konnte ich dabei sein und es war ein überwältigendes Erlebnis.

Um diese überragenden Erfolge zu erreichen war es notwendig, die Athleten psychisch und physisch bestens zu betreuen. So betreuten beim Training drei Spezialisten die Athleten:

- Trainer – war zuständig für die praktische Trainingsarbeit auf dem Übungsplatz;
- Sportlehrer – hatte spezielle Kenntnisse, er war für Diät und Massage in der Physiotherapie zuständig;
- Arzt – verantwortlich für Heiltrank, Spritze und Pflaster.

All dieser Aufwand gibt es heute noch immer, ja eher mehr, denn bei Gewinn einer Medaille ist es nicht nur eine Ehre für den Sportler, sondern auch für den zugehörigen Sportverband und letztendlich auch für das Vaterland. Zu Zeiten der Griechen gab es genaue Richtlinien, wie ein Training auszusehen hat, manchmal wurden die Sportler überfordert – heute ist dies zu vergleichen mit den oft zu harten Trainingsbedingungen und nicht zu vergessen sind all die ehrgeizigen Eltern, die sich im Glanze ihrer Sprösslinge sonnen wollen.

III. 4. Sport bei den Römern

Auch hier hatte der Sport einen hohen Stellenwert. Die körperliche Ertüchtigung spielte bei den Römern eine große Rolle. So wurde besonders Merkmal auf die paramilitärische Werte gelegt, wie Mut, Ausdauer, Kraft, Härte und Geschick-

lichkeit im Umgang mit Waffen und dem Reiten. Kaiser Nero, trat bei Olympischen Spielen auf.

Sueton berichtet über Nero:

„Nero war von ungefähr mittlerer Größe, sein Körper war mit Flecken bedeckt und übelriechend, das Haar hellblond, die Gesichtszüge eher regelmäßig als anziehend, die Augen blau und mit ziemlich schwacher Sehkraft. Dazu hatte er einen übermäßig starken Nacken, einen hervorstehenden Bauch und sehr dünne Beine“ (Leis 2003: 38 ff).

Im Jahr 67 n.Chr. hatte Nero einen längeren Zwischenstopp in Olympia und obwohl in diesem Jahr keine Spiele stattfanden, feierten die Griechen trotzdem eine Olympiade, da sie sich der Macht Neros bewusst waren. Natürlich war der Sieger Nero, denn der Herrscher duldete keinen Rivalen neben sich. Er trat zum Wagenrennen an – er wurde aus dem Wagen geschleudert, man half ihm wieder in den Wagen zurück, trotz all dieser Anstrengungen musste er vor dem Ziel aufgeben. Für die Extra-Olympischen Spiele wurden die Griechen fürstlich belohnt, denn Nero schenkte der gesamten Provinz die Freiheit, die Kampfrichter erhielten außer einer beträchtlichen Summe Geldes noch das römische Bürgerrecht.

Den römischen Sport finden wir in vier Lebens- und Kulturbereichen:

- Poetische Literatur
- Zirkus- und Gladiatorenveranstaltung
- Athletische Wettkämpfe
- Thermenanlagen

Bei den Spielen und Kämpfen im Zirkus, die eine vom Staat gelenkte Massenveranstaltung war, konnte der Herrscher die Stimmung des Volkes sehr rasch erkennen.

„Bei keinem anderem Ritual konnten die Bürger so eindringlich ihren politischen Konsens – in Rom mit dem Kaiser, in den Provinzen mit der Lokalaristokratie – demonstrieren; deswegen äußerten sich die römischen Autoren zwar verächtlich über das Theater, schätzten aber die Gladiatur fast ausnahmslos hoch ein“ (Leis 2003: 44).

Die Herrscher konnten auf diese Weise von Problemen ablenken und die Bevölkerung konnte beruhigt werden, da die Besucher solcher Spiele mit Geld und Nahrung beschenkt wurden. Die größte Stätte war der Circus Maximus in Rom, der ca. 150.000 Besucher fassen konnte.

In den Anfängen der Olympischen Spiele fanden diese an einem Tag statt, später jedoch über mehrere Tage. Auf dem Capitol wurden die Olympischen Spiele feierlich eröffnet – von dort ging es in einem Festzug über das Forum zum Circus Maximus. Dort angelangt, opferte man auf einem Altar den Opfertier. Danach konnten die Zuschauer ihre Plätze einnehmen und die Wettkämpfe konnten beginnen.

Mit dem Wagenrennen wurden die Spiele eröffnet – die Athleten waren meist Sklaven, da Mitglieder der noblen Klasse das Publikum nicht unterhalten sollten, dies galt als verpönt. An den Start gingen vier Wagen (meist Vierspanner) und diese mussten sieben Runden im Circus Maximus zurücklegen. Besonderen Augenmerk mussten die Lenker an der Wendemarke zeigen, da diese äußerst schwierig zu umrunden war und man dafür größte Geschicklichkeit benötigte. Neben silbernen Kränzen und Palmenzweigen wurden die Sieger auch mit hohen Geldbeträgen geehrt.

Besonders beliebt bei den Römern war die Diätetik – vergleichbar mit der heutigen Fitness – hervorgerufen wurde dies nach der Forderung einer gesunden Lebensweise, denn in einem Körper sollte auch ein gesunder Geist wohnen. Deshalb war auch das Freizeitangebot für die Römer vielfältig, sie konnten unter Schwimmen, Ballspiele, Gymnastik, Krafttraining und Rudern wählen. Auch waren sie überzeugt davon, dass durch ein maßvolles Training der Alterungsprozess hinausgezögert werden könnte. Neben den privaten Fitness-Räumen konnten die öffentlichen Thermenanlagen von den Bürgern besucht werden, die Eintrittsgelder waren nicht sehr hoch, so waren auch ärmere Bürger in der Lage, sich diesen Luxus leisten zu können.

III. 5. Mittelalter

Die mittelalterlichen Spiele konnten in keiner Weise mit dem antiken Sport verglichen werden, denn die christliche Lehre war nicht am Körper des Menschen interessiert, sondern an der Seele.

Im Mittelalter wurden die Spiele vom Adel in einem genauen gesellschaftlichen Kontext angegeben. Die Gesellschaft war hierarchisch gegliedert, es gab wenig Möglichkeiten zwischen den verschiedenen Schichten. Für den Adel war die körperliche Ertüchtigung im Vordergrund, die in Ritterspielen ausgetragen wurden. Auch gab es Lehrbücher für verschiedene Sportarten, wie Ringen, Schwimmen und Fechten – nicht zu vergessen ist das Schießen mit der Armbrust, Büchsen und Bögen.

Die Geschicklichkeit und Wehrtüchtigkeit kamen bei den Turnieren zur Entfaltung. In den großen Städten wurden diese Turniere gefeiert und von den Bürgern als Gesamtes gesehen. Musik, Tanz, Gaukler, Schausteller etc. begleiteten die Wettkämpfe.

Es gab zwei Formen der Turniere:

- „buhurt“ – zwei Reiterverbände stürmten mit stumpfen Waffen aufeinander und versuchten, die feindliche Linie zu durchbrechen.
- „Tjost“ – zwei Ritter kämpften gegeneinander auf einem Pferd mit einer Lanze – fielen sie vom Pferd, so konnten sie, falls dies möglich war, Fuß fassen, und am Boden weiter kämpfen. Was bei einer Ritterrüstung äußerst schwierig gewesen sein muss.

Die Bauern fochten auch gerne, aber mit Holzwaffen. Mit dem Niedergang des Rittertums, verbreitete sich das Fechten auch im aufstrebenden Bürgertum, teilweise wurde es als Schutz angesehen, als Zeitvertreib. In den Städten gab es immer mehr Fechtvereine und die Lehrbücher hatten im Mittelalter einen enormen Absatz. Sogar Albrecht Dürer verfasste um 1500 n.Chr. ein Fechtbuch, das eine präzise Angabe von Angriffs- und Abwehrhaltungen beinhaltete.

Neben dem Fechten war das Ringen ebenso beliebt – dessen Ursprung wohl im Volk zu finden war – die Balgerei. Heute enden die Volksfeste oft mit einer „ordentlichen“ Rauferei. Daneben gab es aber noch das Schwimmen, Laufen, verschiedene Ballspiele etc. und auch eine Urform des Tennis, dem sogenannten „jeu de paume“. Im 13. Jahrhundert haben diesen Sport Mönche mit großem Eifer ausgeübt – diese Begeisterung wurde vom Adel und auch später von Bürgern und Bauern aufgenommen. So nahm der Siegeszug des Tennis von Frankreich seinen Anfang, kam über England, Schottland und Italien nach Deutschland. Tennis wurde ohne Schläger gespielt, sondern mit der Hand und manchmal schützte man sich mit Handschuhen vor den harten Schlägen.

III. 6. Wiedererwachen des Körpers

Im Mittelalter musste sich der Mensch in die religiöse Gemeinschaft einordnen, grausame Kriege erschütterten die Länder. Nun gab es eine Rückbesinnung an die Antike, das heißt Literatur, Kunst, Philosophie und Sport wurden auf eine neue Weise umgedeutet, das Körperliche war wieder en vogue. Jean Jacques Rousseau hatte in seinem Roman *„Emile oder über die Erziehung“* für eine an die Natur orientierte Erziehung plädiert. Heinrich Pestalozzi schlug eine allgemeine Volkserziehung vor, die Menschen sollten Turnen, Gymnastik und Schwimmen betreiben – all dies ist dem Einfluss von Rousseau zuzuschreiben. Die geistigen Kräfte eines Menschen sind immer von seinem körperlichen Zustand abhängig.

Von Goethe weiß man, dass er kein Sportler im modernen Sinne darstellte, jedoch sportlich aktiv war. Zu seinen regelmäßigen Betätigungen gehörten Reiten, Fechten, Eislaufen, Schießen, Tanzen und Schwimmen. In seinem Werk *„Dichtung und Wahrheit“* beschreibt er seine ersten Fechtversuche. Auf seiner Reise in die Schweiz badete die Reisegesellschaft, unter ihnen die Grafen Stolberg und Haugwitz in einem Teich, - dass Adelige schwimmen, ist wohl ein Novum. Goethe denkt, dass Spiel, Sport und Gesellschaft eine Einheit bilden.

III. 7. Sport im 19. Jahrhundert

In der Antike wurden die Wettkämpfe in die heiligen Feste integriert, das gibt es im modernen Sport nicht mehr. Im 19. Jahrhundert wird der moderne Sport in England aus der Taufe gehoben, dieser wird immer häufiger in den Eliteschulen unterrichtet und in den reichen bürgerlichen und adeligen Kreisen betrieben. Damit kann die Gesellschaft ihre Stellung eindrucksvoll unterstreichen.

Die überlieferte Form des „jeu de paume“ bekommt durch das Rasentennis einen neuen Höhepunkt. Nach wie vor wird eines der größten Tennisturniere in London, in Wimbledon ausgetragen. Das neue Tennis setzte sich rasch durch, da es leicht zu erlernen war und es entwickelte sich rasch zu einem ökonomischen Spiel und konnte überall ausgeübt werden, sofern ein Netz und ein ebener Rasen vorhanden war. Für mich ist Tennis, außer dem Segeln eine der schönsten Sportarten und die Tennisregeln sind auch wesentlich einfacher und daher leicht zu verstehen.

Der Fußball, das Symbol des Massensports heute, entwickelte sich ebenfalls in England. Es wurden neue Spielregeln entwickelt und diese sollten einerseits die Jungen zu Disziplin führen und andererseits die Beziehungen zwischen Lehrer und Schüler verbessern. Die zukünftigen, erfolgreichen Spitzenkräfte sollten durch das Erlernen des Fußballs das Rüstzeug für ihre Berufe erfahren, denn nur der, der sich in den Dienst der Mannschaft stellte, war auch teamfähig. Laut Victor Turner gesehen, ist dies ein Beispiel für Communitas.

„One can assume that sport is a ritual and a game at the same time and that it is, as such, a cultural construction that makes symbolic communication among its participants possible.” (Archetti 1992: 419)

Einen enormen Aufschwung erreichte das Turnen. Am Ende des 18. Jahrhunderts erhielt der Körper im Erziehungsprogramm einen sehr hohen Stellenwert, das der „Turnvater Friedrich Ludwig Jahn“ zu einem paramilitärischem Programm ausweitete. Die Ausbildung war wohl ohne Gewehre, aber die Übungen sollten den männlichen Anstand wecken, den Ordnungssinn beleben, zur Folgsamkeit gewöhnen und lehren, dass das einzelne

Individuum sich als Glied in ein großes Ganzes einzufügen hat. Jahns Sittengesetz lautete:

„... nie verhehlen, dass des Deutschen Knaben und Deutschen Jünglings höchste und heiligste Pflicht ist, ein Deutscher Mann zu werden und geworden zu bleiben, um für Volk und Vaterland kräftig zu wirken, unsern Urahnen den Weltrettern ähnlich“ (Leis 2003: 97).

Die Ideologie Jahns sollte im Dritten Reich instrumentalisiert werden. Jahns Idee erfasste vor allem die akademische Jugend und bestätigte damit Jahns nationale und paramilitärische Ziele. Die Turnvereine wuchsen sehr rasch. Als im Jahr 1819 ein Turner und Burschenschaftler, August von Kotzebue getötet wurde, nahm der Kanzler Metternich dies zum Anlass, die Turnvereine und Burschenschaften zu schließen. Noch vor der Revolution im Jahre 1848 traten die Turnvereine verstärkt, neben den Männergesangsvereinen, wieder auf das gesellschaftliche Parkett.

Im 20. Jahrhundert veränderten sich die Sportarten aufgrund der industriellen Revolution. Die Regeln im Boxen, Tennis und Fußball wurden modifiziert und der Sport verlor dadurch auch an Härte. Dies geschah durch den Ethos Fair Play, die aggressiven Auswüchse reduzierten sich.

Das Turnen behält in den ersten vier Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts für Regierung und Bevölkerung einen enormen Stellenwert und wird von den Nazis ausgenutzt und so suggeriert, dass es eine geschichtliche Kontinuität, beginnend bei Jahn über die Reichsgründung, im Dritten Reich endet.

Der Hochleistungssport entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem sehr komplexen System. Für den Erfolg musste sehr viel Aufwand betrieben werden, Disziplin und ein asketisches Leben sind gefordert, um an den Gewinn von Medaillen zu denken. So wurden den Sportlern in den sozialistischen Ländern wachstumshemmende bzw. wachstumsfördernde Mittel verabreicht, das, wie sich erst später herausstellte, für ihr weiteres Leben verheerende Folgen haben sollte.

III. 8. Olympische Spiele

Mittlerweile sind die Olympischen Spiele zu einer Konkurrenz von Macht, Rekorden und Intrigen geworden. Wie man sehen kann, hat sich seit den Anfängen der Spiele in der Antike nicht sehr viel verändert. Nach wie vor bedeutet es Prestige, wenn ein Land Olympiasieger stellen kann. Für Österreich sind es eher die Olympischen Winterspiele, denn je mehr Medaillen unser kleines Land erringen kann, desto besser ist es für die Wirtschaft – der Verkauf von siegreichen Skimarken steigt enorm und der Fremdenverkehr profitiert davon. Für die Sieger selbst ist es eine Anerkennung, sie genießen Ansehen in der Gesellschaft. Welche Auswüchse ein Ausschluss bei Olympischen Spiele haben kann, konnte man bei Karl Schranz erleben, der bei den Olympischen Spielen in Japan wegen Werbung ausgeschlossen wurde, ein Amateur hatte ein Amateur zu bleiben. Diesen Status konnte man leicht in den westlichen Ländern nachweisen, auf verlorenem Posten war man hingegen in den Ostblock-Ländern, da sämtliche Sportler „Staatsamateure“ waren.

Bei der vorzeitigen Rückkehr aus Japan wurde Karl Schranz ein triumphaler Empfang bereitet und auch seine Fahrt von Schwechat nach Wien erwies sich als ein wahrer Triumphzug. Das Volk war solidarisch mit ihrem Sportler, dem man Unrecht tat, man fühlte mit ihm und er war für die Österreicher der sentimentale Sieger, obwohl er nicht so beliebt war, wie später Franz Klammer, der heute noch als Idol und Sympathieträger gilt.

1896 wurden die ersten Olympischen Spiele der Neuzeit in Athen ausgetragen. Ausschlaggebend waren die Ausgrabungen des Archäologen Ernst Curtius in Olympia, bei denen die Tempel von Zeus und Hera, Gymnasion, Altis und Palästra gefunden wurden. Pierre de Coubertin war maßgeblich am Zustandekommen der Olympischen Spiele beteiligt, war er doch Vorsitzender des Internationalen Olympischen Comités. Es waren nur Amateursportler zugelassen, denn für Coubertin war der Profisport eine Entartungserscheinung, der nur Gewinne zum Ziele hatte. Es wurde auch festgelegt, dass die Spiele alle 4 Jahre auszutragen und der Austragungsort zu wechseln ist. Das Comité legte besonderen Wert auf die Gleichwertigkeit aller Sportarten. Mit dem Beginn der

Austragung der Olympischen Spiele sollte Friede zwischen den einzelnen Nationen sein, die Waffen in diesem Zeitraum ruhen, ganz nach dem Modus der antiken Spiele.

Zu Beginn war Coubertin strikt gegen eine Teilnahme von Frauen, diese sollten sich nicht in der Öffentlichkeit präsentieren – er musste aber diesen Entschluss im Jahr 1900 revidieren, als erstmals Frauen in Paris teilnahmen und zwar in den Disziplinen Golf und Tennis. Während des Ersten Weltkrieges entfielen die Spiele, die in Berlin hätten stattfinden sollen.

Mit der Einführung der Berichterstattung via Radio wurde der Sport immer interessanter und es begann eine Phase der Expansion. So konnte es geschehen, dass Zuschauer in ihren Stuben „aktiv“ am Geschehen teilnahmen.

Nicht zu vergessen sind all die Zuschauer, die in die Stadien kommen, um ihren Verein siegen zu sehen. Heute übernimmt diese Rolle das Fernsehen, wohl vom Kommentator mit Details „gefüttert“, aber dieser Kommentator hat nicht mehr die gleiche Faszination, wie die Sprecher früherer Tage, da bei einem Fußballspiel jede Phase dem Zuhörer, der das Geschehen auf dem Rasen nicht mitverfolgen konnte, genau erklärt werden musste.

Die Olympischen Winter- als auch Sommerspiele fanden 1936 in Deutschland statt und wurden von der nationalsozialistischen Herrschaft für ihre Zwecke missbraucht, da die Machthaber bei Inszenierungen des Sports weit in die Antike zurückgingen. Der von Leni Riefenstahl gedrehte Olympiafilm begann in der Antike hin bis zur Gegenwart und suggerierte den Menschen, dass das deutsche Volk legitimer Nachfolger der griechischen Spiele sei.

Damit wurde der Sport zum Kino- und Medienereignis und der Sport in der Öffentlichkeit noch populärer. Zur Popularität trug auch die Austragung der Olympischen Spiele in Berlin und in Garmisch-Partenkirchen bei. Für Hitler war dies eine Demonstration für die Welt, da dadurch die vermeintliche Überlegenheit der „deutschen Rasse“ gezeigt werden konnte. Da halfen auch keine Proteste der Amerikaner, die zu Recht befürchteten, dass kein deutscher Jude an den Start

gehen könnte. Deutschland musste sich verpflichten, dass die Spiele gemäß den olympischen Regeln ausgetragen sind. Der vierfache Olympiasieger Jesse Owens – ein Mann einer „niederen Rasse“ (in den Augen der Rassenlehre) - musste vom Naziregime anerkannt und seine Leistungen konnten nicht ignoriert werden.

Erst 1952 bei den Olympischen Spielen in Helsinki und Oslo durften deutsche Athleten, wohl getrennt in Bundesrepublik und DDR, wieder an den Start gehen.

III. 9. Sport als Mittel zum Zweck

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Sport oft als Mittel benutzt, um die Kriegsschuld und eventuelle Mittäterschaft zu vertuschen.

So nahmen die Amerikaner nicht an den Olympischen Spielen 1980 in Moskau teil und im Gegenzug die Athleten der Sowjetunion 1984 in Los Angeles. Damit wurde der Gedanke von Coubertin gebrochen, dass Waffen während der Spiele zu ruhen haben und die Sportler eine Gemeinschaft bilden sollten. Im Jahr 1972 wurden die Spiele für politische Machtspiele missbraucht, wenn man an den sinnlosen Tod von israelischen Athleten im Olympiadorf in München denkt.

1954 nach dem Sieg der Deutschen Fußballmannschaft bei der Weltmeisterschaft in Bern, war erstmals das Selbstwertgefühl der unterlegenen und „verbrecherischen Deutschen“ langsam zurückgekehrt. Eine Nation war im Freudentaumel, das gleiche Gefühl der Solidarität mit der Mannschaft gab es wiederum bei der Fußball-Weltmeisterschaften 2006. Die Begeisterung war so groß, man feierte auch mit der unterlegenen Mannschaft am Abend, eine Nation bemühte sich als Freunde aufzutreten und trug diese Einstellung dazu bei, ein wesentlich positiveres Bild Deutschlands zu bekommen. Österreich und die Schweiz trugen 2008 die Fußball-Europameisterschaften aus, auch hier war die Euphorie groß, Leinwände wurden an bestimmten Plätzen aufgestellt, damit die einzelnen Spiele einem breiteren Publikum zugänglich wurden.

In modernen Gesellschaften hat auch der Freizeitsport und nicht nur der Leistungssport einen hohen Stellenwert. Der „Artikel“ Sport wird zum Kulturgut und ist ebenso wichtig für die Wirtschaft, da Sportartikelhersteller einen enormen Anstieg ihrer Produkte verzeichnen. Um aber diese Produkte verkaufen zu können, benötigt man die „Ware Sportler“, denn nur Siege garantieren für steigende Verkaufszahlen und diese wiederum garantieren Jobs.

Dieser Nische hat sich auch das Fernsehen bemächtigt. Eine Direktübertragung eines Fußball- oder Tennismatches kann durch keine vorhersehbare Dramaturgie aufgewogen werden.

Die Austragung bzw. Vergabe der Olympischen Spiele an ein Land stellt heute kein Verlust mehr dar, im Gegenteil, es ist äußerst lukrativ, denn allein schon durch die Fernsehrechte, die ein fixer Bestandteil der Einnahmen sind, kann die Kosten reduzieren. Ausschlaggebend war sicher auch, dass nunmehr auch Profi an den Spielen teilnehmen können und nicht nur Amateure, wobei man die Sportler aus den kommunistischen Ländern nicht als Amateure zu bezeichnen sind. Diese hatten zwar gewisse Privilegien, aber sie waren dafür zuständig, dass Sportler aus diesen Ländern besser zu sein hatten als ihre Kontrahenten aus dem westlichen Lager, auch wenn man dieses Ziel durch Doping erreichte.

Eine weitere negative Kehrseite ist es, dass die Marathonläufer zum Beispiel bei sengender Mittagshitze ihren Lauf absolvieren müssen, da man sich nach den Sendezeiten des Fernsehens zu richten hat.

Der Erwartungsdruck der Medien, Sponsoren, Sportverbände und der Politik ist nicht zu unterschätzen. Wenn der Sportler keine Erfolge verzeichnen kann, sind Sponsorgelder sehr rasch verschwunden.

„Der sogenannte „saubere Sport“ ist im Hochleistungsbereich ein Mythos, mehr ist nicht drin. Die Macht des Geldes ist weitaus stärker als das fair play. Zuschauer, Funktionäre, Wirtschaft, Massenmedien und Verbände fordern Medaillen und einen negativen Dopingtest“ (Leis 2003: 191).

III. 10. Zusammenfassung:

Archäologen vermuten, dass die Ursprünge des Sports bereits schon in der Steinzeit lagen, da in Höhlenwänden Jagdszenen in Felsen geritzt wurden.

Zu einer Blüte des Sports kam es bei den Griechen, die den Sport zu einem einzigartigen System ausbauten und Maßstäbe setzten, die heute noch gültig sind. Das wichtigste Fest waren die panhellenistischen Spiele alle vier Jahre und nur Griechen konnten daran teilnehmen. Später lockerten sich die Regeln und andere Athleten aus anderen Nationen konnten daran teilnehmen. Sportler und Trainer mussten am ersten Tag vor der Statue des Zeus einen Eid leisten, auch im modernen Zeitalter leisten Sportler und Schiedsrichter einen Eid. Der Olympiasieger wurde mit einem Ölzweig und mit vielen Privilegien ausgestattet.

Bei den Römern hatte der Sport auch einen hohen Stellenwert, da körperliche Ertüchtigung eine große Rolle spielte. Besonderes Merkmal wurde auf die paramilitärischen Werte, wie Mut, Ausdauer, Kraft, Härte und Geschicklichkeit im Umgang mit Waffen gelegt. Besonders beliebt bei den Römern war die Diätetik – vergleichbar mit der heutigen Fitness, denn in einem Körper sollte auch ein gesunder Geist wohnen.

Im Mittelalter war durch die christliche Lehre nicht der Körper des Menschen im Mittelpunkt, sondern die Seele. Für den Adel war die körperliche Ertüchtigung im Vordergrund, die in Ritterspielen ausgetragen wurden. Die Bauern fochten auch gerne, aber hatten nur Holzwaffen. Mit dem Niedergang des Rittertums verbreitete sich das Fechten und gab es nach und nach Fechtvereine. Neben dem Fechten war das Ringen sehr beliebt, dessen Ursprung im Volk zu finden war..

In der Renaissance gab es ein Wiedererwachen des Körpers, Literatur, Kunst, Philosophie und Sport. Jean Jacques Rousseau plädierte für eine an die Natur orientierte Erziehung, die Menschen sollten Turnen, Gymnastik und Schwimmen betreiben, denn die geistigen Kräfte eines Menschen sind immer von seinem körperlichen Zustand abhängig.

Im 19. Jahrhundert wird der moderne Sport in England aus der Taufe gehoben, der immer häufiger in Eliteschulen unterrichtet und in den reichen, bürgerlichen und adeligen Kreisen betrieben wird. Tennis und Fußball, das Symbol des heutigen Massensports entwickelte sich ebenfalls in England.

Das Turnen erfuhr einen enormen Aufschwung und einen hohen Stellenwert durch den Turnvater Friedrich Ludwig Jahn. Seine Ideologie wurde im Dritten Reich noch ausgeweitet und besonders von der akademischen Jugend ausgeübt.

Die Olympischen Spiele sind heute zu einer Konkurrenz von Macht, Intrigen und Rekorden geworden. Je mehr Medaillen ein Land erringen kann, desto besser ist es für die Wirtschaft – in Österreich sind dies die Olympischen Winterspiele. Dass Olympische Spiele für Machtzwecke genutzt werden, konnte man 1936 sehen, wo sowohl die Winter- als auch Sommerspiele in Deutschland stattfanden.

Boykott der Spiele gab es 1980 in Moskau, wo die Vereinigten Staaten von Amerika nicht daran teilnahmen und im Gegenzug in Amerika 1984 die Athleten der Sowjetunion, womit der Gedanke von Coubertin gebrochen wurde, der sagt, dass Waffen während der Spiele zu ruhen haben und nicht für Machtspiele missbraucht werden sollten.

In modernen Gesellschaften hat auch der Freizeitsport und nicht nur der Leistungssport einen hohen Stellenwert. Der Artikel „Sport“ wird zum Kulturgut und ist wichtig für die Wirtschaft.

IV. Historischer Rückblick

IV. 1. Frühe Kulturen

Der Mensch bewegte sich grundsätzlich auf dem festen Land. Hier konnte er die Felder bebauen und auf die Jagd gehen. Das Wasser war für ihn nicht gemacht, er konnte es nicht nutzen. Erst im Laufe der Zeit sah man Baumstämme mit der Strömung dahingleiten, daher versuchte man Stämme auszuhöhlen und sich damit fortzubewegen.

So entwickelte sich neben der Wirtschaftlichkeit und dem Nutzen für den Menschen ein breites Ritual für die Menschen auf dem Wasser und den Angehörigen der Fischer, die mit dem Tücken des Meeres zurechtkommen mussten. Es entstanden Schutzmechanismen und ein großes Potential an Ritualen.

Das Überwinden von kleinen und großen Hindernissen im Wasser stand im Vordergrund. Mit Hilfe von behelfsmäßigen Booten konnte der Fischfang als zusätzlicher Nahrungserwerb genutzt werden.

„Im Fisch muss man die erste Art künstlicher Nahrung erblicken, weil derselbe ohne Knochen sich nicht voll verwerten ließ. Es ist sehr wahrscheinlich, dass zu diesem Behuf das Feuer zuerst nutzbar gemacht wurde. Fische fanden sich überall vor, ihre Zahl war unbegrenzt, und sie waren das einzige Nahrungsmittel, welches zu allen Zeiten erreichbar war.“ (Morgan 1987: 17)

Im Christentum, Judentum und dem Islam war das Zweistromland zwischen Euphrat und Tigris der Schauplatz des Gilgamesch-Epos. Und der Landeplatz des Schiffes ist bei allen gleich und zwar der Berg Ararat. Mit der Arche Noah begann die Expansion von Wasserfahrzeugen und ermöglichte später einen regen Handel auf allen Wasserstraßen.

IV.1.1. Arche Noah – Urbild aller Schiffe

Fast alle Völker kennen den Mythos der Sintflut. Es ist erwiesen, dass nach dem Ende der letzten Eiszeit (ab 11.000 v. Chr.) die Gletscher schmolzen und dadurch der Meeresspiegel global stieg.

Die Arche Noah ist wohl das Urbild aller Schiffe. Anhand von Tontafeln mit einem Teil des Gilgamesch-Epos, in dem von einer Sintflut sowie der Bau einer Arche berichtet wird, sind in Ninive gefunden wurden. Darauf ist zu lesen, dass es schon tagelang regnete, als man dem halbgöttlichen Gilgamesch prophezeit, dass der Euphrat bald über seine Ufer treten wird. Dem König blieben nur sieben Tage, um ein Rettungsschiff zu bauen. Der König will nur sein eigenes Leben retten und denkt nicht an sein Volk. Noah hingegen baut seine Arche ohne Hilfe anderer.

„Gott befiehlt dem biblischen Noah, alle Tiere mitzunehmen. Die Juden verstehen darunter alle Tiere, die der Talmud nennt. Demnach wären also sieben Paare Rinder, Schafe und aller anderen kostbaren Säugetiere an Bord gekommen, dazu je ein Paar der dreißig Arten, die wie die Schweine als unreine Vierfüßler gelten sowie ein Paar aller unkoscheren Vögel – insgesamt 280 Tiere. Utnapischtim, der König des Gilgamesch-Epos nahm die Tiere seines persönlichen Besitzes mit: Ich verlud alle Tiere, die ich hatte“ (Bunk 2004: 13).



Bau der Arche Noah. Kolorierter Holzschnitt, 1493 (Bunk 2004:13)

IV. 1. 2. Phönizier

Von einem Boot mit einem Segel als Antrieb kann man bereits bei den Phöniziern sprechen. Die Phönizier hatten die Städte Sidon, Tyros und Byblos laut ägyptischer Inschriften gegründet. Die Phönizier waren keine Einheit, sondern ein Bund reicher Stadtstaaten, zusammengeschlossen in einer Art Hanse. Sie waren von 1200 v. Chr. Hauptwirtschaftsmacht des Mittelmeers. Sie importierten Zinn aus England und Spanien für ihre Bronzeproduktion, Kupfer aus Syrien, Herstellung von Glas fertigten sie aus dem feinen Quarzsand. Das Monopol für den Schiffsbau garantierten die Zedern des Libanon (auch heute noch der ganze Stolz des Libanons, sichtbar auch in ihrer Flagge). Aus Ägypten importieren sie Leinen, aus Indien Elfenbein, Pferde aus Anatolien und Sklaven von überall.

Jedenfalls benützten die Phönizier bereits Segel, wie man aus untenstehendem Bild erkennen kann. Die Besegelung bestand aus einem Mast und einem Rahsegel. Sie befuhren mit den Schiffen das westliche Mittelmeer und drangen über die Meerenge von Gibraltar in den Atlantik hinaus. Diese etwas plumpen Schiffe sollen gute Segeleigenschaften besessen haben.



Phönizisches Handelsschiff auf der Schmalseite eines Sarkophags.
(Bunk 2004: 22)

IV.1. 3. Argo – Goldene Vlies

Eines der bedeutendsten Schiffe wurde von Homer beschrieben und zwar die Argo. Von Jason angeführt, wollten sie das Goldene Vlies aus Kolchis rauben. Goldene Schaffelle soll es auf Kolchis – im heutigen Georgien - gegeben haben. So schreibt Strabo,

„Schaffelle auf dem Grund seichter Stellen in den Flüssen befestigt, in denen sich goldhaltiger Sand verfangt. Die Felle wurden sodann in Öfen verbrannt und das Gold auf die einfachste Weise gewonnen. Eine Methode, die georgische Goldsucher bis heute nutzen“ (Bunk 2004: 25).

Die Argo gilt als erstes Schiff in der Geschichte mit einem Namen. Die Schiffe, die Agamemnon gegen Troja führte, waren wohl größer als die Argo und wurden von bis zu 100 Ruderern angetrieben. Homer beschreibt dies in der Ilias, dass die Schiffe eine Eleganz aufwiesen und ein Segel mit einem umklappbaren Mast hatten.



Auf Verlangen von König Pelias lässt Jason ein Schiff bauen – die Argo – und begibt sich mit den Argonauten auf die Suche nach dem Goldenen Vlies (Bunk 2004: 26)

IV. 1. 4. Koloss des Ptolomäus

*„Bereits um 1200 v. Chr. hatten die Phönizier Galeeren mit zwei übereinander angeordneten Ruderreihen erfunden; ihre Nachfahren, die Karthager, entwickelten gegen 300 v.Chr. dreistöckige Galeeren“
(Bunk 2004: 29).*

So soll der Koloss des Ptolomäus der größte Katamaran der Weltgeschichte, jedoch nicht der erste gewesen sein. Der römische Autor Plinius beschrieb das Schiff so, dass es wie ein Fabeltier aussah. Auf dem 25 m hohen Schiff sollen 7000 Mann sowie 4000 Ruderer gewesen sein. Der Koloss des Ptolomäus hatte eine Länge von 150 m und eine Breite von 50 m. Dieser Koloss benötigte nur zwei Meter Wasser unter den Kielen. Er soll aber nur ein einziges Mal im Einsatz gewesen sein, da er als Kriegsschiff nicht brauchbar war, es war defacto unsteuerbar, da sich der Wind in den monströsen Aufbauten fing.

Doppelrumpfboote sollten später bei der Besiedelung des Pazifiks eine wesentliche Rolle spielen, denn mit diesen Katamaranen konnte man pro Tag bis zu 130 Seemeilen zurücklegen.

Heute sind Katamarane die Formel 1 unter den Booten, Österreich hatte bereits Weltmeister, Europameister und zweimal Olympiasieger im Tornado, der bis heute schnellsten olympischen Bootsklasse.

IV.1. 5. Dhau – das Schiff des Propheten

Bevor der Seeweg nach Indien durch Vasco da Gama gefunden wurde, waren die arabischen Dhaus für den Handel zuständig und als die Dhaus im Mittelmeer erstmals zu sehen waren, revolutionierten sie die Seefahrt, denn die Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit von fast neun Knoten sprachen für diese Schiffe.

So ließ der französische König Ludwig IX. im Jahr 1286 zum neunten Kreuzzug, wie auch der portugiesische König Heinrich der Seefahrer 1430, Schiffe nach arabischem Muster bauen. Der Vorteil dieser Schiffe bestand in den dreieckigen

Segeln, den „Lateinersegeln“. Mit diesen Segeln waren die Schiffe nicht nur schneller, sondern besser manövrierbar, speziell gegen den Wind. Eine Neuigkeit hatten diese Schiffe außerdem: Statt des bisher üblichen Seitenruder benutzten die Araber das zentrale Heckruder. Der Druck, der sich durch die große Segelfläche ergab, konnte nun durch das Heckruder austariert werden.



Arabische Dhau mit dem charakteristischen Dreieckssegel. Sklavenhändlerboot auf dem Weg nach Djidda. Holzstich, 1884. (Bunk 2004: 39)

IV.1.6. Chinesische Dschunken

„Schon um 200 v. Chr. in der Chin- und Hin-Dynastie verfügte China über Trockendocks, in denen hochseetaugliche Schiffe von 80 Meter Länge und 30 Meter Breite gebaut werden konnten. In einem Grab bei Kanton aus dem Jahr 200 n. Chr. fanden Archäologen detailgetreue Modelle damaliger Schiffe. Man fand auch ein 11 Meter langes Steuerruder, das zu einem etwa 100 Meter langen Schiff gehört haben muss. Diese Riesenfrachter, die die Küsten Asiens, Afrikas und Arabiens befuhren, brachten Giraffen, Kamele, Löwen, Strauße, Bernstein (aus der Ostsee), Quecksilber, Elfenbein, Edelsteine, Knoblauch, Muskatnüsse, Porzellan nach China, auch Cannabis für die chinesischen Weihrauchschalen. Um 100 v. Chr. gelangten auch Seekarten des Griechen Marinus von Tyros nach China, die mit Längen- und Breitengraden die Dreidimensionalität des Globus exakt wiedergaben. In Europa ging dieses Wissen zwischen 375 und 1500 n. Chr. vollkommen verloren, die Chinesen aber entwickelten die Kunst der Kartographie weiter: ab 250 mit rechtwinkeligem Grundraster.“
(Bunk 2004: 69)

Es ist zu vermerken, dass Kolumbus nie ohne diese Weltkarten auf Reisen hätte gehen können.

Die Schiffe, die die Chinesen bauen ließen, waren enorm – mit einer Länge von 142 m und einer Breite von 55 m. Der Chineser Lu –Ta-lung erfand 1027 einen mechanischen Kilometerzähler und konstruierte dafür den „Li-Trommel-Wagen“. Alle 5m (= 1 li) schlug eine Holzfigur auf eine Trommel und alle 10 li tönte ein Glockenschlag. Die Chinesen benutzten dies auch für die Schifffahrt – hier wurde ein Schaufelrad konstruiert.

Als Neuerungen für die Seefahrt konnte man die Schoten- und Ballasttanks, ab 800 n.Chr. einen Kompass und Sextanten mit wahrscheinlich genauen Längengradbestimmung verzeichnen, sowie einem Signalsystem von einem Schiff zum anderen durch Flaggen und Drachen.



Dschunke mit den für die chinesischen Schiffe charakteristischen, mit Latten versteiften Segeln. (Bunk 2004: 64)



Weltkarte des türkischen Admirals Piri Reis. Die Karte stammt aus der Zeit um 1513 und zeigt bereits die Ostküste Nord- und Südamerikas, den Atlantik, die Iberische Halbinsel und die Westküste Afrikas. Tinte und Gouache auf Pergament (Bunk 2004: 65)

IV.1. 7. Wikinger

Was die Dschunken für die Chinesen, war für Europa u.a. die Wikinger, denn sie waren wohl eines der größten Segelvölker.

Ihr Geheimnis lag in ihren Schiffen, die eine perfekte Kombination aus Handwerkskunst und Naturbeobachtung waren. Sie liebten ihre Schiffe, in ihren Augen waren sie lebendige Wesen. Denn anders als bei den Griechen, Ägyptern oder Arabern nahmen die Wikinger immer ihre Gotteshäuser mit sich, die Schiffe waren ihre Gotteshäuser. Ihre Schiffe konnten gegen den Wind segeln. Sie lösten das Problem, indem sie das Segel mit einer Extrastange am Bug stabilisierten, dies entspricht dem heutigen Spinnaker-Baum moderner Segelboote. Das Segel war ein Rah-Segel, der Mast war einklappbar, das bei Wind besonders wichtig war. Die Navigation war bei den Wikingern schon entwickelt, sie fuhren nach dem

Polarstern, auch kannten sie den „Sonnenkompass“ – eine Holzscheibe mit unterschiedlichen Kegeln, die je nach Jahreszeit und Standort verschiedene Sonnenstände markierten.

Eine andere Geschichte, die eher als eine Sage zu werten ist:

„Dass die Wikinger Helme mit Hörnern trugen, ist eine Erfindung der katholischen Kirche. Dass sie sich gerne berauschten, ist eine Tatsache – mit Alkohol und mit Pilzen, darunter auch Fliegenpilze, die die Wirkung von LSD vergleichbar sind; die Wikinger überließen es allerdings ihren Frauen, die Pilze zu essen, und nahmen dann deren Fliegenpilzurin als „Zaubertrank“ in Flaschen mit auf Reisen. So soll, so heißt es, die Wirkung der Droge viel besser dosierbar gewesen sein“ (Bunk 2004: 48).

IV.1.8. Hansekogge

Um 1400 n.Chr. ließen die Ratsherren der Hansestadt Hamburg „Friedenskoggen“ bauen, das waren Kriegsschiffe, mit denen man lästige Freibeuter in Nord- und Ostsee ein Ende setzen wollte. Sie waren Standardschiffe, die den Handelsherren Profite bringen sollten. Die Kaufleute und Reeder aus Venedig beherrschten das Mittelmeer, im Norden waren dies die Kaufmannsgilden der Hanse.



Siegeltypar des Großen Koggensiegels der Stadt Stralsund. Arbeit des Stralsunder Goldschmieds Rotgherus, 1329 (Bunk 2004: 59)

Als Vorbild für die Koggen waren die Dhaus, denn bis zu diesem Zeitpunkt steuerte man mit Rudern an der Seite des Schiffes, ab nun konnte man mit dem Heckruder, das an der Kiellinie angebracht war, präziser lenken und auch ein ausreichend großes Segel anbringen.

Der Kompass war im Norden um 1400 n. Chr. noch nicht verbreitet. Jeder Kapitän hatte aber seine eigene Seekarte, die wie ein Schatz gehütet wurde. Ab der Mitte des 15. Jahrhunderts brachte die Hanse ein Seebuch heraus, d.h. eine Art Seekarte, die Meerestiefen, Strömungen und Gezeitentabellen enthielt.

IV.1. 9. Ozeanien

„Wird mit Ozeanien jene pazifische Region bezeichnet, die aus Teilen Melanesiens (griech.melos = schwarz, Schwarzinselwelt), Mikronesien (Kleininselwelt) und Polynesien (Vielinselwelt) besteht.“ (Mückler 2008: 8)

Waren die Wikinger für Europa mit ihrer Schiffskunst von großer Bedeutung, so waren Ethnologen, Historiker und Archäologen zu der Kenntnis gekommen, dass die pazifischen Inselbewohner Fertigkeiten des Bootsbaus sowie Kenntnis der Navigation haben mussten.

„Es gab regionale Unterschiede bei den Techniken des Bootsbaus, der vom Einbaum über verschiedene Formen des Auslegerkanus bis zum Doppel- und Mehrumpfboote und vom geruderten bzw. gestakten Boot zum riesigen polynesischen Zweimaster und den Mehrumpfbooten des „hiri“ reicht. (Mückler 2009: 31)

In Mikronesien und Polynesien gab es große Distanzen über das Meer, in Melanesien hingegen beschränkte sich die Schifffahrt auf die Küste.

Die bevorzugte Segeltaktik bestand darin, systematisch Dreieckskurse zu segeln, d.h. einen Abschnitt am Wind, einen quer zum Wind und eine Strecke mit raumen Wind. Diese Taktik verhinderte das kräfteaubende Aufkreuzen gegen den Wind.

“Die Nutzung der Windenergie erfolgt durch Anbringung von Segeln, die den Winddruck in Antriebskraft umsetzen. Dazu dienen schon dicht belaubte Büsche, die dem Wind genug Angriffsfläche bieten. Weit wirksamer sind die eigentlichen Segel, meist aus mehreren Bahnen zusammengesetzte flächige Vorrichtungen aus Baststoff, Mattengeflecht, Häuten oder Tuch, die an Masten, Spieren (Rundhölzer) oder Stagen gesetzt werden. (Feest/Janata 1989: 86)

Die pazifischen Segler hatten zur Orientierung eine Kombination aus terrestrischer und astronomischer Navigation. Die terrestrische Navigation orientiert sich an sichtbaren Merkmalen der Umgebung, die astronomische Navigation wird durch die Beobachtung von Sonne, Mond und Gestirne (Kreuz des Südens etc.). Auf den Marshall-Inseln gab es gut organisierte Navigationsschulen. Das Wissen durfte nicht weitergegeben werden und jene, die gegen die Regeln verstießen wurden streng bestraft.

Die Polynesier verwendeten vorwiegend Doppelrumpfboote und unternahmen auch längere Fahrten. Die Schiffe der Polynesier waren wohl größer und schwerfälliger, da sie aber auf der Plattform mehr Besatzung und Ladung mitnehmen konnten, hatten sie dadurch eine geringere Geschwindigkeit.

Die Mikronesier verwendeten Auslegerkanus, machten mehr Seereisen und reisten zwischen den Inselgruppen und unternahmen auch Besuchsfahrten.

Bei den Marshall-Insulanern waren die Auslegerboote extrem manövrierfähig und wiesen ein auf die Spitze gestelltes dreieckiges Segel, das ozeanische Lateinersegel, das beweglich war, einen versetzbaren Stützmast hatte und waren daher fähig, bei schwierigem Wetter bzw. Änderung der Fahrtrichtung die Rahe des Segels auf die gegenüberliegende Seite des Bootes zu bringen – bei einer Wende des Bootes wurde der Bug zum Heck. Meist waren die Auslegerboote in Kraweelbauweise gefertigt, d.h. die Planken stießen stumpf aufeinander, zum Unterschied der Klinkerbauweise, die eine wesentliche größere Fertigkeit aufwiesen, deshalb, weil sich die Planken dachziegelartig überlappten.

Zum Hochseefischfang und kürzere Reisen wurden sechs bis 10m lange Boote verwendet und für Fernfahrten zehn bis zwanzig Meter. Der Bootskörper in steiler V-Form war asymmetrisch, um den Lee-Drall zu minimieren. Die zugewandte Seite des Auslegers war nach innen gewölbt, um der Geschwindigkeitshemmung entgegen zu steuern.

„Das Auslegergeschirr wurde selbst von mindestens zwei Balken getragen, deren Enden in Gabelhölzern ruhten, die in den Schwimmern eingelassen waren. Auf dem Auslegergeschirr wurde häufig ein Lattenrost angebracht, der in ruhigen Gewässern zum Transport von Nahrungsmitteln und sonstigen Ausrüstungsgegenständen verwendet wurde. Die mikronesischen Boote galten und gelten unter günstigem Wetter als die leistungsfähigsten je von außereuropäischen Völkern konstruierten „Segel-Maschinen“.

(Mückler 2009: 274)

Man unterscheidet drei Typen von Auslegerbooten:

1. walap – Länge bis zu 30 Meter, bis zu 40 Personen konnten befördert werden, für Hochseefahrten und weitere Distanzen gedacht.
2. tipnol - mittleres Segelboot, 10 Personen, für Fischfang und schnelle Transportfahrten konzipiert
3. korkor - schmale Ruderkanus, häufig mit Segel ausgestattet. Crew: 1 bis 2 Personen; verwendet wurde es ausschließlich zum Fischen innerhalb der Lagune verwendet.

Baumaterial war für den Rumpf und Schwimmer der Brotfruchtbaum, aber auch Kokospalme und Hibiskus wurde verwendet. Für die Plattform sowie dem Auslegergeschirr baute man mit Mangrovenholz oder Bambus. Zum Kalfatern und zum Abdichten der Fugen und des Rumpfes verwendete man Blattstreifen des Pandanusbaumes, gelegentlich auch Kokosfasern. Aus den Pandanusblattstreifen wurden die Segel geflochten. Die Teile des Rumpfes wurden an den Rändern durchbohrt und zusammengenäht mit Kokosfaserschnüren.

Die Boote stellten einen besonderen Wert dar und waren meist im Besitz des Clanhäuptlings. Die Boote wurden gegen Witterungseinflüsse geschützt, größere Boote wurden durch den Bau von Bootshäusern in Sicherheit gebracht, wobei so

ein Bootshaus meist gleichzeitig als Versammlungs- und Männerhaus verwendet wurden.

IV. 2. Mythen und Sagen

„Mythe, auf hohe, sakrale Themen oder auf die Weltschöpfung, den Ursprung eines Volkes bezogene orale Text, der meist vor der Zeit spielt, ab der in der betreffenden Kultur dauerhafte Erinnerung, Oraltradition und Genealogien einsetzen. Figuren der Mythe sind Götter, Dämonen, Heilbringer, Trickster, Tier und Pflanzen, meteorologische Phänomene, die Elemente, Menschen. Der Umgang mit Mythen wird von rituellen Konventionen bestimmt. Spezialisten sind mit ihrer Weitergabe und ihrem Vortrag betraut, meist zu bestimmten Gelegenheiten in der Öffentlichkeit oder vor einem besonderen Publikum“
(Hirschberg 1999: 263).

„Mythen sind im Glaubensleben und in der Weltanschauung verankerte, in der Regel mündlich tradierte, meist epische Erzählungen, die von den Einheimischen für wahr gehalten werden und vor allem über Ereignisse und Begebenheiten vom Anbeginn der Welt, über die Vorzeitwesen und ihre Taten, über die Entstehung der Naturdinge der Menschen und Kulturgüter bildhaft und sehr anschaulich berichten. (Wernhart 2004: 112)

Mircea Eliade meint bezüglich des Mythos in archaischen Gesellschaften:“

„In der Auffassung solcher Gesellschaften ist der Mythos Ausdruck der absoluten Wahrheit, weil er eine heilige Geschichte erzählt, d.h. eine außermenschliche Offenbarung welche in der Dämmerung der Großen Zeit, in der heiligen Zeit des Anbeginns (il illo tempore) stattfand. Da er wirklich und heilig ist, wird der Mythos vorbildlich und folglich wiederholbar, denn er dient allen menschlichen Handlungen als Modell und, damit verbunden, als Rechtfertigung.“ (Eliade 1961: 19 ff)

Von jeher gab es Mythen über Wassergottheiten und Rituale, denn das Meer war für die Menschen ein Mysterium. Besonders über die große Flut wird in vielen Ethnien berichtet, aber immer auf verschiedene Art und immer ist das Wasser und ein Schiff bzw. Boot im Mittelpunkt der Erzählung. Hier im nachstehenden einige Beispiele:

Bei den Sumerern war Enki der Wassergott. Die heilige Jungfrau forderte ihn auf, das Wasser zu erschaffen. So wird berichtet, dass der König der Stadt für seine Sippe ein großes Schiff baute und sieben Tage und Nächte darauf verbrachte, während in der Zwischenzeit die Erde zerstört wurde.

Bei den Babyloniern spricht man ebenso von der großen Flut. König Gilgamesch gelangte mit einer Fähre in das Land seiner Vorfahren, die ihm erzählten, dass sie nur deshalb überleben konnten, da nur ein einziges Paar die große Flut überlebte.

Bei den Ägyptern trugen die Brüder Seth und Horus Zweikämpfe aus indem sie zwei Schiffe aus Stein bauen sollten. Dessen Schiff länger über Wasser blieb, der hätte gewonnen. Horus baute sein Schiff aus Holz und tarnte es mit Steinen. Seth aber baute sein Schiff aus Stein und versank dieses zuerst. Der Sonnengott Aton erneuerte jeden Tag das Leben im Land und regulierte das Wasser des Nils.

Die Israeliten berichten über die große Flut:

„Da begann der große Regen, er dauerte 40 Tage und 40 Nächte lang. Die ganze Ackererde war überflutet, alle Tiere und Menschen kamen in den Fluten um. Nur Noah war auf göttlichen Auftrag hin mit seiner Sippe und den auserwählten Tieren in ein Schiff gegangen. Das Schiff schwamm über die Wasserfluten. Nach 40 Tagen schloss der Gott El/Jahwe die Wasserfluten im Himmel und die Fluten unter der Erde ein. Er ließ Wind wehen, und die Erde trocknete langsam wieder ab.

Da schickte Noah die Taube aus dem Schiff. Sie sollte erkunden, ob die trocken war. Dann segnete der Gott die Sippe des Noah und die Tiere, die im Schiff waren. Alle verließen das Schiff. Die Tiere und die Menschen paarten sich und mehrten sich.

Noah baute für seinen Gott einen Altar und brachte ihm ein Brandopfer dar. Der Gott El/Jahwe versprach nun feierlich, dass er die Menschen nicht mehr vertilgen werde. Er ordnete den Ablauf der Zeit, die Aussaat und die Ernte. Er ordnete Kälte und Hitze, den Tag und die Nacht“
(Grabner/Marx 2005: 62).

Bei den Griechen hingegen beschloss Zeus die Menschen aufgrund ihrer üblen Taten zu bestrafen. Nur Deukalio und Pyrrha, ein rechtschaffenes Paar sollte überleben und Zeus gab ihnen den Auftrag ein Schiff zu bauen, auf dem sie auch wohnen sollten.

„Dann ließ er neun Tage und neun Nächte lang regnen. Alle Lebewesen kamen in den Wasserfluten um. Nach der Flut landete das Schiff auf einem Berg in Thessalien“(Grabner/Marx 2005: 88).

Die Römer wiederum verehrten die Göttin Egeria, eine Nymphe, die in Quellen wohnte. Ihr Heiligtum waren die Flussmündungen und Seen. Sie beschützte die gebärenden Frauen sowie alle neugeborenen Kinder.

Neptun war zuerst der Schutzgott der Seen und Flüsse, ehe er später auch zum Schützer des Meeres wurde. Amphitrite war seine Frau, die in einem Muschelwagen über die Wellen fuhr. Neptun wird heute noch in der Äquatortaufe Tribut gezollt.

Bei den Kelten in Irland war Manahan der Schutzgott der Meere, sein Heiligtum war auf der Insel Man. Manahan war der beste Seefahrer auf der Irischen See, er nahm ertrunkene Seefahrer auf und brachte sie auf die Insel der Seligen, wo er König war.

Bei den Germanen lockte die Meeresgöttin Ran die Seefahrer durch ihre Schönheit derart, dass sie Schiffbruch erlitten und im Meer ertranken. Mit einem Fangnetz fischte sie die Ertrinkenden auf und brachte sie auf ihre Burg, die im Meer lag.

Die Slawen hatten die Wassernymphen Rusalki, die an den Seen und Teichen lebten. Man war überzeugt, dass die Seelen der verstorbenen Kinder in ihnen lebten. Die Rusalki waren schön und hatten Blumenkränze im Haar. So war es nur verständlich, dass die Menschen vor ihnen Angst hatten und deshalb ihnen Kleider und Netze ins Wasser warfen, damit sie besänftigt waren. Auch wurden Feste gefeiert, wo sie Speis und Trank erhielten.

Auch der Wassermann lebte genauso wie die Rusalki im Wasser und war den Menschen feindlich gesinnt und zog viele von ihnen ins Wasser.

„Im Wassermann lebten die Seelen der unerwünschten Kinder weiter, die getötet wurden. Sie wollten sich an den Lebenden rächen. Der Wassermann hatte die Gestalt eines Menschen, er war mit grünen Wasserpflanzen umwachsen. Doch er konnte sich auch in einen Fisch verwandeln. Wenn er zornig war, ließ er die Flüsse über die Ufer treten, so dass sie die Felder überfluteten. Oder er ließ die Stege und Brücken einbrechen, über die die Menschen gingen. Den Fischern zerriss er die Netze. Deswegen brachten ihm die Menschen viele Opfer dar.“

Wer einen Menschen vor dem Ertrinken rettete, zog sich den Zorn des Wassermanns zu. Denn er hatte ihm eine Beute weggeschnappt. So hatten die Menschen immer Angst vor dem Wassermann, es war für sie unberechenbar“
(Grabner/Marx 2005: 196).

Gott Vishnu schuf in Indien einen Fisch. Bei seinen täglichen Waschungen fand der weise Manu diesen Fisch, der bald immer größer wurde und schlussendlich im Meer landete. Dieser Fisch warnte Manu vor einer großen Flut, schickte ihm ein Schiff und befahl ihm von allen Lebewesen jeweils ein Paar und von den Pflanzen Samen mitzunehmen. Zum Schluss sollte nur seine Familie das Schiff betreten. Diesem Befehl kam Manu nach und bald kamen heftige Monsunregen, das Meer tobte und das Land wurde überschwemmt.

*„Da tauchte der Gott Vishnu in der Gestalt eines Fisches aus dem Meer auf, auf seinem Kopf wuchs das Einhorn, seine Schuppen waren von Gold. Er fing die große Meeresschlange Vasuki und band sie an das Schiff. Das andere Ende der Schlange machte er an seinem Einhorn fest. So zog er das Schiff durch die Sturmflut, die bösen Meeresdämonen konnten ihm nichts anhaben.
Als der Monsunsturm zu Ende war, konnte das Schiff wieder landen, die Menschen und die Tiere konnten wieder an Land gehen. Auch die Samen nahmen sie mit und streuten sie auf die Erde. So war das Leben auf der Erde gerettet, und der Gott Vishnu konnte sich wieder in den Himmel der Götter zurückziehen“* (Grabner/Marx 2005: 240 ff).

Bei den Japanern wiederum war es Susanowo, ein wilder Meeresgott. Er zerstörte nicht nur Zäune, die die Reisfelder umrahmten, sondern auch die Bewässerungsgräben und schlussendlich erzürnte er die Sonnengöttin, die sich in ihren Palast zurückzog, aber das Sonnenlicht nahm sie mit. Die Götter hielten Strafgericht über den Meeresgott, da dieser die Weltordnung zerstört hatte. Susanowo wurde aus dem Götterhimmel ausgeschlossen – die Weltordnung war wieder hergestellt.

In Sibirien lebten die vielen Wassergeister in Flüssen, die dienten den Göttern der Unterwelt, da sie die Wasser bis in die tiefsten Abgründe des Meeres führten. In den Teichen lebten viele böse Wasserdämonen.

Bei den Inuits gab es die Meeresgöttin Sedna, die die Menschen bestrafte, indem sie Hungersnöte schickte, die Fischer keine Fische fingen, da Sedna dies verweigerte.

Eine gänzlich andere Geschichte zum Thema Flut gab es bei den Ureinwohnern Nordamerikas, denn hier war die Geschichte des Hasen und die große Flut.

„Die Tiere lebten in ihrer Welt recht glücklich. Doch es gab die bösen Dämonen, die wollten das Leben der Tiere stören. Nun war da die Herrin der Vulkane, sie hatte den Menschen das Feuer geschenkt. Sie ließ die Vulkane Feuer speien, die Wälder fingen Feuer und verbrannten. Doch nun trat der Hase auf, er schickte eine große Flut, um die Feuer zu löschen. Auch die Herrin der Frösche half ihm, das Wasser zu vermehren. Doch nun kamen viele Tiere in der großen Flut um. Der Hase flüchtete mit seiner Sippe auf einen hohen Berg, wo er vor den Fluten sicher war. Als die Flut aufhörte, da befahl der Hase der Bisamratte, in das Wasser zu tauchen und aus der Tiefe Schlamm zu holen. Die Bisamratte tat dies, sie gab den Schlamm dem Hasen. Dieser formte aus dem Schlamm die Erde, und dann formte er den Menschen. Diese wohnten zuerst in den Wäldern, und der Hase zeigte ihnen die Künste des Feuers und der Jagd. Dann gab er ihnen die Gesetze, so dass sie gut miteinander leben konnten. Zuletzt gab er ihnen die Riten, damit sie die Schutzgeister richtig verehren konnten. Seither verehren die Menschen den Hasen als ihr heiliges Tier, als ihren Schöpfer und Kulturbringer“ (Grabner/Marx 2005: 240 ff).

Eine andere Version der Flut lautet folgendermaßen: Der alte Mann Coyote baute sich ein Boot aus Rinden als die große Flut kam und fuhr mit dem Boot über das Wasser und landete auf einem Berg. Der alte Mann befahl zwei Enten, die dort schwammen, zu tauchen und Schlamm zu bringen. Mit diesem Schlamm formte er die Erde, die auf dem Wasser schwamm, weiters formte er Berge und Täler, Pferde und andere Tiere. Zum Schluss waren Bäume und Kräuter. Zuletzt formte er den Menschen, und zwar Männer und Frauen.

In Südamerika, bei den Canari-Stämmen, wird berichtet, dass ein Menschenpaar in einen großen Kürbis schlüpfte, der Kürbis schwamm auf dem Wasser und konnten deshalb überleben. Ein anderes Paar wiederum baute aus Holzstämmen ein Floß, das auf dem Wasser schwamm. Männer und Frauen stiegen auf einen hohen Berg und konnten so überleben.

Als die Flut zurückging, brachte ihnen ein Vogel die frohe Botschaft und sie kehrten in die Ebene zurück.

IV. 3. Zusammenfassung:

In Urzeiten bewegte sich der Mensch nur auf festem Boden, wo er Felder bebauen und jagen konnte. Nach und nach eroberte aber der Mensch auch das Element Wasser und machte es sich zu eigen.

Ob Christentum, Judentum und Islam war das Zweistromland zwischen Euphrat und Tigris der Schauplatz des Gilgamesch-Epos. Fast alle Völker kennen in einer Art und Weise den Mythos der Sintflut - die Arche Noah wurde zum Sinnbild aller Schiffe. Nicht nur in Europa gab es eine hervorragende Schiffsbaukunst, auch in Ozeanien gab es den Gegebenheiten entsprechende Schiffe.

Eingehend befasse ich mich mit Mythen, Wassergöttern und Rituale, die es in jeder Ethnie gibt. Schon immer war das Meer für die Menschen ein Mysterium. Speziell über die Sintflut gibt es bei den Christen, Juden und Moslems Übereinstimmung. Ein kleiner Überblick über die einzelnen Ethnien und ihre Wassergötter etc. wird gegeben.

V. Große Entdecker

V.1.1. Christoph Columbus

Der junge Kolumbus erhielt eine Ausbildung zur See, da dies der einzige Weg für einen Mann aus der unteren Mittelschicht war. Er erlernte die nautischen Grundkenntnisse, die Grundbegriffe des Lateinischen sowie der Astronomie.

Er heiratete die aus verarmten portugiesischen Adel stammende Dona Filipa de Perestredo e Monir. Nach dem Tod seines Schwiegervaters, der auch Statthalter der Insel Porto Santo war, erbte er Seekarten und Bordjournale. Zu dieser Zeit war dies ein enormer Schatz, war man doch noch immer geteilter Meinung, ob die Erde ein Kugel oder eine Scheibe sei.

John Halifax, der an der Pariser Universität Mathematik und Astronomie lehrte, bekannte sich zur Kugelgestalt der Erde, wobei er sich auf „Almagest“ des Ptolomäus berief und er das antike Weltbild mit wenigen Ausnahmen übernahm, in dem er die Erde in fünf Klimazonen und Antipoden einteilte.

Kolumbus unterbreitete dem König von Portugal seinen Plan den Atlantik zu überqueren. Nachdem dieser den Plan ablehnte, ging Kolumbus nach Spanien, erhielt 1485 eine Audienz bei Königin Isabella von Kastilien, die anfangs aber ebenfalls ablehnte. Erst 1492 bekam er den Auftrag nach Westen zu segeln.

„1488, vier Jahre vor Kolumbus Entdeckungsfahrt, hatte der Portugiese Bartolomäus Dias das Kap der Guten Hoffnung umschifft und damit den Seeweg nach Indien entdeckt. Damit konnten Venedig, Genua und Portugal den gewinnträchtigen Asienhandel untereinander aufteilen. Spanien hingegen besaß keinerlei Seefahrertradition, es war mit der Inquisition und mit der Vertreibung der Araber von der iberischen Halbinsel beschäftigt. Erst nach der Niederlage 1492 erhielt Kolumbus seine Chance“ (Bunk 2004: 71).

„Seekarten wurden zu Zeit der Entdecker wie Schätze gehütet. Unter Lebensgefahr kopierte Bartolomeo, der Bruder von Christoph Kolumbus,

einige Seekarten des geheimen Staatsarchivs Portugals. In Sevilla verfertigten die Brüder dann, so Gavin Menzies, absichtlich jene Karten, die des westlichen Seeweg nach Indien kürzer erscheinen ließen als den um Afrika herum. Aufgrund dieser Fälschung entschloss sich die spanische Krone, Kolumbus zu unterstützen“ (Bunk 2004: 72).

Kolumbus erhielt 2 Karavellen, die Nina und Pinta. Das Flaggschiff aber, die Santa Maria charterte Kolumbus auf eigene Kosten. Die Santa Maria hatte drei Masten, Kolumbus zweifelte aber an der Seetüchtigkeit der Santa Maria und sein Misstrauen sollte sich bestätigen, denn ständig drang Wasser durch die Planken in den Rumpf. Noch größere Sorgen bereitete ihm aber die Mannschaft, da die Crew – erfahrene Seeleute – flohen, da sie Angst vor der geplanten Reise ins Unbekannte hatten. So musste Kolumbus mit einer Mannschaft die Reise antreten, die keine seemännischen Kenntnisse und keinerlei Disziplin hatte.

Am 12. Oktober 1492 erreichte die Santa Maria den amerikanischen Kontinent und zwar die vorgelagerte Insel Guanahani der Bahama-Gruppe, diese wurde für die spanischen Krone in Besitz genommen und auf San Salvador getauft.

Die Entdeckung Amerikas hatte unvorhergesehene Auswirkungen, denn Königin Isabella und Ferdinand wollten sich die Besitzungen in Westindien vom Papst bestätigen lassen. Rom hatte vierzig Jahre vorher den Portugiesen das alleinige Recht zugesprochen, die Küsten Afrikas in ihren Besitz zu nehmen und man vergaß, dass bereits ein Vertrag zwischen Portugal und Spanien bestand, der alle in den Atlantik reichenden und zu entdeckenden Gebiete – Ausnahme waren die Kanaren – Portugal zugesprochen waren.

Papst Alexander VI., selbst Spanier, kam der Bitte Kastiliens nach und sicherte Spanien in seiner Bulle von 1493 folgendes:

„... Damit Ihr freier und mutiger den Anfang zu so einer bedeutenden Unternehmung annehmt, der Euch freigebig durch die apostolische Gnade „moto proprio“ übertragen worden ist und nicht auf Eure Bitte noch für Euch durch die Bitte eines anderen, schenken, gewähren und zuteilen wir Euch und Euren Erben und Nachfolgern, den Königen von Kastilien und Leòn, kraft unserer apostolischen Gewalt und der Autorität des Allmächtigen Gottes, die uns über den heiligen Petrus zugekommen ist, sowie als Vikar Jesu Christi, auf immer alle entdeckten und zu entdeckenden Inseln und Festländer in Richtung nach Westen und Süden

wobei eine Linie vom arktischen zum antarktischen Pol zu ziehen ist ..., welche von den Azoren und Kapverdischen Inseln hundert Meilen gen Westen und Süden verläuft, so dass alle entdeckten Inseln und Festländer jenseits der Linie, soweit sie nicht zu Beginn des Jahres 1493 von einem anderen christlichen König in Besitz genommen sind, mit allen Herrschaften, Städten, Festungen und Ortschaften, mit Rechten, Gerichtsbarkeiten und Kompetenzen Euch gehören und wir setzten Euch , Eure Erben und Nachkommen als deren Herren mit voller, freier und allseitiger Gewalt, Autorität und Rechtsprechung ein...”
(Marboe 2004: 18).

Portugal wollte dies natürlich nicht einfach so hinnehmen und legte Protest ein. Im Juni 1494 kam es im Vertrag von Tordesillas zu einem Kompromiss. Die Demarkationslinie lag 370 Leguas (= Längenmaß) westlich der Kapverdischen Inseln, östlich davon war dies der Bereich Portugals, westlich der Bereich Spaniens, wobei vermerkt wurde, dass noch alle zu entdeckenden Länder jeweils der zuständigen Krone zufallen sollten.

Die Landung Kolumbus auf San Salvador setzte in Europa Energien frei und für die schnelle Verbreitung dieser Landung ist dies dem Buchdruck zu verdanken. Die Darstellungen von Kolumbus über Land und Leute steigerte das Interesse derart, dass es innerhalb kürzester Zeit eine Welle von Abenteurern nach Westen zog.

Im Schiffsbau fand ebenfalls eine Veränderung statt. Durch die verschiedenen nautischen Bedingungen von Mittelmeer und Atlantik machten die Karavelle zu dem Schiff schlechthin. Es war kürzer, breiter und hatte einen hohen Aufbau bei geringerem Tiefgang.

„Die stumpf gestoßenen Plankengänge des Rumpfes in Kraweeltechnik – deshalb der Name „Karavelle“ – machten sie unempfindlicher gegen die raue See des Atlantiks. Lateinsegel und entsprechende Takelung ermöglichten nun ein dynamisches Kreuzen gegen den Wind, was sich bei den häufig umspringenden Küstenwinden Nordwestafrikas besonders günstig auswirkte, ja erforderlich machte“ (Marboe 2004: 28).

V. 1. 2. Vasco da Gama

Vasco da Gama wurde 1460 bzw. 1469 als dritter Sohn des Festungskommandanten von Sines, einem kleinen Ort, ca. 100 km südlich von Lissabon, geboren.

1415 hatte der portugiesische Prinz Heinrich – auch Heinrich der Seefahrer genannt - eine Seefahrer-Akademie in Sagres gegründet, an der die besten arabischen und jüdischen Wissenschaftler und Schiffsbauer des Mittelmeers unterrichteten. Vasco da Gama studierte hier Astronomie und Navigation, fuhr zur See, zeichnete sich im Kampf gegen die Franzosen aus und wurde vom König Johann II. protegiert und erhielt 1497 das Kommando über eine Flotte, die dazu dienen sollte, den arabischen, persischen Zwischenhandel auszuschalten.

Die Sao Gabriel wurde bis ins kleinste Detail geplant. Das Holz für den Bau wurde bereits ein Jahr vor Beginn im Hafen von Lissabon gelagert, damit das Holz richtig trocknen konnte. Das Schiff wurde mit einer zweiten Schicht Planken gepanzert, da man jederzeit mit bewaffneten Auseinandersetzungen rechnen musste.

Der Mannschaft wurde der Monatslohn erhöht und die sechzigköpfigen Seeleute, waren die erfahrensten Matrosen, Seesoldaten und Handwerker. So waren unter den Matrosen Zimmerleute, Schmiede, Seiler, Kalfaterer, Köche und Segelmacher und man war daher in der Lage, sämtliche Reparaturen an Bord auszuführen. Für die zu erwartenden Gefechte waren zwölf Kriminelle auf dem Schiff.

Für die Mannschaft musste dementsprechend Proviant gebunkert werden:

„Der Proviant sollte für eine Fahrt von drei Jahren ausreichen. Die Tagesration bestand aus einem Pfund Pökelfleisch, eineinhalb Pfund Zwieback, eineinhalb Liter Wasser und fünf Achtel Wein, dazu gab es Linsen, Sardinen, Pflaumen, Mandeln, Zwiebeln, Knoblauch, Senf, Zucker und Honig. Um an der afrikanischen Küste Frischfleisch eintauschen zu können, führte man große Mengen roter Mützen, Glasperlen, Kupferschalen, Zinnringe und Glöckchen mit. Als Handelsware für Indien wurde gestreifte Wollstoffe, Olivenöl, Zucker und Korallen geladen“
(Bunk 2003: 75).

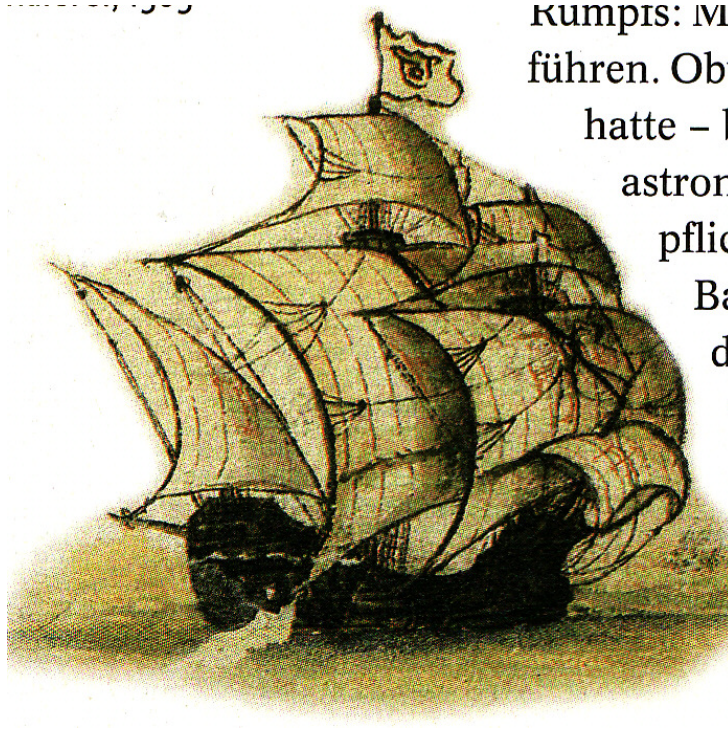
Drei weitere Schiffe stachen mit der *Sao Gabriel* in See, Richtung Kapverdischen Inseln. Aber statt der afrikanischen Küste zu folgen, segelte die Flotte nach Westen und nahm erst Kurs nach Süden auf, als sie günstige Winde hatten. Auf diese Weise bewältigten sie die Route zum Kap der Guten Hoffnung in einer Rekordzeit von drei Monaten. Vom Kap ging es weiter entlang der Ostküste Afrikas und Vasco da Gama ließ mehrmals die Flotte vor Anker gehen, um die Schiffe überholen zu lassen. Er errichtete padroes, dort wo er landete. Diese Steinzeichen waren ein Hinweis der Einnahme des Landes durch die Portugiesen.

Er erreichte Calicut nach 27 Tagen und 2700 Seemeilen und errichtete dort ebenfalls einen padrao, der als Beweis dienen sollte, dass er indischen Boden betreten hatte. Nur der geplante Handel verlief nicht nach Wunsch, da die mitgebrachten Waren billig waren und Verärgerung auslösten. Nur mit einigen Gewürzproben und Edelsteinen und nicht ausreichend Proviant für die Mannschaft machte sich die Flotte auf den Rückweg.

Obwohl Vasco da Gama wesentlich effizienter an seine Seereise als Kolumbus heranging - die Planung für damalige Zeiten enorm war - wurde dennoch die Mannschaft von Skorbut befallen und dadurch dezimiert.

„Nach da Gamas Expedition erobern portugiesische Flotten den asiatischen Seeraum, 1510 das indische Goa, 1511 das malaysische Malakka und 1515 Hormus am persischen Golf. Damit ist das Seehandelsnetz der Araber zerstört. Fast 100 Jahre lang kontrolliert Portugal die asiatischen Meere allein, bis die neuen Seemächte Europas ihrerseits Flotten zu den Gewürzinseln schicken, 1595 Holland und 1603 England“

(Bunk 2004: 76).



Die Sao Gabriel auf dem Weg nach Indien. Buchmalerei, 1565 (Bunk 2003: 74)

V.1. 3. Fernando Magellan

Fernando Magellan ist als Pionier der Weltumsegelung anzusehen. Zuerst segelte er für Portugal, später jedoch aufgrund von Intrigen am portugiesischen Hof, stellte er der spanischen Krone seine Dienste zur Verfügung.

Magellan stammte aus dem Kleinadel Portugals und trat als Page der Königin Leonore in deren Dienste ein. Er studierte Astronomie und Navigation und liest die Berichte über die portugiesischen Expeditionen im Geheimen.

Später 1505, 25-jährig begleitete er Francisco de Almeida nach Indien. Unter dem Befehl von Alfonso de Albuquerque reiste er bis nach Malakka und den Molukken, wo er schwer verwundet wurde. Es wird ihm vorgeworfen, sich mit dem Feind arrangiert zu haben, es kommt zum Prozess, wird aber freigesprochen. Er kehrte nach Portugal zurück, quittiert den aktiven Dienst und bietet seine Dienste der spanischen Krone an.

„Spätestens hier dürfte er ähnliche Überlegungen wie Jahre zuvor Kolumbus angestellt haben, jedoch mit einem wesentlichen Unterschied: Magellan kannte die wahre Entfernung zwischen Lissabon und der indonesischen Inselwelt aus eigener Erfahrung. In der anderen Richtung konnte er auf die Entdeckungen eines Balboa in Panama oder eines Juan de Solis an der brasilianischen Küste zurückgreifen!“ (Marboe 2004: 97).

Der spanischen Krone unterbreitete er Folgendes: Die Gewürzinseln der Molukken waren in der Hemisphäre, die Spanien zustand. Die anfänglichen Widerstände gegen dieses Vorhaben seitens der Casa de la Contratacion wurden durch zahlreiche Geldgeber widerlegt, die sich einen Profit davon versprachen. Karl V. unterzeichnete schlussendlich die Entsendung von fünf Schiffen und 250 Mann Besatzung, das Kommando wurde Magellan übertragen. Ihm wurde ein Zwanzigstel der zu erwartenden Einkünfte sowie der vererbbare Gouverneurstitel versprochen.

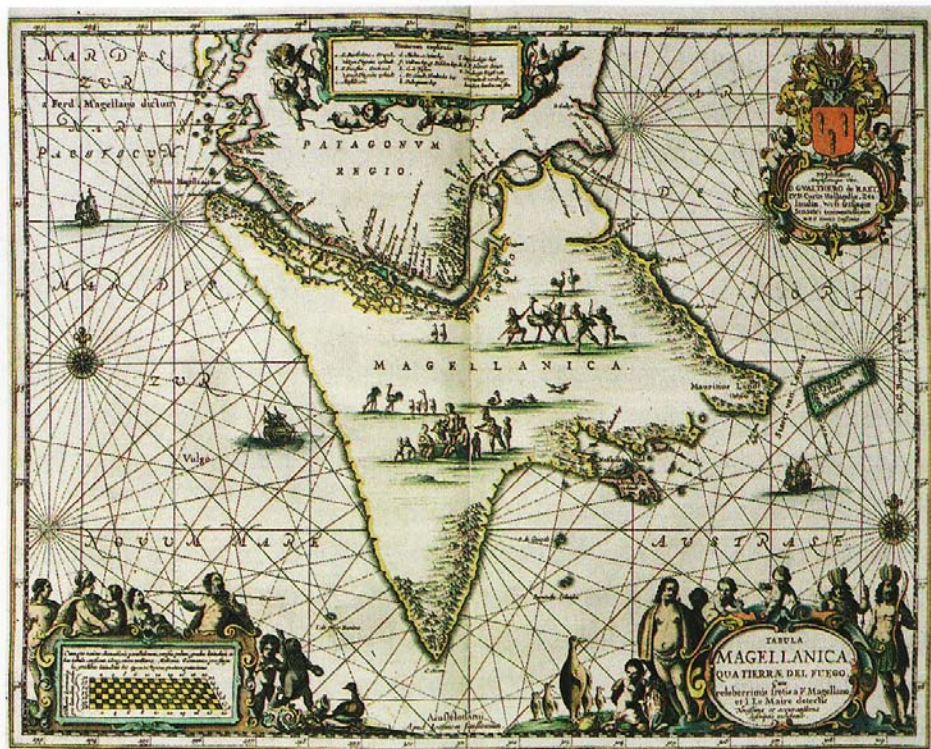
Magellan beaufsichtigte persönlich die Überholung der Schiffe. Planken und Streben mussten erneuert oder ausgetauscht und neue Masten gesetzt werden. Die „Victoria“ war eines der kleinsten Schiffe, aber gerade dieses Schiff konnte als einziges Boot die Weltumsegelung überstehen.

Die Reisevorbereitungen für diese Seefahrt dauerten ein Jahr, da sie immer wieder von Intrigen behindert wurden, nicht nur in Spanien, aber auch in Portugal, dessen Führung den Plan Magellans boykottiert hatte. So wurde Magellan kontrolliert und zwar vom Fonseca, aber dieser konnte die Fahrt nicht verhindern. Die Zusammensetzung der Mannschaft war aber noch schwieriger, da Magellan gezwungen war auch Nichtspanier, wie 30 Portugiesen anzuheuern, das keineswegs zu einer Zusammengehörigkeit beitrug. So stand die erste Weltumsegelung unter keinem guten Stern.

„Magellan hat die nach ihm benannte Wasserstraße nicht entdeckt – er hat sie gezielt gesucht. Wie Antonio Pigafetta am 23. Oktober 1520 notiert, wusste Magellan, “ dass der Weg durch eine sehr verborgene Meerenge führte, denn er hatte diese auf einer Karte gesehen, die von Martin Behaim, einem vortrefflichen Kosmografen, gezeichnet worden war“. Anfang des 16. Jahrhunderts tauchten exakte Weltkarten auf, die Regionen zeigten, die noch kein Europäer betreten hatte. Die Karten – so auch die von der Westküste des amerikanischen Kontinents – stammten offensichtlich aus China. Wem und auf welchem Weg es aber gelang, die Landmasse der Antarktis ohne Eispanzer exakt abzubilden, ist bis heute ein Rätsel“ (Bunk 2004: 82).

„.....am 21. Oktober, dem Tag der heiligen Ursula, erreichte man das Cabo Virgines (52°30' südl. Br.), und damit den östlichen Eingang zur heutigen Magellanstraße. Unsicher, ob der lang ersehnte Zugang zum Pazifik nun tatsächlich gefunden sei, schickte Magellan zwei Schiffe zur Erkundung voraus. Nach zwei, für die Wartenden sicher endlosen Tagen kehrten sie zurück und brachten die Meldung, dass aller Wahrscheinlichkeit nach der Weg in das „Südmeer“ gefunden wäre. Was nun folgte, war eine Meisterleistung aus nautischem Geschick und zielgerichteter Geduld. Jede einzelne Bucht, jeder Fjord musste durchsucht werden, wollte man den entscheidenden Durchlass nicht verfehlen. Einen Monat benötigte Magellan für 330 Seemeilen lange, nach ihm benannte Meeresstraße“ (Marboe 2004: 103).

Auf der philippinischen Insel Limasawa starb Magellan bei einem Gefecht mit den Einheimischen. Nur einem der fünf Schiffe gelang es den Ausgangshafen in Spanien zu erreichen, und zwar die Victoria, die aber nur mehr 18 Mann Besatzung aufwies.



Tabula Magellanica. Landkarte mit der Magellanstrasse. Fernando Magellan durchfuhr mit der Victoria als erster Europäer die labyrinthische Passage an der Südspitze Südamerikas. Kolorierter Kupferstich, 1666. (Bunk 2004: 82)

V. 1. 4. Sir Francis Drake

Erst viele Jahre später sollte es Sir Francis Drake gelingen, die Welt ein zweites Mal zu umsegeln. Mit seinem Schiff, der „Golden Hinde“, ein neuer Schiffstyp - schlanker, schneller und dadurch auch wesentlich besser zu manövrieren. Eine Besonderheit stellte die doppelte Beplankung dar, die dem Schiff eine außergewöhnliche Stabilität verlieh. Zum Schutz gegen Schiffswürmer befanden sich zwischen den Schichten mit Teer getränkte Pferdehaare. Eine Neuerung war auch, dass das Schiff nach einem Bauplan gebaut wurde, einem offenen Ladeschacht, dem Kuhl, der den Matrosen als windgeschützten Treffpunkt diente. Das Schiff wurde von Drake nach seinem Mentor Sir Christopher Hatton benannt, der eine Hirschkuh in seinem Wappen führte. England revolutionierte nicht nur den Schiffsbau, sondern formte auch die Mannschaften an Bord.

„Ich will, dass der Herr mit dem Seemann und der Seemann mit dem Herrn am selben Strang zieht“. (Bunk 2004: 85)

Allein dieser Ausspruch ist ein Beispiel für Communitas, da die Seeleute nicht wie üblich einen Hungerlohn bekamen, sondern am Gewinn des Unternehmens beteiligt waren. Am Ende der Reise war somit jeder Einzelne ein gemachter Mann.

Drake behandelte nicht nur seine Mannschaft fair, er war es auch gegenüber den Einheimischen. Er betrieb mit den Einheimischen Tauschhandel, aber nur, um die Vorräte aufzufrischen. Sein Fair Deal mit der einheimischen Bevölkerung führte sogar zu militärischen Bündnissen und damit verhalf er dem Empire zur Vorherrschaft auf See. Für die Durchfahrt durch die Magellanstraße benötigte er knappe zwei Wochen und war damit zweimal so schnell wie vor ihm Magellan. Drake konnte dabei feststellen, dass die

„Magellanstraße nicht der Verbindungskanal zwischen den beiden Weltmeeren ist, sondern nur eine Abkürzung. Südamerika, so entdeckte er, lief im Meer aus, das „Feuerland“ südlich der Straße ist nicht Teil des postulierten Subkontinents, sondern nur eine Ansammlung von größeren und kleineren Inseln. Dabei fand er einen weiteren Verbindungskanal

zwischen Atlantik und Pazifik, die später nach ihm benannte Drakestraße“ (Marboe 2004: 32).

Drake verfügte ebenso wie Magellan über eine dieser legendären Weltkarten. Die Karte von Drake stammte von Gerard Kremer, bekannt unter seinem lateinischen Namen Mercator.



Mercator Weltkarte von 1569, mit der sich Francis Drake auf den Weltmeeren orientierte. (Bunk 2004: 88)

Drake konnte Handelskontakte knüpfen, die der Krone von großem Nutzen waren. Die Golden Hinde lief sogar auf ein Riff auf, wurde aber von den Matrosen gerettet. Nach einem kurzen Stopp in Indien durchsegelte Drake in nur 56 Tagen den Indischen Ozean und war damit doppelt so schnell wie Magellan. Als er mit seinem Schiff 1580 in Plymouth einlief, war nicht nur für die Königin eine reiche Ausbeute vorhanden, sondern auch für die Matrosen und Drake selbst.

Am 4. April 1581 wurde Drake an Bord der Golden Hinde von Königin Elisabeth I. zum Ritter geschlagen.

V.1.4. a) **Schwertleite – Ritterschlag**

Die **Schwertleite** und der **Ritterschlag** waren für einen Mann im Mittelalter wohl eines der bedeutendsten Ereignisse, die er erleben konnte. Nicht nur bedeutete es ein höheres Ansehen, der Ritterschlag war auch mit Privilegien verbunden.

Der Ritterschlag ist ein Initiationsritus, mit dem ein Mann von einem Herrscher in den Ritterstand erhoben wurde. Der Ritterschlag löste ab dem 14. Jahrhundert die Schwertleite ab.

Schwertleite – der zu kürende Ritter wurde mit dem Schwertgurt umgürtet und erhielt seine Sporen. Der Schwertgurt war ursprünglich das eigentliche Symbol des Ritters, denn die anderen Krieger befestigten ihre Waffe am Sattel.

Der Ritterschlag kann erstmals im frühen 13. Jahrhundert in Frankreich nachgewiesen werden. Bei dieser Zeremonie kniete der Knappe vor seinem Lehnsherren und wurde durch eine Schwertberührung auf die linke Schulter zum Ritter erhoben.

Normalerweise ging einer Ritterpromotion eine lange Zeit als Page oder Knappe voraus. Die Knaben wurden ihrer Mutter oder Amme bereits im Alter von sechs oder sieben Jahren entrissen und einem befreundeten Ritter zur Ausbildung übergeben. Für viele dieser Auszubildenden wurden die Ritter zum Vaterersatz. Bis zu ihrem 14. Lebensjahr dienten die Knaben als Pagen auf der Burg des „Ersatzvaters“ und galten dann de facto als volljährig, konnten demnach heiraten und den Treueeid leisten. Auf der anderen Seite waren sie für den Unterhalt der Pferde, Rüstung und Waffen zuständig. Sie begleiteten die Ritter zu Turnieren, Jagden und auch zu Kriegszügen. Mit dem 21. Lebensjahr wurden sie zum Ritter geschlagen.

Ein Ritter hatte Tugenden einzuhalten, die waren:

- Ergebenheit, Treue, Großmut, Freigiebigkeit, Wahrheit, das besonnene Handeln, das beharrliche verfolgen seiner Ziele.

- Der Ritter sollte immer ein wohlerzogenes Auftreten zeigen, gegenüber Frauen sich ehrerbietig zeigen.
- Gebärde, Rede, Gang und die Achtung gegenüber älteren Personen.
- Die Pflege des Körpers.
- Der Ritter musste sich in Demut üben sowie ein gottgefälliges Leben führen.
- Die dritte Tugend eines Ritters war die Mäße, das heißt das richtige Maßhalten und Selbstbeherrschung.
- Der Kampf bis zum Tode zum Schutz seines Herren – aber er durfte nicht nach der Beute gieren.
- Bekämpfung der Glaubensfeinde und Ketzer ist gleichzeitig die vierte Tugend, die sogenannte Vuoge – Schutz und Verteidigung der Armen und Schwachen, Witwen und Waisen.

V.1. 5. Abel Janszoon Tasman

Abel Tasman war als erfahrener Navigator und Seemann im Dienst der Ostindischen Gesellschaft tätig. Er wurde beauftragt herauszufinden, ob die entdeckten Küstenstreifen Australiens zu einem riesigen Kontinent, oder ob es zu dem sagenhaften Südland gehörte. An Bord war auch Frans Jacobszoon Visscher, der äußerst geschickt mit Aufnahme von Küsten und Kartierungen war.

Die Expedition ging von Batavia nach Süden aus durch den Pazifischen Ozean nach Mauritius und dort aus weiter nach Süden. Aber dort lag nicht das erwartete Land, sondern die endlose See, mit Schnee, Hagel und Nebel. Taue und Segel vereisten und so segelten sie in Richtung Osten und erreichten ein Land, das sie Van Diemens Land, das heutige Tasmanien, nannten. Sie fanden aber keine Schätze und die Aborigines zeigten sich in keiner Weise beeindruckt von den Geschenken der Europäer, sie lehnten diese ab.



Weltkarte, auf der Australien als *Terra australis incognita* dargestellt ist, als unbekanntes Südland. Kupferstich aus Athansius Kirchers *Mundus Subterraneus* von 1668. (Bunk 2004: 113)

Im Dezember 1642 wurde Neuseeland gesichtet, die Maori umringten die Schiffe und so segelte man weiter, entdeckte die Inseln Tonga und Fidschi und umrundeten, ohne es zu bemerken, Australien.

„Im Jahr 1643 kam der Holländer Abel Janzoon Tasman auf seiner Fahrt durch den pazifischen Ozean mit seinem Schiff „Heemskerque“ in die Gewässer von Fidschi. Er erblickte zahlreiche Inseln, die bis dahin in Europa nicht bekannt waren. In geringem Abstand zur Küste segelte er an ihnen entlang, ohne jedoch an Land zu gehen. (Mückler 2001: 13)

Als Neuerung bei dieser Expedition von Tasman waren die Schiffe, die holländische Fleute (auch Fluite, Fliete, Vliete), das ein modernes Frachtschiff war. Die fließende, strömungsgünstige Form gab dem Bootstyp den Namen. Von Anfang an hatte die Fleute ein neues und günstiges Verhältnis zur Linienführung. Das Unterwasserschiff war zwar extrem bauchig und flach, aber wie geschaffen für die Küstenwässer Hollands. Mit der „Teekannenform“ war es möglich, die Tragfähigkeit zu steigern, denn der runde Rumpf und die niedrigen, in den Decksverlauf einbezogene Aufbauten boten bei schwerer See wenig Angriffsfläche. Des weiteren trug die holländische Erfindung des höheren Mastes zum Erfolg bei, denn die Masten setzten sich nunmehr aus drei Teilen, den „Stegen“ zusammen. Diese Masten hatten keine rechteckigen und quadratischen Segel mehr, sondern waren nunmehr trapezförmig – dies trug zur Stabilität des Bootes bei.

V.1.6. Bougainville

Louis-Antoine Bougainville, Kommandant der Boudeuse war der erste französische Weltumsegler und sollte nicht nur auf seglerischem Gebiet bekannt werden.

Bougainville war nicht nur als brillanter Offizier bekannt, sondern auch als Humanist. Da er finanziell unabhängig war, konnte er sein Schiff selbst bestimmen. Er hatte sich für die Boudeuse, einen schlanken Neubau entschieden und nicht für ein schwerfälliges Frachtschiff. Das Schiff hatte weniger Frachtraum, dafür aber mehr Besatzungsmitglieder. Für den gelernten Schiffsbauer war die Geschwindigkeit wesentlich, ja sogar wichtiger als die Größe des Frachtraumes. Wie schnell aber ein Schiff zu sein hat, hängt weitgehend vom Trimm ab. Nachdem sie nach dem Auslaufen in einen schweren Orkan gerieten, meinte er:

„...Unsere Masten sind viel zu hoch. Die Form des Schiffs selbst lässt zu wenig Weite für den Winkel zu, den die Wanten mit den Masten bilden. Dieser Mangel wird durch unsere Ladung (Lebensmittel) erschwert, die tief unter dem Schwerpunkt des Schiffes liegt, wodurch das Mastwerk auch beim geringsten Schlingern in Gefahr ist“ (Bunk 2004: 134).

In Brest verkürzte er die Masten, verstärkte die Takelage und tauschte die 12-Pfunder gegen 8-Pfunder aus, die Boudeuse wurde daher weniger kopflastig. Eine weitere Neuerung war, dass der Rumpf von außen mit einer Unmenge von kleinen Kupfernägeln vernagelt war – dies sollte die Bohrwürmer abhalten sowie den Algenbewuchs verhindern.

Nach 2 Jahren und 4 Monaten lief die Boudeuse wieder in Saint Malo ein, nur 7 Mann Besatzung waren verloren gegangen.

„Ausgegangen war die Idealisierung des Südseeinsulaners vor allem durch die Weltumsegelung Bougainvilles, während der er im Jahr 1768 Tahiti berührte. Nach den Mühen der langen entbehrungsreichen Reise und die Unwirtlichkeit der Küste der Magellanstraße und am Kap Horn musste ihm der geschützte Hafen und die üppige subtropische Vegetation paradiesisch erscheinen, wie aus einem Reisebericht hervorgeht (Mückler 1997: 14)

Bougainville brachte von Tahiti den jungen Häuptling Aotourou nach Paris mit., wo er zum Mittelpunkt des Interesses wurde. Als man ihn häufiger in der Pariser Oper sah, sah sich Jean Jaques Rousseau in seiner Theorie über den edlen Wilden bestätigt und Bougainville erntete herbe Kritik, so dass dieser eine Entgegnung verfasste:

„Ich sehe mich veranlasst, schrieb er, mich deswegen zu rechtfertigen, dass ich vom guten Willen Aotourou, uns auf unserer Rückfahrt zu begleiten, profitiert habe, obwohl sich dieser Eingeborene von der Dauer der Reise zweifellos keinen genauen Begriff machen konnte. Doch der Wille des Insulaners, uns zu begleiten, war unmissverständlich. Bereits in den ersten Tagen nach unserer Ankunft auf Tahiti äußert er diese seine Absicht mit allem Nachdruck, und die Bevölkerung seines Landes schien seinen Plan zuzustimmen.“ (Bitterli 1991: 186)

Nach 11 Monaten hatte der junge Tahitianer Heimweh, Bougainville ließ ein Schiff für seine Rückkehr rüsten – leider verstarb der Häuptling auf der Reise an den Pocken.

Uns ist Bougainville aber auch auf andere Art bekannt. Auf dem Begleitschiff der Boudeuse war der Botaniker Philibert Commerson, der eine brasilianische Kletterpflanze mitbrachte, die er nach Bougainville benannte.

V.1. 7. James Cook

Bevor die Endeavour am 26. August 1768 Plymouth verließ, wurde der ehemalige Kohledampfer restauriert. Der Rumpf war bauchig und flach, aber dies war notwendig, um in flachen Gewässern segeln zu können, da James Cook bei seiner ersten Reise nicht nur den Pazifik überqueren, sondern auch kartographieren sollte. Cook war ein anerkannter Astronom, der als der Beste dieses Metiers in England galt.

„Eine der größten Revolutionen in der Seefahrt waren Chronometer an Bord, die die Uhrzeit des Heimathafens auf die Sekunde genau anzeigten. Verglich man die Mittagszeit der aktuellen Position mit der auf dem Chronometer, konnte man errechnen, wie weit man um den Globus herumgefahren war. Die Bestimmung der Längengrade war seit Mitte des 18. Jahrhunderts auch mit mathematischen Mondtafeln möglich, doch brauchte man für diese astronomischen Berechnungen, wie sie Bougainville und auch Cook auf seiner ersten Reise anstellten, mindestens vier Stunden; außerdem musste der Himmel wolkenlos sein. Nach 45 Jahren Tüftelei präsentierte der britische Uhrmacher John Harrison 1759 die erste sekundengenaue Uhr, 1764 wurde sie getestet, 1772 nahm James Cook als Erster einen Nachbau mit in den Pazifik“ (Bunk 2004: 127).

Das Boot wurde umgebaut, Vorratsräume und Kabinen für die Schiffsoffiziere sowie die mitreisenden Wissenschaftler geschaffen. Cook, der sein Handwerk auf Kohleschiffen in der Nordsee, einem der härtesten Reviere erlernt hatte, der ein Perfektionist war, ließ zum Schutz gegen die Bohrwürmer den Rumpf mit einer Schicht aus Filz, Rosshaar, Kalk, Werg, Teer und Leinöl verkleiden, eine zweite Beplankung darüber legen und mit Kupfernägeln, wie schon bei Bougainville geschehen, versiegeln. Auf die Mannschaft richtete er besonderen Augenmerk, für Kap Horn wurde warme Kleidung besorgt und Sauerkraut geladen, um den Skorbut vorzubeugen.

„Skorbut, Vitamin-C-Mangel, war die große Geißel der Seefahrer. James Cook experimentierte auf der Endeavour mit Sauerkraut. Die Matrosen weigerten sich, das eklige Zeug zu essen, lieber wollten sie sich auspeitschen lassen. Doch Cook war Psychologe und verstand die Menschen zu nehmen – ein wesentlicher Aspekt seiner Erfolge. Er schloss

die einfachen Seeleute von der Sauerkraut-Zuteilung aus und befahl den Offizieren, die das Kraut ebenfalls hassten, es vor den Augen der Mannschaft genussvoll und gierig herunterzuschlingen. Sofort beschwerten sich einige Matrosen über die Bevorzugung der Offiziere – und verlangten Sauerkraut“ (Bunk 2004: 129).

„Cook selbst war neben seiner hauptamtlichen Tätigkeit als Kommandant seiner Schiffe auch und vor allem Vermesser der neuentdeckten Küstenlandstriche. In den Jahren 1769 –1770, anlässlich seiner ersten Weltreise, verbrachte er sechs Monate mit der Umschiffung von Neuseeland und detaillierten Vermessungsarbeiten, anschließend setzte er seine Bemühungen mit der Erkundung der australischen Ostküste fort. (Mückler 1997: 18)

Auf seiner zweiten Reise 1772 – 1775 nahmen Reinhold und Georg Forster teil. Johann Forster war Theologe, Linguist und Naturforscher. Sein Buch, welches er nach seiner Weltreise veröffentlichte, war reich an ethnographischem und naturhistorischem Material. Georg Forster war der Sohn des Naturforschers und evangelisch-lutherischen Pastor Johann Reinhold Forster. Schon im Alter von zehn Jahren nahm Reinhold Forster seinen Sohn auf eine Forschungsreise nach Russland mit. 1772 stachen Reinhold und Georg Forster in See. Georg Forster beteiligte sich zumeist als Zeichner und machte Studien zur Tier- und Pflanzenwelt der Südsee. Sein eigentliches Augenmerk legte er aber auf die Völkerkunde, erlernte schnell die Sprachen der Polynesier und begegnete die Einwohner mit Sympathie und ohne Vorurteile.

Über James Cook schrieb er:

„Seine Disziplin war musterhaft, und dies vielleicht um so mehr, da diejenigen Officiere, die aus anderen Kriegsschiffen unter Cooks Kommando versetzt wurden, sie gemeiniglich nicht strenge genug fanden.... Wie schön ist nicht dieser Contrast eines großen Mannes, der auch im Matrosen die Menschheit ehrt, gegen jene Seedespoten, in deren Schule jene Tadler gelernt hatten, ihre Willkür für ihr höchstes Gesetz zu halten“ (Bunk 2004: 130).

Er umsegelte Neuseeland, erforschte die damals noch unbekannte Ost-Küste Australiens und widerlegte die Existenz des Südlandes durch eine Umrundung der Antarktis.

Cook erhielt ähnliche Kritik wie Bougainville, als er von seiner zweiten Weltreise einen Landsmann von Aotourou, Omai nach England brachte. Jedermann in England war bemüht, Omai die günstigsten Vorstellungen über England zu vermitteln.

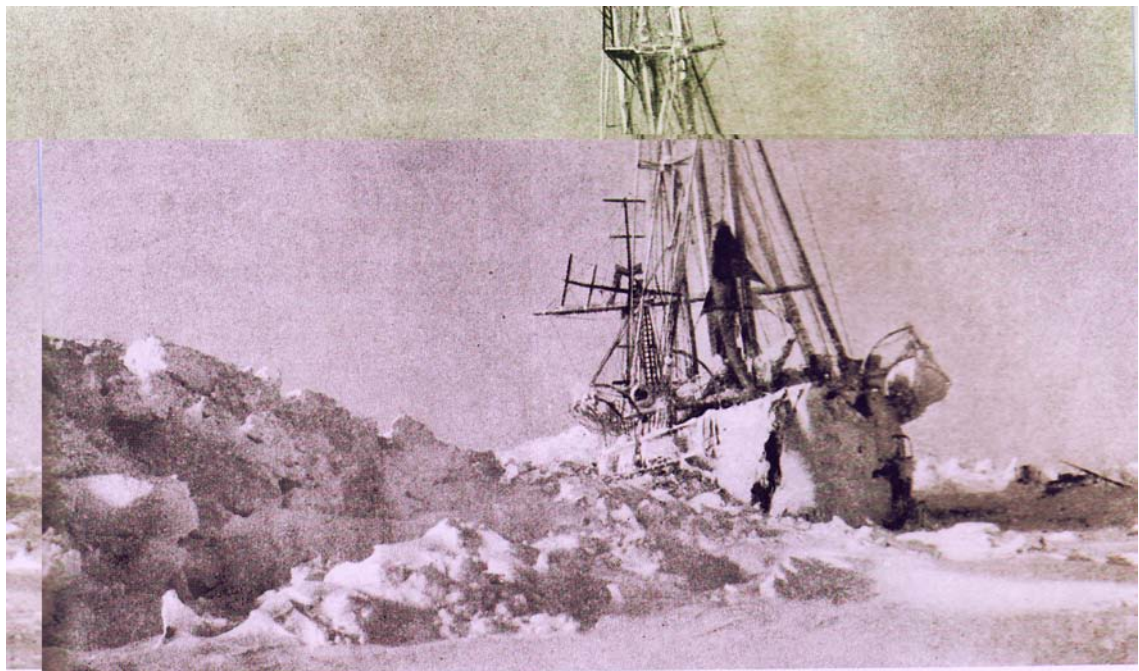
„Von England schied Omai, als sich mit der dritten Reise Cooks eine Gelegenheit bot, mit einem lachenden und einem weinenden Auge; einerseits, sagt Cook in seinen Tagebuchblättern, habe der Wilde die Unterstützung und Freundschaft vonseiten angesehener englischer Persönlichkeiten durchaus zu schätzen gewusst und sich ihrer dankbar erinnert; zugleich aber habe ihn die Aussicht, sein Land wiederzusehen und den Landsleuten berichten zu dürfen, äußerst glücklich gemacht. (Bitterli 1991: 187)

Am 13. Februar 1779 wurde Cook auf seiner dritten Reise, dessen Aufgabe die Suche nach der Nordwestpassage zwischen Pazifik und Atlantik sein sollte, auf Hawaii von Polynesiern ermordet, dies geschah infolge eines Tabubruchs der Mannschaft .

„Ehe Cook den Satz vollendet hatte, war einer der Insulaner, ein Riese von Gestalt, von hinten an ihn herangesprungen. Hochauf schwang er den Dolch, blitzschnell und mit furchtbarer Gewalt stieß er ihn dem Kapitän in den Rücken. Mit einem dumpfen Schmerzenslaut fiel dieser vornüber ins Meer.“ (Meissner: 403)

V.1.8. Fridtjof Nansen

1882 wurde die Fram vom Norweger Colin Archer konstruiert und war das erste Schiff, das eigens für eine Nordmeerexpedition gebaut wurde. Bug und Heck waren gleichermaßen spitz und der Rumpf vergleichbar mit einer spindelförmigen Gondel bzw. einem Kanu. Die Fram war eine Festung aus Eiche und war wie eine späte Produktion der Wikinger mit ihrer unvergleichlichen Schiffsbaukunst und ihrer Tradition.



Die Fram nach der großen Eispressung im Januar 1895 (Bunk 2004: 195)

Nansen hatte den Plan die Fram im Packeis der Nordpolarmeere einzufrieren und sich dann mit dem Schiff driften zu lassen. Im Jahr 1879 war ein Dampfer vor der sibirischen Küste gesunken und 1100 Tage später wurde eine Seemannskiste an der Küste Grönlands gefunden, worin eine wasserdichte Hose des Mannschaftsmitglieds Noros war. Die Hose trieb demnach drei Jahre mit einer Geschwindigkeit von 2,5 Seemeilen pro Tag auf einer Eisscholle vorbei am Nordpol nach Westen.

Fram, die auf Norwegisch „Vorwärts“ lautet, war ein enorm starkes Holzschiff. Ihre Wände waren 80 cm dick, der Rumpf mehrfach isoliert und dreifach

beplankt. Die Schiffsschraube wie auch das Ruder konnten in den Rumpf gezogen werden. Und erstmalig hatte jedes Crewmitglied eine eigene Koje, um die Jahre an Bord erträglicher zu machen. Für fünf Jahre wurde Proviant gebunkert, eine umfangreiche Bibliothek war ebenfalls an Bord.

1893, zur Sommersonnenwende verließ Nansen Norwegen und ließ die Fram am 18. Februar 1884 einfrieren. Die Idee Nansens ging im ersten Winter auf, da die Fram wie ein Stück Seife herausgepresst wurde. Nachdem er bis zum 83. Breitengrad gekommen war und nur noch 420 Seemeilen bis zum Nordpol entfernt war, rechnete er auch, dass es noch acht Jahre dauern würde, um den Nordpol zu erreichen.

Nachdem Nansen feststellen musste, dass die Fram, obwohl sie den 84. Breitengrad erreicht hatte, gegen Süden trieb, entschied er sich mit seinem Kameraden Hjalmar Johansen am 22. März 1895 das Schiff zu verlassen, da sie dachten, die 336 Seemeilen bis zum Nordpol mit Hundeschlitten zu erreichen. Im Anschluss daran, wollten sie aber nicht mehr auf die Fram zurückkommen, sondern versuchen, das Festland zu erreichen. Aber bereits nach zwei Wochen wusste Nansen, dass sein Versuch den Nordpol zu erreichen, gescheitert war. Das Eis war so zerklüftet, in den Spalten gähnte das Meer und die Temperaturen um die minus 50 Grad brachten ein langsames Vorwärtskommen mit sich. Deshalb beschlossen sie sich in Richtung Franz-Joseph-Land zurückzuziehen, das ganze fünfzehn Monate dauerte.

Die Crew an Bord wurde immer nervöser, denn sie befürchteten, dass das Packeis den Rumpf verziehen würde, da sich dieser immer mehr verzog. Man konnte keine Schränke öffnen, das Quietschen und Knarren des Holzes raubte der Mannschaft den Schlaf. Der Proviant musste des öfteren von Bord gebracht werden, da man befürchtete, die Fram zu verlieren.

1896 erreichten Nansen und Johansen die Inseln des Franz-Joseph-Landes und hier wollte es der Zufall, dass sie den englischen Polarforscher Frederick Jackson begegneten und mit ihm und seinem Schiff Windward nach Vardo in Norwegen segelten.



Karte mit den Routen von Fridtjof Nansens Polarexpedition 1893-96 mit der Fram und Adolf Erick von Nordenskiölds Fahrt mit der Vega 1878/79 (Bunk 2004: 196)

Drei Jahre hatte man von der Fram nichts gehört – jedoch eine Woche nach der Rückkehr von Nansen kam die glückliche Botschaft, dass die Fram in Skjarvo eingelangt war und die Mannschaft wohlauf sei.

V.1.9.

Shackletons Expedition in die Antarktis

Ernest Henry Shackleton wurde am 15. Februar 1874 in Irland geboren. Im Alter von 16 Jahren ging er zur Handelsmarine und wurde später Reserveleutnant in der Royal Navy. Von 1901 bis 1904 nahm er mit Scott an einer Expedition in die Antarktis teil. Seine erste eigene Expedition zur Antarktis leitete er in den Jahren 1907 bis 1909, bei der er sich dem Südpol bis auf 185 km näherte.

Diesmal sollte es anders sein. Shackleton kaufte die *Polaris*, auf der Amundsen als Mannschaftsmitglied bereits eine Expedition unternommen hatte. Die Beplankung des Schiffes war aus Eiche. Gebirgskiefer war zwischen 45 und 76 cm stark und zusätzlich noch mit südamerikanischen Grünholz verkleidet. Die Zahl der Spanten wurde gegenüber anderen Schiffen verdoppelt und waren auch doppelt so dick. Der Kiel entstand aus vier übereinander gelegten massiven Eichenstämmen, der Bugstegen war aus Eiche. Shackleton taufte die *Polaris* um und nannte sie nunmehr *Endurance*.

Shackleton wollte bei seiner Expedition die Antarktis durchqueren. Die *Endurance* sollte ihn und seine Mannschaft zum Ausgangspunkt bringen. Am 4. August 1914 war sie bereit zum Auslaufen, als die Mobilmachung ausgerufen wurde. Shackleton schrieb an Winston Churchill ein Telegramm um ihm die *Endurance* als Kriegsschiff anzubieten. Churchill lehnte dies jedoch ab, einen Tag später erklärte Großbritannien Deutschland den Krieg.

Am 8. August lief aber dann die *Endurance* aus dem Hafen von Plymouth aus, machte einen Zwischenstopp in Buenos Aires, wobei dem Schiff die Rahen des Großmastes entfernt wurden und somit die Barke in eine Barkentine umgewandelt wurde.

Das Ziel des Schiffes war das Wedell-Eismeer und an ihrem südlichsten Punkt sollte die Mannschaft zu ihrer Polar-Expedition aufbrechen.

„... doch bereits am nächsten Tag wurden zwei Eisberge gesichtet und nach einer Woche stieß die Endurance auf Treibeis. Durch das Labyrinth der Eiskanäle kämpfte sich das Schiff bis auf 70 Seemeilen an sein Ziel heran. Man konnte die Bucht von der Mastspitze aus sehen, als die Endurance am 19. Januar endgültig stecken blieb“ (Bunk 2004: 215).

Am 23. Oktober 1915 konnte die Endurance der Wucht des Treibeises nicht mehr standhalten und wurde zerquetscht. Die Fram hatte einen runden Rumpf und hatte dem Packeis keinen Angriffspunkt geboten. Die Endurance hingegen hatte einen konventionellen Rumpf, der zum Kiel spitz zulief.

Shackleton hoffte mit dem Packeis, welches sich im Uhrzeigersinn drehte wieder nach Norden zum offenen Meer zu treiben und so drifteten sie 1200 Seemeilen in 281 Tagen.



Die Endurance im antarktischen Packeis (Bunk 2004: 214)

In drei mitgeschleppten Beibooten rettete sich die Mannschaft auf die unbewohnten Elephant-Insel.

Shackleton aber segelte mit fünf weiteren Leuten 800 Seemeilen weiter, als Erster überquerte er die Berge der Insel und erreichte die Walfangstation wieder, von der sie aufgebrochen waren. Nach 625 Tagen nach dem Beginn der Expedition gelang es ihm mit einem chilenischen Dampfer die Schiffbrüchigen, die auf der Elephant-Insel zurückgeblieben waren, zu retten.

V.1.10. Thor Heyerdahl – Kon-Tiki

Thor Heyerdahl wurde am 6. Oktober 1910 in der kleinen Küstenstadt Larvik im südöstlichen Teil Norwegens geboren und schon als Kind kannte er nur eine Leidenschaft: Die Naturwissenschaften.

Die Verknüpfung zwischen Abenteuer und Wissenschaft begann schon etliche Jahre vor der Kon-Tiki-Expedition. Bereits 1937 bereiste er mit seiner ersten Frau Liv die Marquesas-Inseln. Auf Fatu Hiva wollte er den Spuren von Charles Darwin folgen um sein Biologie-Studium an der Osloer Universität abzuschließen zu können. Auf seiner Reise zu den Marquesas-Inseln wurde ihm die Sage vom Sonnengott Tiki erzählt und sollte dies der Anstoß zur Kon-Tiki-Expedition werden.

Entgegen allen Warnungen und bösen Voraussagen von Fachleuten und „Seebären“ unternahm er mit fünf Gefährten den Versuch, auf einem Floß, wie es die Ureinwohner Perus kannten, von Südamerika über den Stillen Ozean nach Polynesien zu gelangen. Die einzige moderne Ausrüstung an Bord waren Funkgeräte, ihre Nahrung fingen sie aus dem Meer. Getrieben von den Passatwinden, getragen vom Humboldtstrom, bewährte sich das steuerlose Fahrzeug in jeder Situation, und seine Besatzung lernte dabei das Meer und seine Tiere kennen, wie sie kein Mensch je zuvor zu Gesicht bekam.

„Die zweite Nacht war noch schlimmer, die See war noch gröber geworden, statt dass sie sich beruhigt hätte. Zwei Stunden ununterbrochenes Raufen mit dem Steuerruder war zu lange. Wir taugten nicht mehr viel in der zweiten Hälfte der Wache, die Seen bekamen die Oberhand, schleuderten uns herum wie einen Ball, und ein Guss nach dem anderen klatschte auf uns herab.“ (Heyerdahl 1986:73)

Diese drei Monate dauernde Reise war nicht nur ein kühnes Unternehmen, sie war auch eine wissenschaftliche Großtat. In seinem Buch „American Indians in the Pacific“ über die Expedition, vertrat er die These, dass ein erster Siedlerstrom

um das Jahr 500 n.Chr. aus Peru über das Meer nach Polynesien gekommen sei und ein zweiter vom Jahr 1000 bis 1300 n. Chr. von der Nordwestküste Nordamerikas.

Thor Heyerdahl hat durch dieses waghalsige Unternehmen bewiesen, dass es technisch möglich war, dass frühere Völker über die Ozeane hinweg Kontakte pflegen konnten. Ob es aber tatsächlich so war, beweist sein Unternehmen in keinem Fall.

Natürlich verstummten die Kritikerstimmen nicht, denn die einen meinten, dass das Floß nicht nach peruanischem Muster gebaut wurde, andere wiederum waren der Ansicht, dass die südamerikanischen Seefahrer nur entlang der Küste segelten. Und einige kritisierten die Tatsache, dass die Kon-Tiki vor ihrer Reise ins Meer gezogen wurde. Heyerdahl erwiderte, dass er gebeten wurde dies zu tun, um dem Verkehr im Hafen auszuweichen



Die Kon-Tiki – entnommen aus www.museumsnett.no (28.04.2008)

Nach umfassenden ethnographischen und archäologischen Studien von Material aus Polynesien, vom amerikanischen Kontinent und aus Südostasien hat Heyerdahl die Theorie entwickelt, dass Polynesien nicht wie früher angenommen von Südostasien, sondern von Amerika aus besiedelt wurde.

Diese Hypothese wurde sehr distanziert aufgenommen und so beschloss er sich auf Reisen zu begeben, um die Stichhaltigkeit seiner Behauptung persönlich zu beweisen. Das Boot, das er für diese Reise erbaute, war eine Kopie der Balsa-Flussboote, die die südamerikanischen Indianer in prähistorischer Zeit gebaut hatten, und zwar ohne Verwendung eines Nagels oder eines Stück Eisens.

Um aber seine Theorien noch glaubwürdiger zu machen, leitete Heyerdahl im Jahr 1953 eine norwegische Expedition zu den Galapagos-Inseln. Man fand Beweise für Heyerdahls Theorien in Form von Antiquitäten indianisch-amerikanischen Ursprungs, die sowohl aus der eigentlichen Inkazeit als auch aus der Vor-Inkazeit stammten und die ersten Funde dieser Art darstellten.

Drei Jahre später leitete Heyerdahl eine Expedition zur Osterinsel, wo umfangreiche Ausgrabungen vorgenommen wurden. Die Funde auf der Osterinsel beweisen, dass es auf dieser Inselgruppe drei verschiedenen Kulturepochen gegeben hat, deren zweite, die so gut bekannten Steinstatuen hervorgebracht hat.

„Die größte Statue von Anakena – das war der mächtige Bursche, der gleich hinter unserem Zelt mit der Nase im Boden lag: ein gedrungener Brocken von fast drei Meter Schulterbreite und einem Gewicht zwischen fünfundzwanzig und dreißig Tonnen.“ (Heyerdahl : 99)

Heyerdahls Ansichten über die Geschichte Polynesiens und der Wanderung der uralten Kulturen wurden weiterhin ernsthaft angefochten.

Einer seiner heftigsten Kritiker war der Österreicher Robert Heine-Geldern. Die Bandbreite seiner wissenschaftlichen Betätigung war vielfältiger und resultierte nicht zuletzt aus seinen unterschiedlichen Zugängen, die er aus Linguistik, Archäologie und Ethnologie hatte. Sein besonderes Interesse galt der kulturhistorischen Beziehungsforschung und der Frage ethnischer Wanderungen. Seine Argumente beruhten aufgrund archäologischer Vergleiche, wie

a) Keramiktypen: Untersuchung verschiedener Keramiktypen, ihrer Formen und Verzierungen; besonders der Lapita-Keramik – die benannt ist nach einem Ort auf Neu-Kaledonien. Ihre Entstehung und Verbreitung lässt sich von Polynesien über Melanesien bis nach SO-Asien zurückverfolgen. Die Lapita-Keramik zeichnet sich durch typische, immer wiederkehrende Muster und Motive aus (werden ähnlich wie Tattoos mit kleinen „Rechen“ aufpunktiert, Zahnsticktechnik), z.B. am Halsteil von Vasen, Krügen.

b) Beilkulturen – Heine-Geldern unterschied:

- Walzenbeilkultur – soll seinen Ursprung in China und Japan haben – von dort fand es seinen Weg über Formosa und die Philipinnen, v.a. Mindanao nach Melanesien – es gibt auch Funde in Indonesien.
- Schulterbeilkultur
- Vierkantbeilkultur

Heine-Geldern hatte die Methode des Formvergleiches angewandt. Was seinen theoretischen Hintergrund betraf, war er Diffusionist. Er war der Meinung, dass es mehrer Zentren gegeben hat, von denen aus die Verbreitung durch Besiedelung stattfand. Allerdings gab es gewisse Verbreitungslücken, die er durch Stimulusdiffusion erklärte, d.h. nicht das Beil wird verbreitet, sondern nur die Idee, wie es auszusehen hat.

Der Hyperdiffusionismus ist jene spezielle Form des Diffusionismus, in der man die gesamte Entwicklung der menschlichen Kultur als von einem Punkt ausgehend beweisen wollte. Als Ursprung nahm man meist das Zweistromland oder Ägypten an, von dort aus habe sich die Kultur in alle Richtungen ausgebreitet.

Zum Unterschied zu Hyerdahl, der die Pyramiden in Ägypten mit jenen in Südamerika verglich, konnte Heine-Geldern auch eine Chronologie für seine Besiedelungstheorie aufstellen.

Danach habe die Verbreitung der Beilkultur am Übergang vom paläolithischen zum neolithischen Zeitalter – also vor 20.000 – 30.000 Jahren – stattgefunden. Zu dieser Zeit, Ende der letzten Eiszeit, war wesentlich mehr Wasser im Bereich der Polkappen gebunden, daher war der Meeresspiegel um etwa 130 Meter

niedriger als heute; viele Inseln waren miteinander über Landbrücken verbunden. Australien zum Beispiel war mit Neuguinea verbunden, Inseln konnten zu Fuß bzw. mit küstengängigen Booten erreicht werden. Die Leute der austroasiatischen Sprache wanderten zu dieser Zeit in den melanesischen Raum ein bis zu den Salomoninseln, auch die Aborigines fanden zu dieser Zeit ihren Weg nach Australien.

Heine-Geldern beschäftigte sich sehr viel mit der Bedeutung und Verbreitung des Megalithikums: Damit bezeichnete er eine angenommene Kultur, die sich auszeichnet durch Megalithen. Er entdeckte Gemeinsamkeiten zwischen unterschiedlichen Megalithkulturen: von Irland und England (Stonehenge) über Frankreich und Südostasien zur Osterinsel Moai. Er versuchte Verbindungen zwischen keltischen und ozeanischen Megalithen herzustellen. Dazu verglich er auch verschiedene Stuckelemente, z.B. die universale Form der Doppelspirale kommt sowohl im keltischen wie auch im ozeanischen Raum vor.

Er versuchte einen Ursprung des Megalithentums zu finden, diesen hat er an der Schnittstelle zwischen Europa-Afrika-Asien gefunden: Palästina.

V. 2. Berühmte Schiffe

V.2.1. Vasa

Nicht nur die Titanic ging auf der Jungfernfahrt unter, auch die Vasa, das stolze Flaggschiff der schwedischen Marine. Es war das prächtigste Schiff, das man bis dato gesehen hatte, mit vergoldeter Gallionsfigur. Sie war aber auch eine Fehlkonstruktion, denn der Rumpf war sehr schmal, dafür aber sehr hoch. Ballast, der dem Schiff Stabilität geben sollte, konnte nicht geladen werden. Als Neuerung war ein viertes Segel oben an der Mastspitze angebracht – das Royal Segel. Zu jener Zeit benutzte man noch keinen Plan, sondern richtete sich nach überlieferten Proportionen. Die Vasa wurde von König Gustav II. Adolf als Kriegsschiff gebaut zum Schutz der Interessen Schwedens gegen Polen im Dreißigjährigen Krieg

Die Fahrt sollte nur zehn Seemeilen, nach Vaxholm, dauern, denn kaum aus dem Hafen, erfasst das Schiff eine Windböe und lässt es erzittern, durch einen zweiten Windstoß gerät die Vasa in eine Schiefelage. Bei der dritten Böe wird die Vasa auf die Seite gedrückt, Wasser fließt ein und nur wenige Minuten später versank das Schiff und fünfzig Menschen starben.

Schon vor dem Stapellauf ließ der Kapitän bei einem Test die Matrosen auf Deck rasch von einer Seite zur anderen wechseln und stellte fest, dass das Schiff dadurch ins Schwanken geriet. Die Ursachen des Untergangs sollten in einem Prozess geklärt werden und dabei stellte es sich heraus, dass auf Wunsch des Königs Gustav Adolf II., der ursprüngliche Bauplan geändert wurde.

„Die Hauptschuld am Verlust der Vasa trug der König selbst. König Gustav Adolf II. hatte die Baupläne des erfahrenen, 1627 gestorbenen Konstrukteurs Henrick Hybertson de Groot aus Holland verpfuscht. Auch in Schweden gab es hervorragende Schiffbauer. Allerdings hatte der König vier der besten in den Tod geschickt, weil sie ihren lange ausstehenden Lohn gefordert hatten. Das sechsmalige Spießrutenlaufen durch eine Gasse von 260 Mann haben sie nicht überlebt“ (Bunk 2004: 97).

Der Untergang der Vasa geschah zu einem denkbar ungünstigen Augenblick für das schwedische Königshaus. Im Jahr 1628 hatte der dreißigjährige Krieg die Ostsee erreicht und Wallenstein wollte mit seinen Truppen möglichst die Häfen der Ostsee einnehmen, um dort eine Basis zu schaffen und eine Blockade des Gegners Schweden zu erreichen.

V.2. 2. Mayflower

Die Mayflower, das Schiff der Pilgerväter, war eigentlich kein hochseetaugliches Schiff, sondern wurde bis zu ihrer legendären Überfahrt am 6. September 1620 als Frachtschiff verwendet.

Die Mayflower wurde als Galeone geführt, war aber eine Kombination aus Karacke und Galeone. Länge in der Wasserlinie 24 m, Breite 7,92 m. Besegelung bestand aus 3 Masten, zwei Rahsegel an Fock- und Großmast, Lateinersegel am Besanmast. Die Besatzung bestand aus 25 Mann und dem Kapitän. Beim Auslaufen hatte die Mayflower 102 Passagiere. Nach der gelungenen Überfahrt begann das Sterben. Die Einheimischen stellten Verpflegung zur Verfügung, aber die Hälfte der Pilgerväter überlebte den strengen Winter nicht.

Die verschiedenen Mitglieder der Gruppe hatten sich von der englischen Staatskirche getrennt und waren so genannte Separatisten und gehörten einer äußerst radikalen Richtung im englischen Puritanismus an und so entschlossen sie sich in die Neue Welt auszuwandern und wollten in Nord Virginia eine Niederlassung gründen. Nachdem sie aber feststellen mussten, dass die Reise sehr lange ist, entschlossen sie sich ihren Plan abzuändern und blieben nach ihrer Landung in Cape Cod. Sie hatten aber keinerlei Befugnisse, das Land zu kolonialisieren und so gaben sie sich ihre eigene Satzung, der Mayflower-Vertrag, darin legten sie fest, eine selbst regierende Gemeinschaft zu bilden.

Als die Quäker später unter William Penn in Amerika landeten, litten sie furchtbar unter den ersten Siedlern. Da die Quäker die Rechte der Indianer respektierten, zahlten sie ihnen auch einen fairen Preis für ihr Land, sehr zum Missfallen der Pilgrim Fathers.

„Mythen und Irrtümer winden sich um die Mayflower. Deren Passagiere, erst später Pilgerväter genannt, waren intolerante Eiferer, die im gelobten Land Amerika unbeeinflusst von der opulent barocken Welt Europas ohne eine weltliche Regierung über sich, in völliger Abgeschiedenheit leben wollten. In England war „Puritaner“ ein Schimpfwort, in Amerika wurden die „Pilgrim Fathers“ zu einem Element des Gründungsmythos. Das mag damit zusammenhängen, dass sie auf der völligen Autonomie ihrer Gemeinde bestanden“ (Bunk 2004: 9).

V.2.3. Batavia

Mit der Gründung der Ostindischen Kompanie schlossen sich niederländische Kaufleute zusammen, deren Ziel es war, mit Asien Handel zu betreiben, das wohl mit viel Risiko verbunden, aber hohe Profite versprach.

„1568 hatten die Niederlande gegen die spanische Kolonialherrschaft aufbegehrt, bereits 1595 fuhren die ersten niederländischen Schiffe zu den Gewürzinseln. Unter Führung des finanzgewaltigen, 1602 gegründeten Vereinigten Ostindischen Kompanie drängten die Niederlande die alten Mächte Spanien und Portugal vollständig aus dem Ostindienhandel. Eine neue Kolonialmacht war geboren. Für die Einheimischen war dies kein Vorteil: die neuen Herren regierten mit ähnlich brutaler Hand wie ihre Vorgänger. Von der heute sprichwörtlichen Toleranz der Holländer war um 1629 nichts zu spüren“ (Bunk 2004: 101).

Die Kompanie baute ein neues Schiff, die Batavia – bei ihrer Jungfernfahrt nach Batavia war das Schiff mit Silbermünzen und Golddukaten etc. beladen. Die Batavia war zu dieser Zeit das mit Abstand sicherste Fracht- und Passagierschiff. Unter anderem hatte der Maler Peter Paul Rubens einen Weinkrug der Kompanie anvertraut, man sollte für diesen einen reichen Käufer finden. Dieser Weinkrug ist heute in Walters Art Gallery in Baltimore zu finden.

Die Besegelung war ähnlich der Mayflower, sie hatte 3 Masten, je 3 Rahsegel an Fock- und Großmast, ein Rahsegel und ein Lateinersegel am Besanmast. Besatzung: 194 Seeleute, Soldaten. Erbaut wurde die Batavia aus Eichenholz, das abgelagert war. Das Schiff war schnell, stabil und schlank. Die Batavia war ein perfekt konstruiertes Schiff und war für die nächsten 200 Jahre Vorbild für den modernen Schiffsbau, navigiert wurde sie mittels Astrolabien, mechanischen Rechenmaschinen und sehr genauen Logarithmentafeln.

Zuerst verlief die Fahrt nach dem Auslaufen planmäßig, an Bord waren aber 332 Menschen, die auf engstem Raum zusammengepfercht waren. Nach dem Kap der Guten Hoffnung verlor die Batavia in einem Sturm die sieben Schiffe des Konvois und musste nun alleine bei sengender Hitze, nicht genügend Wasser und Verpflegung an Bord weiter segeln. Die Batavia fuhr vor der australischen

Westküste auf ein Riff auf, 292 Passagiere überlebten, wurden auf zwei kleine Inseln gebracht. Der Kommandant fuhr mit dem verhafteten Kapitän nach Indonesien, um Hilfe zu holen. Bis zur Rückkehr des Kommandanten müssen sich entsetzliche Szenen abgespielt haben. Eine kleine Gruppe bringt nach und nach die „überflüssigen Esser“ um und inszeniert eine Gewaltherrschaft. Als die Schiffbrüchigen abgeholt werden, kann der Kommandant nur mehr 74 Schiffbrüchige, einige geretteten Goldkisten sowie einen Weinkrug von Rubens retten.

Die Geschehnisse der Überlebenden inspirierten den Dichter William Golding zu seinem Roman „Der Herr der Fliegen“.



Werft der Ostindischen Kompanie in Amsterdam. Kupferstich, 1694
(Bunk 2004: 102)

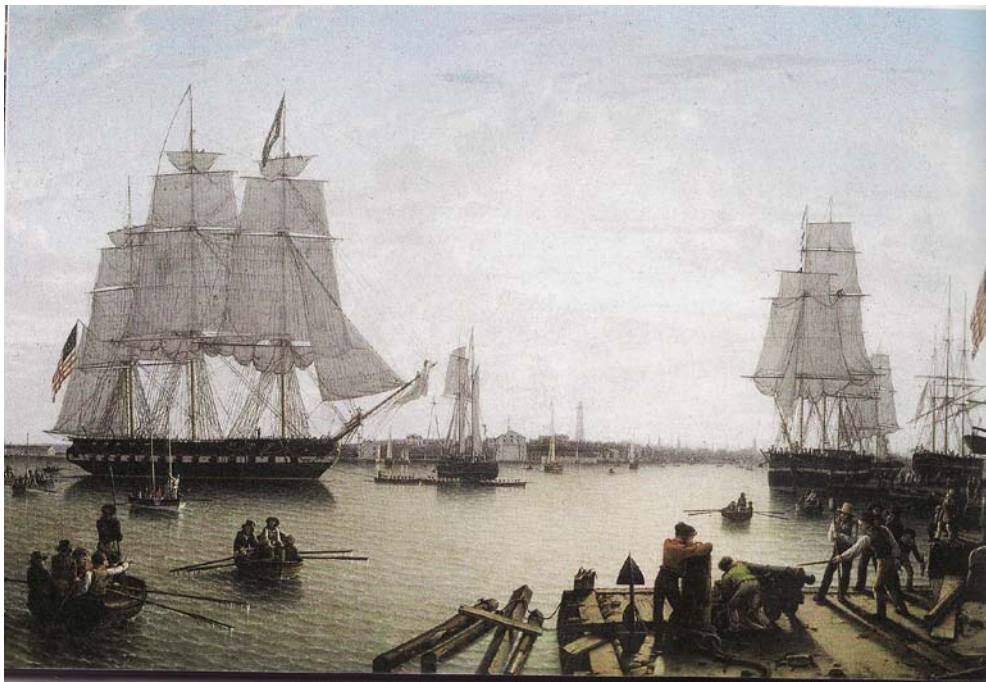
V.2.4. Constitution

Die Constitution sollte zum Symbol des amerikanischen Findergeistes werden. Heute noch liegt in Boston die Constitution, die sofort Segel setzen könnte und wird von den Amerikanern liebevoll Ironside genannt.

Sie lief am 22. Juli 1798 vom Stapel. Der Großmast war 55 Meter, 4000m² Segel. Das Baumaterial für den Rumpf bestand aus 3000 Virginia-Eichen, die fünfmal härter sind als die europäische Weißbeiche. Die Deckplanken waren aus Weißbeiche und Kiefer. Die Besegelung beinhaltete 3 Masten, Vollschiiff-Takelung, an Fock- und Großmast bis zu 5 Rahsegel, insgesamt 37 Segel.

Der amerikanische Commodore Edward Preble machte sich einen Namen, denn er schuf unter seinen jungen Offizieren den sogenannten „Corpsgeist“ – ähnlich dem des Lord Nelson mit seiner „band of brothers“ .

„Never has she failed us:“ (Bunk 2004: 140)



Die Constitution (links) im Hafen von Boston. Die US-Fregatte und ihr Schwesterschiff USS Constellation sind die ältesten noch schwimmenden Kriegsschiffe der Welt. Gemälde von Robert Salmon, 1840. (Bunk 2004: 136)

Nelson hatte die Gelegenheit die Constitution im Hafen von Gibraltar zu sehen und meinte:

„In der Seetüchtigkeit dieser Schiffe liegt der Keim, aus dem der Marine Britanniens viel Verdruss entstehen wird“ (Bunk 2004: 139).

Mit dem Bau der Constitution begann der Siegeszug der Vereinigten Staaten von Amerika zur Weltmacht und wurde deren Symbol.

V.2.5. Victory

Die Victory steht für den jahrhundertelangen Widerstand der Briten, den die Royal Navy gegen Spanien und später gegen Frankreich ausgefochten hatte.

Berühmt wurde die Victory durch ihren Commander Sir Horatio Nelson. Er wurde als Pfarrerssohn 1758 geboren und ging nach dem Tod seiner Mutter als Zwölfjähriger zu See und das obwohl er so lange er lebte unter der Seekrankheit litt. 1778 wird er Kommandant der Brigg Badger und gerät 1787 bei der Admiralität in Ungnade und wird erst im Jahr 1793 reaktiviert. 1797 gelingt ihm der Sieg über die spanische Flotte .

Die Victory hatte 56,7m Länge in der Wasserlinie, 92 m über alles, Breite: Deck 12,1 m, Rumpf 15,9 m und verzeichnete einen Tiefgang von 6,5 – 7,5 m. Sie hatte 3 Masten, war getakelt als Vollschiiff, die Segelfläche betrug 16.000 m² und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 14 Knoten.

Die Besatzung bestand aus 850 Mann. Dass das Leben an Bord nicht einfach war, kann man sich vorstellen. Durch Platzmangel wurde die Disziplin groß geschrieben – wer nicht gehorchte, wurde durch die Neunschwänzige Katze daran erinnert, was Zucht und Ordnung ist. Der Kapitän war somit „Herr über Leben und Tod“. Die meisten Strafen wurden gegen Sodomie ausgesprochen. Daher ging kein Crewmitglied freiwillig zur See, eher wurden Häftlinge rekrutiert und man nahm wahllos Männer von der Straße auf. Auch die Männer auf der Victory waren so an Bord gekommen, aber Nelson schaffte es binnen kürzester Zeit aus Handwerkern, Bauern oder Obdachlosen die gefürchtetsten und besten Seeleute der Welt zu machen. Die Schlagworte der Französischen Revolution – Égalité, Fraternité – gehörten zum täglichen Leben an Bord eines englischen Schiffes. Nelsons Weg in der Behandlung seiner Mannschaft war Communitas. Denn jedem Matrosen standen unabhängig von Religion und Hautfarbe bestimmte Rechte zu und waren somit in der Lage, sich bis zum Admiral hochzudienen.

„Nelson behandelte seine Männer als band of brothers“ (Bunk 2004: 143).

1805 drohte England die Invasion durch die vereinte französisch-spanische Flotte, aber in der Schlacht von Trafalgar wendete die Royal Navy diese Gefahr ab, Napoleon wurde vernichtet.

Nelson stirbt am 21. Oktober 1805. Berühmt wurde er aber auch durch seine Liebe zu Lady Hamilton, die er kennen lernte, als er in Neapel stationiert war.

V.2.6. Amistad

Eines der traurigsten Kapitel in der Geschichte der Menschheit sind wohl die Sklaventransporte. Die Amistad war stellvertretend für viele Schiffe, die Sklavenhandel betrieben.

Die Amistad war ein schneller Frachtensegler und vorerst nicht zum Transport von Sklaven gedacht. Die Maße des Schiffes waren: Länge in der Wasserlinie 21,3 m, Deck 25,2 m, Länge über alles: 38,7 m, die Breite betrug 7,5 m. Die Amistad hatte 2 Masten, je 29,8 m, mit 10 Segeln und einer Segelfläche von ca. 6250 m² und einer Geschwindigkeit von 9,4 Knoten, die Wasserverdrängung von 100 bis 150 Tonnen.

Die Amistad war im kubanischen Küstenhandel tätig. Durch eine Annonce in einer kubanischen Zeitung wurde vom damaligen Eigner die Zurverfügungstellung von Frachtraum annonciert. Im Juni 1839 lichtete die Amistad in Havanna die Anker, beladen mit Gold und Sklaven, die für eine Zuckerrohrplatage auf Kuba bestimmt waren. Zu diesem Zeitpunkt war die Sklaverei wie auch der Zwischenhandel von Sklaven in Amerika erlaubt. Hingegen war der Transport von Sklaven aus Afrika nach den Vereinigten Staaten geächtet. Die Sklaven, die an Bord der Amistad waren, kamen erst vor einigen Wochen auf einem Schoner von Sierra Leone nach Kuba.

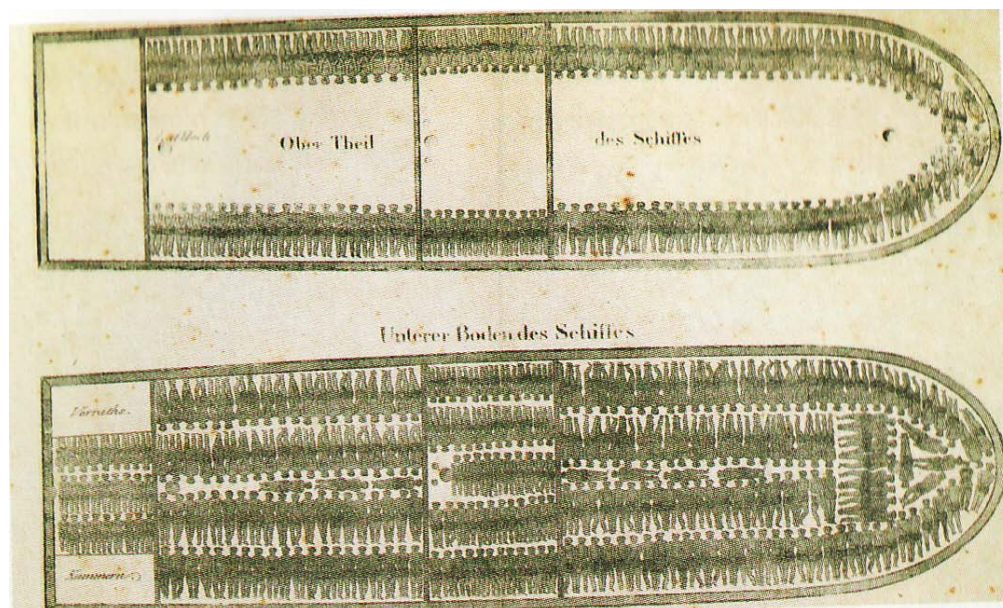
Durch die extreme Segelfläche und mit dem flachen Bug und breiten Rumpf kombiniert – konnte man damit über das Wasser „surfen“.

„Daher auch der Name, der sich vom schottischen „to scon“, dem Schliddern eines Steines über die Wasseroberfläche, ableitet. 1874 definierte Friedrich Schüler, Direktor des Germanischen Lloyd, die Schoner als Schiffe, die mit einer gewissen Federkraft aufschnellen und gleichsam von Welle zu Welle hüpfen“
(Bunk 2004: 166).

Die Sklavenhändler, die vorher die „Guineamen“ benutzten, stiegen nunmehr auf die schnellen Schoner um. Normalerweise hatte ein Guineamen drei- bis vierhundert Sklaven transportiert, oft in zusätzlichen gebauten Zwischendecks.

Ab dem 1. August 1799 waren diese Maße für das britische Empire geregelt. Unter welchen Bedingungen diese Transporte zustande kamen – wie folgt:

*„Demnach stand jedem Sklaven ein Raum von 1,52 Meter Höhe, 1,64 Meter Länge und 88 Zentimeter Breite zu. In der Zeit davor mussten die Sklaven auf manchen Schiffen während der nicht selten fünfzig Tage und länger dauernden Fahrt aus Platzmangel im Sitzen schlafen“
(Bunk 2004: 166).*



*Belegungsplan eines Sklaven-Transportschiffes für die zweimonatige Reise von Afrika nach Westindien. Um möglichst viele Sklaven auf einmal transportieren zu können, wurde der knappe Platz vorher genau berechnet. Kupferstich um 1825
(Bunk 2004: 168)*

Aber auch in Europa waren solche Sklaventransporte an der Tagesordnung. Die Galeone „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ transportierte in der kurzen Zeit des brandenburgischen Sklavenhandels zwischen den Jahren 1685 und 1728 738 Sklaven in die Karibik.

„1641 errichtete die Stadt Hamburg die Sklavenkasse, eine Versicherung, um Seeleute freizukaufen, die Mittelmeerpiraten in die Hände gefallen waren. Zwischen 1719 und 1747 wurden allein von Piraten aus Algier fünfzig Hamburger Schiffe aufgebracht; 633 Mann mussten für insgesamt 1,8 Millionen Hamburgische Mark freigekauft werden. Wer nicht ausgelöst werden konnte, wurde verkauft – oft über Venedig. Trotz der Exkommunikation durch Papst Clemens V. blieb die Lagunenstadt bis zum Verbot der Sklaverei der europäische Hauptumschlagplatz für Sklaven

aller Hautfarben. 1805 setzte die junge Kriegsflotte der USA, angeführt von der USS Constitution, der Piraterie im Mittelmeer ein Ende“
(Bunk 2004: 165).

Die Aufhebung der Sklaverei geschah durch die europäische Aufklärung. Als eines der ersten Länder, die den Sklavenhandel abschafften, war Dänemark im Jahr 1803, Großbritannien 1807, die USA 1808, Frankreich 1818.

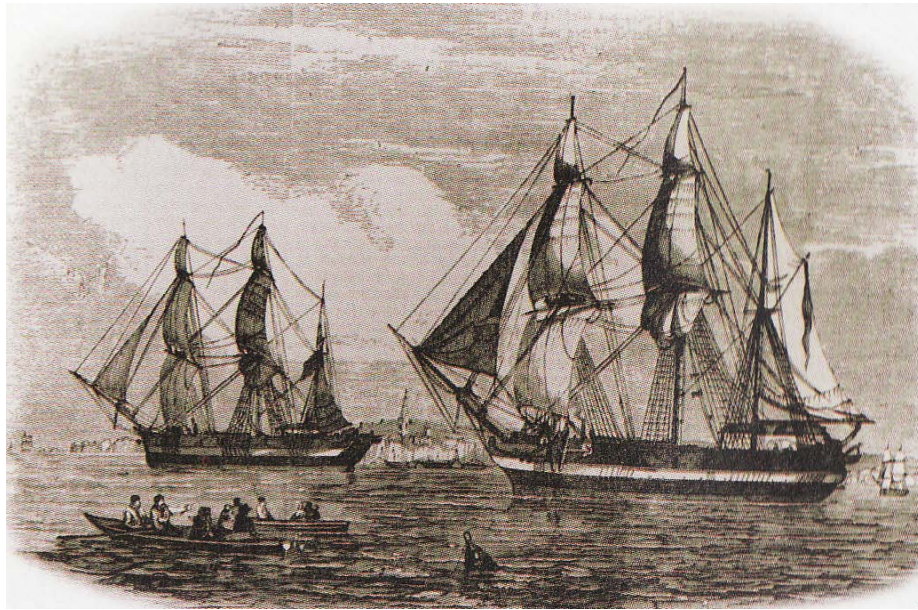
Die teilnehmenden Staaten am Wiener Kongress verpflichteten sich, die Sklaverei zu bekämpfen. So war die Sklavenbefreiung in den USA der Auslöser für den amerikanischen Bürgerkrieg von 1861-1865. Noch im gleichen Jahr wurde die Emanzipation der Sklaven im gesamten Staatsgebiet der USA verkündet.

V.2.7. Erebus und Terror

Der Name dieser beiden Schiffe wurde nach antarktischen Vulkanen benannt. Erebus und Terror, beide stabile Kriegsschiffe, waren kleiner mit einem flachen Deck, schwerfällig und breit, aber sie waren robust gebaut. Die Schiffe waren Dreimaster, wurden aber für die Expedition zur Barke umgetakelt. Sie hatten eine Länge von 34,6 m, Breite 9,5 m und einem Tiefgang von 6 m. Aufgabe der beiden Schiffe war, eine Passage zwischen dem Atlantik und dem Pazifik zu suchen. Der Suezkanal wurde erst gebaut und daher musste jedes Schiff, das nach Indien wollte, die äußerst gefährliche Reise um das Kap der Guten Hoffnung tätigen.

Beide Schiffe wurden überholt, der Bug bekam zusätzlich eine starke Holzhülle, die mit Eisenplatten verstärkt wurden und erstmals verwendete man Schiffsschrauben. Proviant wurde für 3 Jahre gebunkert, erstmals auch Konservendosen, Mehl, Schnaps, Tabak und Seife. Sir John Franklin, einer der erfahrensten Kapitäne Englands war am Steuer.

Beide Schiffe liefen im Mai 1845 aus und kamen nie mehr zurück. 1859 fand man die Leichen von Besatzungsmitgliedern und erst viel später, nach Entnahme einer Gewebeprobe stellte man fest, dass die Mannschaft an Bleivergiftung starb – die Konservendosen waren unsachgemäß verlötet worden und zwar mit einer Blei-Zink-Masse.



Die Schiffe Erebus und Terror auf der Suche nach einer Passage zwischen Atlantik und Pazifik. Holzstich, 1845 (Bunk 2004: 170)

V.2.8. Die Weltumsegelung der Novara

Erzherzog Ferdinand Maximilian, Oberkommandant der österreichischen Kriegsmarine, wollte im Rahmen einer Weltumsegelung den österreichischen Wissenschaftlern Gelegenheit geben, sich zu profilieren. Auch sollte die Weltumsegelung zur Ausbildung von Offizieren und Mannschaft und nebenbei den österreichischen Handelsinteressen dienen. Die Mission war eine friedliche und stand im Zeichen von Kommunikation, Innovation und Wissenschaft.

Die Novara, ein Schnellsegler von 50 m Länge, wog 2.100 Tonnen, hatte 3 Masten. Das Kommando hatte Bernhard von Wüllerstorff-Urbair, einer der tüchtigsten Männer der Marine dieser Zeit. Da er auch die Gesamtleitung für die wissenschaftliche Forschung inne hatte, war ein nicht minder erfahrener Kapitän, Friedrich Freiherr von Pöck, als zweiter Mann nominiert. Außer diesen beiden Kapitänen waren noch Ärzte, Offiziere, Kadetten, ein Kaplan und natürlich Matrosen an Bord.

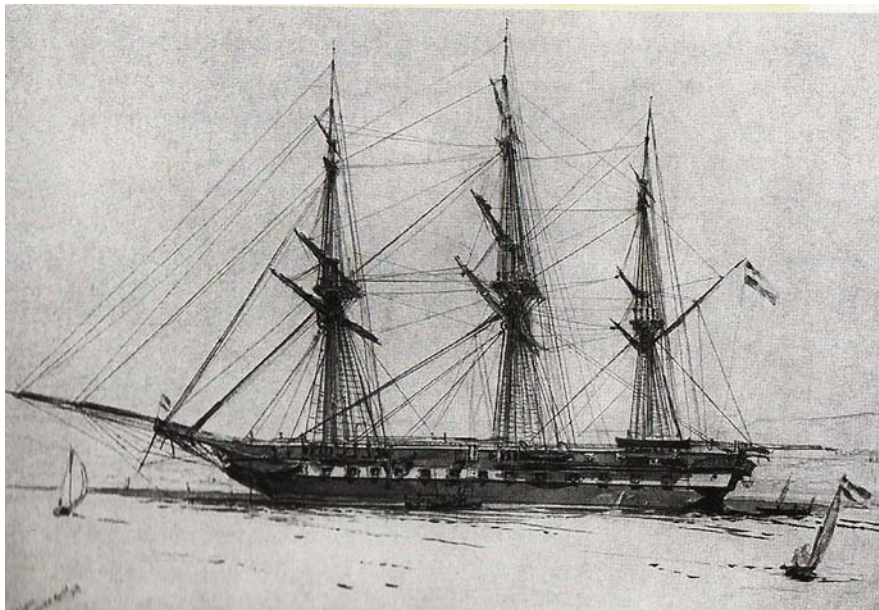
Die Weltumsegelung dauerte von 1857 bis 1859. Die Route führte über das Mittelmeer nach Madeira und unter Ausnutzung des Passatwindes nach Rio de Janeiro, Kapstadt, Nikobaren, Singapur, Jakarta (Batavia) etc. In Auckland verließ Dr. Hochstetter die Expedition. Die Regierung von Neuseeland bat den Kommandanten der Novara, Dr. Hochstetter zu beurlauben, um die geologischen Verhältnisse Neuseelands zu erforschen. Dr. Hochstetter war Professor am Polytechnischen Institut in Wien. In Neuseeland bot sich ihm die Möglichkeit den Vulkanismus eingehendst zu studieren.

„Alle Kosten Hochstetters – einschließlich der Heimreise – würde die Regierung Neuseelands übernehmen und auch die Urhebererschaft aller wissenschaftlichen Resultate den Österreichern garantieren“
(Senft 1999: 116).

Dr. Scherzer, ein anerkannter Anthropologe, ging in Valparaiso von Bord, um auf dem Landweg verschiedene Forschungen betreiben zu können. Seine Arbeiten über das Kokain und die Coca-Pflanze waren bemerkenswert.

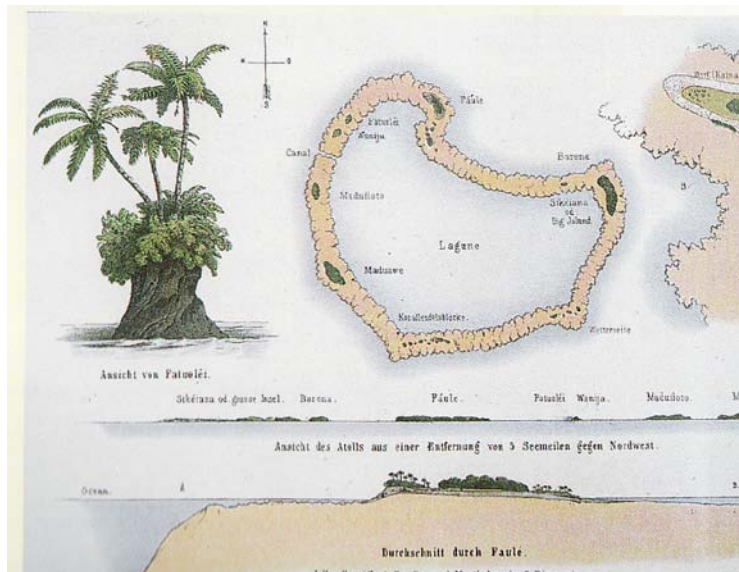
So wurden einige neue Technologien erprobt, wie etwa eine Destilliermaschine, die zur Aufbereitung von Trinkwasser war. Weiters wurden Duschapparate für die Bäder der Mannschaft aufgestellt. Zur Nahrung wurde komprimiertes, getrocknetes Gemüse in luftdicht verschlossenen Blechdosen verwendet und sollte damit die Ausbreitung von Seuchen verhindert werden. Auf der Novara wurde somit erstmals die hygienische Versorgung der Mannschaft berücksichtigt. Insgesamt stellte die Weltreise eine reiche Ausbeute für die Sammlung von botanischen und zoologischen Materia dar. Der Maler Josef Selleny dokumentierte diese Reise in Skizzen und Bildern.

Speziell erwähnenswert war die Erforschung der Nikobaren – die seit langer Zeit ein österreichischer Handelsstützpunkt waren. Die Wissenschaftler nahmen Vermessungen der Meeresströmung vor und auch für die Zurverfügungstellung von Trinkwasser für Schiffe auf den einzelnen Inseln wurde eingeplant.



Die Fregatte „Novara“ von der Backbordseite (Senft 1999: 111)

Es zeigte sich, dass das Unternehmen Novara äußerst erfolgreich war. Einerseits konnten Erfahrungen, Experimente zum Gewinn für die Wissenschaft erreicht werden, aber auch der Zusammenhalt der Mannschaft war für dieses Experiment sehr wichtig.



Atoll vor den Nikobaren (Senft 1999: 113)

Der Österreichische Segel-Verband verleiht im Rahmen seiner alljährlichen Ehrung der besten Segler den Novara-Preis für eine herausragende Leistung im Segelsport.

Anlässlich des 150-Jahr Jubiläums der Weltumsegelung der Novara plant die Novara-Expedition eine Wiederholung. Zwei Jahre wird die „Novara-Expedition“ als Plattform für Kommunikation, Wissenschaft und Innovation dienen und wollen damit einen Beitrag zur Völkerverständigung leisten.

V.2.9. Cutty Sark

Mit der Eröffnung des Suez-Kanals am 12. November 1869 mussten die Schiffe in Richtung Asien nicht mehr den gefährlichen Weg um das Kap der Guten Hoffnung nehmen, sondern konnten den weitaus kürzeren Weg durch den Kanal nehmen. Da aber die Windverhältnisse im Roten Meer äußerst schwierig waren, wurde von vielen Seglern nach wie vor die lange Route bevorzugt, obwohl sie doppelt so viel Zeit benötigten als die Dampfschiffe.

Die Engländer hatten ein Vorurteil gegen Dampfschiffe, da sie dachten, dass der Tee durch den Transport auf Dampfschiffen einen Beigeschmack bekäme, deshalb waren die Teeklipper auch weiterhin hoch im Kurs.

Die Besonderheit der Cutty Sark war neben dem Dreimast-Vollschiff, 5 Rahsegel, insgesamt 38 Segel mit 3035 m² die Kompositbauweise, der Kiel aus Ulme, Spanten und Streben aus doppelt verbolzten Eisen, Planken aus Teakholz. Die Konstruktion sorgte für das Tempo, das Schiff hatte ein rundes Heck und einen scharfen Bug, der die Wellen durchschnitt. Dieser Bug mit dem Bugspriet wurde bei den Dampfern bis ins 20. Jahrhundert verwendet. Die These war, dass Schiffe schneller sind, je länger sie sind, da bei zunehmender Länge der Wasserwiderstand abnimmt. Sogar Nichtseglern erscheint ein langes Schiff schneller und schnittiger.

Seit dem Ende des Opiumkrieges 1842 waren die chinesischen Häfen für den internationalen Handel geöffnet und wurde jeweils im Frühsommer eines Jahres die neue Ernte angeboten. Es begann nunmehr ein Wettlauf – denn wer seit dem Ende des Opiumkrieges als erstes Schiff in London vor Anker ging, erzielte den besten Preis für die Ladung Tee.



Der Teeklipper Cutty Sark. Illustration von Enno Kleinert (Bunk 2004: 185)

Nach einigen Up and Downs dieses Schiffes entdeckte der ehemalige Kapitän Wilfred Dowman ,

„das Schiff im Hafen von Falmouth, wo es wegen eines Sturmes im Ärmelkanal Schutz gesucht hatte, kaufte es für 3750 Pfund und nutzte es als Ausbildungsschiff. Nach Dowmans Tod schenkte es dessen Witwe dem Incorporated Thames Nautical Training College in Greenhithe, wo es weiter als Schulschiff diente. 1952 übernahm die Cutty Sark Preservation Society unter der Schirmherrschaft des Herzogs von Edinburgh das Schiff. 1954 fand sie in einem eigens gebauten Trockendock in London ihre letzten Liegeplatz“ (Bunk 2004: 189).

Somit ist die Cutty Sark der einzige überlebende Klipper der Welt und gehört zu den Kronjuwelen der Seefahrtsgeschichte und zählt zu den Sehenswürdigkeiten von London.

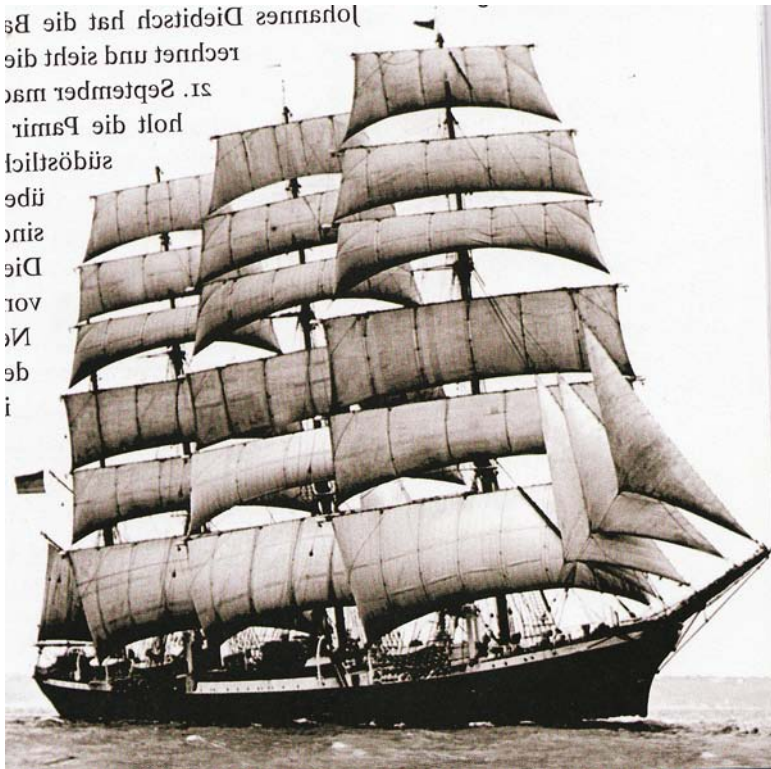
V.2.10. Pamir – Untergang eines Windjammers

Die Pamir war eines der schnellsten Boote. Mit einer Länge über Alles von 114,5 Meter, Deck 96,34 m, Rumpf 105,5 m sowie der Breite von 14,14 m war sie gegenüber den Dampfschiffen bezüglich Geschwindigkeit ebenbürtig. Der Rumpf war aus genieteten Stahlplatten, Masten und Rahen aus Stahl, Decksplanken aus kanadischem Pitchpine-Holz. Die Besegelung bestand aus 34 Baumwollsegeln mit einer maximalen Segelfläche von 4000 m².

Die Pamir hatte ein „bewegtes“ Leben hinter sich. Nach dem Stapellauf im Jahr 1905 erreichte die Pamir nach 79 Tagen Valparaiso. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges pendelte die Pamir zwischen Hamburg und den chilenischen Städten, um Salpeter nach Deutschland zu bringen, der für die Erzeugung von Sprengstoff notwendig war. Vom Kriegsbeginn überrascht, verbrachte sie den Krieg im neutralen Hafen von Santa Cruz auf La Palma.

Nach Kriegsende erhielten die Italiener die Pamir als Reparation zugesprochen, 1924 war es der Reederei Lacisz möglich, das Schiff zurückzukaufen, um sie dann 1931 an den Finnen Erickson zu veräußern. Bis 1939 holte die Pamir Getreide aus Südamerika und Australien, wurde aber 1941 von Neuseeland beschlagnahmt. In letzter Minute gelang es der Reederei Schliewen die Schwesternschiffe Pamir und Passat vor dem Abwracken zu retten und fuhren als Fracht fahrende Schulschiffe der Handelsmarine Deutschlands und ab 1955 für die Reederei-Stiftung Pamir und Passat.

Am 9. September 1957 kreuzte die Pamir vor der Küste Afrikas, Kurs Nordwest. Aus dem Gewitter entwickelte sich ein Hurrikan, namens Carrie, und raste auf die Bermudas zu. Aber am 17. September, zwischen New York und den Bermudas drehte sich Carrie um und raste in Richtung Afrika. Der Kapitän der Pamir hatte die Bahn des Hurrikan richtig berechnet, doch am 21. September machte Carrie einen 90° Schwenk, raste auf die Pamir zu, holte sie mittags ein und versenkte sie südöstlich der Azoren.



Die Pamir. Der Großsegler war fünf Jahre lang als Segelschulschiff der deutschen Handelsmarine unterwegs (Bunk 2004: 244)

Die Pamir war ein Relikt aus den stolzen Zeiten Deutschlands vor den Weltkriegen. Den tragischen Untergang empfand Deutschland als nationale Katastrophe. Erst in den späten 1980-er Jahren war es möglich nachzuweisen, dass der Seeschlag an dem Unglück Schuld war. Die mächtigen Orkanwellen hatten die alten Stahlplatten des Rumpfes eingeschlagen und das Schiff voll laufen lassen.

Man hätte vielleicht lieber beim erneuten Einsatz der Pamir im Jahr 1952 darauf achten sollen, denn

„als Erzbischof Kardinal Frings am 10. Januar 1952 einen Altar an Bord der Viermasterbark Pamir aufbauen ließ, um das neue Segelschulschiff der jungen Bundesrepublik zu segnen, verließen drei Matrosen auf der Stelle das Schiff und musterten ab. Geistliche an Bord eines Schiffes bringen Unglück – das weiß jeder Seemann“ (Bunk 2004: 144).

V.2.11.

Gorch Fock

Die Pamir war ein Windjammer und diese gingen aus dem Klipper hervor, sind aber nicht auf Geschwindigkeit getrimmt, sondern waren für den Transport wertvoller Güter gedacht. So wurden empfindliche Güter keineswegs den Dampfschiffen anvertraut, da oft die geringste Erschütterung Schaden anrichten konnte.

Die Schiffe hatten einen rechteckigen Rumpf, aber mit geräumigen Laderäumen und durch die Besegelung kam man mit weniger Personal aus.

Die Rümpfe sowie Masten sind aus Eisen und Stahl. Als Arbeitserleichterung sind die Stahlseile für die Takelung und Winden an Deck. Windjammer waren als Bark und Vorschiff mit drei bis vier Masten getakelt, werden auch als Tiefwassersegler benannt, da sie für Fahrten in Küstennähe schlecht geeignet und meist auf Schlepper angewiesen sind. Durch ihre Takelung mit Rahsegeln können sie nur sehr schwer kreuzen, was auf den Ozeanen nicht notwendig ist, da die Routen nach den vorherrschenden Winden gewählt wird.

In der heutigen Zeit werden wieder einige neue Schiffe gebaut, die die alten ersetzen sollen und findet man diese wieder als luxuriöse Kreuzfahrer, wie die Royal Clipper. Für das Fernsehen wurden Serien gedreht, in denen man die Romantik des Segelns erahnen kann.

Eines der schönsten Schiffe ist die Gorch Fock, welche als Segelschulschiff der Deutschen Marine zur theoretischen und praktischen Ausbildung dient. 1959 begann man mit dem ersten Kurs und wurde dieser auf den Kanarischen Inseln beendet. Seit dieser Zeit werden jährlich ca. drei Ausbildungsreisen veranstaltet – im Winter jedoch liegt sie in ihrem Heimathafen Kiel und dient weltweit für Frieden, Freundschaft und Verständigung zwischen den Völkern. So nahm die Gorch Fock 1976 am 200-jährigen Jubiläum der Vereinigten Staaten teil und 1988 bei der 200-Jahr-Feier der Gründung der australischen Nation.

Die Gemeinschaft, die Communitas, lässt sich auf so einem Schiff hervorragend umsetzen. Es gibt keinerlei Hilfsmittel, wie hydraulische Einrichtungen etc., die reine körperliche Arbeit ist gefragt. Die Enge des Zusammenlebens fördert die Kameradschaft und die jungen Offiziere lernen die Tugenden der Hilfsbereitschaft und Zuverlässigkeit kennen.

V.2.12. Zusammenfassung:

Das Kapitel fünf ist den großen Entdecker gewidmet, wie Kolumbus (Entdeckung Amerikas), Vasco da Gama, Fernando Magellan (durchfuhr als erster Europäer mit der Victoria die labyrinthische Passage an der Südspitze Südamerikas), Sir Francis Drake (er revolutionierte nicht nur den Schiffsbau, sondern installierte auch die Communitas an Bord), Abel Tasman , Bougainville, James Cook mit seinen drei Seereisen. Von der Südsee hinauf in den Norden Europas mit Fridjof Nansen, Shackeltons Expedition in die Antarktis.

Ein eigener größerer Abschnitt ist Thor Hyerdahl mit seiner Kon-Tiki gewidmet und der Auseinandersetzung mit Robert Heine-Geldern, wobei letzterer die nötigen Beweise für seine Theorie aufweisen konnte. Trotzdem ist die Leistung von Thor Heyerdahl zu bewundern, auch wenn er schlussendlich nicht die wissenschaftliche Zustimmung erhalten hat.

Das Kapitel schließe ich mit einigen berühmten Schiffen ab, wie die Vasa, der Mayflower, Batavia dem Handelsschiff der Ostindischen Kompanie, der Constitution (dem Symbol des amerikanischen Findergeistes und Weltmacht), der Victory Lord Nelson, der die spanische Flotte besiegte.

Ein trauriges Kapitel in der Geschichte der Menschheit ist wohl die Amistad, das Sklavenschiff und den unmenschlichen Bedingungen an Bord. Die teilnehmenden Staaten am Wiener Kongress verpflichteten sich die Sklaverei zu bekämpfen und die Sklavenbefreiung in den Vereinigten Staaten war der Auslöser für den amerikanischen Bürgerkrieg von 1861-1865.

Aus österreichischer Sicht ist die Weltumsegelung der Novara zu verzeichnen. So wurden einige Technologien erprobt, wie etwa die Destilliermaschine, die zur Aufbereitung von Trinkwasser diente und Duschapparate für die Mannschaft wurden zur Verfügung gestellt und sorgte die Novara somit für die hygienische Versorgung der Mannschaft. Die Expedition stellte eine reiche Ausbeute für die botanischen und zoologischen Materialien dar.

Nicht zu vergessen die Cutty Sark, die den vielgeliebten Tee für die Engländer von China nach London schiffte und schlussendlich die beiden Windjammer Pamir und Gorch Fock. Die Pamir ging leider unter, die Gorch Fock dient heute noch als Ausbildungsschiff.

VI. Segeln und Segelsport

VI.1. Grundlegende Überlegungen zum Segeln als Rahmenbedingung für ein Ritual

Nachdem ich mich weitgehendst mit den Theorien zum Ritual beschäftigt habe, möchte ich nun mein Augenmerk auf Segeln und den Segelsport richten.

Um die drei Phasen eines Rituals von Arnold van Gennep, den rituellen Prozess nach Victor Turner und den Aufbau der kompositorischen Bausteine eines Rituals nach Oppitz besser verdeutlichen zu können, werden ich der Frage nachgehen, welche Gestaltung diese kompositorischen Bausteine beim Segeln bzw. Segelsport haben.

Ein Rückblick ist notwendig, um aufzuzeichnen, wie man willkürlich zusammengestellte Mannschaften zur Communitas formen musste und unter welchen Rahmenbedingungen sie handelten:

- Willkürlich zusammengestellte Mannschaften – eine weitere Schwierigkeit gab es, dass die Mannschaft sich oft nicht in einer Sprache verständigen konnte
- Kein näher definiertes Ziel: – was bei den Entdeckern ja verständlich war.
- Begrenztes Wissen - Seekarten wurden zu ihrer Zeit wie Schätze gehütet. So kopierte der Bruder von Kolumbus einige Seekarten des geheimen Staatsarchivs Portugals.

Magellan hat die nach ihm benannte Wasserstraße gezielt gesucht, da er wusste, dass der Weg durch eine sehr verborgene Meerenge führt, da er dies auf einer Karte von Martin Behaim gesehen hatte.

Drake wiederum hatte seine Karte von Gerard Kremer, alias Mercator.

James Cook hatte einen Chronometer an Bord, der die Uhrzeit des Heimathafens auf die Sekunde genau anzeigte. Verglich man die Mittagszeit der aktuellen Position mit der auf dem Chronometer, konnte man errechnen, wie weit man um den Globus gefahren war.

- Keine nautischen Hilfsmittel, wie Kompass, Sextant, keine Hydraulik an Bord – alle Handgriffe musste von der Mannschaft händisch erledigt werden und das erforderte viel Kraft und Ausdauer.
- Schwierige Lebensbedingungen an Bord, wie
 - a) Schiff – oft entsprach der Bau nicht den Erfordernissen, die nötig gewesen wären;
 - b) Wetter – an dementsprechender Ausrüstung mangelte es, erst nach und nach gab es entsprechende Bekleidung für extreme Wettersituationen;
 - c) Wache – nach einem bestimmten Rhythmus muss man „Wache schieben“. Dies war aber notwendig, um etwaige herannahenden Schiffe dem Kapitän anzukündigen. In der Zeit der Piraterie ein notwendiges Mittel – ob man aber lange im Masttop ausharren kann - das ist wohl nicht möglich.
 - d) Ernährung – die einseitige Ernährung der Mannschaft führte zu Mangelerscheinungen, wie Skorbut., der klassischen Vitamin-C-Mangelkrankheit, hervorgerufen durch monatelange Entzug von Frischnahrung. Später nahm man Sauerkraut mit an Bord, um dem Vitamin-C-Mangel auszugleichen.

Im Vergleich dazu ist es heute wesentlich einfacher eine Mannschaft zu formen, speziell möchte ich dies im Segelsport beleuchten. Bei Schiffen, die eine mehrköpfige Crew benötigen, ist die Mannschaft wichtig, - ausgesucht nach sportlichen Aspekten, Ausdauer und Teamfähigkeit. Sie muss ein eingespieltes Team darstellen, und nicht wie früher, eine zusammengewürfelte Mannschaft.

War früher das Ziel vor einem Start ungewiss, so ist es jetzt das Ziel einer Regatta präzise vorgegeben.

Mit welcher Akribie eine Mannschaft ausgesucht wird, lässt sich an Hand der Mannschaft des America's Cup, der wohl traditionellsten Regatta aufzeigen, denn jede Position an Bord muss mit dem besten Mann besetzt sein:

- 1. Beobachter: Ein passives Crewmitglied, meist der Eigner oder eine von ihm bestimmte Person. Früher oft auch der Konstrukteur.
- 2. Steuermann: Das wichtigste Mitglied der Crew, meist gleichzeitig auch Skipper. Steuert die Yacht mit einem der zwei Räder; gibt auch Kommandos an die Crew. Meist sind das Segelmanöver oder Veränderungen des Segeltrimms.
- 3. Taktiker: Ist für die taktischen Entscheidungen verantwortlich, die er auf der Grundlage der Wind- und Wasserbedingungen sowie seiner Einschätzung bezüglich Stärke und Strategie des Gegners fällt.
- 4. Navigator: Wählt mit Hilfe von Windmessungen, Wetterdaten und Satelliten-Navigation den besten Kurs zwischen den Markierungsbojen aus.
- 5. Großsegeltrimmer: Stellt das Großsegel ein, holt es mit der Winsch dicht oder fiert es, bedient den Großschottraveller.
- 6.7. Vorsegel-Trimmer (Vorschotmann): Passt Vorsegel-Schoten an Windbedingungen an; gibt auch den Männern an den „Kaffeemühlen“ Anweisungen.
- 8-12 Grinder: Werden aufgrund ihrer Muskelkraft ausgewählt, hissen die Segel und passen sie schnellmöglichst mit Hilfe der „Kaffeemühlen“ (Winsch-Antriebe) an.
- 13. Spinnaker-Trimmer: Muss schnelle Entscheidungen über die Veränderungen am Spinnaker treffen, eine Schlüsselposition im Team.
- 14. Pitmann: Verstaut Segel oder gibt sie durch Vorschiffsluke weiter. Bedient die Zentralwinsch und die Fallen (Leinen, mit denen die Segel am Mast hochgezogen werden).
- 15. Vorschiffsmann: Hilft dem Bugmann beim Hantieren des Spinnaker-Baums und hilft 14 bei der Handhabung der Segel generell.
- 16. Bugmann: Der Held, der das schnelle Setzen von Genua und Spinnaker sicherstellt und als Ausguckmann agiert. Bei stürmischem Wetter hat der Bugmann die schwierigste Aufgabe und befindet sich häufig unter Wasser.

(Rayner 2003: 32)

Aber warum wird auf die Auswahl der Crew so großen Wert gelegt? Victor Turner folgert daraus:

„...dass es eine allgemeine Bindung zwischen den Menschen und, damit zusammenhängend, ein Gefühl der „menschlichen Verbundenheit“ gibt, ist

kein Epiphänomen eines irgendwie gearteten Herdeninstinkts, sondern Resultat des Zusammenlebens von „Menschen, die als Ganze ganz und gar zur Verfügung stehen“ (Turner 2000: 125).

VI. 2. Segeln als Übergangsritual

Bezugnehmend auf Arnold van Gennep werde ich den Ablauf des Segelns nach dem Modell der Übergangsriten (rites de passage) hin analysieren.

„....deshalb halte ich es für gerechtfertigt, eine besondere Kategorie der Übergangsriten („rites de passage“ zu unterscheiden, die sich bei genauer Analyse in Trennungsriten („rites de séparation“), , Schwellen-bzw. Umwandlungsriten („rites de marge“) und Angliederungsriten („rites d’agrégation“) gliedern. Übergangsriten erfolgen also, theoretisch zumindest, in drei Schritten: Trennungsriten kennzeichnen die Ablösungsphase, Schwellen- bzw. Umwandlungsriten die Zwischenphase (die Schwellen- bzw. Umwandlungsphase) und Angliederungsriten die Integrationsphase“ (Gennep 1999: 21).

Des weiteren benutze ich die allgemeine Gliederung kompositorischer Bausteine für Rituale von Michael Oppitz. Seiner Meinung nach sind die Rituale aus Einzelteilen zusammengesetzt:

1. Die Einzelteile der Rituale sind vorgefertigte Bauelemente.
2. Die vorgefertigten Bauelemente sind mobil und versetzbar.
3. Dem Versatz von Bauelementen liegt ein Entwurf zugrunde.
4. Die nach Entwurf zusammengesetzten Fertigteile ergeben ein erkennbares Produkt – das jeweilige Ritual.

„Die vorgefertigten Bauelemente oder Einzelteile, aus denen Rituale sich zusammensetzen, sind ihre kompositorischen Bausteine. Sie entstammen mehreren Ebenen:

1. *Einer materiellen Ebene in Gestalt gewisser Objekte, die zur Durchführung des Rituals zur gegebenen Zeit und an einem abgegrenzten Ort benötigt werden. (heiliger Baum, heilige Zeit, Sakralisieren, Abgrenzung nach Außen, das ich rückt ins Zentrum der Welt, Ritualobjekte sind fühlbar)*
2. *Einer sprachlichen Ebene in Gestalt vorgeformter Äußerungen wie Gebeten, magischen Formeln oder rezitierten Mythen. (Göttermythen, spezielle Intonation, „Technologie der Wörter“)*
3. *Einer im erweiterten Sinne akustischen Ebene mit musikalischen und klanglichen Ausdrucksmitteln. (hohe, tiefe Töne, „Energiebahnen aufmachen“)*

4. *Einer kinetischen Ebene mit besonderen Handlungen, Bewegungen, Gesten. (Körpersprache, Gestik, Trancehaltung – siehe Felicitas Goodman: spezielle Körperhaltungen bringen spezielle Bilder). (Oppitz 1999: 73)*

An Hand des Segeln möchte ich auf diese Thesen näher eingehen und sie aufarbeiten:

a) materielle Ebene – hat viel mit Yachtgebräuchen zu tun:

- dazu zählt der Besitz eines Bootes,
- spezifisches Wissen um zu segeln,
- Mitglied einer Gruppe – dadurch hat man Zugang zu Ressourcen und zur Macht – elitäre Mitglieder,
- sportliche Förderung entweder durch den Segelverein bzw. Sporthilfe, Sponsor etc.,
- Bildung von Allianzen – ohne diese könnte man nicht Regatten segeln, denn Crew ist dafür notwendig,
- Gesellschaftliches Ansehen durch Siege wird erreicht,
- Bildung einer Ingroup – Netzwerk,
- Abgrenzung nach Außen durch bestimmte Symbole, wie Kleidung (weiße Hose, blauer Blazer – bei der Siegerehrung sind diese Utensilien nötig), Anstecknadel, Wimpel bzw. Abziehbild des Clubs am Auto etc.,
- Bootsschuhe – es ist verboten mit Straßenschuhen ein Boot zu besteigen – das hat einen praktischen Grund – mit Straßenschuhen wird das Deck zerkratzt und der Segler ist bei unvorhergesehenen Manövern gefährdet, da Lederschuhe an Bord nicht rutschfest sind ,
- Bootstaufe mit Sekt – wobei die Flasche zerschellen muss,
- Äquatortaufe – beim ersten Mal des Überquerens des Äquators,
- abgegrenzte Orte sind der Yachtclub bzw. das Boot auf dem Wasser.

b) sprachliche Ebene

- Fachbegriffe beherrschen,
- Formeln für das jeweilige Segelmanöver kennen,

- Siegerehrungen – dies ist ein wiederkehrendes Ritual, nach dem man handeln muss.

c) akustische Ebene

akustische Signal vor dem Start zu einer Wettfahrt – „Tröte“ bzw. Signalpistole gibt den Startschuss.

d) kinetische Ebene

besondere Handlungen, Bewegungen, Gesten – immer wiederkehrende Handlungsabläufe beim Segeln.

Aus der Sicht des Seglers kommt noch eine Ebene hinzu, die

e) visuelle Ebene

Beim Segeln sind unbedingt Fahnsignale, Kompass, Sextanten (heute GPS), Sturmwarnungen durch Blinkfeuer zu beachten. So muss eine Wettfahrt in einer Regatta sofort abgebrochen werden, wenn Sturmwarnung ist.

- Kurs der Wettfahrt – wird vor einer Wettfahrt im Regattabüro ausgegeben,
- Fahnsignale – deren Gebrauch muss vertraut sein,
- Seekarten,
- Kompass,
- Sextant – heute hat dies mehrfach das GPS ersetzt, dies ist aber in Binnenrevieren nicht nötig, da nach einem vorgegebenen Kurs gesegelt wird,
- Sturmwarnung durch Blinkfeuer – auf allen Seen in Österreich gibt es Sturmwarnung – falls diese aufleuchtet, muss raschest das nächste Ufer angesteuert werden.

Inwieweit die einzelnen Übergangsphasen im Segeln einwirken, möchte ich nun im Folgenden erläutern.

VI .2.1. Übergangsphase – „rites de séparation“

Bevor man alleine oder mit seiner Crew ein Boot besteigt, sind bereits etliche Schritte zu tätigen, besonders dann, wenn man an einer Regatta teilnehmen möchte.

Zuerst muss er mit seinem Segel ins Vermesserbüro, um dieses kontrollieren zu lassen. Nachdem dieses für in Ordnung befunden wurde, einen Stempel erhalten haben, kann die Registrierung des Bootes erfolgen. Der Skipper gibt seinen Vermessungsschein, die Mitgliedskarte, die seine Zugehörigkeit zu einem nationalen Verband bzw. Club bestätigt, ab. Nachdem alle Kriterien erfüllt sind, kann er sich nochmals bis zum Start mit seinem Boot beschäftigen. Ob er nun alleine segelt oder mit einer Mannschaft, das Boot muss nochmals kontrolliert werden und dies hat vor dem Auslaufen zur Regattabahn zu geschehen.

Für jeden Bootsbesitzer gelten Regeln, die einzuhalten sind, wie:

- *Der Kapitän bzw. Skipper ist für die Ordnung an Bord verantwortlich.*
- *Sportschiffer vertritt die Flagge, unter der er fährt. Er muss sich daher stets so verhalten, dass er das Ansehen einer Flagge und damit seines Landes oder Vereines nicht schädigt.*
- *Aufgrund der geltenden Straf- und Schifffahrtsrechtes ist jeder Skipper verpflichtet, allen in Not geratenen Personen und Fahrzeugen Hilfe zu leisten, soweit es mit der Sicherheit des eigenen Fahrzeuges zu vereinbaren ist. Die seemännische Tradition verlangt, dass er dieser Pflicht tatsächlich bis zur Grenze seiner Möglichkeiten erfüllt.*
- *Die Ordnung umfasst die Gesamtheit der geschriebenen und ungeschriebenen Vorschriften in sittlicher, ethischer und gesellschaftlicher Hinsicht, die das enge Zusammenleben an Bord erst ermöglicht.*
- *Alle an Bord befindlichen Personen haben die Anweisungen des Kapitäns zu befolgen, die er zur Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord, sowie zur Vermeidung einer Gefahr für die körperliche Sicherheit der Menschen oder der Beschädigung von Sachen, erteilt.
(Bundesgesetz vom 7. April 1981 22)*
- *Jede in Dienst gestellte Yacht soll seemännische Pflichten folgend stets einen gepflegten Eindruck machen.*
- *Beim Verlassen des Schiffes hat dieses aufgeklart zu sein. Ausrüstungsgegenstände müssen stets ordnungsgemäß verstaut, die Leinen aufgeschossen sein.*
- *Bei extremen Situationen (Sturm) ist es möglicherweise entscheidend wie schnell man notwendige Hilfsmittel bei der Hand hat.*

- *In Fahrt dürfen keine Fender und Leinen außenbords hängen. Abgesehen vom Aussehen, ist es gefährlich, denn eine Leine kann rasch in eine Schraube geraten.*
- *Außer bei Wettfahrten ist es unsportlich während einer Fahrt die Beine außenbords hängen zu lassen.*
- *Besonders in fremden Häfen und an sonstigen Liegeplätzen ist vor allem nachts jeder Lärm zu unterlassen.*
- *In fremden Häfen meldet sich der Skipper in dementsprechender Bekleidung und unverzüglich bei der zuständigen Hafen- der Marinabehörde.*
- *Vom Ausland über See kommend, ist auf kürzestem Weg der nächstgelegene Einklarierungshafen anzulaufen und die Flagge „Q“ zu setzen.*
- *In Marinhäfen, bei der zuständigen Aufsicht bittet man um Zuweisung eines Liegeplatzes. Es ist üblich, dass sich Skipper benachbarter Yachten begrüßen.*
- *Vor dem Längsseitsgehen bei einer fremden Yacht erbitte man zunächst die Erlaubnis beim Eigner oder dessen Stellvertreter.*
- *Beim Anlandgehen oder Betreten der Yacht benutze man möglichst nur das Vorschiff, dass man dabei die Straßenschuhe auszieht, versteht sich von selbst.*
- *Bei allen Hafenmanövern sollen die entsprechenden Anweisungen an die Besatzung ruhig und in angemessener Lautstärke gegeben werden.*
- *Man bereite rechtzeitig die Festmacherleine vor und hänge die Fender außenbords an die beabsichtigte Seite, kurz vor dem Festmachen.*
- *Beim Ein- bzw. Auslaufen im Yachthafen unter Motor, gehe man auf kleine Fahrt und vermeide jeglichen Schwell.*
- *Der Anzug an Bord soll seinem Verwendungszweck entsprechen. Die Farben blau und weiß, sind für den Wassersport am besten geeignet.*
- *Beim Ein- und Auslaufen ist vollständige Bekleidung selbstverständlich. Bikinis, Badehosen oder Badeanzüge gelten nicht als vollständige Bekleidung.*
- *Für den Landgang ist ebenso eine geeignete Bekleidung selbstverständlich. Kein „Räuber-Zivil.“*
- *Es soll für den Schiffsführer selbstverständlich sein, einlaufenden Yachten durch Wahrnehmen der Leinen und sonstigen seemännischen Handreichungen behilflich zu sein.*
- *Das Zusammenleben an Bord erfordert weitgehende Rücksichtnahme. Die gleiche Haltung darf von jedem Skipper auch anderen Sportkameraden gegenüber erwartet werden.*
- *Jeder kann durch sinnvolle Beachtung der hier aufgezeigten Regeln sein sportliches Verhalten beweisen.*

(Trebitsch : 18ff)

Diese Regeln gelten nicht nur für den Skipper und seine Crew, aber auch dann, wenn man sich alleine in einem Boot befindet. So gibt es genaue Richtlinien über das Führen der Nationalflagge, wo diese anzubringen ist. Diese ist zu setzen

beim Auslaufen und Verlassen von Häfen, beim Vorbeifahren an Küstenstationen und Signalanlagen sowie beim Annähern an die Küste.

Hingegen dürfen die Signalflaggen des internationalen Signalbuches nur nach dessen Vorschriften verwendet werden und müssen sofort wieder eingeholt werden, wenn der Austausch der Signale erfolgt ist.

Die einzige Ausnahme ist die Flaggengala. Signalflaggen, die auf bestimmten Binnenrevieren gesetzlich zugelassen bzw. vorgeschrieben sind, dürfen nur nach den für diese Gewässer geltenden Vorschriften verwendet werden.

Weitere Bestimmungen gelten für die Flaggenparade, bei der die Nationalflagge, die Gastlandflagge und der Clubstander gesetzt bzw. eingeholt werden.

Das Regattasegeln ist wesentlich anders, denn hier kann man sehr wohl alleine auf einem Boot sein. Bei Schwierigkeiten ist es für die Wettfahrtleitung leichter rechtzeitig zur Stelle zu sein, um Probleme zu lösen, wie etwa Manövrierunfähigkeit oder bei Verletzung eines Crewmitgliedes bzw. Skippers.

Beim Regattasegeln sind die wichtigsten Punkte von der ISAF (International Sailing Federation) im Wettfahrtregelbuch vorgeschrieben. Diese Regeln werden jeweils ein Jahr nach der letzten Olympiade redigiert und gelten bis ein Jahr nach den nächsten Olympischen Spielen.

VI. 2. 2 Faires Segeln

Ein Boot und sein Eigner müssen die anerkannten Grundsätze für sportliches Verhalten und Fairness einhalten. Ein Boot darf nach dieser Regel nur bestraft werden, wenn eindeutig festgestellt wird, dass diese Grundsätze verletzt wurden. Eine Disqualifikation nach dieser Regel darf nicht aus der Gesamtwertung eines Bootes gestrichen werden.

„Durch die Teilnahme an einer Wettfahrt, die nach diesen Wettfahrtregeln durchgeführt wird, erklärt sich jeder Teilnehmer und jeder Bootseigner damit einverstanden, dass

- a) er sich diesen Regeln unterwirft,*
- b) er vorbehaltlich der in den Regeln vorgesehenen Berufungs- und Überprüfungsverfahren die nach diesen Regeln aufgelegten Strafen und sonstigen Maßnahmen als endgültige Entscheidung jeder sich aus den Regeln ergebenden Angelegenheiten akzeptiert, und*
- c) in Fällen, die nicht nach den Wettfahrtregeln entschieden werden können, kein ordentliches Gericht oder Tribunal anzurufen, solange nicht alle internen Rechtsmittel ausgeschöpft worden sind, die von der ISAF oder deren Court of Arbitration for Sport vorgehalten werde“ .(WR 2005: 13).*

Hat man all diese Punkte beachtet, erfolgt vor dem Start die Steuermannsbesprechung bei der allen Teilnehmern der Kurs, der zu segeln ist, genau erklärt wird. Der Kurs ist durch Bojen gekennzeichnet.

Nachdem alle Boote sich beim Start versammelt haben, erfolgt durch die Wettfahrtleitung das Ankündigungssignal, das fünf Minuten vor dem Start erfolgt. Nach vier Minuten wird das Vorbereitungssignal durch ein Schallsignal gegeben und eine Minute vor dem Start wird die Vorbereitungsflagge gestrichen und ein langes Schallsignal ertönt. Beim Start wird die Klassenflagge gestrichen und ein Schallsignal gegeben.

Ist nun endlich der Start erfolgt, kann es immer wieder geschehen, dass ein Boot zurückgerufen werden muss. Zum Beispiel: Wenn ein Boot beim Startsignal mit einem Teil des Bootskörpers, der Mannschaft oder der Ausrüstung sich auf der Bahnseite der Startlinie befindet, hat die Wettfahrtleitung unverzüglich die Flagge

X mit einem Schallsignal zu setzen, die so lange gesetzt bleiben muss, bis das betroffene Boot sich vollständig auf der Vorstartseite der Startlinie befindet. Wenn mehrere Boote über die Startlinie gegangen, oder sie nicht leicht zu verifizieren sind, kann die Wettfahrtleitung einen allgemeinen Rückruf anzeigen und die Startphase hat wieder von vorne zu beginnen.

Gewisse Grundregeln sind zu beachten:

- Boot ist *in der Wettfahrt* vom 5-Minuten Signal bis Zieldurchgang. Aufgabe „allgemeiner Rückruf“ oder Abbruch.
- *Durchs Ziel* gehen kann man nur aus der Richtung von der letzten Bahnmarke her.
- Ein Boot ist *klar achteraus*, wenn es sich hinter einer senkrechten Geraden zum letzten Punkt des Bootes oder dessen Ausrüstung befindet. Das andere Boot ist dann klar voraus. Boote überlappen, wenn keines klar achteraus ist.
- *Freihalten* – ein Boot hält sich frei, wenn das andere Boot seinen Kurs nicht ändern muss.
- *Raum* ist der Platz, dem ein Boot zum manövrieren benötigt.
- *Hindernis* ist jeder Gegenstand, dem man ausweichen muss, auch ein Wegerechtsboot.
- *Richtiger Kurs* ist der Kurs, den ein Boot allein sinnvoll segeln würde. Vor dem Start gibt es keinen richtigen Kurs.
- *Sportliches Verhalten*. Alle Regattasegler sollen die Regeln befolgen und durchsetzen. Verletzt man eine Regel soll man eine Strafe annehmen oder aufgeben.

Wie erkennt man einen Segler? Jeder Segler ist stolz eine Uniform zu tragen, die meist aus einem blauen Blazer, versehen mit dem Emblem des angehörnden Clubs, dazu trägt man eine weiße, graue oder blaue Hose. Bei den Damen natürlich adäquat. Diese Uniformierung drückt nicht nur das Symbol des Gleichseins aus, sondern stellt auch den Status des Elitären dar. Aus eigener Erfahrung habe ich erlebt, dass man einen Club nur in angemessener

Clubkleidung betreten darf, Ausnahmen sind Regatten. Mit dieser Haltung ist wohl das Sportliche in den Hintergrund gedrängt worden, die sogenannte „Clubsolidarität“ in den Vordergrund.

Die Mitgliedschaft in einem Club ist nicht billig, denn neben des jährlichen Beitrags muss noch eine einmalige Beitrittsgebühr bezahlt werden. Im Gegenzug hat man natürlich die Annehmlichkeiten eines Clublebens, sei es durch Steganlagen, Kantine, Abstellplatz für Boote – für die man gesondert zahlen muss -, aber dadurch ist eine gleichgesinnte Gesellschaft gewährleistet, die Communitas – all dies wird als gegeben angenommen und auch akzeptiert.

Selbst die Sprache der Segler untereinander ist für viele „normale Sterbliche“ ein Buch mit sieben Siegeln. Warum kann man nicht hinten in einem Boot sagen, sondern achtern, die Spitze eines Bootes heißt Bug, nicht rechts und links, sondern Luv und Lee bzw. Backbord und Steuerbord. Ein Tau heißt nicht gleich Tau oder Seil, sondern Ende, das Steuerrad Pinne. Wenn man in einer Wettfahrt Platz benötigt, wird Raum gerufen.

Diese Sonderheit gibt es aber nicht nur beim Segeln, auch Fischer und Jäger haben ihren eigenen Sprachschatz. Der Zweck ist eindeutig: Man erkennt sofort einen Gleichgesinnten.

Ob man nun Mitglied in einem elitären oder in einem kleinen Club ist, sollte zweitrangig sein. Einzig und alleine die Liebe zum Segelsport hat im Vordergrund zu stehen.

Die Auswahl seiner Crew bedarf genauer Überlegungen, denn alle Komponenten an Bord müssen stimmen und abgeglichen werden. Für jeden Skipper ist dies immer eine Herausforderung.

Am Beispiel der „Noah“ bestand die Mannschaft aus Sozialarbeitern und Therapeuten, die sich zum Ziel gesetzt hatten mit dreizehn- bis neunzehnjährigen Jugendlichen eine neunmonatige Segelreise zu unternehmen. Alle Jugendlichen waren teilweise traumatisiert, sei es durch sexuelle Ausbeutung oder sie waren durch äußere Umstände schwer erziehbar geworden.

„Unter Anleitung von erfahrenen SeglerInnen reisten sie von Sizilien über Malta, Tunesien, Sardinien, Portugal, Frankreich und Großbritannien bis nach Holland. Erlebnispädagogik als Therapie für Jugendliche in schweren Lebenskrisen: Segel setzen, Küchendienst, Ankerwache, miteinander leben auf engstem Raum....“ (Kreszmeier 1994: 14).

Das Lernen, Normalwerden, Gesundwerden ist nicht programmierbar – die Noah hat diese Punkte nicht in ihr Programm als Wundermittel aufgenommen, sondern setzt voll und ganz auf Beziehung, das das höchste Gut darstellt.

Die Besatzung des Schiffes (für jeden Jugendlichen kam ein Betreuer) war es auch nicht leicht. So schildert einer der Betreuer wie folgt:

„Seltsam, jahrelang habe ich mich danach gesehnt, diesem schrecklich langen Winter in Wien zu entkommen. Und jetzt bin ich hier, die Sonne scheint, es ist angenehm warm, mein Leben ist intensiv und doch träume ich von einem Paar heiße Würstel, die ich mit klammkalten Fingern einwerfe, und dann fahre ich nach Hause, in die warme Stube, treffe Freunde, bin mit Heidi zusammen und lebe einen scheißnormalen Alltag. Und ich weiß, dass es diesen Alltag gibt, auch ohne mich, und dass sich alles mögliche verändern wird und ich mich – und wo wird dann mein Platz sein?“ (Kreszmeier 1994: 14).

Für die Förderung der Gruppe, mussten einsehbare Regelungen getroffen werden und diese dann auch vertreten. Jeder Jugendliche unterschrieb vor Beginn des Törns und zwar in Anwesenheit der gesamten Crew einen Heuervertrag. So stellte die Noah nicht nur einen Arbeitsplatz, sondern auch ein Zuhause dar.

Die Unterzeichnung des Vertrages schaffte den verbindlichen Rahmen der Leistungen und Rechte der Vertragspartner und bezieht sich auf

1. Auskunft über die finanzielle Regelung
2. Kojengebühr (Wohnort, für den Kosten anfallen)
3. Verpflegung
4. Reisekosten
5. Bekleidung
6. Körperpflege
7. „Urlaubsgeld“

HEUERVERTRAG



Matrose/Matrosin Siri Kreyer
 geboren am 21.1.55
 in Augsburg
 heuert in der Zeit von 10.12. bis 31.12.
 auf der Gaffelketch "NOAH" an.

Die Heuer beträgt pro Woche 1325,- OS
 und wird verwendet für:

Kojengebühr	830,- OS
Verpflegung	430,- OS
Beizekosten	250,- OS
Bekleidung	100,- OS
Körperpflege	40,- OS
Ansparen für Heimkehr/Foto	135,- OS
	1785,- OS
Taschengeld	140,- OS
<u>Gewalttaggeld</u>	
<u>+ jeder Woche</u>	10,- OS

Die Nichtraucherprämie beträgt pro Woche 50,- OS.

Heuervertrag (Kreszmeier 1994: 44)

Robin Knox-Johnston, der erste Nonstop-Weltumsegler, war Regattavorsitzender bei einem Challenge „Arounde Alone“ und meinte vor dem Start:

„Wir erwarten Verluste. Wir hoffen, dass es keine Todesfälle geben wird. Wir glauben, einige werden ausfallen. Aber es gibt keine Chance auf den Triumph ohne die Möglichkeit einer Tragödie und keine ultimative Herausforderung ohne ultimative Anforderungen. Viele werden sich fast zu Tode ängstigen, aber wir werden mit dieser Angst leben und sie alleine bewältigen. Sie werden ihre persönlichen Grenzen überschreiten und dadurch eine persönliche Befriedigung erleben, die ich nur als reine Ekstase beschreiben kann“ (Compton 2003: 120).

Alain Gerbault, französischer Weltumsegler, schildert seine Vorbereitung für diese Reise wie folgt:

„Jeder Mensch braucht ein Ziel, einen Gipfel oder eine ferne Insel seiner Wahl, die er aus eigener Kraft erreichen muss, alleine und in seiner bestmöglichen Zeit“ (Compton 2003: 26).

Joshua Slocum, der erste Einhand-Weltumsegler schildert seinen Eindruck vor dem Start zur Weltumsegelung:

„Mein Puls raste vor Erregung. Ich fühlte, dass es kein Zurück mehr gab, und dass ich ein Abenteuer einging, über dessen Bedeutung ich mir vollkommen im klaren war“. (Compton 2003: 23)

VI. 2.3.

Übergangsphase – „rites de marge“

Slocum erlebte auf seiner Reise jede Art von Abenteuer, wie etwa das Abwehren von Piraten, vor denen er gewarnt wurde, über gewaltige Stürme bis zum Stranden an der Küste Uruguays. So benötigte er drei Monate um durch die gefürchteten Gewässer der Magellan- Straße zu kommen. Es traf ihn dort ein Hagel, der

„meine Haut zerschnitt, bis mir das Blut über das Gesicht lief“.
(Compton 2003: 25).

„Beim Umrunden der Hoorn schrieb er: Am Abend brach eine Welle hinten und vorne über das Schiff. Sie war größer als alle anderen an diesem Tag und sie schlug über mich am Ruder hinweg. Es war die letzte, die am Kap Hoorn über die Spray schwappte. Er schien als wasche sie alle Unannehmlichkeiten hinweg. All meine Probleme lagen nun achteraus, der Sommer war im Anmarsch; die ganze Welt lag wieder offen vor mir Es kam die Zeit der Demut, denn ich segelte alleine mit Gott....“ (Compton 2003: 25).

Speziell die Einhand-Segler hatten immer wieder mit Stürmen zu kämpfen, wie etwa Wolfgang Hausner in seinem Buch Taboo III beschreibt:

„Um drei Uhr morgens wurden wir grob aus dem Schlaf gerissen. Plötzliche Sturmböen brachten das Schiff zum Erzittern. Der Wind kreischte und heulte im Rigg, und kurz darauf waren ein Knall und ein Peitschen zu hören. Mit einem Sprung waren wir aus der Kojen und auf Deck. Stockdunkle Nacht, Regen und fliegendes Salzwasser. Dass sich das Großsegel vom Baum gerissen hatte, war dennoch leicht zu erkennen. Also an mit den Salingslichtern und Bergen des wild um sich schlagenden Segels. Das Segel war mit zehn Gummistopps gesichert gewesen, die allesamt den Geist aufgegeben hatten. Ich packte eine Leine und begann es vom Mast her zu bändigen. Gert versuchte, einen dämpfenden Einfluss auszuüben, ohne dabei über Bord geboxt zu werden. Unsere nächste Sorge galt den beiden Ankern. Die Situation war zufriedenstellend. Die Anker hatten sich offensichtlich so fest im Korallengrund festgebissen, dass keine Gefahr bestand, ins tiefere Wasser abzutreiben. Dann wäre die Lage nämlich unerquicklich geworden. Zu sehen war ja praktisch nichts. Auch das Echolot hätte uns bei den senkrechten, ins Wasser fallenden Felsen keine Auskünfte über Untiefen oder Ufer geben können. Außerdem piff der Wind – verstärkt durch die Düsenwirkung unserer Schlucht – Richtung Festland.“

Bei Tageslicht konnten wir uns dann den Schaden näher besehen. Alle Lattentaschen des Segels waren beschädigt, die unterste Latte hatte sich auf Gott welche Art selbständig gemacht und fehlte“ (Hausner 1986: 93).

Sir Francis Chichester, der berühmte englische Segler schildert in seinem Buch die Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung:

„Ich rundete das Kap der Guten Hoffnung allerdings weit südlich. Das Wetter wurde schlechter. Hier bei 40 Grad südlicher Breite, spricht man mit Recht von den „Brüllenden Vierzigern“; die starken Winde frischten plötzlich zu Sturmstärke auf. Immer noch machte mir der Krampf in meinen Beinen zu schaffen. Und ich begann wieder unter Schlafmangel zu leiden. In der Nacht vom 19. auf den 20. Oktober schlief ich erst um 2.30 Uhr früh ein, und doch kam es mir vor, als ob ich zum ersten Mal seit langer Zeit zum Schlafen käme. Aber bald nach 4.30 Uhr wurde ich unsanft geweckt. Ein Wasserguss von einer Woge, die das Deck überspült hatte, landete mitten auf meiner Koje, und rasch darauf kamen ein zweiter und ein dritter Guss. Daran war ich selber schuld, hatte ich doch den obersten Teil des Luks vorm Kajütenniedergang nicht eingesetzt“ (Chichester 2005: 93).

Warum Kap Hoorn so gefürchtet ist, sei kurz erwähnt:

Kap Hoorn ist eine Insel bzw. eine 424 m hohe Klippe, die sich dort erhebt, wo der Atlantik und der Pazifik aufeinander treffen. Sir Francis Drake schon kam zu der Erkenntnis, dass es eine Wasserverbindung zwischen Kap Hoorn und den Südshetlands vor der Antarktis geben müsste, die Straße wurde nach ihm benannt: Die Drakestraße.

Wie anstrengend es ist, zeigt das folgende Beispiel:

*„ Bug und Heck wurden in die Luft gehoben und krachten wieder zehn Fuß hinunter. Dabei schlug ein Wasserschwall über mich. Illuminierte Lichtblitze erhellten den Nebel. Da war kein Donner zu hören, nur das Schlagen des Segels. Der Regen war sintflutartig, aber ich merkte es nicht. Oder konnte es nicht von der Gischt unterscheiden, die über Deck peitschte. Das Schiff schlingerte, stampfte, taumelte, versuchte alles, damit ich meinen Halt verlor“
(Chichester bei der ersten OSTAR) (Compton 2003: 42).*

Einhandregatten werden grundsätzlich als äußerst unsicher eingestuft. Grund ist sicher der, dass die Segler völlig auf sich allein gestellt sind, niemand da ist, um etwaige Kollisionen zu vermeiden und bei Havarien isoliert sind. Eine solche Situation wird im Folgenden beschrieben, das nicht nur eine Kenterung schildert, aber auch ein Beispiel für spontane Communitas, einer Segelkameradschaft, die sicher nicht als einziges Beispiel gelten kann.

Es geschah während des Vendée Globe, der härtesten Einhand-Weltumsegelung:

*„ Der Weihnachtstag 1996 brachte 60 Knoten, Wind und Wellen, so hoch wie sechsstöckige Häuser. Am Ende der Flotte hatte Raphael Dinelli Probleme, seine Yacht Algimouss (Jeantots frühere Credit Agricole IV) zu beherrschen, als er die mächtigen Wellen unter Topp und Takel hinsurfte. Dinelli, ein inoffizieller Regattateilnehmer, da er die verlangten 3.200 Kilometer (1.728 Seemeilen) lange Qualifikationsstrecke nicht zusammenbekommen hatte, war unter Deck und ließ den Autopiloten die Yacht steuern. Nachdem die Algimouss mehrmals flach aufs Wasser gedrückt worden war, unterlag sie schließlich der Kraft der Elemente und kenterte. Der Aufprall trieb den Mast durch das Deck und Wasser schoss hinein, als sich die Yacht wieder langsam selbst aufrichtete. Innerhalb weniger Stunden war sie fast vollgelaufen. Einzig die wasserdichten Räume hielten sie noch am Schwimmen, zumindest jene, die nicht von der Kraft des Wassers zerstört worden waren. Dinelli klammert sich am fast unter Wasser liegenden Deck fest und band sich selbst an den Stumpf des Mastes. Dort verharrte er zwei Tage und eine Nacht, ohne etwas zu essen oder zu trinken, attackiert von eisig kalten Winden. Er betete, dass jemand ihn erreichen würde, bevor die Algimouss unterging“
(Compton 2003: 151).*

Dinelli hatte Glück, denn ein Mitstreiter dieser Regatta, Peter Goss, erhielt über Funk die Mitteilung, dass ein Kamerad in Seenot war. Goss setzte eine Sturmfock, drehte seine Yacht um und kämpfte gegen den Sturm.

Das Leben des Franzosen hing an einem seidenen Faden, zum Glück entdeckte ein Flugzeug der australischen Luftwaffe Dinelli und warf ihm eine Rettungsinsel zu. Wie sich später herausstellen sollte, geschah dies in letzter Minute, denn zehn Minuten später sank die Yacht.

Nachdem Goss den Schiffbrüchigen an Bord geholt hatte, reichte er ihm eine Tasse Tee. Dies war so typisch britisch, dass diese Geste in die Annalen der

französischen Segelgeschichte einging. Die beiden Segler segelten bis Hobart zusammen weiter und von dort aus segelte Goss alleine weiter und beendete schlussendlich die Regatta als hervorragender Fünfter und war somit der erste britische Segler, der die Vendée Globe beendete und wurde in Sables d'Olonne als Held empfangen. Er erhielt später das Kreuz der Ehrenlegion und in England den Orden des Britischen Empire. Dieses Erlebnis brachte es mit sich, dass die beiden Segler eine lebenslange Freundschaft verband, Goss war sogar Trauzeuge bei Dinellis Hochzeit.

Ein anderer Teilnehmer des Vendée Globe beschrieb den Zustand, in dem er sich nach 116 Tagen auf See befand, wie folgendermaßen:

„Ich hatte keine Zigarren mehr, keinen Wein und kaum noch Knoblauch für die Nudeln, und als Krönung von allem keinen Sex.... Ich verwandelte mich in den mönchischsten Menschen auf diesem Planeten“.
(Compton 2003: 151)

Sir Robin Knox-Johnston, Mitstreiter des Golden Globe hatte die richtige Einstellung zu diesem Sport. Teilweise resultierte dies aus dem Glauben an Gott und Vaterland und aus seiner eisernen Disziplin, die er bei der Ausbildung in der Handelsmarine erhielt:

„Die Regeln sind dort die physikalischen Gesetze, die wir langsam gelernt haben. Wenn wir sie befolgen, haben wir eine Chance, zu überleben. Es nutzt nichts, zu wissen, dass dein Schiff genau in das Auge eines Sturmes läuft, und Gott anzuflehen, dass er dich sicher hindurchbringt. Das ist nicht seine Aufgabe. Es ist deine Aufgabe, die Yacht vom Zentrum wegzusteuern, und du verlangst zu viel, wenn du erwartest, dass dein Boot überlebt, wenn du die Regeln ignorierst.“
(Compton 2003: 37).

Im Jahr 1977 segelte er nochmals um die Welt und hatte ein Erlebnis der besonderen Art:

„Plötzlich hörte ich lautes Scheppern und das Schiff erbebt. Ich warf mich ins Cockpit und entdeckte, dass sich mein Spinnaker völlig um das Vorstag gewickelt hatte. Ich kämpfte in der Dunkelheit, um das Segel zu entwirren. Als es langsam volllief, schwankte das Boot von einer Seite zu anderen und schoss in den Wind. Knietief im Wasser, das Fall zwischen den Zähnen, das Segel in den Armen, betete ich, dass der Wind den Spinnaker

nicht ergreifen und alles mit mir über Bord schicken würde Und nach all dem scheint es wie Magie, dass jetzt genau drei Delphine neben mir sind....“

(Compton 2003: 62).

Aber nicht nur der Wind ist ausschlaggebend für die extremen Situationen, noch ärger sind die Flauten. Der Skipper hat jeden noch so leichten Windhauch auszunützen, dies hat zur Folge, dass er so erschöpft ist, dass er an Halluzinationen leidet:

„Nach einigen Tage, an denen man nur minutenweise geschlafen hat, ist es nicht unnormal, dass das Meer sich in eine grüne Wiese verwandelt und die Flotte der Yachten, die darauf segelt, zu einer Herde Kühe wird. Eine Vorstellung, die einen, hunderte Kilometer vom Land entfernt, aus der Fassung bringen“ (Compton 2003:69)

Wie schwierig die Bedingungen sind beschreibt Gale Browning:

„Auf einer 6,5 Meter (21 Fuß) langen Yacht auf dem großen Ozean zu leben, kann sehr erbärmlich sein. Da gibt es keine Annehmlichkeiten unter Deck. Um das Gewicht niedrig zu halten, werde ich wahrscheinlich nicht einmal eine Koje einbauen. Ich werde mit der Karte auf meinem Schoß navigieren, und einen Eimer für meine Bedürfnisse benutzen..... Das Salzwasser wird meine Haut angreifen und ich werde mich sehr wahrscheinlich mit wunden Stellen vom Salzwasser herumärgern. Schlafen werde ich in 10 – bis 15- Minuten-Abschnitten.....Ich werde mit Herbststürmen in der Biskaya kämpfen und die flache, ruhige Dünung in den Kalmen wird durchsetzt sein von rauen Gewittern und starken Winden“ (Compton 2003: 80).

Frauen haben auch die Domäne des Einhand-Segelns erobert. Isabelle Autissier, die französische Seglerin meinte:

„Natürlich sind Hochsee-Regatten heutzutage ein Sport für Frauen, selbst das Einhand-Segeln. Die Technik hat solche Fortschritte gemacht, dass keine dicken Muskeln mehr nötig sind, um eine Yacht bis an ihre Grenzen zu segeln,. Außerdem ist es ein Rennen Selbst in den härtesten Momenten hast du keine Angst, weil da keine Zeit ist, um Angst zu haben“ (Compton 2003: 93).

Norbert Sedlacek, der einzige österreichische Segler, der je an der Vendée Globe teilgenommen hat, entdeckte seine Liebe zum Segeln auf dem Meer der Wiener, dem Neusiedler See, wo er zum ersten Mal eine große Wasserfläche sah.

„Ein für mein Empfinden, endloser Horizont erstreckte sich vor meinen Augen. Diese typische Duftmischung aus Wasser, Schilf und Algen stieg mir in die Nase, und unzählige kleine Boote schaukelten auf dem in der Sonne glitzernden See. Dieses Naturschauspiel beeindruckte mich zutiefst“ (Sedlacek 1999: 11).

Seinen ersten Segelausflug auf dem Meer endete mit extremen Schwierigkeiten.

„Am nächsten Tag sollte es losgehen. Als ich zum vereinbarten Zeitpunkt den Bootssteg erreichte, wurde ich von Boris schon erwartet. Kurz und bündig erklärte er mir mein Aufgabengebiet. Ich brauchte nichts zu tun, als auf sein Kommando das Vorsegel und mich von Steuerbord nach Backbord oder umgekehrt zu setzen. Nach einem kurzen Trockentraining legten wir ab. Bei leichtem achterlichen Wind hatten wir Zeit, ein wenig über dies und jenes zu plaudern. Unter anderem erzählte mir mein „Segellehrer“ so ganz nebenbei, dass er ebenfalls zum ersten Mal auf einer Jolle unterwegs war. Bisher hatte er nur Hobbykats gesegelt, aber das sei ja sowieso dasselbe. Sprach's und holte die Segel dicht. Den Unterschied sollten wir beide nach Passieren der ersten Huk erfahren. Kaum waren wir außerhalb der Landabdeckung, frischte der Wind merklich auf und der Seegang nahm zu. Da sich nun einmal das Segelverhalten einer Jolle grundlegend von dem eines Katamarans unterscheidet, gerieten wir bald in Schwierigkeiten. Schon bei der ersten hart einfallenden Bö kenterten wir. Anstatt einer Schulstunde in Sachen Segeln für mich begann für uns beide ein Kampf mit der in der Zwischenzeit ziemlich rauen See. Unser erklärtes Ziel war es, die Jolle samt Besatzung zurück zum Ausgangshafen zu bringen. Nach mehr als drei Stunden legten wir unter einigen Schwierigkeiten mit einem harten „Bums“ und total entkräftet am Bootssteg der Segelschule an“ (Sedlacek 1999: 13).

Mit seinem ersten Schiff, der OASE II, ging es von Grado aus zur ersten Weltumsegelung. Dass das Mittelmeer nicht nur blaues Wasser und Sonnenschein mit sich bringt, aber auch seine Tücken hat, beschreibt er wie folgt:

*„Rasend schnell zogen tief hängende dunkle Wolken auf. Gleichzeitig fielen erste Sturmböen ein, Blitze zuckten und schwerer Regen rauschte herab. Gut vorbereitet begann ich den Frontendurchzug abzuwettern. Noch nie hatte ich in der Adria so kurze steile Seen erlebt. Von achtern rollten sie an. Jede dritte oder vierte knallte mit lautem Getöse an das Heck und überschüttete die Plicht mit Gischt. Ich steuerte angespannt vor den Wind. Nachdem ich das Groß rechtzeitig geborgen hatte, war nur noch meine kleinste Sturmfock gesetzt“
(Sedlacek 1999: 44 ff).*

oder:

„In der Zwischenzeit schätzte ich die Wellenhöhe auf drei bis vier Meter. Steil kamen sie von achtern auf, doch nur wenige brachen sich am Heck und füllten das Cockpit. Meistens wurde die OASE II im letzten Moment doch noch angehoben, und die Brecher unterliefen als große Schaumteppiche den aufschwimmenden Rumpf. Trotz Gliederschmerzen, brennenden Augen und Hunger empfand ich die Faszination dieses Schauspiels. Als ich das nächste Mal meine Position bestimmen konnte, lag ich bereits 20 Seemeilen westlich von Almeria. Ich nahm Kurs auf Almerimar, eine riesige Marina, die auch bei den herrschenden Wetterbedingungen einigermaßen sicher anzusteuern war. In der eingependelt: eindeutig Levante. Wegen der Brecherbildung musste ich erheblichen Abstand zur Küste halten. Endlich hatte ich das Richtfeuer der Hafeneinfahrt von Almerimar querab. Mit Motorunterstützung kämpften wir uns der Mole entgegen. Nachdem wir diese endlich gerundet hatten, stand der Wind genau auf die Nase. Die Fock begann zu knattern, Fallen schlugen und der 8-PS-Außenborder begann einen scheinbar aussichtslosen Kampf gegen Sturm und Strömung. Während ich die Fock bändigte, hielten Motor und Autopilot das Schiff auf der Stelle. Mehr war nicht möglich“. (Sedlacek 1999: 58)

Eine weiteres größeres Problem hatte er mit seinem Boot am zehnten Tag seiner Atlantiküberquerung zu bestehen.

„Schon von weitem höre ich sein Donnern und Zischen. Dieser Brecher muss wesentlich größer sein als all die anderen. Während ich versuche, meinen schlafenden Körper in Bewegung zu bringen, kommt der Kaventsmann unaufhaltsam näher. Endlich bin ich auf den Beinen, klettere mit bleiernen Gliedern in den Niedergang und blicke an einer Wasserwand empor. Ich wage nicht mehr, das Steckschott zu entfernen, um ins Cockpit zu springen. Kaum klammere ich mich fest, beginnt auch schon eine mörderische Talfahrt. Nach kurzer Surfphase schlägt die OASE II quer. Die gesamte Plicht wird von Wasserwirbeln überflutet. Ein ungeheurer Sog reißt das Boot ins Wellental, wo es mit der Steuerbordseite hart aufschlägt. Ich finde mich nach Beendigung der Talfahrt in der Navigationsecke wieder. Jetzt, von der Angst um Segel und Rigg getrieben, ist meine Müdigkeit wie weggeblasen. Ich springe nach draußen. Mit Ausnahme einer back stehenden Sturmfock macht meine OASE II zwar einen gründlich

gebadeten, jedoch unbeschädigten Eindruck. Glücklicherweise über den gimpflichen Ausgang dieses Niederschlages, bringe ich die OASE II wieder auf Westkurs. (Sedlacek 2003: 81)



Tobendes Element (Sedlacek 1999: 212)

Welche Gefühle man hat, wenn man Weihnachten fern ab der Heimat ist, schilderte Sedlaceks Frau Anita:

„Das erste Mal in meinem Leben war ich Weihnachten nicht zu Hause im Kreise der Familie. Ich saß unter Palmen in strahlender Sonne bei karibischen Temperaturen. Irgendwie hatte ich nicht das Gefühl, dass heute der Heilige Abend war. Ich fühlte mich wohl auf der kleinen OASE II und genoss meinen Urlaub.“ (Sedlacek 2003: 90)

Die Flauten werden immer länger, je mehr die Luftfeuchtigkeit zunimmt. Der ständige Segelwechsel ist aufreibend, denn der Wind wechselt andauernd. Ihm wird klar, wie es gewesen sein muss, als die Rahsegler oft wochenlang in den

Flautenzonen waren, das Trinkwasser knapp wurde. Die Rahsegler waren von der Windstärke und der Windrichtung abhängig, da sie fast nicht auf Kreuzkurs gehen konnten.

Als er sich dem Äquator nähert, geschieht folgendes:

„Zur Begrüßung auf der Südseehalbkugel schleudert ein große Welle mein appetitlich angerichtetes Frühstück durch die Kajüte. Somit stehen Palatschinken à la Bilge und Kaffee vom zweiten Aufguss auf der Speisekarte. Am Nachmittag dann ein positiver Höhepunkt; Schweinswale tauchen auf und begleiten die OASE II. Zeitweise schwimmen sie nur etwa einen halbe Meter unter oder neben dem Schiff. Deutlich kann ich das Pfeifen der Meeressäuger hören. Nach einiger Zeit ist ihr Interesse an der langsam dahinziehenden OASE II abgeflaut und sie verschwinden in der tiefblauen Weite des Pazifiks“. (Sedlacek 1999: 123)

Das lange und einsame Segeln zeigt aber auch Wirkung, und zwar die Schlafstörung.

„ Die unerfreuliche Nebenerscheinung sind ausgeprägte Schlafstörungen. Ich bin nicht mehr in der Lage, den von mir nun schon fast ein Jahr praktizierten Halb-stundenrhythmus einzuhalten. Entweder finde ich keinen Schlaf, oder aber fühle ich mich, sobald der Wecker läutet, wie gerädert. Nur mit großer Willenskraft schaffe ich es dann aufzustehen, um meinen Kontrollblick zu machen. Nebenbei habe ich – einmal eingeschlafen – die wildesten Träume“. (Sedlacek 1999: 125)

Nach 58 Tagen auf dem Wasser endlich Land in Sicht, die Insel Ua-Huka.

„Wie ein Fremdkörper wächst die Insel aus dem Ozean. Wild zerklüftete schwarze Lavaberge mit dichtem sattgrünen Bewuchs werden erkennbar. Seevögel fischen an der Küste. Laut kreischend stürzen sie sich in die Wellentäler, um ihr Frühstück zu erjagen. Während ich im Niedergang stehe, überschlagen sich meine Gefühle. Noch nie hatte ich, sobald Land in Sicht kam, derart starke Emotionen. Ich bekomme eine Gänsehaut, schreie immer wieder lauthals „Land in Sicht“, als gelte es, irgendjemanden zu benachrichtigen. In mir steigen unbeschreibliche Gefühle auf: Freude, Ehrfurcht, Dankbarkeit, Stolz über das Erlebte, Geleistete und jetzt Sichtbare ergeben ein wirres Gemisch von Emotionen“ (Sedlacek 1999: 127).

Bei seinem Projekt Icelimit im Jahr 2000 umsegelte Sedlacek als erster Österreicher die Antarktis, Ausgangs- und Zielpunkt war jeweils Kapstadt.

Bei seiner Route von Südneuseeland und den Bishop Inseln wurde ihm die Weite des Ozeans so richtig bewusst.

„Meine wochenlangen Begleiter, Albatrosse, Sturmschwalben und Sturmvögel, sind ebenfalls verschwunden. Lediglich von Zeit zu Zeit kann ich die verschwommene Kontur eines einzelnen Vogels erkennen, der nahezu ohne Flügelschlag, nur die starken Windturbulenzen nutzend, knapp oberhalb der Wasserfläche mühelos dahin gleitet. Zum ersten Mal wird mir die unendliche Weite und Abgeschlossenheit der südlichen Ozeane so richtig bewusst. Die Querschleunigungen in den Surfphasen der Oase III. sind enorm. Um mich einigermaßen entspannen zu können, lege ich mich, wann immer es möglich ist, gut verkeilt auf die Leekoje des Salons, versuche, ein bisschen zu lesen, oder denke an zu Hause und die Zeit nach meiner Rückkehr. In welchem Zustand werden die Oase III und ich wohl in Kapstadt ankommen? Werden wir überhaupt je wieder in Kapstadt ankommen? Je länger ich darüber grüble, um so konfuser werden meine Gedanken. Kondenswasser tropft mir ins Gesicht, ich ziehe mit der feuchten Decke ans Kinn und versuche meinen düsteren Gedanken schlafend zu entkommen“ (Sedlacek 2002: 269).



Mächtige Brecher und enorme Windgeschwindigkeiten sorgen für endlose Surfphasen mit mehr als 70 Knoten (Sedlacek 2002: 224)

Das Schauspiel der Eisriesen im Polarmeer muss ein unvergessenes Erlebnis sein:

„Nach etwa einer Stunde peile ich ihn querab an Steuerbord. Jetzt kann ich auch die Gliederung der Eisriesen erkennen. Zwischen zerklüfteten, bizzaren Eisgipfeln, die sich zu beiden Enden des Eisberges aufschichten, erstreckt sich ein langes Schneefeld, aus dem an einzelnen Stellen ebenfalls mächtige Eiszacken blinken. Während wir uns begegnen, beträgt die Entfernung zwischen acht und zehn Seemeilen. Da ich ohnehin bereits

sehr weit südlich bin und bei den herrschenden Windverhältnissen auch noch bis auf weiteres Südostkurs laufen muss, lasse ich den eigentlichen Fototermin sausen und verzichte darauf, den Kurs auf Süd zu ändern, um etwas näher an die nunmehr in unzähligen Nuancen blaugrau bis weiß schimmernde Insel aus Eis und Schnee heranzukommen. Ich mache einige Aufnahmen von rein dokumentarischen Wert und beobachte danach, wie der glitzernde Berg langsam hinter der Kimm verschwindet. Ohne Zweifel spüre ich jetzt, nach meiner ersten Begegnung, die majestätische Ausstrahlung dieser Eisriesen. Sie löst in mir ein Hochgefühl der Begeisterung, gleichzeitig jedoch auch ein unmissverständliches Warnsignal aus, das mir rät, auf der Hut zu sein, um nicht von einem dieser treibenden Monster oder seinem Trümmerfeld versenkt zu werden“ (Sedlacek 2002: 285).



Für viele Wochen werden monströse Eisberge zur ständig lauenden Gefahr. (Sedlacek 2002: 225)

„Merklich spüre ich die von den Eisbergen ausstrahlende Kälte. Obwohl ich regelmäßig zwischen dem etwas wärmeren Navigationsplatz, wo sich der Radarschirm befindet, und dem Cockpit pendle, kriecht mir der feuchte Eishauch in die Glieder. Einer der Eisberge liegt genau auf Kollisionskurs. Ich überlege, aus der Not eine Tugend zu machen, und möglichst nahe in Lee an ihm vorbeizusegeln. Dadurch könnte ich einige imposante Fotos schießen. In Lee, weil ich bereits hart am Wind segle und somit nur durch Abfallen und das Auffieren der Schoten jederzeit nach Lee ausweichen könnte. Eine grobe Fehlentscheidung, wie sich bald herausstellt, da ich

zwei wesentliche Faktoren aus Unwissenheit außer Acht gelassen habe. Erstens ein mögliches Trümmerfeld und zweitens dessen Driftrichtung“ (Sedlacek 2002: 288).

Wie wirkt sich für den Skipper das lange Segeln in Eiseskälte aus?

„Allmählich können mich nicht einmal mehr Schokolade, eine Cola, ein spannender Roman oder die herrliche Wolkenstimmung aufheitern. Meine täglich steigende innere Nervosität bereitet mir Probleme beim Organisieren des Tagesablaufes. Die etwa 20-minütigen Schlafpausen, das kontrollierte Essen und die positive Grundeinstellung zeigen unverkennbare Schwankungen, der südliche Ozean hinterlässt unverkennbare Spuren. Was mir fehlt, ist das Rauschen der Bugwelle, das satte Zischen unter meiner Koje, wenn meine Gedanken bei Anita, der Familie und lieben Freunden sind. Das ist das Einzige, was mich wieder aufheitern könnte, jedoch die Zeichen stehen schlecht“ (Sedlacek 2002: 293).

Wie läuft ein Sturm im Eismeer ab?

„Doch nicht der Wecker, sondern lautes Rattern, schrilles Kreischen und böses Zischen reißen mich wenig später aus dem Schlaf. Während ich versuche, einen klaren Kopf zu bekommen, zwänge ich mich hastig in den Overall und springe in die Seestiefel. Am Niedergang angelangt, erkenne ich im fahlen Dämmerlicht des ergrauenden Morgens augenblicklich die Dramatik der Situation. Schlaf und Müdigkeit sind angesichts dieses Infernos wie weggeblasen, jetzt heißt es handeln und zwar blitzartig. Während ich hastig das Luk öffne und ins Cockpit springe, analysiere ich die Situation. Die OASE III hat quergeschlagen und treibt mit knatternder, wild am Spibaum rüttelnder Genua im Wellental. Der Wind hat auf Sturmstärke zugenommen und aus Südwesten wälzen sich haushohe, mit grell leuchtenden Brecherkämmen versehene Wellenberge aus uns zu. Hastig übernehme ich das Steuer und bringe die OASE III wieder auf Kurs. der nächste auflaufende Brecher lässt den Rumpf erzittern, das Heck wird abrupt angehoben und die OASE III sprintet los. 12, 14, 13, bei 18,5 Knoten pendelt sich das Log für einige Zeit ein und während einer meterhohe Wasserfontäne zu beiden Seiten der Saling aufsprüht, donnert der Brecher unter uns durch.Nach neun Stunden begeben mich mit brennenden Wangen, roten, geschwollenen Augen und vor Kälte steifen Fingern und Zehen unter Deck. Diese Schlacht haben mein starkes Schiff und ich erfolgreich geschlagen“ (Sedlacek 2002: 296 ff).

Für jeden Hochseesegler ist eine Teilnahme am Vendée Globe das Ziel schlechthin. Sie ist die einzige Regatta, die nonstop um den Erdball geht. Ins

Leben gerufen wurde sie von Philippe Jeantot, Start und Ziel ist jeweils Les Sables d'Olonne. Während des Rennes darf keinerlei Hilfe von außerhalb kommen, wie Wetter über das Internet, Medical Calls sowie technische Auskünfte. Sollte man während des Rennens Hilfe in Anspruch nehmen, wie Ersatzteile, Lebensmittel oder man geht von Bord, muss man mit sofortiger Disqualifikation rechnen. Die Route kann man zwischen den von der Regattaleitung festgelegten Wendepunkten, den Gates, nach eigenen Gutdünken gewählt werden. Der Motor, über den jedes Schiff verfügt, darf nur für die Erzeugung von Strom verwendet werden und deshalb wird die Antriebswelle plombiert.

Für dieses Unternehmen erhielt Norbert Sedlacek buchstäblich in letzter Minute einen Sponsor für sein Schiff, die BROTHER.

„ 09.40 Uhr. Die BROTHER ist an der Reihe. Während meine Shorecrew die Festmacher loswirft, bugsieren mich unsere beiden Schlauchboote ins Hafenbecken, wo mein für sein Gewicht etwas zu klein geratener Fischer, mein persönlicher Glücksbringer mit seinem festlich geschmückten Trawler wartet. Unzählige Personen sind an Bord, winken und legen Hand an und so ist meine Schleppleine, welche Anita aus dem Dingi übergibt, rasch fachmännisch belegt. Wir tuckern los und schon nach den ersten Metern schlägt mir eine Begeisterungswelle entgegen, mit der ich in meinen kühnsten Träumen nicht gerechnet hätte. Die Zuschauer, welche auch mit Sicherheit nahezu alle in den letzten drei Wochen am Steg waren, um die Boote und ihre Skipper aus der Nähe zu betrachten und das eine oder andere Autogramm erhaschen, feiern den „Autrichien“, den Exoten, den Binnenländer, der immer einen lustigen Spruch auf den Lippen hat, ihren Norbert“ (Sedlacek 2005: 156).

Wie schwierig es ist bei so einer Regatta nicht als Letzter durchs Ziel zu gehen, beschäftigte ihn.

„Nur vereinzelt habe ich das Gefühl, dass die von mir durchaus hoch geschätzten heimischen Medienvertreter meine Entscheidung akzeptieren, diese Mammutregatta angesichts der technischen Voraussetzungen und meiner bescheidenen einschlägigen Erfahrung etwas gemäßiger als das restliche Feld in Angriff zu nehmen. Ich mag gar nicht erst daran denken, wie ich mich fühlen würde, wenn ich die gute alte BROTHER schon auf den ersten Meilen zu Schanden segeln würde. Den ganzen Tag über

wälze ich trübe Gedanken. Zwar versuche ich energisch gegenzusteuern, aber es gelingt mir einfach nicht. Stundenlang stehe ich am Ruder, kontrolliere unter Deck die Stauarbeiten, suche nach irgendeiner Ablenkung, welche mich auf bessere Gedanken bringen sollte, aber das Gegenteil ist der Fall. Die Positionsmeldungen sagen mir, dass ich langsam, aber stetig den Anschluss an das Feld verliere, das Wetter wird rau, ich habe permanent Probleme mit dem Bedienen der Segel“ (Sedlacek 2005: 161).

Wie sich Resignation ausdrückt, zeigt folgendes Geschehen:

„Eine leicht Bö lässt die BROTHER weit überholen und lossegeln. Quer laufende Dünung wirft sie aus dem Kurs, Gischt spritzt mir ins Gesicht. Ich versuche so schnell wie möglich die Backstagen zu wechseln, aber noch während ich mit den Leinen hantiere, schlägt das Große wieder zurück. Wumm! – Die BROTHER kippt nach Steuerbord, ich lande mit dem Hinterteil auf der Großschotwisch und stechender Schmerz fährt mir ins Gehirn. Mir reicht es! Wüste Verwünschungen in den Himmel brüllend mache ich mein begonnenes Manöver rückgängig, gleichzeitig prasseln dicke Regentropfen nieder. Absolute Windstille, Dünungsroller, Angst, einflößendes Knallen, Ächzen und Stöhnen von Rigg und Segel, ich resigniere, berge das Groß und lasse mich ins Cockpit fallen. Sehnsüchtig blicke ich nach Osten, wo das erste Morgenrot die Umrisse von Gran Canaria zeichnet..... Du segelst das Vendée Globe, du wirst dieses Rennen beenden, egal wie, egal mit welcher Platzierung, egal mit welcher Zeit. Du hast es begonnen, du hast über drei Jahre deines Lebens dafür geschuftet, bringe es zu Ende“ (Sedlacek 2005: 169 ff).

Durch einen Kielschaden war Nobert Sedlacek gezwungen, die Regatta aufzugeben und um so entsetzlicher muss es für ihn gewesen sein, der Rennleitung zu melden:

„ I must inform you that for the BROTHER the Race is over“.
(Sedlacek 2005: 196)

Ein Segler ganz anderer Art ist Wilfried Erdmann, der als erster Deutscher mit seinem 7 m langen Schiff die Erde umrundete. Und das, obwohl er keinen adäquaten Segelschein besaß. Seine Route war die Karibik, Panama, Tahiti, Kap der Guten Hoffnung.

Wie er mit einem plötzlichen Wettersturz umgeht, schildert er so:

„Ich berge die Passatsegel und setze statt dessen die kräftige, kleine Sturmfock. Während der letzten Handgriffe am schlaffen Segel höre ich schon das Rauschen des Windes aus West mit unheimlicher Geschwindigkeit auf mich zukommen. Plötzlich erhält das Boot einen Stoß, der mich fast umwirft. Obwohl jetzt nur das Sturmsegel steht, geht ein Zittern durch Mast und Stagen. Das Boot schießt los wie ein Rennpferd, dem der Reiter die Sporen in die Weichen drückt. Ich umklammere die Pinne und höre ganz neue, für mich fremde Geräusche. Im Rumpf der KATHENA knirscht und jault es, während gewaltige Wellen uns wie einen Spielball hochwerfen“ (Erdmann 2001:81).

„Lange nach Mitternacht mache ich mich, noch im Ölzeug, auf meiner Kojе lang. Aber an Schlaf ist natürlich bei diesem heftigen Bocken und Aufbäumen des Bootes nicht zu denken. Ich muss meine Füße gegen die Wand stemmen und mich mit den Händen an der Kojenkante festhalten, damit ich nicht durch die Kajüte fliege und mir dabei die Knochen breche. In kurzen Abständen arbeite ich mich zum Luk vor und öffne es trotz der kräftigen Spritzer, um einen Blick auf die See zu werfen. Viel Wasser geht über Deck“ (Erdmann 2001: 82).

und weiter:

*..... Das Boot ächzt, die Wanten jaulen, und die Segel knallen. Eine steile, unregelmäßige See kommt auf und wäscht bald dauernd über Deck. Die Wellen steilen sie so hoch auf, dass ich in mein Logbuch die Bemerkung kritzle: Fühle mich äußerst bedrückt. Ich weiß nicht, ob das mit Angst zu tun hat....“
(Erdmann 2001: 104)*

Mit welchen Gefühlen er an Weihnachten zu kämpfen hatte.....

„Mein Weihnachtsgeschenk von Gott ist stetiger Nordost-Passat. KATHENA läuft, was sie kann. Aber gegen Abend bin ich doch reichlich bedrückt. Allein, ohne Kerzen, ohne Tannengrün, nichts, was ein bisschen Weihnachtsstimmung auf mein Schiffchen zaubern könnte. Meine Gedanken wandern immer wieder nach Hause, wo ich seit meiner Kindheit und auch noch voriges Jahr dieses Fest verlebte. Hoffentlich haben meine Eltern inzwischen die Nachricht von meiner glücklichen Atlantiküberquerung erhalten. Es wäre schrecklich für sie, jetzt in Sorge über mich zu sein. Mir wird abwechselnd heiß und kalt. Ich mache mir Milch mit Honig, aber das dumme Gefühl, ein gewisses Würgen im Hals, geht nicht weg. Ich kann mich auf nichts anderes als Zuhause konzentrieren. Meine Gedanken schweifen immer wieder in die Heimat ab. Vermutlich bin ich doch familienbewusster, als ich immer glauben wollte. – wie gerne würde ich heute in die Kirche gehen....“ (Erdmann 2001:103).

Mit der Angst umzugehen, dafür hat er seine eigene Theorie:

„Angst ist ein Kurzschluss der Phantasie. Punkt. Solange die Phantasie keine Zeit hat, kann sich der Kurschluss nicht ereignen. Punktum...“ (Erdmann 2001: 121).

Mit der Zunahme der gesegelten Tage, stellt sich ein gewisser Rhythmus des Tages ein.

„Das Ausrechnen der Breite mit Winkel und Tabelle ist eine Sache weniger Minuten, und das Eintragen dieser Linie in die Seekarte, die sich mit der bereits am Vormittag genommenen Länge schneidet, ist der wichtigste Augenblick des Tages“ (Erdmann 2001: 132).

Die Datumsgrenze passierte er am 27. Juni 1967:

...Denn an diesem Tag passiere ich die Datumsgrenze. Das ist der 180. Längengrad von Greenwich. Wenn man von Westen nach Osten reist, wird der Tag zweimal gezählt. Aber wenn man wie ich, von Osten nach Westen fährt, wird ein ganzer Tag im Kalender überschlagen. Es ist das kurioseste Ereignis meiner Weltumsegelung“ (Erdmann 2001: 168).

Um die Zeit an Bord sinnvoll zu verbringen, liest Erdmann viele Bücher, die er vor seiner Abreise sorgfältig ausgesucht hatte. Obwohl darunter Werke sind, die man nicht nur einmal lesen kann, lässt seine Konzentration nach und die kühlen Abende im Indischen Ozean kann er nicht mehr genießen.

„... Das viele Alleinsein ist unnatürlich, Wilfried“, sage ich mir dann. Und ich vermerke im Logbuch: Einsamkeit lässt mich Schwierigkeiten sehen, die es gar nicht gibt. In solchen Augenblicken merke ich, dass ich kein Geschöpf des Meeres, sondern ein Kind der Erde und immer noch ein Mitglied der menschlichen Gesellschaft bin“ (Erdmann 2001: 194).

Wie die Tage und Nächte an den Kräften zehren, beschreibt er so:

„ Mir ist schlecht. Die Zunge klebt wie angeschwollen am trockenen Gaumen. Vielleicht bin ich auch nur müde. 59 Tage bin ich jetzt schon seit

Port Moresby unterwegs. Dass dies eine lange Zeit ist, spüre ich jetzt auch körperlich: Im Magen. Die letzten frischen Früchte an Bord waren Pampelmusen. Sie hielten bis zum 34. Tag. Jetzt ist mein Küchenzettel beinahe wieder so eintönig geworden wie zuletzt im Pazifik. Ich habe wenigstens noch einen Kocher. Und so versuche ich, Abwechslung in meinen Speiseplan zu bringen, indem ich mir aus halb vergammelten Kartoffeln einen Teig für Pfannkuchen reibe. Er macht keinen besonders appetitlichen Eindruck, und als ich ihn in die Pfanne gieße, bekommt er das Aussehen eines gebratenen Autoreifens. Er schmeckt auch so“ (Erdmann 2001: 198).

Ein Zyklon überrascht ihn, obwohl er Wetterberichte hört, den der Sender von Mauritius vorhersagte.

„Die Ausläufer des Zyklons überfallen mich am 72. Tag, kurz nach Dunkelwerden. Ich sehe die schwarzen Wolkenbänke auf mich zukommen und bin so entsetzt von diesem Anblick, dass ich wie gelähmt nichts unternehme. Der Leebaum beginnt unter Wasser zu schleifen, die Relling verschwindet des öfteren in der Gischt, und die See steigt ständig ins Cockpit ein.ich sitze untätig und kann keinen klaren Gedanken fassen“ (Erdmann 2001: 198).

Der Indische Ozean zerrte an seinen Nerven, so dass er sich immer wieder die Frage stellt:

„Ich glaube, ich resigniere. Hätte mir eigentlich mehr Energie und Ausdauer zugetraut. Sollte in meinem Alter standhafter sein. Das bisschen Kraft, was mir noch verblieben ist, vergeude ich mit Zweifeln an mir selbst. Gemütsverfassung wechselt ständig zwischen himmelhochjauchzend und zu Tode betrübt. Der klare, kalte Realismus fehlt mir“ (Erdmann 2001: 201).

oder:

„Da sitze ich denn wieder stundenlang im Cockpit, lausche dem Anschlagen des Wassers gegen die Bordwand, folge mit den Blicken dem Gekräusel der Bugwelle und gehe meiner alten Lieblingsbeschäftigung nach: Ich träume vor mich hin. Es ist eine Reaktion auf die Eintönigkeit der unendlichen Wassermassen um mich herum, denen ich in Gedanken zu entfliehen versuche. Die Gedanken kommen ganz von allein. Wichtig ist dabei nicht, was ich denke, sondern dass ich überhaupt denke“ (Erdmann 2001: 217).

Um gewisse Normalität zu erreichen, bemüht er sich zum Beispiel ein Festtagsmenu zuzubereiten.

...Aber der Hochgenuss des Essens bleibt mir letztlich versagt. Mir fehlt zum genüsslichen Schmausen einfach die Gesellschaft. Aus Sehnsucht nach menschlicher Gesellschaft mache ich jetzt wieder häufiger das Radio an, und je näher ich gen Norden komme, um so besser kann ich nun auch schon wieder deutsche Sender empfangen“ (Erdmann 2001: 221).

Der körperliche Verfall nimmt langsam zu, das hängt sicher auch davon ab, dass die KATHENA so viel Wasser macht und es ist an der Tagesordnung, jeweils morgens und abends zu pumpen.

„..... die Anspannung hat mich müde gemacht. Aber ich kann nicht schlafen. Die See stand heute zu hoch, um sorglos in der Koje zu versinken. Bin am Grübeln: Was wäre passiert, wenn ich gekentert wäre? Zum Schöpfen wäre ich bestimmt nicht mehr gekommen – Bin jetzt stark deprimiert. Ich sollte es sein lassen, die See bei Sturm zu beobachten. Es macht schwermütig“ (Erdmann 2001: 223).

und

„Ich mag nicht mehr schöpfen. Nicht essen. Nichts tun. Über meinem Kopf im Bord liegt eine englische Bibel (noch vom Voreigner), ich blättere, ich lese, ich beruhige mich damit. Es nimmt die Angst, obwohl ich kaum verstehe, was ich da lese – so unkonzentriert bin ich. Das Boot, das Boot – all mein Denken“ (Erdmann 2001: 224).

Segelte Erdmann bei seiner ersten Weltumsegelung mit den Winden, so wagte er im Jahr 2000 nochmals das Unmögliche und nahm diesmal die Route gegen die vorherrschenden Windrichtungen, d.h. Kap Hoorn, Neuseeland, Australien, Kap der Guten Hoffnung. Er war damit der erste Segler, der in ein und demselben Schiff die Welt in beiden Richtungen nonstop umsegelte. Und man glaubt ihm wenn er sagt, dass das Meer die einzige Gegend ist, wo er sich nicht als Fremder fühlt.

“Dieser schmale Streifen, wo sich Himmel und Wasser berühren, hat es mir angetan. Tiefes Blau, das in Weiß übergeht und himmelwärts in Kobaltblau. Genauer in Lichtblau und dann erst das kräftige Blau eines wolkenlosen Himmels. Allein und ungestört diese Linie betrachten zu können, gibt mir immerhin ein Gefühl von unendlichem Glück und

Zufriedenheit. Die Zeit verrinnt.... ohne zu Denken. Ich erlebe mein wahres Sein. Segeln auf dem Meer. Einfachheit, Unabhängigkeit“ (Erdmann 2004: 65).

Der zweite Knackpunkt ist Kap Hoorn – ist eigentlich eine Insel, die letzte in der Kette der Andenausläufer und heißt richtig seemännisch: die Hoorn. Warum diese Streck so schrecklich ist neben Sturm, Strömung, steilen Seegang, ansteigendem Meeresboden noch die normale Windrichtung von Westen her. Und im November kommt noch Regen, Hagel und Kälte dazu.

Was tun bei Krankheit? Allein auf See!.

„Vordeck in den nassen Sturmwind geht. Kein Fieber, kein Niesen, kein ob mein Körper das so mitmacht? Tag und Nacht balancierend. Selbst im Schlaf muss er die stampfenden Bewegungen ausgleichen. Herzstechen seit Wochen. Das ist nicht ohne. Bei Kraftanstrengung schmerzt der Herzmuskel. Stiche. Und im Arm spüre ich Lähmung. Zu viel Lage, am Tisch kann ich mich nicht halten. Berge meinen Klüver in Gisch und Welle, es geht hart ran auf dem Vordeck. Auf dem Hintern sitzend, hole ich das Segel an Deck, zwischendurch von den Wellen geworfen. So, jetzt weiter zum Herz, das bei diesem Rungemache auf dem Vordeck sticht und zieht.....

Was mich total erstaunt: wie der Körper die niedrigen Temperaturen wegsteckt. Wenn's in Minutenschnelle aus dem wohligen Schlafsack-Schlummer aufs Vordeck in den nassen Sturmwind geht. Kein Fieber, kein Niesen, kein Schnäuzen“ (Erdmann 2004: 81).

„Klamme Polster, feuchte Wäsche und Kälte sind weiter mein Handikap. Kajüte drei Grad, Wasser vier, Hände rissig und wund. Ellbogen und Knie vom Abstützen entzündet und hoch sensibel. Eine Wolldecke in der Koje zum Abpolstern hat wenig Nutzen, sie drückt sich platt“. (Erdmann 2004: 86).

Was tun, wenn man sich verletzt hat? Erdmann hatte sich auf der rechten Seite die dritte oder vierte Rippe gebrochen, als er bei einer heftigen Sturmbö hart gegen die Klampe des Großbaumes fiel.

„ Glücklicherweise verletzte der Bruch nicht die Lunge. Trotzdem blöd. Dauert bestimmt Wochen. Bin schmerzensemüde: Der aufgeschnittene Handrücken kurz vor Feuerland, die Knöchel sind wundgescheuert, Hände aufgerissen, Knie und Ellbogen entzündet vom Abstemmen. Fortan muss ich alle Tätigkeiten möglichst mit links erledigen. Winden, Festhalten,

Kochen durchs enge Luge hangeln aber ist schmerzhaft, ebenso in der Kojе liegen. Muss meine Bewegungen völlig neu koordinieren. Selbst bei meinen Notizen hier am Kartentisch. Auch singen und vor allem lachen fällt in Zukunft aus. Das Leben in „Zeitlupe“ kostet natürlich Meilen, fahre die Segel gekürzt. Im Vordergrund steht das Gelingen“ (Erdmann 2004: 114).

Wie fühlt es sich an, wenn ein Sturm so richtig beginnt?

„Nachmittag fetzt es so richtig los. Nach Bergen der O-Fock (Orkan-Fock, wie konnte ich einem Segel nur diesen Namen geben), ein brüllender Ton, ein grauer, milchiger Anblick. Anblick? Nur ein kurzes Hingucken bringe ich fertig. Unten auf dem Boden vor dem Kartentisch ein schwacher Enttäuschungsausbruch. Als ich zu Ende geschrien habe, legt uns eine See ganz flach. Und das mit den sieben Quadratmetern im Rigg. Ganz langsam geht es wieder aufwärts. Jetzt gerade zweites Mal. Oh, oh das Umfallen geht schnell, fast ruckartig, wobei die rauschende See das abnorme Schräge verdrängt, also nicht so spürbar macht. Gut ist die Kälte, sie verlangt dicke Kleidung und folglich verhindert sie, da ich gut gepolstert bin, Verletzungen“ (Erdmann 2004: 87).

Die Anspannung bei so einem Sturm wirkt sich auch auf den Menschen selber aus.

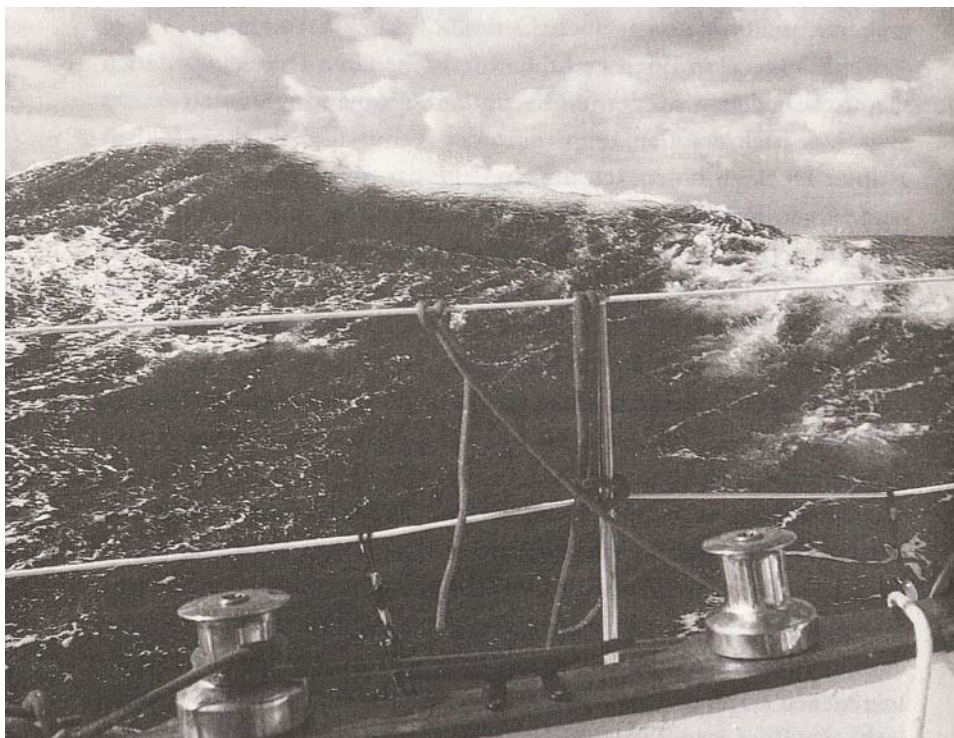
„ Das Leben in der Kajüte ist dunkel. Ein Petroleumlicht brennt vorsichtshalber nicht. Es könnte bei einer Kenterung Feuer verursachen. Ich denke ans Kentern. Das Leben ist aber auch ein einziges Abstemmen, Auffangen und Festhalten des Körpers. Irgendwann kann ich mich nicht mehr halten, die Knie schmerzen, meine Arme machen schlapp. Ich verhole mich auf den Boden, wo ich gleich zweifach mit dem Rücken gegen die Kanten pralle. Spüre schweres Ziehen und Stechen im Brustbereich. Ist es psychisch oder tatsächlich eine ernsthafte Krankheit? Ist es die Anspannung, der Kraftaufwand? Was immer. Ich muss raus. An Deck. Die See schlägt uns fürchterlich. Achtern bollert es wie bei einer Kopfsteinpflasterfahrt. Kann mich nicht überwinden, an Deck zu klettern und die Pinnensteuerung zu übernehmen. Essen? Durst? Interessiert nicht sonderlich. Hunger ist vorhanden. Ein Erdnussbrot tut es. Und eine Flasche „Asgaard“, das göttliche Bier der Wikinger. Das Bier schmeckt – und betäubt etwas“ (Erdmann 2004: 99).

Die Angst, die man in so einer Situation hat:

„ Trotz allen Vertrauens, Sturm macht mir immer Angst. Sicher, mal mehr – und mal weniger. Es hat nichts mit Todesangst zu tun. Es ist die Furcht um den Mast, um die Segel, um eine brechende Pinne. Meine Blase fleht um Erleichterung. Immer wieder, dabei habe ich kaum was getrunken. Ist es doch die Angst ums Leben? Aber ich fühle mich eingepackt wie in einem Panzer und liege so schön auf dem Boden. Alles schiebt sich uns entgegen: Luft, Wasser, Krach. Es kracht in meinem Kopf. Erbarmungslos.“ (Erdmann 2004: 101).

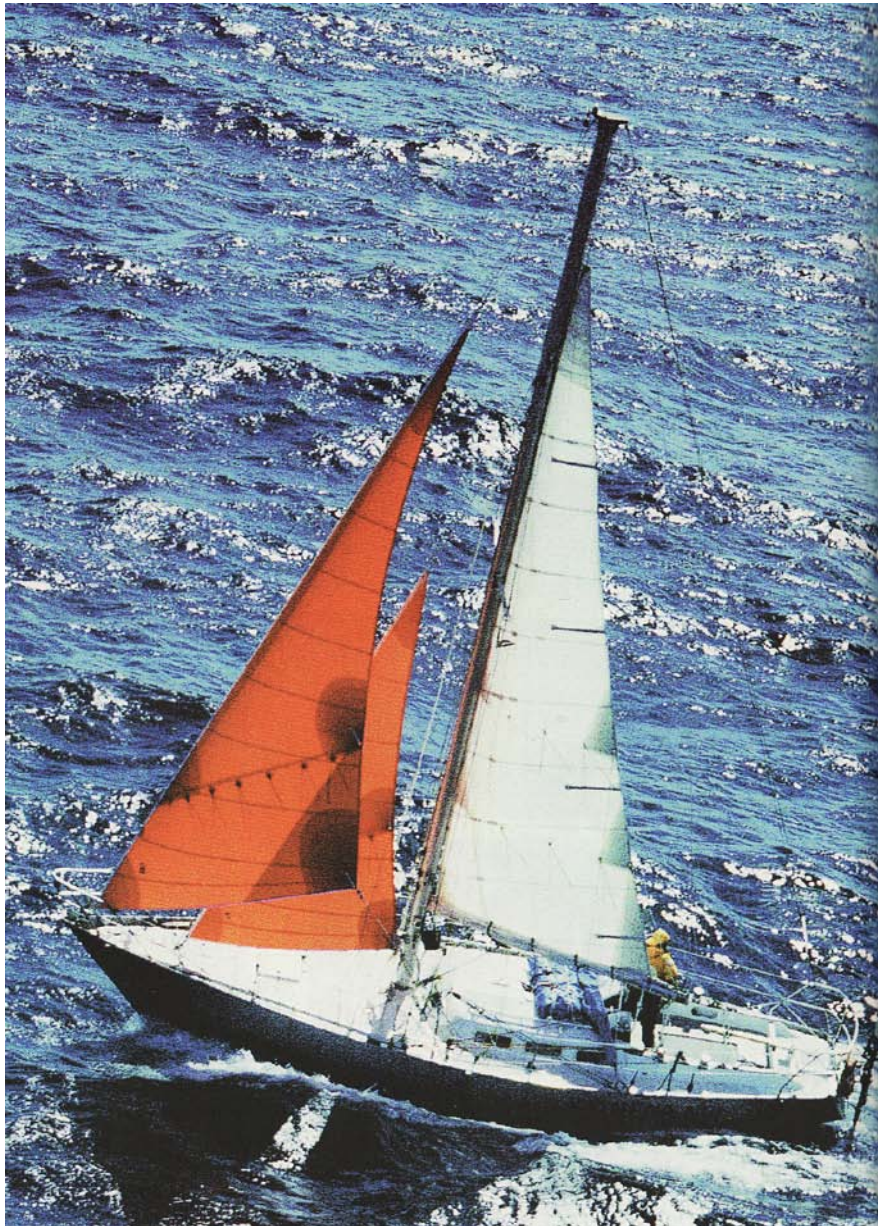
Ist Segeln in so einer Situation überlegt oder geschieht dies im Unterbewusstsein?

„ Es war das Härteste am Wetter bisher. Die urplötzliche Gewalt der Schläge war die Überraschung. In den orkanartigen Böen flog das Wasser waagrecht übers Boot. Resultat: Segeln ist etwas, was bei mir im Unterbewusstsein geschieht. Zumindest habe ich über meine Entscheidungen nicht nachgedacht. Als ich es für notwendig hielt zu steuern, habe ich gesteuert und das war gut so. Der Krach war eigentlich das Schlimmste. Der Aufprall der Brecher. Der heulende Wind um den Mast. Ein schlagendes Fall. Der Spinnakerbaum, der immer wieder gegen eine Relingstütze schlug“ (Erdmann 2004: 106).



Auch dieser Sturm, der zeitweilig mit Orkanstärke bläst, hat seinen Höhepunkt in der Nacht, sodass alle Fotoaufnahmen davor oder danach entstanden sind. (Erdmann 2004: 204)

Und so schön kann Segeln sein:



Erdmann 2004: 208)

Zum Abschluss dieser Übergangsphase möchte ich die Schilderung von Dr. Scherzer, dem anerkannten Anthropologen wiedergeben, die er in seinem Buch über die Reise der Novara beschrieb:

„Der 18. August, der Geburtstag unseres Kaisers, sollte auch im fernen Meere, in Mitte der chinesischen See feierlich begangen werden. Alles war für den Gottesdienst vorbereitet, welche um zehn Uhr morgens in der Batterie der Fregatte in Gegenwart des Stabes und der ganzen dienstfreien Mannschaft abgehalten werden sollte. Der Kommodore hatte viele Herren des Stabes für diesen Tag zur Tafel geladen. Am Lande pflegt

man die Elemente nicht erst viel zu konsultieren, wenn es sich um ein ähnliches Fest handelt, und um Wind, Regen und hohe See kümmern sich die Gäste wenig, die bei einem derartigen Anlass im geschmückten Saale sich versammeln. Zur See dagegen gestalten sich die Verhältnisse anders. Wind und Wellen sind hier die Herrscher, vor deren Machtgebot sich der Seemann bringen muss. Dies war auch beim Fest am 18. August der Fall.

Schon das Hochamt musste unterbleiben, indem der Seegang zu heftig war und die Stückpforten der Batterie, wo diese religiöse Handlung gewöhnlich gefeiert wird, geschlossen bleiben musste, um die hereinschlagenden Wellen abzuwehren. Als die Stunde des Festmahls nahte, hatten sich die Elemente in ihrer feindlichen Opposition bereits klar ausgesprochen – es blieb kein Zweifel mehr übrig, dass es einen Kampf mit einem der berühmten Taifune des chinesischen Meeres zu bestehen galt.

Der Wind hatte um Mittag dermaßen an Kraft zugenommen, dass man die Segel teils bergen, teils reffen musste. Die See bäumte sich und schüttete zeitweise ihre hochaufsteigenden Wellen über Bord. Das Schiff wurde so gewaltig hin und her geworfen, dass alles was nicht festgeschraubt oder seefest gestaut war, von einer Seite auf die andere geschleudert wurde. Nichtsdestoweniger setzte man sich zur Tafel, band Stühle und Tisch fest, und wer von den Geladenen nicht am Seeübel litt, nahm heiter und lustig am Mahle teil. Aber selbst diese Vorsichtsmaßregeln hinderten nicht manch unliebsamen Zwischenfall. Von einem fürchterlichen Ruck des Schiffes überrascht, verschwand plötzlich ein Teil der Gesellschaft mit Gläsern, Flaschen und Tellern vom Tische und lag im wilden Durcheinander auf dem nicht minder schwankenden Boden. Stühle und Fauteuils hatte die Beine verletzt, alles Zerbrechbare war in Trümmer und Scherben gegangen, aber die Gäste waren glücklicherweise ohne Beschädigung davongekommen.

.... Die Nacht vom 18. auf den 19. August war im vollsten Sinne des Wortes eine Sturmnacht. Gegen Mitternacht wurde das tiefgereifte Vormarssegel wieder in die Schoten gesetzt, um im Kurs West zu Süd einigen Weg zurückzulegen. Hatten wir den Gang des Zyklon-Zentrums richtig berechnet, so musste der Wind, sobald wir vorwärts kamen, schralen, da wir uns nun wieder auf der linken Seite seiner Bahn befanden. Die Bewegung des Schiffes war eine so gewaltige, dass die Seitenboote beständig Wasser schöpften und dieses beim Rollen der Fregatte wieder stromweise aufs Verdeck gossen. Zuweilen füllten sie sich dermaßen mit Wasser, dass durch ihr Gewicht die Krane zu zerbrechen drohten, an welchen sie festgemacht waren. Die Batterie war von den Sturzwellen überschwemmt, welche an der Schiffswand zerschellten und deren Schaum der Sturmwind bis hoch in die Masten jagte. Die Wellen kreuzten sich in allen Richtungen, fast konische Wellenberge erhoben sich plötzlich, soweit man es zu schätzen vermochte, bis zu 25 und 30 Fuß Höhe und

versanken wieder ebenso schnell. Es war die wahre pyramidale See der Zyklonen, von welcher die Schiffe, welche in den Bereich dieser Wirbelstürme kommen, fast noch mehr zu fürchten haben als von der Festigkeit und Gewalt des Orkanes selbst....“
(Senft 1999: 121 ff.).

VI. 2. 4. Rites d'agr ation

Die Eingliederungsphase ist für Segler oft sehr schwierig, wie man an etlichen Beispielen erkennen kann.

Als Joshua Slocum nach drei Jahren und zwei Monaten auf See wieder in Boston landete, schrieb er ein Buch über die Auswirkungen des langen Alleinseins.

„Während dieser Tage beschlich mich ein Gefühl der Ehrfurcht. Mein Erinnerungsvermögen arbeitete mit überraschender Energie. Das Unheilvolle, das Bedeutungslose, das Großartige, das Kleine, das Wunderbare, das Allgemeine – alles erschien vor meinem geistigen Auge in magischer Folge. Teile meiner Vergangenheit, die so lange vergessen waren, wurden wieder ausgegraben. So als ob sie zu einem früheren Leben gehört h tten“ (Compton 2003: 25).

Das Eingewöhnen in das „zivilisierte Leben“ fiel ihm äußerst schwer, da er sich seiner Meinung nach schwer tat mit all den Sitten und Gebräuchen an Land. Er kaufte sich eine Farm, baute Hopfen an und trotzdem war er nicht glücklich und so war es nicht verwunderlich, dass er nach kurzer Zeit wieder segelte. Mehrere Male startete er zu den westindischen Inseln, aber immer solo. Er veröffentlichte Bücher, veranstaltete Lesungen.

Der Franzose Alain Gerbault , der die Schönheit Polynesiens und die ruhige Lebensweise zu sch tzen lernte, empfand dies je näher seine Ankunft in Frankreich bevorstand:

„Meine Reise war fast zu Ende und die glücklichsten Jahre meines Lebens waren fast vorbei“ (Compton 2003: 27).

Obwohl er höchste Auszeichnungen erhält, unter anderem die „Legion d'honneur“, Bücher über seine Erlebnisse schrieb, baute er eine neue Yacht und segelte er wieder nach Polynesien, wo er auch verstarb.

Die Rückkehr von Sir Francis Chichester in Plymouth ist vergleichbar, mit der von Gerbault:

Seine Rückkehr am 29. Mai 1967 in Plymouth wurde gefeiert.

„Um 15.20 Uhr lief der riesige Flugzeugträger H.M.S. Eagle dicht vorbei. Die Mannschaft war an Deck getreten und begrüßte die Gipsy Moth mit einem dreifachen Hurra. Grüßend dippte ich meinen White Ensign. Die große Ehre, die mir hier zuteil wurde, rührte mich sehr. Es war sicherlich das erste Mal in der Geschichte der britischen Kriegsmarine, dass ein Kriegsschiff mit einer Besatzung, die so zahlreich ist wie die Bevölkerung einer Kleinstadt so feierlich ein Boot begrüßte, das nur eine Crew von einem einzigen Mann hatte!

Als dann ein Minenräumboot das Gleiche tat, wurde ich allerdings etwas nervös. Wenn das so weiterging, stand mir ja einiges bevor: Ich sah mich schon für den Rest des Tages dauern an Deck springen und die White Ensign kippen, die ich im Besantopp fuhr“ (Chichester 2005: 312).

Chichester wurde in Australien geadelt und von Königin Elisabeth mit dem Schwert von Sir Francis Drake, dem ersten Engländer, der die Welt umsegelt hatte, in den Ritterstand erhoben.

Im Jahr 1972, bereits an Leukämie erkrankt, wollte er trotzdem an einer Atlantikregatta teilnehmen, die er aber nach einer dramatischen Rettungsaktion aufgeben musste und nach England zurückkehrte. Er starb am 26. August 1972.

Das Interesse an Chichester war enorm. Wahrscheinlich lag es daran, dass zu dieser Zeit die Öffentlichkeit von seinem Fortkommen unterrichtet war. Photographen flogen in Hubschrauber hinterher und sahen ihn Kap Hoorn umrunden.

Sir Robin Knox-Johnston beschrieb seine Weltumsegelung als:

„ ... zehn Monate Einzelhaft mit Zwangsarbeit“. (Compton 2003: 37)

Der Österreicher Norbert Sedlacek reagiert völlig anders als seine Vorgänger, als er wieder in Grado einläuft:

„ Kreuz und quer laufen Segelyachten, Motorboote und Dingis. Hupen ertönen vom Steg der Lega Navale. Ich belege die Pinne hart Steuerbord. Während die OASE II langsam im Kreis motort, berge ich das Groß und lege einige Festmacher und Fender zurecht.

Unter dem Beifall der wartenden Menge motore ich auf den mir von Antonio zugewiesene Liegeplatz, gebe die Festmacher über, belege meine Enden und bin angekommen.

Wie durch einen Nebel dringen Applaus und lautes Zurufen an mein Ohr. Ich versuche mich dennoch auf das zu konzentrieren, was ich mir bei meiner Abfahrt felsenfest vorgenommen habe.

So schnell vergingen die beiden abenteuerlichsten Jahre meines Lebens, fährt es mir noch durch den Kopf, bevor ich auf das Heck meiner geschundenen OASE II steige und so, wie ich bin, in das sommerliche warme Wasser der Adria springe“

(Sedlacek 1999: 257).

Anders hingegen seine Ankunft in Kapstadt, wo er sich schon vorstellte, singend im Cockpit zu sitzen:

„...reagiere ich für mich völlig unerwartet mit stiller Dankbarkeit darüber, dieses Abenteuer erfolgreich bestanden zu haben. Mit nassen Augen sitze ich im Cockpit und bin in Gedanken bei den markanten Ereignissen dieser Reise. Abermals erlebe ich in der Erinnerung mein Auslaufen, spüre förmlich die mich an diesem Tag befallende Seekrankheit und meine mechanische Schufferei am Vorschiff, als ich die Selbstwendefock setzte. Nochmals erlebe ich das Gefühl meiner prickelnden Nervosität während der ersten Sturmfahrt in den Vierzigern, das Durchhalten im Orkan, meine Qualen, während ich in den Mast aufentern musste, und die ruhigen Tage zum Jahreswechsel. Ich spüre meine flauen Magen angesichts der Eisbergkonzentration unterhalb des 60. Breitengrades und die Euphorie während der Umrundung Kap Hoorns. Alls diese Augenblicke mit ihrer faszinierenden Schönheit, den allgegenwärtigen Gefahren und der zum Teil erdrückenden Einsamkeit sind nunmehr Geschichte. In mir werden sie jedoch bis ans Ende meiner Tage weiterleben“ (Sedlacek 2002: 327).

VI. 3. Werte und Erfahrungen aus dem Ritual Segeln

Welche Werte kann uns das Ritual Segeln geben?

Schon die Mitgliedschaft in einem Segelclub beeinflusst das Leben, gehört man doch zu einer „elitären“ Gruppe. Diese Sonderstellung zeigt sich bereits in der Kleidung, obwohl sie gewissen Richtlinien unterworfen ist. In erster Linie verbindet die Gemeinschaft die Freude am Segelsport und diese Freude ist durch nichts zu ersetzen. Wenn ich an mich denke, so besteht die Verbundenheit nach all den Jahren, die ich außerhalb der Seglergemeinschaft verbringe nach wie vor und die gemeinsamen Interessen, die Freude am Segelsport geht nie verloren.

Freundschaften werden geschlossen, die ein ganzes Leben lang Bestand haben, wie man am Beispiel des Engländers Goss, einem Mitstreiter beim Vendée Globe erleben konnte. Goss rettete in letzter Minute den Italiener Dinelli vor dem sicheren Ertrinkungstod. Die Freundschaft ging so weit, dass Goss als Trauzeuge bei der Hochzeit von Dinelli fungierte.

Förderung der Gemeinschaft, wie wir dies beim „Projekt Noah“ sehen konnten. Durch die lange Seereise, die neun Monate dauerte, wurde durch Disziplin und Einhaltung genauer Regeln die Zusammengehörigkeit geschaffen, obwohl die Jugendlichen aus den unterschiedlichsten Gesellschaftsschichten kamen, was sicher nicht immer leicht war. Den verbindlichen Rahmen schaffte die Unterzeichnung eines Vertrages, der sich auf die Leistungen und Rechte der Vertragspartner bezieht, wie finanzielle Regelung, anfallende Kosten (Kojengebühr, Verpflegung, Reisekosten, Bekleidung und Körperpflege), die sie auch außerhalb des Schiffes tätigen müssen.

„Zweitens regelt der Heuervertrag die Arbeitsverpflichtung, die an diese Reise geknüpft ist. Sie bezieht sich auf die Abwicklung des Alltags mit Kochen und Putzen, auf die Bewältigung von Fahrtstrecken mit Segeln und dem Nachgehen einer geregelten Arbeit mit Schule oder Werkprogramm.“

Übrigens war ich immer wieder erstaunt darüber, dass die Jugendlichen diese massiven Forderungen mehr oder weniger leicht akzeptieren konnten und konsequent ein Arbeitspensum erfüllten, das sicher nicht viele Menschen in ihrem Alter zu bewältigen haben.“ (Kreszmeier 1994: 45 ff)

Wie intensiv das Leben auf der Noah zeigt:

„Da das Leben auf der Noah aber zu allererst das Leben in einer Gruppe ist, war es unser Anliegen, mehr sogar noch, es war eine Notwendigkeit alles zu tun, was ein wohlwollendes, ein tolerantes Miteinander fördern konnte. Gruppenbesprechungen oder andere Aktivitäten in der Gruppe gehörten zu unserem täglichen Brot. Gegenseitiges Interesse, zuhören, ausreden lassen – von all diesen Grundlagen des Gruppenlebens waren wir oft weit entfernt. Es gab aber auch viele berührende Momente, in denen deutlich wurde, wie vielseitig und kreativ wir miteinander sein konnten“. (Kreszmeier 1994: 52)

Wie verletzlich diese Jugendlichen waren, die aus verschiedenen gesellschaftlichen Schichten stammten und welches Einfühlungsvermögen sie benötigten, um sie in die Gruppe integrieren zu können zeigt folgender Ausschnitt:

„Egal wie erwachsen und überlegt, wie lautstark und gewaltig im Austeilen, wie tapfer und cool im Einstecken, wie raffiniert und gemein, wie sensibel und großzügig diese jungen Menschen tagsüber auch oft sein mögen, abends vor dem Schlafengehen kommen die Kinder in ihnen zum Vorschein. Sie wollen ins Bett gebracht, geschaukelt, getröstet, ermutigt werden, sie brauchen Schutz und Geborgenheit, die Sicherheit, dass da ein Platz für sie ist, den es morgen nach dem Aufwachen auch noch gibt. Eigentlich brauchen sie eine Mama, einen Papa. Ihre Mamas und Papas sind wir nicht, aber wir bieten ihnen, soweit es uns möglich ist, einen Schutzraum, in dem sie und ihre Bedürfnisse nach Ermutigung und Trost Platz haben“. (Kreszmeier 1994: 51)

Sicherlich ist die Anerkennung nach einer erfolgreichen Regatta, Weltumsegelung notwendig, wird doch ein Teil der monatelangen Strapazen, Entbehrungen, der stete Kampf mit dem Wetter, den Wellen damit abgegolten. Auch das Alter ist da nicht hemmend, wie zum Beispiel von Wilfried Erdmann, der noch mit 60 Jahren zu einer Weltumsegelung aufbrach und diese mit Bravour meisterte.

Welch ein Gefühl muss es sein, als Olympiasieger am Podest zu stehen, die Nationalhymne wird gespielt – man hat nicht nur für sich den Sieg errungen, sondern auch für sein Vaterland. Solch ein Sieg bringt Ruhm, man wird im Zeitalter der Medien, zum Star. Interviews, Talk-Shows, die in der heutigen Zeit unerlässlich sind, folgen. Dank der Fernsehübertragungen, wie etwa beim Vendée Globe, findet man auch Sponsoren, da die Werbung direkt auf dem Boot angebracht ist und sie jedermann sehen kann. Die Ursprünglichkeit des Segelns, wie sie unsere Vorfahren noch tätigten, fällt damit weg. Für den Segler kann das Fernsehen von Vorteil sein, nicht nur für die Sponsoren ist der Vertrag erfüllt, aber auch bei etwaigen Unfällen kann der Skipper schnell gerettet werden.

Wie stark der Ehrgeiz den Menschen beeinflusst, kann man bei Norbert Sedlacek sehen, der nochmals beim Vendée Globe mitsegeln will, obwohl er mit einem alten Schiff daran teilnimmt. Das heißt, dass er am längsten unterwegs sein wird und die Strapazen noch größer sind. Aber das Ziel für ihn ist das Ankommen!

Schlussendlich gilt für alle Segler, die an irgendeiner Regatta teilnehmen, sei es bei einer kleinen Regatta im Club, oder bei einer Weltumsegelung die Freude am Segelsport.

VI.4. Zusammenfassung:

Im letzten Kapitel meiner Arbeit befasste ich mich mit den Übergangsriten nach Gennep und Turner unter Berücksichtigung der kompositorischen Bausteine nach Oppitz, dessen Punkte genauestens auf Segeln zutreffen, wie die materielle, der sprachlichen, akustischen, kinetischen und visuellen Ebene.

Es ist aber auch wichtig, fair zu segeln, das heißt, sich genau an die Regeln zu halten, die vorgegeben sind.

Segler haben nicht nur ihren eigenen Wortschatz, sondern auch eine Art von Uniform, die das Symbol des Gleichseins ausdrückt. Schon die Mitgliedschaft in einem Segelclub beeinflusst das Leben. Aber in erster Linie verbindet die Gemeinschaft die Freude am Segeln, die durch nichts zu ersetzen ist.

In den Punkten „rites de séparation“, „rites de marge“ und „rites d’agrégation“ beschreiben die Situation, die ein Segler durchlaufen muss. Ob er nun Mitglied in einer Crew ist, wo es in erster Linie auf die Gemeinschaft ankommt oder ob man alleine segelt, alle haben die gleichen Hindernisse zu bewältigen.

Rites de marge – hier sind es wohl die Erlebnisse während einer Seereise, wo der Einzelne in extremen Situationen gerät, die er aber schlussendlich bewältigen kann und muss. Hier durchlebt er alle Höhen und Tiefen, die Einsamkeit, die er zu erdulden hat, der Kampf mit Wind, Wellen, Kälte und Sturm.

Viele Segler können sich nach ihrer Rückkehr nur sehr schwer ins tägliche Leben wieder eingliedern, wie man unter anderem bei Joshua Slocum sehen konnte. Aber auch Freundschaften können bei solch extremen Situationen entstehen, wie bei dem Engländer Goss und dem Italiener Dinelli. Das gemeinsam Erlebte verbindet sie.

Förderung der Gemeinschaft, wie wir sie bei Projekt Noah erleben können. Durch die Einhaltung genauer Regeln, die die Jugendlichen in ihrem späteren Leben benötigen, wird hier hervorragend praktiziert.

Hat man all die Strapazen auf sich genommen und wird mit einer erfolgreichen Weltumsegelung oder einem Sieg bei einer Regatta oder gar Olympiade belohnt, ist dies wohl das höchste Gefühl für einen Sportler. Der Gewinn bei so einem Event sollte uns aber auch demütig machen vor der Allmacht der Natur.

CONCLUSIO (Deutsch)

Die Dissertation „Segeln – Ein Ritual auf dem Wasser“ nähert sich aus der ethnologischen Perspektive dem Bereich Segeln und dem heutigen Segelsport – vor allem als Regattasegeln – an.

Von der Annahme ausgehend, dass Segeln strukturell grundsätzlich ein Ritual ist (vgl. van Gennep 1909 und Turner 1969), wird die Beweisführung auf den Segelsport in komplexen Gesellschaften übertragen. Das vorläufige Ergebnis, Segeln als ein Übergangsritual zu definieren, welches zur Bildung einer Communitas führt, die einer vorgegebenen Route und einem Ziel folgt und von einem Ritualführer (Kapitän) angeleitet wird, kann durch Erkenntnisse aus weiteren Gebieten der Ethnologie untermauert werden.

So ergänzen die zeitnahen Forschungen Brombergers Ritual im Sport die theoretische Beweisführung ebenso, sie die ethnohistorische Dokumentation der Entwicklung des Sports und der Segelschifffahrt von der Antike bis zur Gegenwart sowie die Auswertung von Logbucheinträgen und Reiseberichten großer Forschungsreisender.

Im empirischen Teil werden den theoretischen Annahmen zum Segeln als einem Ritual auf dem Wasser Erlebnisberichte von Regattateilnehmern und Einhandseglern anbei gestellt. Ihre Aussagen fundamentieren die theoretischen Konzepte und erbringen Beweise für die Hypothese, dass Segeln ein Ritual auf dem Wasser ist.

CONCLUSIO (English)

The thesis „Segeln – Ein – Ritual auf dem Wasser“ – (Sailing – a ritual upon the water) approaches the present understandings of the sport of sailing – especially racing sport – on behalf of an ethnological perspective.

Bases upon the assumption, that sailing is structurally and generally a ritual (e. van Gennep 1909 and Turner 1969) the line of reasoning tries to transfer this general assumption upon racing in a complex society.

As a preliminary result, sailing can be defined as a ritual of transmission (Übergangsritual), leading to the building of a communitas, following a specific given route and a certain goal and led by a leader of the ritual (skipper), can be supported by discoveries of other parts of ethnology.

Thus, contemporary researches of Bromberg's ritual in sport is completed by theoretical evidence, ethnohistorical documentation, the development of shipping, evaluation of ship logs and travel reports of great explorers.

The empirical parts of this thesis, takes as beginning point the theoretical assumption of sailing as a ritual upon the water, reports of competitors of regattas and reports of single-handed sailors. Their statements are a supplement to the theoretical concepts and give proof to the hypothesis, that sailing is a ritual upon the water.

ABSTRACT (Deutsch)

Die Dissertation – „Segeln – Ein Ritual auf dem Wasser“ nähert sich aus der ethnologischen Perspektive dem Bereich Segeln und dem heutigen Segelsport – vor allem dem Regattasport – an.

Die Hypothese der Arbeit, dass Segeln strukturell grundsätzlich ein Ritual ist und der Ritualbegriff auf den Segelsport als Ritual in komplexen Gesellschaften übertragen werden kann, basiert auf den Forschungen von van Gennep (1999), die drei Phasen des Übergangsrituals sowie Victor Turners Ansatz des existenziellen, spontanen, normativen und ideologischen Communitas (Turner 2000). Später stellte er fest, dass rituelles Handeln in komplexen Gesellschaften andere Strukturen hat als in nicht komplexen Gesellschaften.

Krieger/Belliger erweitern den Ritualbegriff um den Aspekt, dass das Ritual heute vielmehr als ein Phänomen sui generis betrachtet wird, das eigene theoretische Klärung und methodologische Zugänge verlangt. Herlyn hingegen ist der Überzeugung, dass die formale Gestaltung der Riten noch so unterschiedlich sein kann, ist doch die allgemeine Existenz der Übergangsriten zu verzeichnen. Jan Platvoet wies in seiner Arbeit auf die drei Phasen der Ritualtheorie hin.

Das vorläufige Ergebnis, Segeln als ein Übergangsritual zu definieren, welches zur Bildung einer Communitas führt, die einer vorgegebenen Route und einem Ziel folgt und von einem Ritualführer – in diesem Falle dem Kapitän – angeleitet wird, kann aus weiteren Gebieten der Ethnologie untermauert werden.

Die zeitnahen Forschungen Brombergers legen den Grundstein für die theoretische Beweisführung von Ritualen im Sportgeschehen genauso, wie die ethnohistorische Annäherung an die historische Entwicklung des Sports – von der Antike bis zur Gegenwart – sowie der Segelschiffahrt – auch hier betrachtet von den Anfängen bis zum Heute – und der Auswertung von Logbucheintragungen und Reiseberichten großer Forschungsreisender.

Im empirischen Teil werden den theoretischen Annahmen zum Segeln als einem Ritual auf dem Wasser durch Erlebnisberichte von Regattateilnehmern und Einhandsegler untermauert. Durch die Auswertung narrativer und literarischer Daten kann eine Zuordnung des Erlebten beim Segeln durch eine Gegenüberstellung mit den einzelnen Ritualphasen nach van Gennep erfolgen. Die praktischen Erfahrungen und Erlebnisse der Segler manifestieren die theoretischen Ritualkonzepte und erbringen den Beweis für die Hypothese, dass Segeln ein Ritual auf dem Wasser ist.

ABSTRACT (English)

The thesis „Segeln – Ein – Ritual auf dem Wasser“ – (Sailing – a ritual upon the water) approaches the present understandings of the sport of sailing – especially racing sport – on behalf of an ethnological perspective.

As the main hypothesis, this work is aimed at showing, that sailing is structurally and generally a ritual and that the understanding of a ritual can be transferred on sailing sport as a ritual in complex societies, based on the work of van Gennep (1999), the three phases of the transmission ritual, and Victor Turner on existential or spontaneous, normative and ideological *communitas* (Turner 2000). Later on he found out, that ritual acitons in complex societies display different structures compared with non-complex societies.

Krieger/Belliger enlarged the classical concept of ritual, through the aspect that today rituals are seen rather as a phenomenon *sui generis*, that asks for its special kind of theoretical clarification and methological approach. On the contrary, Herlyn is convinced, that the formal configuration of rituals must be drawn so differently, since the general existence of rituals of transmission can be clearly observed. In his work Jan Platvoet shows three decades of the theoriy of rituals.

The preliminary result, that Sailing is to be defined as a ritual of transmission, leading to a *communitas*, following a pre-fgiven route and a target, led by a leader of ritual (in this case the captain), cen be prooved by other fields of Ethnology.

Current research of Bromberger lays the foundation for the theoretical line of argument of rituals in sport as much as the foundation of the ethnohistorical documentation of the historical developpment of sport – from ancient times until the present. It also lays the foundation for the ethnohistorical documentation of shipping – here also viewed from the beginnings up to present times – and for the evaluation of ship-logs and from travel-reports of great explorers.

In the empirical part of this thesis, the theoretical assumption about sailing as a ritual upon water is supplemented by reports of competitors of regattas and single-handed sailors.

Through evaluation of narrative and literary data, the experiences with sailing can be put into comparison with the decades of van Gennep. The reports and experiences of the sailors confirm the theoretical concepts of the ritual and give proof to the hypothesis that sailing is a ritual on the water.

BIBLIOGRAPHIE

ARCHETTI, Eduardo PP.

2004

Sport and Ritua. In: Salamone, Frank A. (Ed.): *Encyclopedia of religious rites, rituals and festivals* (pp. 416 –419)
New York / London: Berkshire Publishing Group

BELL, Catherine

1998

Ritualkonstruktion. In: BELLIGER, Andrea / KRIEGER, David J.(Hrsg.): *Ritualtheorien*. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag

BELLIGER, Andrea /KRIEGER, David

2003

Ritualtheorien, Wiesbaden: Westdeutscher Verlag

BITTERLI, Urs

1991

Die „Wilden“ und die „Zivilisierten“
München: C.H.Beck'sche Buchdruckerei

BROMBERGER, Christian

2003

Fussball als Weltstcht und als Ritual. In: BELLIGER, Andrea / Krieger, David J. (Hrsg.): *Ritualtheorien*. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag

BUNK, Lutz

2004

Schiffe – 50 Klassiker , Hildesheim: Gerstenberg Verlag

CHICHESTER, Sir Francis

2005

Held der sieben Meere

München: Frederking & Thaler Verlag GmbH

COMPTON, Nic

2003

Sailing solo – Die großen Regatten berühmter Einhandsegler

München Wien Zürich, München: BLV Verlagsgesellschaft mbH.

DOUGLAS, Mary

1986

Ritual, Tabu und Körpersymbolik. Sozialanthropologische Studien in Industriegesellschaft und Stammeskultur.

Frankfurt /New York: Campus Verlag

DURKHEIM, Emile

1996

Die elementaren Formen des Lebens.

Frankfurt: Campus Verlag

ELIADE, Mircea

1961

Mythen, Träume und Myterien. Salzburg: Otto Müller Verlag

ERDMANN, Wilfried

2001

Mein Schicksal heißt Kathena.

Bielefeld: Delius Klasing

ERDMANN, Wilfried

2004

Allein gegen den Wind

Bielefeld: Delius Klasing

FEEST; Christian F. / JANATA, Alfred

1989

Technologie und Ergologie in der Völkerkunde, Band 2.

Berlin: Dietrich Reimer Verlag

GENNEP van, Arnold

1999

Übergangsriten (Les rites de passage). Frankfurt / New York,

Campus Verlag (fr.orig.1909)

GRABNER-HAIDER ANTON / MARX HELMA

2005

Das Buch der Mythen aller Zeiten und Völker

Wiesbaden: Matrix Verlag GmbH

HAUSNER, Wolfgang

1986

Taboo III – Leben auf sieben Meeren

Wien, Verlag ORAC

HERLYN, Gerit

2002

Ritual und Übergansritual in komplexen Gesellschaften. Sinn und Bedeutungszuschreibungen zu Begriff und Theorie.
Münster / Hamburg / London: LIT Verlag.

HEYERDAHL, Thor

1986

Kon-Tiki, Ein Floß treibt über den Pazifik
Berlin: Verlag Volk und Welt

HEYERDAHL, Thor

1957

Aku-Aku, Das Geheimnis der Osterinsel
Ullstein Verlag

HIRSCHBERG, Walter (begründet von)

1999

Wörterbuch der Völkerkunde. Berlin: Dietrich Reimer
Verlag

ILIFFE, John

2000

Geschichte Afrikas. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuch-
handlung.

KREMSE, Manfred

Vorlesungsunterlagen

KRESZMEIER, Astrid, Habiba

1994

Das Schiff Noah – Weitra: Bibliothek der Provinz

LEIS, Mario

2003

Sport – Eine kleine Geschichte

Leipzig: Reclam Verlag

MARBOE, René Alexander

2004

Europas Aufbruch in die Welt 1450 – 1700

Essen: Magnus Verlag

MEISSNER, H.

1920

James Cook oder dreimal um die Erde. Stuttgart: Union

Deutsche Verlagsgesellschaft

MORGAN, Lewis H.

1987

Die Urgesellschaft. Wien: Promedia Druck- &

Verlagsges.m.H.

MÜCKLER, Hermann / SCHÜTZ-MÜLLER, Ingfried
1997

Die Entdeckung der Südsee

Wien: Museum für Völkerkunde, Österr.-Südpazifische Ges.

MÜCKLER, Hermann
2001

Fidschi – Das Ende eines Südseeparadieses

Wien: Promedia Druck- und Verlagsgesellschaft m.b.H

MÜCKLER, Hermann / ORTMAYR Norbert / WEBER, Harald (Hg)
2009

Ozeanien – 18.-20- Jahrhundert,

Wien: Verein für Geschichte und Sozialkunde &
Promedia Verlag

MÜCKLER, Hermann
2009

Einführung in die Ethnologie Ozeaniens

Wien: Facultas Verlags- und Buchhandels AG

NICHOLS, Peter
2001

Allein auf hoher See – Abenteuer einer Weltumseglung

Hamburg / Wien: Europa Verlag

OPPITZ, Michael

2001

Montageplan von Ritualen. In: CADUFF, Corina / PFAFF-CZARNECKA, Joanna (Hg.): *Rituale heute. Theorien-Kontroversen-Entwürfe.* Berlin: Dietrich Reimer Verlag.

PLATVOET, Jan

2003

Das Ritual in pluralistischen Gesellschaften. In: BELLIGER, Andr  a / Krieger, David J. (Hg.): *Ritualtheorien*, Wiesbaden: Westdeutscher Verlag

RAYNER, Arnulf

2003

Die Geschichte des America's Cup. M  nchen / Wien / Z  rich:: BLV Verlagsgesellschaft m.b.H.

SEDLACEK, Norbert

1999

Im Grenzbereich des M  glichen – Als Einhand-Segler um die Welt. Wien: Verlag ORAC im Verlag Krenmayr & Scheriau

SEDLACEK, Norbert

2002

Icelimit – Einhand nonstop um die Antarktis.
Bielefeld: Delius, Klasing & Co.KG.

SEDLACEK, Norbert

2005

Projekt Vendée Globe 2004/05

Wien: Ueberreiter.

SENFT, Hilde und Willi

1999

Aufbruch ins Unbekannte. Graz / Stuttgart: Leopold Stocker
Verlag

THIEL, Josef Franz

1992

Grundbegriffe der Ethnologie. Berlin: Dietrich Reimer Verlag

TREBITSCH, Willi

o.D.

Flaggenführung – Yachtgebräuche. Linz: Yacht Club Austria.

TURNER, Victor

2000

Das Ritual. Struktur und Anti-Struktur. Frankfurt / New York:
Campus Verlag

TURNER, Victor

2009

Vom Ritual zum Theater
Frankfurt / New York: Campus Verlag

VANERMEERSCH , Patrick

2003

Psychotherapeutische Rituale . In: Belliger, Andrea / Krieger,
David J. (Hg.): *Ritualtheorien*. Wiesbaden:
Westdeutscher Verlag

WERNHART, Karl R.

2004

Ethnische Religionen. Regensburg: Topos plus Verlags-
gemeinschaft

URLOGRAPHIE:

www.museumsnett.no (28.04.2008)

GLOSSAR

abdrehen	den Kurs ändern
abfallen	Kurs ändern nach Lee
achteraus	hinter dem Heck eines Schiffes
achtern	hinten, in Kombination mit anderen Worten, z.B.: Achterdeck
America's Cup	ältester Wanderpreis des Segelsports. Die Regatta um den Cup wird seit 1851 alle 4 Jahre ausgetragen. Bis 1983 wurde sie immer von den USA gewonnen.
Amwindkurs	Kurs, bei dem man so nah wie möglich am Wind segelt
angehängtes Ruder	Ruder, das am Heck eines Schiffes angebracht ist
Ankerleine	Leine oder Kette, die den Anker mit dem Schiff verbindet
anluven	Kurs ändern nach Luv
Argos-Sender	sendet in regelmäßigen Abständen zu verschiedenen Zeiten am Tag Signale per Satellit an eine Land-Station in Toulouse, Frankreich. Informiert die Regatta-Organisatoren über die Position der Teilnehmer. Kann im Seenotfall auch ein Notsignal senden
ASR	Air-Sea-Rescue; Luft- und Seerettung
astronomische Ortsbestimmung	Errechnung des Standortes nach den Gestirnen
aufbrisen	Zunehmen des Windes
aufentern	in den Mast klettern
aufklaren	an Bord aufräumen, sich auflösende Bewölkung
aufschießen	segelndes Boot in den Wind steuern und dadurch zum Stehen bringen; ein Seil, eine Leine zusammenlegen
Ausleger	jede Vorrichtung, die über die Bordwand hinausreicht Und für zusätzliche Stabilität sorgt

Autopilot	elektronisches Gerät, das automatisch das Schiff steuert. Entweder nach dem Kompasskurs oder in Verbindung mit einer Windfahne nach der Windrichtung
Backbord	vom Heck zum Bug gesehen die linke Seite eines Schiffes
Backstag	losnehmbare Stag, das in der Höhe der oberen Sahling am Mast angreift und diesen schräg nach achtern stützt
back stehen	Segel bekommt den Wind von der falschen Seite
Ballast	schweres Material (Kies, Sand, Eisen, Blei), das in der Bilge platziert für Stabilität sorgt. Auf Yachten enthält der Kiel den Ballast oder dieser wird innen unter den Bodenbrettern angebracht
Ballastkiel	aus Eisen oder Blei unter dem eigentlichen Kiel
Bändsel:	dünnes, kurzes Seil
Bark	uraltet Wort für „Schiff“, das seit dem 18.Jh. einen Schiffstypen mit bestimmter Besegelung bezeichnet. Eine Barke fährt mit Rahsegeln an den vorderen Masten nur am Besanmast mit Gaffelsegel. Berühmte Barken sind die 3-Mast-Bark Gorch-Fock und die 4-Mast-Bark Pamir
Barkentine	Sonderform der Bark, die nur am Vormast Rahsegel führt
Baum	eine starke Spiere, die das Unterliek eines Segels hält. Mit ihm kann die Stellung des Segels verändert werden
Beaufort (Bft.)	Maß für die Windstärke
beidrehen	das Schiff ohne Fahrt oder unter kleinstem Segel treiben zu lassen
Belegklampe	Vorrichtung zum Festmachen eines Taus
Bermudasegel	Hochsegel, das heutzutage übliche dreieckige Schrat-Segel. Es wird mit einem Fall, das am Segelkopf befestigt wird, am Mast nach oben gezogen.
Besteck (nehmen)	Ortsbestimmung mit Instrumenten

Biggameboot	Boot zum Sportfischen
Biggi	Dickschiff
Bilge	tiefster Punkt des Schiffsinnenraumes über dem Kiel, in dem zu Segelschiffszeiten meist (Bilgen-) Wasser stand
Blei-Ballastkiel	Ballastkiel, der aus Blei hergestellt ist
Blinde	vorderstes Rahsegel unter dem Klüverbaum, das dem Steuermann die direkte Sicht nach vorne versperrt.
Blister	leichtes, spinnakerähnliches Vorsegel
Bö	starker Windstoß
Bodenwrangen	Bauteile, die die Spanten mit dem Kiel verbinden
Boje	Schwimmkörper aus Kunststoff oder Metall zum Markieren
Bombarde	Mörser, eine schwere, steil feuernde Kanone
Breite	die Schiffsbreite an der breitesten Stelle oder geographischer Breitengrad
Brigg	sehr schneller Zweimaster mit Rahsegeeln, Name wurde abgeleitet von Brigant=Pirat
BRT	Raummaß, das den sogenannten Bruttoreumgehalt eines Schiffes angibt. 2,9316 cbm entsprechen 1 BRT. Der Berechnung wird der gesamte vom Schiff umschlossene Raum (Rumpf plus Aufbauten) zugrunde gelegt. Die Ladekapazität wird heute offiziell mit Bruttoreumzahl (BRZ) und Nettoreumzahl (NRZ) angegeben
Brückendeck	kurzes, durchgehendes Deck zwischen Kajütaufbau und Cockpit. Bei Katamaranen die Fläche zwischen beiden Rümpfen
brüllender Vierziger	stürmisches Seegebiet zwischen 40 und 50 Grad Süd
Bug	vorderer Teil des Schiffes
Bugkorb	Geländer am Bug zum Festhalten

Bugsprit	eine kurze, kräftige Spiere, die über den Vorsteven hinausragt. Sie dient als Unterbau für den Klüverbaum
Bullenstander	Sicherungsleine für den Großbaum
Chronometer	Instrument zur Zeitmessung auf See
Crossbeams	Querträger, die die Rümpfe eines Katamarans oder eines Trimarans miteinander verbinden
Deck	obere Abschlussfläche des Bootsrumpfes
Deklination	Winkelabstand eines Gestirns vom Himmelsäquator
dicht holen	flacheres Trimmen des Segels durch Verkürzen der Schot
Dingi	kleines Beiboot
Dinett	Sitzgelegenheit mit zwei Bänken und einem Tisch, welcher auf kleinen Booten meistens absenkbar ist und zu einer Schlafkoje umfunktioniert werden kann
Dirk	Leine zum Halten des Großbaumes
Dolle	eiserne oder hölzerne „Gabel“, in denen die Ruder (Riemen) beim Rudern beweglich verankert sind
Doppelender	Schiff mit spitzem Heck (Spitzgattheck), dessen Bug und Heck sich stark ähneln
Doppelfock	zwei Focks beidseitig vor dem Mast
Doppelruder	zwei Ruder, die beidseits des Hecks befestigt sind, statt einem zentralen Mittlruder
Dory	ein kleines, flachbodiges Ruderboot mit hohem Bug und Heck. Wird von Fischern in Neufundland genutzt
Drift	durch Wind, Seegang oder Strömung verursachte seitliche Bootsbebewegung
Dschunken-Rigg	Takelung mit chinesischem Luggersegel
dümpeln	unregelmäßige Längs-bzw. Querbewegungen des Schiffes bei wenig bewegter Wasseroberfläche
Dünung	vor oder nach einem Sturm vor- bzw. nachlaufende Wellen
dwars	quer, seitlich

Dwarsee	quer zum Schiff gehende See
Echolot	Gerät zur Messung der Wassertiefe durch Schallwellen
Einhandsegler	eine Person fährt allein ein Schiff. „Hand“ ist abgeleitet vom Englischen „hand“ = Mann, Arbeiter; „ten hands“ an Bord sind entsprechend zehn Mann.
einklarieren	offizielles Melden und Erledigen der Einreiseformalitäten
Einrumpfyacht	Yacht mit nur einem Rumpf, im Gegensatz zu Katamaranen oder Trimaranen
Eintonner-Klasse	Konstruktionsklasse, die nach den früheren IOR-Forme einen Rennwert von max. 8,38 m (30,5 Fuß) hatte. Wurden durch die ILC 40 abgelöst
Eisblink	Widerschein von Eismassen am Horizont
einscheren	ein Ende – kurzes Seil – durch einen Block ziehen
entmastet	wenn die Masten eines Schiffs zerstört werden – durch Sturm oder Materialfehler
Etmal	gesegelte Strecke innerhalb 24 Stunden, man sagt auch „Tagesmal“ – von Mittag zu Mittag zurückgelegte Entfernung
Faden	seemännisches Längenmaß: 185cm (Tausendstel einer Seemeile)
Fahrt über Grund	die tatsächliche Geschwindigkeit, mit welcher sich ein Boot über Grund bewegt, unterscheidet sich wegen Strömung, Abdrift usw. von der Fahrt durchs Wasser
Fall	Tau zum Setzen und Niederholen der Segel
Fastnet	eine kleine Insel vor der Südküste von Irland, oder Abkürzung für eine berühmte Yachtregatta, die in Cowes startet, den Fastnet Rock umrundet und in Plymouth endet
Fender	Gummiballon, den man an der Bordwand aushängt, um Beschädigungen derselbigen beim Anlegen zu verhindern
fieren	nachgeben eines belasteten Taus, herablassen
Filibuster	Seeräuber

Fleute	Dreimastsegler, dessen bauchiger Rumpf Teekannenform hat; die Fleute ist das holländische Standard-Frachtschiff des 17. Jhs. → Pinasschiff
Flügelmast	ein aerodynamisch geschnittener Profilmast (ähnlich einem Flugzeugflügel), der sich so dreht, dass das größtmögliche Profil dem Wind zugewandt wird
Flügelsegel	eine starre oder halbstarre Struktur ähnlich einem Flugzeugflügel, die vertikal an der Yacht befestigt ist, um Vortrieb aus der Kraft des Windes zu liefern
Fock	ein dreieckiges Segel, das vor dem Mast, am Vorstag, gesetzt wird
Fregatte	im 18.Jh. ein schnelles dreimastiges, als Vollschiiff getakeltes Handels- oder Kriegsschiff (genauer: 1 Kriegsschiff „5. Ordnung mit 28-40 Geschützen der Kaliber 12 und 18 Pfund). Im 8.Jh. war „Fragatta“ eine Bezeichnung für die dreimastigen Dhaus, aus denen sich die Karavellen entwickelten; aber auch für einen spanischen Fischerboottyp. Die amerikanische Superfregatten wie die USS Constitution sprengten diese traditionellen Definitionen.
Freibord	der Abstand zwischen Wasserlinie und Deck
Funkpeiler	Funkempfangsgerät, mit dem der Einfallswinkel elektro-magnetischer Wellen zur Ortsbestimmung gemessen werden
Fuß	englisches Längenmaß 1 Fuß = 30,5 cm
Gaffelkutter	Schiff mit einem Mast, einem Gaffelsegel und zwei Vorsegeln (Klüver und Fock)
Gaffelsegel	ein viereckiges Segel. Das Unterliek wird durch den Großbaum gehalten. Das obere oder Gaffelliek ist in eine Gaffel (Spiere) eingezogen oder an ihr angereiht
Galeasse	bezeichnet ursprünglich sehr große <i>Handelsgaleeren</i> der Römerzeit; in der Galeeren-Schlacht von Lepanto 1571 dienten Galeassen als stationäre Artillerie-Schiffe
Galeere	abgeleitet von lat. „Galea“ = Schiff, bezeichnet Galeere im Allgemeinen große, geruderte Fahrzeuge, unabhängig davon, ob die Mannschaft aus Sklaven, Gefangenen oder Freiwilligen besteht. Die heutige Wortbedeutung „Häftlingsschiff“ entstand im Mittelalter

Galeone	Weiterentwicklung der → Karacke. Galeonen sind schlanker und haben niedrigere Aufbauten. Am bekanntesten sind die spanischen Schatzgaleonen. Kleinere Galeonen wurden, vor allem in der Karibik, manchmal auch noch gerudert, was die Wortähnlichkeit zu Galeere erklärt: das Piratenschiff Adventure Galley ist (wörtlich übersetzt) eine „Risiko- oder Wagnis-Galeere.“
Gegenanbolzen	gegen die Windrichtung segeln
Gegenwind	Wind, der genau aus der Richtung kommt, in die man möchte
Gennaker	sehr großes Leichtwindvorsegel
Genua	großes Vorsegel, dessen Schothorn bis hinter den Mast reicht
GMT	Greenwich Mean Time
Golfstrom	eine warme Strömung, die vom Golf von Mexiko parallel zur amerikanischen Küste nach Neufundland läuft und dann den Atlantik nach NW-Europa überquert
GPS	Global Positioning System, das Standort mit Hilfe von Satelliten auf Meter genau bestimmt
Groß	Hauptsegel, welches am Mast und Großbaum angeschlagen ist
Großbaum	horizontales Führungsrohr, welches zum Fixieren der Unterseite und Justieren des Großsegels dient
Großkreisroute	die kürzeste Distanz zwischen zwei Orten auf der Erdoberfläche. Die auch Orthodrome genannte Linie folgt der Krümmung der Erde
Großsegel	das Hauptsegel hinter dem Mast
Growler	großes treibendes Eisstück, zumeist Abbruchstück eines Eisberges – ragt nur wenig aus dem Wasser
halbstarres Segel	aerodynamische Einheit aus einem langen Profimast (1/3 des Gesamtsegels) und einem darin eingezogenen Tuchsegel
Halbtonner-Klasse	von der Eintonner-Klasse abgeleitete Klasse für kleine Seekreuzer mit einem IOR-Rennwert von max. 6,72m (22 Fuß). Die Klasse wurde durch die ILC 30 ersetzt

halsen	das Schiff mit dem Heck durch den Wind drehen
Handicap-System	Ausgleich, der Yachten mit bestimmten Abmessungen zur tatsächlich gesegelten Zeit gegeben wird
hart am Wind	so steil wie möglich gegen den Wind segeln
Heck	hinterste Teil des Schiffes
Heckkorb	Geländer am Heck zum Festhalten
Hf-Funk	Funksystem der Alliierten, das durch den UKW-Sprechfunk abgelöst wurde
hieven	hochziehen, heranholen
hohe Kante	luvseitige Rumpfseite der Yacht
Holepunkt	der Punkt an Deck, an dem eine Schot zwecks optimalem Segeltrimm umgelenkt wird
Huk	Küstenvorsprung
IOR-Regeln	internationale Hochseeregeln, die 1971 entwickelt wurden, um Yachten innerhalb des Handicap-Systems zu vermessen
ITCZ	Intertropische Konvergenzzone (Intertropical Convergence Zone, auch: Inter Tropical Conversion Zone). Eine Tiefdruckrinne, in der die südlichen Passatwinde mit den nördlichen zusammentreffen
Jolle	kleines, offenes Boot
kabbelig	unruhiges Wasser bei Windeinwirkung gegen Strom
Kabellänge	182 Meter / Zehntel einer Seemeile
kalfatern	abdichten eines Schiffes. Zu diesem Zweck wurde Werg (Hanf in Europa, Kokosfasern in Asien, Südsee und Pazifik) zwischen den Planken gestopft und mit flüssigem Pech wasserdicht gemacht
Kalmengürtel	Tiefdruckzone um den Äquator mit Flauten, plötzlichen Stürmen und leichten, veränderlichen Winden
Karacke	dreimastige plumpe Schiffe mit hohen kastellartigen Aufbauten. Phantasie-Darstellungen zeigen auch die Kogge Bunte Kunh als Karacke. Das Wort (auch

Karracke oder Karake, holländisch Kraek, Kraeck oder Kraak) ist abgeleitet vom arabischen Qaraqir = Handelschiff. Dieser Typ wird in Portugal auch als Nao bezeichnet. Aus der Karacke entwickelte sich die flacher und schlanker gebaute → Galeone.

Karavelle

Dieser Schiffstyp wird 1255 zum ersten Mal erwähnt als Caravela latina. Er bezeichnet einen zwei-bzw. (meist) dreimastigen Nachbau der schnellen arabischen Dhaus mit Lateinersegel, z.B. Kolumbus' Begleitschiff Nina. Die Caravela redonda hatte 3 oder 4 Masten und Rahsegel. Aus diesem Schiffstyp entwickelte sich die → Karacke. Die Bezeichnung Karavelle leitet sich ab von der → Kraweel-Bauweise

Karronade/Carronade

wörtlich: „Zerschmetterer“, eine wegen ihrer Streuwirkung furchtbare Nahkampfskanone, im Kaliber zwischen 6 und 68 Pfund, die 1779 von Charles Cascoigne für die britische Navy entwickelt wurde. Die 68-er Pfünder feuerten mit einem Schuss 500 Musketenkugeln. Diese Waffe machte die Royal Navy unschlagbar.

Kastell

turmartige Aufbauten an Bug und Heck, die bei Gefechten als Kampfplattform dienten. Sie waren oft mittelalterlichen Burgzinnen nachempfunden, daher der Name. Diese Aufbauten gab es nur bei Koggen und → Karacken, die dadurch sehr instabil waren

Katamaran

Yacht mit zwei parallelen Rümpfen

Kat-Takelung

der Mast steht am Bug des Schiffes und führt nur ein Großsegel; Vorsegel fehlen

kentern

das seitliche Umschlagen bzw. Umkippen des Bootes um mindestens 90°

Ketsch

Segelschiff mit zwei Masten, wobei der hintere Mast niedriger ist

Kevlar

synthetisches Fieberglasgewebe der Firma Dupont

Kiel

der unterste Mittellängsverband des Bootsrumpfes

Kielbolzen

Bolzen, mit denen der Kiel mit dem Rumpf verbunden wird

Kielholen

um Kiel und Rumpf zu überholen, wurden die Schiffe auf dem Trockenen auf die Seite gelegt. So konnten Algen und Muscheln entfernt und der Rumpf neu → kalbfatert werden. Auch eine Bezeichnung für eine

	Straf- und Foltermethode, bei der der Deliquent mit einem Seil unter dem Rumpf des Schiffs hindurch gezogen wurde
killen	hin und her schlagen
Kimm	Horizont auf See
Kippbarer Kiel	ein Kiel, dessen Winkel zum Rumpf verändert werden kann, um das Gewicht weiter nach Luv zu bringen und damit das aufrichtende Moment zu vergrößern
klarieren	Falle, Schoten oder Segel für den weiteren ungestörten Gebrauch vorbereiten
Klinker	eine Rumpfbauweise, bei der die Planken fächerartig-überlappend genagelt oder gedübelt wurden und die den Rumpf enorme Dichte und Stabilität gab. Diese Bauweise wurde wegen des extremen Holzbedarfs ausschließlich in Nordeuropa angewendet, bei Wikingerschiffen und teilweise auch bei Koggen
Klipper	fast alle sind als Vollschiffe getakelt An den Rahen Verlängerungsspiere, auf denen auf Kursen mit achterlichem Wind die Leesegele gesetzt werden.
Klüver	vorderes Vorsegel eines Kutters, das vor der Fock gesetzt wird
Knoten	Maßeinheit für Bootseinheit 1 Knoten = 1 Seemeile pro Stunde = 1,852 km/h, die mit der durch Knoten unterteilten Logleine gemessen wurde.
Koje	Schlafplatz an Bord
Kopfbeschlag	Beschlag am Ende einer Spiere
Koppelnavigation	das Errechnen eines Schiffsortes mit Hilfe eines zeitlich zurückliegenden bekannten Schiffsortes anhand bekannter bzw. geschätzter Faktoren, wie Fahrt, Zeit, Geschwindigkeit, Strömung, Abdrift etc.
Koppheister	(Kopfüber) – wenn eine Yacht sich in Fahrtrichtung über den Bug überschlägt
Krängung	Schräglage eines Schiffs durch falsche Gewichtsverlagerung oder hohen Winddruck

Kraweel	(Krauel) Rumpfbauweise, bei der die Planken nebeneinander gesetzt, genagelt und zusätzlich mit Buchenholz-Zapfen verbunden wurden. Der Begriff stammt aus dem 15.Jh., abgeleitet vom portugiesischen Wort „carvalho“ = Eiche. Diese Ableitung ist merkwürdig, denn die Kraweelplankung war schon die Standardbauweise der Phönizier und der sogenannten griechischen „Seevölker“. Die Namensgebung Karavelle zeigt auf jeden Fall die Dominanz des portugiesischen Schiffsbaus im 15. Jh.
kreuzen	Zick-Zack-Kurs gegen den Wind segeln
Kutter	Schiffstyp, der aus schnellen einmastigen Fischerbooten entwickelt wurde. Schon Anfang des 17.Jhs. führten die Niederlande diesen Typ als „yaght“ in ihren Reederei-Listen, womit aber vor allem die Schnelligkeit dieser Schiffe bezeichnet wurde. Erst im 18. Jh. setzte sich das Wort „Kutter“ als Typenbezeichnung durch, es leitet sich ab vom englischen „to cut“. Tatsächlich durchschneiden Kutter Wasser und Wellen regelrecht. Wegen ihrer enormen Schnelligkeit und Hochseetüchtigkeit waren sie bei Zollbehörden und Piraten gleichermaßen beliebt
Kutterfock	Vorsegel bei einem Schiff mit mehreren Vorsegeln
Länge über Alles –LüA	Bootslänge einschließlich aller überstehenden Teile
Landabdeckung	Fahrbereich an der Küste mit geringerem Seegang bei Wind vom Land zur See
Lasching, laschen	Verbindung aus Tauwerk (herstellen)
lebendig	seemännische Kommando für „schnell“.
Leckagen	ungewollte Öffnungen, durch welches Wasser in das Schiffsinnere dringen kann
Lee	dem Wind abgewandte Seite des Schiffes
lenz	leer
lenzen	Auspumpen des in das Boot eingedrungene Wasser
Liek	die Kante eines Segels (Achterliek, Unterliek)
Linie	in der Windjammerzeit Bezeichnung für Äquator
Log	Instrument zum Messen der Bootsgeschwindigkeit

Logbuch	Schiffstagebuch
loggen	die Fahrt eines Bootes messen
Lot	an einer Leine befestigtes Stück Blei (Senkblei), in dessen Höhlung etwas Talg geschmiert wurde. Auf den Meeresgrund hinabgelassen, blieben am weichen Talg je nach Verhältnissen Sand, Muscheln oder Kiesel kleben. Durch langjährige Erfahrung im Loten wussten z.B. die Koggenkapitäne, wo in der Nord- und Ostsee sie sich befanden. Aber auch in unbekannten Gewässern war das Loten eine wichtige Navigationshilfe.
Loxodrome, Kursgleiche	eine imaginäre Linie auf der Erdoberfläche, die alle Meridiane im selben Winkel schneidet
Luggersegel	viereckiges Schratsegel, dessen Oberliek an einer Rah (Spiere) angeschlagen ist
Lümmelbeschlag	gelenkiger Beschlag, der den Baum mit dem Mast verbindet
Luv	dem Wind zugewandte Seite eines Schiffes
Mallungen	Windstillengürtel am Äquator
Mast	benannt werden die Masten nach ihrer Stellung im Schiff; von vorne nach hinten: Fock, Groß- und Kreuz- (Vollschiff) bzw. Besanmast (Bark und hintere Buchklappe)
Mastkeep	Hohlkehle im Mastprofil zum Anschlagen und Setzen des Großsegels
Mastrutscher	ein Beschlag, mit dem das Segel in der Schiene hochgezogen wird
Masttop	oberes Ende des Mastes
Megaphon	Sprachrohr
Mehrrumpfyacht	Yacht mit zwei oder mehr Rümpfen (Katamaran, Trimaran)
Meile	gemeint ist stets die Seemeile (1852 m)
Messepieken	Mädchen, die in der skandinavischen Handelschiffahrt für Küche und Messe zuständig sind

Mooring, Muring	auf dem Meeresboden verankertes Seil, das in Häfen und Marinas statt eines Ankers verwendet wird
Nao	→ Karacke
Niedergang	Treppe auf einem Schiff
Niederholer	Leine, welche das Aufsteigen des Großbaums verhindert
Nomex	ein leichtes, robustes, modernes Konstruktionsmaterial
Notrigg	behelfsmäßiger Mast, an dem Segel gesetzt werden können, um eine entmastete Yacht weitersegeln zu können
Opferanode	(Zinkanode) schützt hochwertiges Material durch Aufnahme und Absorbierung vorhandener Fehlströme
Pantry	Anrichtekammer auf Schiffen – auf kleinen Seglern zugleich Küche
Passat	beständiger Tropenwind
Passatsegel	Vorsegel zum Segeln direkt vor dem Wind
Passatwinde	beständiger Wind in Richtung des Äquators. Auf der Nordhalbkugel weht er aus Nordost, auf der Südhalbkugel aus Südost
Pendelkiel	seitlich bewegbarer Kiel
Persenning	starkes Tuch
Pinasse	kleines einmastiges Segelschiff (englisch), meist als Beiboot
Pinassschiff	schneller holländischer Dreimaster, verwandt mit der → Fleute, aber schlanker und schnittiger. Das Pinassschiff ist ein Vorläufer der → Fregatte
Plicht	an Deck befindlicher Sitz- und Arbeitsraum an Bord eines Bootes (Stauraum)
Proa, Prau	Doppelrumpfboot aus Indonesien, das neben dem schlanken Haupttrumpf einen Ausleger oder Schwimmer hat
pullen	rudern
Pütz	Eimer für den Bordgebrauch

Rahsegel	rechteckiges Segel
Raumer Wind	Wind, der von schräg hinten kommt
raumschots	nahezu vor dem Wind segeln
Reede	Ankerplatz vor dem Hafen
reffen	verkleinern der Segelfläche ohne Segelwechsel, z.B. einbinden bzw. einrollen eines Teils des gesetzten Segels
Rigg	die Takelage mit allen Teilen des stehenden und laufenden Gutes einschließlich Mast und Spieren
rollen	das seitliche Schwingen eines Schiffskörpers
Ruder	Steuer des Schiffes
Saling	beidseitige Abstützung auf etwa halber Höhe des Mastes, um das Durchführen einer Want und somit das Versteifen des Mastes in Längsrichtung zu ermöglichen
Sandwichlaminat	ein aus mehreren unterschiedlichen Werkstoffen gefertigter Laminatteil, z.B. mit Polyester beidseitig beschichtetes Holz
Schäkel	Verbindungsstück
Schalenkreuz	waagerechtes Kreuz des Windmessers, das an den Enden mit kleinen Halbkugeln den Wind auffängt und misst
Schaluppe/Sloop	klassisches einmastiges Fischer- und Segelboot
schamfilen	scheuern, reiben von Segel und Tauwerk
Schandeck	Umrandung des Cockpits und des Decks gegen Wasser und Wind
Schapp	kleiner Stauraum an Bord
Schelf	Tiefenbereich des Ozeans, 0 bis ca. 300 m
scheren	Tauwerk durchziehen, durchstrecken
Schirokko	Mittelmeerwind
schlingern	Schwanken des Schiffes um die Längsachse

Schmetterlings- Besegelung	gleichzeitig an Backbord und Steuerbord gefahrenes Segel
Schoner	auch Schooner oder Schuner genannt: Schiffstyp, der aus zweimastigen Fischerbooten entwickelt wurde. Die Konstruktionsidee gingen in Nordeuropa wie in Nordamerika auf alte Wikinger-Traditionen zurück. Schoner wurden auch als Zweimast-Kutter bezeichnet, hatten aber anders als → Kutter einen runden flachen Bug, der sie auf den Wellen „surfen“ ließ (→ Skeidh). Die typisch nach hinten geneigten Masten erinnern an die arabische Dhau. 1713 erhielten sie den Namen Schoner, abgeleitet vom Schottischen „to Schon“ einen Stein über das Wasser springen lassen.
Schot	Leine zum Dichtholen eines Segels
Schott	Trennwand an Bord einer Yacht, die separate Räume schafft. Sind diese Trennwände dicht, entstehen Schotts, die die Yacht im Notfall über Wasser halten
Schottrack	Befestigung der Großschot am Baum
Schratsegel	ein Segel, das längsschiffs senkrecht gesetzt wird
schrück	Leinen etwas Lose geben
Schwenkkiel	in den Rumpf (Kielkasten) versenkbarer Kiel
Schwert	ein Brett, das im Schwertkasten angesenkt werden kann und so unter Wasser die Abdrift verringert und die Stabilität erhöht
Schwertkasten	wasserdichter Kasten, in dem das Schwert sitzt
schwojen	das Treiben des Bootes um den Anker
Schwojradius	der Kreis um den Anker, welcher sich durch die Ketten bzw. Seillänge ergibt
Seeanker, Treibanker	ein aus Segeltuch gefertigter, trichterförmiger Sack, der im Sturm den Bug bzw. das Heck des Schiffes gegen den Wind hält
Seemeile	nautisches Längenmaß = 1,852 km
Segel	grundsätzlich unterscheidet man Rahsegel und Lateinersegel. Die Rahsegel, mediterranen Ursprungs, sind quadratisch, rechteckig oder trapezförmig, sie

werden an einer horizontalen Rah befestigt. Lateinersegel. Arabischen Ursprungs sind dreieckig und werden diagonal gesetzten Rah befestigt→ Schratsegel, Gaffelsegel, Spinnacker). Die Segelnamen werden nach Mast und der Höhe, in der sie an diesem angebracht sind, gebildet. Das Großmarssegel z.B. ist das am Großmast in Höhe des Mars gesetzte Segel; das Vorbramsegel ist am Vormast an der Bramstenge gesetzt.

Segelgarderobe	Sammelbegriff für alle an Bord befindlichen Segel
Sextant	Winkelmessgerät zur Schiffsortbestimmung
sinnig	seemännisches Kommando für „langsam“
Skeidh	neben dem Handelsschiff Knorre (auch Knorr oder Knorren) das Standardschiff der Wikinger und Normannen. Skeidhs waren eine unerhörte Innovation der Schiffsbaukunst. Zu ihrer Stabilität trugen die enormen Eichen Skaninaviens bei. Skheid bedeutet „Rennpferd“
Skipper	Verantwortlicher an Bord einer Yacht
slippen	Schiff an Land holen
Slup	Yacht mit einem Mast, einem Großsegel und einem Vorsegel
Smeereep	Talje zum teilweisen Niederholen der Großsegellieken beim Reffen
Spanten	Querversteifung des Bootsrumpfes
Spibaum	Stange zum Abspreizen des Vorsegels
Spiegel	die bei Jollen meist senkrecht, bei Yachten meist schräg stehende achterne Abschlussplatte eines Bootsrumpfes
Spiere	Stange, Rundholz
Spill	Winde auf Schiffen
Spinnaker	großes, leichtes, ballonartiges Vorsegel aus moderner Kunstfaser. Weiterentwicklung des „Fliegers“ von Kuttern.
Spinnakerbaum	Baum, an dem der Spinnaker angeschlagen wird und mit dem er sich bedienen lässt

spleißen	Drahtseil- oder Tauenden miteinander verflechten
Spreizgaffelschoner	Schiff mit zwei Masten, bei dem der vordere Mast ebenso hoch oder niedriger als der hintere ist. Das oder die Segel haben einen ellipsenförmigen Baum wie der Gabelbaum eines Surfbretts
Spring	Festmacherleine, die das Vorwärts- bzw. Rückwärts-treiben der Yacht am Steg verhindern soll
Squall	Sturmbö
Stabringbüchse	Art schwerer Muskete
Stag	Draht, der den Mast nach vorne (Vorstag) oder hinten (Achterstag) abstützt
Stagreiter	Beschläge mit deren Hilfe ein Vorsegel am Vorstag befestigt wird
Stagesegel	Segel, das an einem Stag angeschlagen wird
stampfen	Auf- und Ab-Bewegung einer Yacht in Fahrtrichtung
Steckschwert	ein Schwert, das nur lotrecht bewegt werden kann
stehendes Gut	unbewegliche Spannseile des Mastes
Steuer	eine Pinne oder ein Steuerrad, zum Steuern der Yacht
Steuerbord	rechts, in Fahrtrichtung. Die Schiffe der Ägypter, Phönizier, Griechen, Römer und Wikinger hatten das Steuerruder nicht am Heck, sondern an der Seite des Schiffes, meistens rechts. Das Wort „Steuerbord“ stammt aus der Wikingerzeit, viele Begriffe der heutigen internationalen Seefahrtsprache sind wikingschen Ursprungs (engl. Steuerbord: „starbord, Backbord „bord“). Die Seitenruder verschwanden in Europa durch den Einfluss arabischer Dhaus, die mit Heckruder gesteuert wurden
Stropp	kurzes Ende aus Tauwerk oder Draht, das an beiden Enden ein Auge hat
Sturm ablaufen	vor dem Wind und den Wellen davonsegeln
Sturmfock	ein kleines, besonders verstärktes Vorsegel, das bei sehr starkem Wind gesetzt wird
Südwester	Regenhut mit langer Krempe hinten

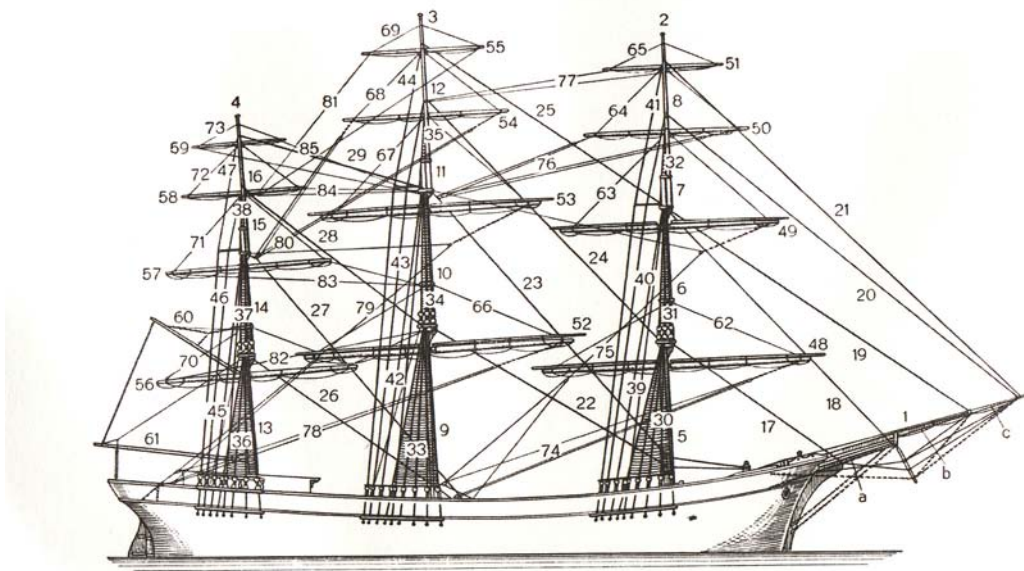
Takelage	Tauwerk eines Segelschiffes, im weiteren Sinn die gesamte Besegelung
Talje	Flaschenzug
Tide	Differenz des Wasserstandes zwischen Ebbe und Flut
Tiefdruckgebiet	Gebiet niedrigen Luftdrucks
Tiefgang	die Wassertiefe, die ein Schiff aufgrund seines Kiels/Schwerts benötigt, um nicht aufzusetzen
Top	Spitze des Mastes
Topp und Takel, unter	ohne Segel vor dem Wind laufen und nur den Winddruck an der Takelage zur Fahrt benutzen oder in Kauf nehmen; eine Möglichkeit, schweres Wetter auf See zu überstehen
Toppnant	ein Haltetau für den Spibaum
Törn	bestimmte Zeit oder Strecke
Tragflügel	Flügel mit dem Profil einer Flugzeugfläche. Dieser erzeugt einen hydrodynamischen Auftrieb, der den gesamten Rumpf einer Yacht zur Verminderung des Wasserwiderstandes aus dem Wasser hebt
Tragflügel-Trimaran	Trimaran, der das hydrodynamische Auftriebsprinzip dazu nutzt, die Rümpfe aus dem Wasser zu heben; so sind höhere Geschwindigkeiten möglich
Traveller	Schiene zum Einstellen des Holeyunktes für die Großschot
Treibanker	Tuchgestell zum Bremsen des Schiffes bei Sturm
Treibgut	Wrackteile eines Schiffes oder seiner Ladung, die umhertreiben oder angespült werden
Trimaran	Boot aus drei miteinander verbundenen Rümpfen
trimmen	einstellen der Segel bzw. Gewichtsverteilung an Bord
Trysegel	ein sehr kleines robustes Segel, das im Sturm als Hauptsegel gesetzt wird
Überlebensanzug	Overall mit angesetzten Füßlingen, in dem ein Über-Bord-Gefallener im kalten Wasser länger überleben kann

unklar kommen	z.B. verheddern, verwickeln, verklemmen eines laufendes Gutes oder Segels
UTC	Koordiniertes Weltzeit (Coordinated Universal Time)
verlegen	verändern des Liegeplatzes bzw. des Ankerplatzes
versetzen	vom Kurs abtreiben
verstagt/unverstagt	mit/ohne Stahlseile, die den Mast abstützen
Vollschiff	auch Vollrigger (engl. Fullrigger) ist ein vollgetakeltes Schiff mit drei Masten, das viereckige Segel an jedem Mast führt
Vollzeug	segeln mit den Hauptsegeln, keines davon ist gerefft
vorgetränktes Karbon	ein Hightech-Konstruktionsmateriel
Vorliek	Vorderkante eines Segels
Vorliekstrecker	Vorrichtung zum Spannen der Vorderkante eines Segels
Vorschiff	vor dem Mast gelegener Teil des Schiffskörpers
Vorsegel	jedes Segel, das vor dem Mast gesetzt wird
Vorstag	der Draht, der den Mast nach vorne stützt
Want	Drahttauwerk zur seitlichen Verspannung des Mastes
Wantenspanner	Spannschraube zum Spannen der Wanten
Wasserballast	Wasser, das – in unterschiedlichen Tanks gepumpt – die Stabilität einer Yacht erhöht
Wasserlinie	die Linie, bis zu der eine Yacht normalerweise im Wasser liegt
Wasserstag	eine Kette vom Vorsteven zur Spitze des Klüverbaums. Sie hält den Klüverbaum nach unten fest, um den Zug des Klüvers aufzunehmen, und kann mit einer Talje durchgesetzt werden
Wasserverdrängung	die Masse des verdrängten Wassers, die gleich dem Gewicht des schwimmenden Bootes ist (nach Archimedes)
Wenden	den Bug des Schiffes durch den Wind drehen

Wetterfax	Wetterinformationen, die per Fax von einer Landstation kommen
Windfahne	bewegliche Fahne, die anzeigt, aus welcher Richtung der Wind kommt
Windsteueranlage	eine mechanische Anlage, die mit Hilfe einer Windfahne ein Schiff auf einem bestimmten Kurs zum Wind hält
wriggen	flossenartiges Bewegen des Ruderblattes, um etwas Bewegung im Schiffskörper zu erzeugen
Wulstkiel	Kielflosse (unter dem eigentlichen Kiel befestigte Stahl-platte), an deren Unterseite Blei- oder Eisenballast in Form eines Wulstprofils befestigt ist
Yacht	das sind Segelschiffe, die nicht wirtschaftlich genutzt werden, sondern nur für den Sport und Vergnügen sind.
Yawl	zweimastige Segelyacht, bei der der hintere Mast auf dem Heck außerhalb der Wasserlinie steht; bei der Ketsch innerhalb
Zurring	Leine zum Festzurren

(Begriffe zusammengefasst aus Bunk 2004: 256 ff und Sedlacek 1999, 2002, 2005, Compton 2003)

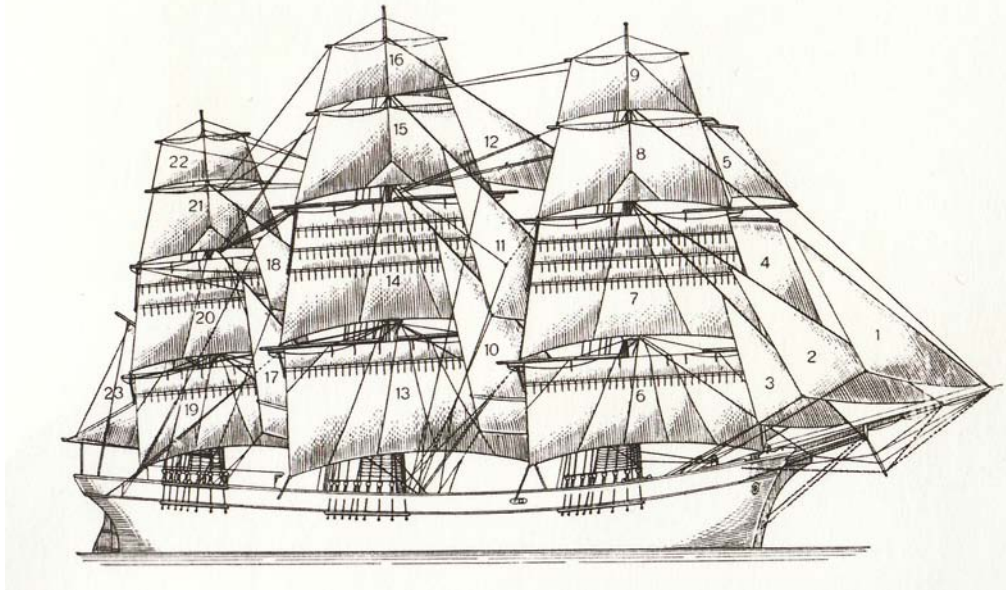
TAKELRISS EINES VOLLSCIFFS



(Bunk 2004: 265)

- | | | |
|---|---|---|
| 1. Bugspriet (a) mit Klüverbaum (b) und Außenklüverbaum (c) | 26. Kreuzstag | 61. Besanbaum |
| 2. Fockmast (Vormast) | 27. Kreuzstengestag | 62. Focktoppnanten |
| 3. Großmast | 28. Kreuzbramstag | 63. Vormarstoppnanten |
| 4. Kreuzmast | 29. Kreuzroyalstag | 64. Vorbramtoppnanten |
| 5. Untermast des Vormastes | 30. Fockwant | 65. Vorroyaltoppnanten |
| 6. Vormarsstenge | 31. Vorstengewant | 66. Großtoppnanten |
| 7. Vorbramstenge | 32. Vorbramwant | 67. Großmarstoppnanten |
| 8. Voroberbramstenge (oder Vorroyalstenge) mit Flaggentopp | 33. Großwant | 68. Großbramtoppnanten |
| 9. Untermast des Großmastes | 34. Großstengewant | 69. Großroyaltoppnanten |
| 10. Großmarstenge | 35. Großbramwant | 70. Kreuztoppnanten |
| 11. Großbramstenge | 36. Kreuzwant | 71. Kreuzmarstoppnanten |
| 12. Großoberbramstenge (oder Großroyalstenge) mit Flaggentopp | 37. Kreuzstengewant | 72. Kreuzbramtoppnanten |
| 13. Untermast des Kreuzmastes | 38. Kreuzbramwant | 73. Kreuzroyaltoppnanten |
| 14. Kreuzmarsstenge | 39. Vorstengepardune | 74. Fockbrassen |
| 15. Kreuzbramstenge | 40. Vorbrampardune | 75. Vormarsbrassen |
| 16. Kreuzoberbramstenge (oder Kreuzroyalstenge) mit Flaggentopp | 41. Vorroyalpardune | 76. Vorbrambrassen |
| 17. Focksteg | 42. Großstengepardunen | 77. Voroberbrambrassen (oder Vorroyalbrassen) |
| 18. Vorstengesteg | 43. Großbrampardune | 78. Großbrassen |
| 19. Klüverleiter | 44. Großroyalpardune | 79. Großmarsbrassen |
| 20. Vorbramstag | 45. Kreuzstengepardunen | 80. Großbrambrassen |
| 21. Vorroyalstag | 46. Kreuzbrampardune | 81. Großoberbrambrassen (oder Großroyalbrassen) |
| 22. Großstag | 47. Kreuzroyalpardune | 82. Kreuzbrassen |
| 23. Großstengestag | 48. Fockrahe | 83. Kreuzmarsbrassen |
| 24. Großbramstag | 49. Vormarsrahe | 84. Kreuzbrambrassen |
| 25. Großroyalstag | 50. Vorbramrahe | 85. Kreuzoberbrambrassen (oder Kreuzroyalbrassen) |
| | 51. Voroberbramrahe (oder Vorroyalrahe) | |
| | 52. Großrahe | |
| | 53. Großmarsrahe | |
| | 54. Großbramrahe | |
| | 55. Großoberbramrahe (oder Großroyalrahe) | |
| | 56. Kreuzrahe | |
| | 57. Kreuzmarsrahe | |
| | 58. Kreuzbramrahe | |
| | 59. Kreuzoberbramrahe (oder Kreuzroyalrahe) | |
| | 60. Besangaffel | |

SEGELRISS EINES VOLLSCHIFFS



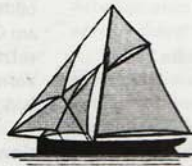
- | | | |
|---|--|--|
| 1. Außenklüver | 10. Großstengestagssegel | 19. Bagiensegel |
| 2. Klüver | 11. Großbramstagssegel | 20. Kreuzmarssegel |
| 3. Vorstengestagssegel | 12. Großroyalstagssegel | 21. Kreuzbramsegel |
| 4. Vorbramleeseegel | 13. Großsegel | 22. Kreuzoberbramsegel
(oder Kreuzroyalsegel) |
| 5. Oberbramleeseegel | 14. Großmarssegel | 23. Besan |
| 6. Focksegel | 15. Großbramsegel | |
| 7. Vormarssegel | 16. Großoberbramsegel
(oder Großroyalsegel) | |
| 8. Vorbramsegel | 17. Kreuzstengestagssegel | |
| 9. Voroberbramsegel
(oder Vorroyalsegel) | 18. Kreuzbramstagssegel | |

(Bunk 2004: 265)

SEGELSCHIFFTYPEN



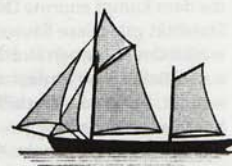
Schaluppe



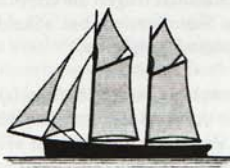
Kutter



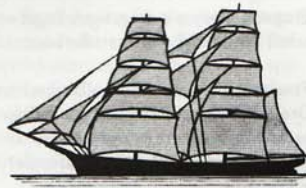
Jacht
mit Kuttertakelung



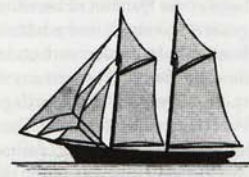
Anderthalbmast-
Ewer



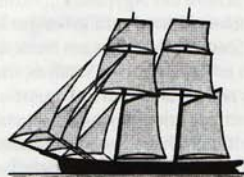
Anderthalbmast-
Galiott



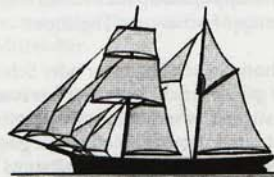
Zweimast-
Brigg



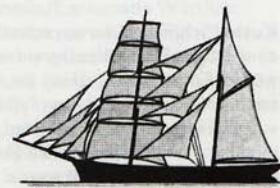
Zweimast-
Gaffelschoner



Zweimast-Marssegelschoner
(Rahschoner)



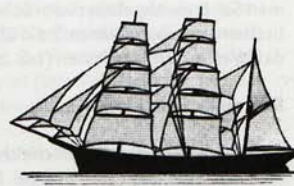
Zweimast-
Toppsegelschoner



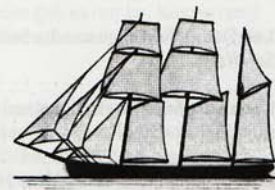
Zweimast-Schonerbrigg
(Brigantine)



Dreimast-
Vollschiff



Dreimast-
Bark



Dreimast-
Marssegelschoner

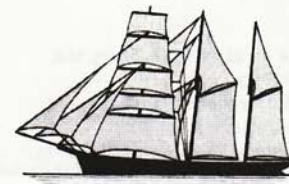
(Bunk 2004: 258)



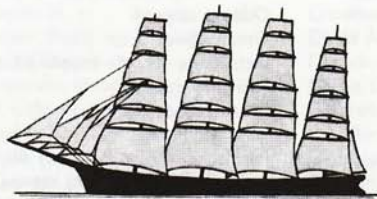
Dreimast-
Gaffelschoner



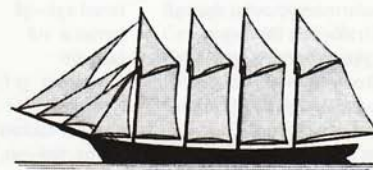
Dreimast-
Toppsegelschoner



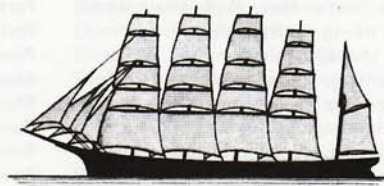
Dreimast-Schonerbark
(Barkschoner)



Viermast-
Vollschiff



Viermast-
Schoner



Fünfmast-
Bark

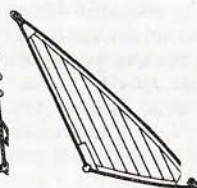
SEGEL



Gaffelsegel



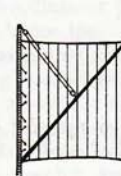
Rahsegel



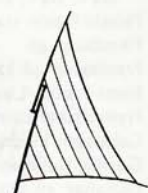
Stagsegel



Lateinersegel



Sprietsegel



Portugiesisches
Segel

(Bunk 2004: 259)

SEGEL – von der ANTIKE bis zur NEUZEIT

Rahsegel	älteste, bekannte Segel. Viereckiges Segel, das unter einem Rundholz befestigt ist = Rah. Die Rah ist in ihrer Mitte waagerecht am Mast. Die frühesten Segel waren aus Wolle hergestellt, die Wolle dehnte sich stark und riss leicht. Um das zu verhindern, wurde an der Vorderseite ein Netz zur Unterstützung angebracht. Das Netz war aus Tauwerk oder Tuchstreifen.
Blinde	unter dem Bugspriet ist ein Rahsegel. Die Segelfläche wurde dadurch vergrößert, dass man nach außen Leesegel befestigte, angewendet wurde dies vorwiegend auf achterlichen Verlängerungsspiere, welche auf den Rahen befestigt waren.
Luggersegel	viereckiges Segel, das an einem schrägstehenden Rundholz befestigt ist. Das Rundholz ist aber nicht in der Mitte, sondern seitlich am Mast befestigt. Segel sind oft aus geflochtenen Matten und werden durch lange Bambusleisten in Form gehalten.
Lateinersegel	dreieckiges Segel, das an einer sehr schrägen Spiere bzw. Rundholz befestigt ist. Diese Segeltype gab es ab dem 10. Jh. im Mittelmeer- mit diesen Segeln war man höher am Wind als mit einem Rahsegel.
Sprietsegel	ein einfaches rechteckiges Segel, dessen vordere Kante (Vorderliek) am Mast mit einer Reihleine befestigt war und wurde mit einer nach achtern schräggestellte Spiere gespannt. Dieses Segel wurde vorwiegend in Holland im 16. Jhdt. verwendet, da man mit einem großen Rahsegel in den schmalen Gewässern nicht kreuzen konnte.

Gaffel	eine Holzspiere mit einer Gabel (Klau) am unteren Ende und an dieser Gaffel ist ein viereckiges Segel befestigt. Segel werden mit Leinen (Fallen) am Mast hochgezogen. Um den Mast ist das Segel mit einer Leine oder mit Holzringen befestigt, der untere Teil wird vom „Baum“ (Spiere) begrenzt.
Gaffelsegel	aus dem Sprietsegel im 17. Jh. weiter entwickelt und war rasch bei kleineren Seglern, Kuttern und Schonern beliebt. Gaffelsegel sind trapezförmig bis rechteckig geschnitten.
Trapezsegel	ein viereckiges Segel, in dem das Segel mindestens zwei parallele Seiten hat, aber nicht gleich lang sein müssen. Ist meist in der Südsee anzutreffen.
Spreizsegel	Segel mit drei Seiten, die von zwei Holzspieren auseinander-gespreizt werden. Stellt eine Besonderheit der Südsee dar.
Krebsscherensegel	ist ein Spreizsegel und hat eine extreme Form
Hochsegel	= Bermudasegel bzw. Marconisegel. Ist ein dreieckiges Segel, das hinter dem Mast gesetzt wird und ist vorne am Mast und unten an einem waagerechten Baum befestigt. Wird auf Regattayachten und Tourenseglern verwendet.
Großsegel	Bezeichnung für das Hochsegel am vorderen Mast, dem Großmast.
Stagsegel	dreieckiges Segel, das an den Vorstagen (=Drähte, die einen Mast nach vorne festhalten und die Drähte die den Mast nach hinten halten, nennt man Achterstag) gesetzt wird. Sie sind immer vor dem Mast und zwischen zwei Masten. Drähte, die den Mast seitwärts halten bezeichnet man als Wanten .

Die drei Stagsegel heißen **Fock**, **Klüver** und **Flieger**. Eine relativ große Fock nennt man **Genua**.

Spinnaker

auch Spi genannt, ist ein ballonartiges Segel und wird gesetzt, um die Segelfläche zu vergrößern. Der Spi wird mit einem Spinnakerbaum ausgebaumt, um das Segel breit zu halten.

Gennaker

ist eine Mischung aus Genua und Spinnaker aber ohne Spinnakerbaum. Man nennt den Gennaker auch Blister oder Flasher.

Flügelsegel

damit wird heute experimentiert. Der Flügel setzt sich aus Vor-, Mitte- und Hauptflügel zusammen. Der Hauptflügel ist in sechs Teile unterteilt, die man einzeln steuern kann. Diese Art Segel wurde beim America's Cup 1988 durch den US-Amerikaner Conner verwendet.

LEBENS LAUF

Persönliche Angaben

Name:	Mag. Ingrid KANOUN
Geburtsdatum:	18.09.1940
Geburtsort:	Krakau/Polen
Religion:	röm.kath.
Staatsangehörigkeit:	Österreich
Familienstand:	geschieden
Kinder:	Daniela, geb. 13.09.1970

Ausbildung:

Volksschule Wien

Frauenoberschule „Maria Regina“,
1190 Wien, Döblinger Hauptstr.83

Matura: 24.Juni 1959

Wirtschaftsuniversität Wien: Ausbildung zum Exportkauffrau
Abschluss: 22. Juni 1979

Universität Wien Studium der Kultur- und Sozialanthropologie
WS 2000 - 2004
Magistra: 18. Oktober 2004
Derzeit Fertigstellung der Dissertation

Berufserfahrung:

Flughafen Wien	1.2.1960 – 15.2.1963 –Ground Hostess
Middle East Airlines	15.2.1963 – 30.6.1969 – Counter Officer Wien 1969 – 1975 Aufenthalt im Libanon
Österr. Segel-Verband	15.9.1978 – 30.9.2000 – Generalsekretärin