see.010: Musik und Seefahrt - Panorama

1. ENGLAND: "Haul on the bowline" CDM FWX 52429 A/3
2. SOWJETUNION: "Komsomol'skaja-Krasnoflotskaja" CDM LDX 4343 B/9
3. TÜRKEI: "Bahriye ciftetellisi" Diskofon DIS.5027 A/1
4. ENGLAND: "Maggie May" CDM FWX 52429 A/4
5. DEUTSCHLAND: "Steuermann, laß die Wacht" Philips 434 417-2 Nr.10
6. CHINA: "Jiao Jim-Hai" Trikont US-0241 Nr.13
7. SPANIEN - HIERRO: "Romance de la serrana de la vera" CCPC-CD-241 Nr.10
8. KRIM - GRIECHEN: "Refrains pour les festins de noce" CDM CMT 274980 Nr.17
9. ISLAND: "Sneidh fyrir Sikiley vidha" Lyrichord LLST 7335 A/5
10. FÄRÖER: "Kvaedi" Arion ARN 60329 Nr.1
11. GROSSBRITANNIEN: "Warlike seamen" Topic TSCD 499 Nr.5
12. ITALIEN - KALABRIEN: "Swordfishermen's calls" Rounder CD 1803 Nr.1
13. ENGLAND: "Greenland whale fishery" Topic TSCD 464 Nr.12
14. PORTUGAL - ALENTEJO: "O Altinho" Playa PS 65017 Nr.9
15. SPANIEN - MURCIA: "Salve de San Antonio" Rounder CD 1744 Nr.27
16. ENGLAND: "Eighty-eight or Sir Francis Drake" Saydisc CD-SDL 373 Nr.17
17. ENGLAND: "Away, haul away" Topic TBS 205 B/3
18. GROSSBRITANNIEN: "Sea Shanties" Denon records CO 73806 Nr.18
19. SÜDAFRIKA - XHOSA: "Shiya bantwana nosela ingavin" Gallo GALP 1503 A/6
20. ITALIEN: "Rosabella di Milano" Rounder CD 1803 Nr.20
21. SÜDAFRIKA - KAPMALAYEN: "Daar kom die Alibama" Gallo DLPA 111/2 A/6
22. KROATIEN: "Ciribiribella mare moja" Jugoton LPY-S-61019 B/6
23. ITALIEN: "Gloria all'Egitto" (Aida) Philips 434 417-2 Nr.16
24. PANAMA: "Baptism" Request records SLP 739 A/1
25. THAILAND: "Kham hom" Wergo SM 1701 Nr.1

****
*

UNTERLEGBEISPIELE:

26. ENGLAND: "Won't you go my way" CDM FWX 52429 B/7
27. ENGLAND: "The Black Ball Line" Topic TSCD 464 Nr.3
28. ENGLAND: "Blow the man down" Topic TSCD 464 Nr.5
29. ENGLAND: "Lowlands low" Topic TSCD 456 Nr.14
30. ENGLAND: "The bonny ship the Diamond" Topic TSCD 464 Nr.18

****
*

D A T E N R E G I S T E R:

1310-20: Genuesen entdecken Kanarische Inseln, Madeira und Azoren.
1350: "Mediceischer Seeatlas" mit neuen Verbesserungen durch Kompaß.
1360: Anfänge der englischen "Merchant Adventurers".
1410: Pierre d'Ailly lehrt Kugelgestalt der Erde.
1415: Portugiesen erobern Ceuta, wo Heinrich (der vierte Sohn Königs Joao I. und spätere "Seefahrer") zum Ritter geschlagen wird. (+ 1460).
1430: Entwicklung der dreimastigen Karavelle in Genua.
1435: Gil Eanes umsegelt das Kap Bojador.
1442: Beginn des portugiesischen Handels mit afrikanischen Sklaven.

1473: Florentiner Paolo Toscanelli postuliert einen westlichen Seeweg nach Indien.
1480: Bau von Felmina (erstes portugiesisches Fort an der Goldküste); Sahara-Goldhandel wird auf den Seeweg nach Lissabon umgeleitet.
1482: Navigationsakte zum Schutz des englischen Handels.
1484: Diogo Cao nimmt Kontakte mit dem Reich Kongo auf.
1487: Bartholomäus Diaz erreicht das Kap der Guten Hoffnung.
1491: Taufe des Königs von Kongo;
1492: Kolumbus entdeckt Bahamas, Kuba und Hispaniola (= Haiti); Martin Behaim konstruiert ersten Globus.
1493: Durch päpstlichen Schiedsspruch Westhälfte der Welt (Amerika) an Spanien, Osthälfte (Afrika) an Portugal;
1494: Spanische Amerika-Veteranen in der französischen Armee bringen Syphilis nach Europa.
1495: Errichtung des ersten Trockendocks in Portsmouth.
1497: John Cabot segelt über den Nordatlantik nach Neuschottland und Neufundland/Labrador.
1498: Vasco da Gama umsegelt das Kap der guten Hoffnung und erreicht Indien;
1499: Amerigo Vespucci erkundet die Nordküste Südamerikas.
1500: Pedro Alvarez Cabral nimmt gegen den päpstlichen Schiedsspruch von 1493 Brasilien für Portugal in Besitz.
1502: Spanier beginnen Zuckerrohranbau in Amerika.
1503: Sansibar portugiesisch;
1505: Beginn der portugiesischen Herrschaft in Mozambique und Ceylon.
1508: Geograph Martin Waldseemüller nennt als erster den neuen Westkontinent "Amerika".
1510: Erste Sklaventransporte aus Afrika in die spanischen Kolonien in Amerika.
1514: Portugiesen erstmals in Macao.
1519: Fernao de Magalhaes beginnt erste Weltumseglung.
1521: Magalhaes entdeckt Philippinen und wird dort getötet;
1522: Juan Sebastian Elcano kehrt mit dem einzigen intakten Schiff der Flotte von Magalhaes nach Spanien zurück; Kugelgestalt der Erde damit empirisch bewiesen.
1527: Spanier nehmen gegen den päpstlichen Schiedsspruch von 1493 nachmalige Philippinen in Besitz;
Alvaro Saavedra durchquert als erster den Pazifischen Ozean von Mexiko zu den Molukken.
1528-1546: Venezuela als kaiserliches Schuldpfand im Besitz des Augsburger Bankhauses Welser.
1529: Vertrag von Zaragoza (Neuregelung der kolonialen Interessen zwischen Portugal und Spanien).
1532: Beginn der Kolonisierung Brasiliens.
1533: Zerstörung des Inkareiches durch Francisco Pizzaro - Peru an spanische Krone.
1535: Jacques Cartier fährt in den St.Lorenz-Strom und gründet Neu-Frankreich in Kanada.
1538: Ankunft der ersten afrikanischen Sklaven in Brasilien.
1544: "Cosmographia Universalis" von Sebastian Münster.
1545: Portugiesische Kaufleute erstmals in Japan;
Einführung der Kartoffel in Europa.
1552-1618: Walter Raleigh, englischer Seefahrer.
1557: Staatsbankrott in Spanien.
1568: Erster englischer Sklaventransport von Afrika nach Amerika durch Admiral John Hawkins.
1569: Kartenwerk von Mercator in Zylinderprojektion.
1570: Gründung der Londoner Börse.
1571-1573: Spanier erobern Philippinen.

1575: Staatsbankrott in Spanien.
1577-81: Weltumseglung durch Sir Francis Drake.
1581: Niederlande sagen sich von Spanien los.
1583: Neufundland englische Kolonie.
1585: Sir Walter Raleigh gründet erste Niederlassung im späteren Virginia.
1588: Vernichtung der spanischen Armada durch Sir Francis Drake;
1589: "The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English nation" von Richard Hakluyt (5 Bände).
1596: Wilhelm Barents entdeckt Bäreninsel und Spitzbergen.
1600: Gründung der Englisch-ostindischen Handelskompanie.
1602: Gründung der Niederländisch-ostindischen Handelskompanie;
Gründung der Kap-Kolonie in Südafrika;
Erste englische Niederlassungen in Indien.
1606: Willem Jansz (Holländer) landet an der Nordküste Australiens.
1607: Gründung der ersten englischen Kolonie in Nordamerika - Virginia.
1610: Eroberung Javas durch Holländer.
Aktie erstmals bei Niederländisch-Ostindischer Kompanie in Gebrauch.
1613: Niederländische und englische Piraten im Roten Meer.
1614: Gründung der niederländischen Kolonie Neu-Amsterdam (New York).
1618: Auf der Insel St.James erste englische Festung in Westafrika;
Erstes Schiff mit afrikanischer Sklaven in Jamestown, Virginia.
1620: Gründung der Kolonie Neu-England durch die PILGRIM FATHERS.
1625: Gründung von Neu-Amsterdam (heute New York).
1636: Fiebersenkende Wirkung der Chinarinde entdeckt.
1639: Japan schließt sich von der Außenwelt ab.
1641: Holländer erobern von den Portugiesen Malakka.
1650: In Nordamerika beginnt die Ausrottung der Indianer.
1652-54: Seekrieg Niederlande-England festigt die englische Seeherrschaft.
1655: Spanien verliert Jamaica an England.
1656: Holländer erobern Colombo von Portugiesen.
1664: Französisch-ostindische Kompanie gegründet.
1667: Neu Amsterdam wird englisch (New York).
1672: Gründung der Royal African Company als Monopolgesellschaft für den englischen Sklavenhandel.
1675: Einführung des 0-Meridians von Greenwich.
1681: Franzosen besiedeln Louisiana.
1690: Englisch-ostindische Kompanie gründet Kalkutta.
1702: Vernichtung der spanischen Silberflotte durch Engländer und Niederländer bringt spanischen Amerikahandel zum Erliegen.
1707: Vereinigung Englands und Schottlands zu Großbritannien.
1711: Gründung der Englischen Südseegesellschaft.
1718: Gründung von New Orleans durch Franzosen.
1720: Zusammenbruch der auf Aktienspekulationen beruhenden South Sea Company in England.
1721: Jacob Roggeveen entdeckt Osterinsel.
1723: John Harrison erfindet Seeuhr zur Bestimmung der geographischen Länge.
1725: "Grundlage einer Wissenschaft über die gemeinschaftliche Natur der Völker" von Giambatista Vico.
1728: Vitus Jonassen Bering entdeckt in russischen Diensten die nach ihm benannte Meeresstraße.
1730: John Hadley baut den ersten Oktanten.
1735: Charles Marie de La Condamine findet in Südamerika Gummi.
1746-63: Britisch-französischer Krieg in Südindien.
1748: Erster deutscher Seeatlas von Isaak Bruckner d. Ä.
1757: Robert Clive begründet britische Herrschaft in Indien.
1763: Kanada und Kap Breton britisch.
1766: Louis-Antoine de Bougainville unternimmt wissenschaftliche Weltumseglung.

1770: James Cook nimmt Australien für die britische Krone in Besitz.
1772: Aufhebung der Sklaverei auf britischem Boden.
1773: "Boston Tea Party".
1776: Unabhängigkeitserklärung der USA.
1782: Erste preußische Navigationsschule in Emden.
1783: Großbritannien anerkennt Unabhängigkeit der USA.
Sklavenhändler aus Liverpool am Höhepunkt ihrer Aktivität.
1784: Englisch-ostindische Kompanie kommt unter staatliche Aufsicht.
1786: Gründung einer Strafkolonie in Neusüdwales (Australien).
1787: Gründung der Gesellschaft zur Erforschung Afrikas in London.
1788: Gründung von Freetown durch die "Sierra Leone Company" zur Ansiedlung ehemaliger Sklaven.
1789: Beginn der französischen Revolution.
1792: Bankrott der Niederländisch-ostindischen Handelskompanie.
1794: Dekret zur Abschaffung der Sklaverei in französischen Kolonien;
Verbot aller Handels- und Aktiengesellschaften in Frankreich.
1795: Erste Unabhängigkeitserklärung der Buren;
England erobert Ceylon von den Holländern.
1798-1801: Napoleonische Invasion in Ägypten führt dazu, daß die afrikanischen Mekkapilger ausgeprägt negative Urteile über die Europäer verbreiten.
1803: USA kaufen Louisiana von Frankreich.
1806: England erobert Kapland;
Napoleon verhängt Kontinentalsperre gegen England.
1807: Erster Raddampfer "Clairmont" befährt den Hudson.
1810: Erste Aufstände in den spanischen Kolonien Amerikas.
1814: Erstes dampfbetriebenes Kriegsschiff in England.
1819: Briten gründen Freihafen Singapur;
Erste Ozeanüberquerung durch Raddampfer "Savannah".
1823: Monroe-Doktrin ("Amerika den Amerikanern").
1825: Ende des spanischen Kolonialreiches in Südamerika.
1829: Erfindung der Schiffsschraube durch Joseph Ressel.
1831: John Ross entdeckt nördlichen Magnetpol;
Gründung der französischen Fremdenlegion.
1833: "Antislavery Society" in Philadelphia gegründet.
1834: Verbot der Sklaverei in britischen Kolonien.
1839: Französischer Flottenstützpunkt in Gabun.
1840: Beginn des regelmäßigen Dampfschiffverkehrs zwischen Britannien und Amerika.
1841: Thomas Cook organisiert erste Gesellschaftsreisen.
1843: Erster transatlantiktauglicher Turbinendampfer "Great Britain".
1847: Gründung der HAPAG (Hamburg-Amerika-Linie).
1853-1902: Cecil Rhodes, britischer Kolonialpolitiker.
1854: USA erzwingen Öffnung der japanischen Häfen.
1856: Internationale Seerechtsdeklaration gegen Kaperei.
1857: Gründung des Norddeutschen Lloyd in Bremen.
1858: Aufhebung der englisch-ostindischen Kompanie durch britischen Vizekönig.
1861-65: Sezessionskrieg in den USA.
1865: Ende der Sklaverei in den USA.
1867: Diamentenfunde in Südafrika;
1869: Eröffnung des Suez-Kanals.
1870: John D. Rockefeller gründet Standard Oil Company.
1884-85: Aufteilung Afrikas unter die Kolonialmächte auf Konferenz von Berlin.
1888: Internationale Konvention für den Suezkanal.
1890: Gründung von Deutsch-Ostafrika; Großbritannien tauscht mit Deutschland Sansibar gegen Helgoland.
1892: Rudolf Christian Karl Diesel läßt den DIESELMOTOR patentieren.
1898: USA besetzen Hawaii und Philippinen;
John Philip Holland entwickelt erstes brauchbares Unterseeboot.

1899: Deutschland kauft Karolinen und Marianen von Spanien;
1900: Boxer-Aufstand in China;
1903: Gründung des Freistaates Panama; USA erhalten Kanalzone.
1905: Bau der Dreadnoughts in Britannien.
1912: Untergang der TITANIC;
1913: Anglo-Persian Oil Company nimmt Erdölförderung auf.
1914: Eröffnung des Panamakanals;
Beginn des 1. Weltkriegs.
1918: Ausschaltung Deutschlands als Kolonialmacht.
1936: Ozeandampfer "Queen Mary" überquert Atlantik in 4 Tagen.
1947: Indien unabhängig.
1949: Niederlande anerkennen Indonesische Republik.
1955: Antikolonialismus-Konferenz in Bandung.
1957: Endgültige Räumung der Suezkanalzone durch Großbritannien.
1959: Hawaii wird 50. Staat der USA.
1975: Ende des Vietnam-Krieges.
****
*

EINLEITUNG:

Im Zeitalter der Düsenjets und der Interkontinentalraketen steht der Luftverkehr im Zentrum des Interesses. Ferner liegende Ziele werden mit dem Flugzeug erreicht, vor allem, wenn die Route über ein Meer führt. Dadurch schwindet das Bewußtsein für die historische Bedeutung der Fortbewegung auf dem Wasser. Die Seefahrt war für die Menschheit Jahrtausende lang das wichtigste Mittel, große Distanzen zu überwinden, und das einzige Mittel, Meere zu überqueren. Dadurch eröffnete sie dem Fernhandel Möglichkeiten, die auf Landrouten viel mühsamer oder überhaupt nicht realisierbar gewesen wären, und sie führte auch zur Entwicklung der Fischerei von lokaler Selbstversorgung zu einem großräumigen Wirtschaftsfaktor. Nur die Seefahrt gestattete eine Besiedlung der meisten Inseln, und die erste Gesamterkundung des Erdballs geschah zur See.

Die Seefahrt hat jedoch auch ihre dunkle Seite. Der Seeraub scheint ebenso alt zu sein wie der Seehandel. Schon in der frühen Antike sind Klagen über Piraterie dokumentiert, und sie sind bis in das 21. Jahrhundert n.Chr. nicht abgerissen. Alle technischen und strategischen Verbesserungen, die die Seemächte von Tyros und Athen bis zu den USA zur Bekämpfung der Seeräuberei aufboten, wurden über kurz oder lang von den Freibeutern übernommen und gegen ihr Verfolger eingesetzt. Mit zunehmender Erfahrung wurde auch die Plünderung von Küstenstädten lukrativ, und von da aus war es nur ein Schritt zur Eroberung überseeischer Landstriche. Das Römerreich hätte ohne Seefahrt nicht geschaffen werden können, und der neuzeitliche Kolonialismus und Imperialismus bediente sich des gleichen Mittels.

Ferner schuf die Seefahrt auch eine Berufsgruppe, die sich von den Berufsgruppen der "Landratten" in manchem unterscheidet - die Seefahrer, Matrosen, Kapitäne, Schiffsoffiziere. Das Spezialwissen der Schiffahrt und die Kenntnis fremder Länder gab den Seeleuten schon in alter Zeit eine Aura von Geheimnis und Faszination. Dazu kommen die Gefahren durch Naturgewalten, denen Seefahrer hilfloser ausgesetzt sind als Landbewohner. Wieviele Seeleute die Eroberung des Meeres mit dem Leben bezahlten, läßt sich nicht abschätzen. Sicher ist nur, daß der Blutzoll hoch war. Schließlich bringt das isolierte Leben der Schiffsmannschaften auf langen Reisen psychische Probleme mit sich, die mit extremeren Mitteln gelöst werden müssen, als sie zu Land üblich sind. Seit der Antike läßt sich ein Strom von Literatur verfolgen, die von dem Komplex aus Exotismus, Heldenmut und Gewalttätigkeit lebt, der mit der Seefahrt verbunden ist, und große Seefahrer wurden zu allen Zeiten großen Kriegshelden gleichgesetzt.

BOOTSBAU:

Wie alt die Versuche des Menschen sind, sich am Wasser zu bewegen, läßt sich nicht feststellen. Sie müssen tief in vorgeschichtlichen Zeiten anzusetzen sein und ereigneten sich an Binnengewässern. Am Anfang stand wohl die Beobachtung, daß man sich von treibenden Baumstämmen tragen lassen kann. Irgendwann tauchte der Gedanke auf, mehrere Stämme zu einem Floß zu vereinigen, was die Tragkraft bedeutend erhöhte. An Flüssen und Seen mit entsprechendem Uferbewuchs taten Schilfbündel den gleichen Dienst, und an solchen Schilfbündelflößen scheint zum ersten Mal der nach oben geschwungene Bug konstruiert worden zu sein. Das Prinzip der Wasserverdrängung durch einen Hohlraum wurde im alten Orient sehr früh ausgenützt. Schon im 5. Jahrtausend v.Chr., wenn nicht noch früher, wurden dort große, mit Asphalt abgedichtete Körbe als Boote benützt. Einige Indizien sprechen dafür, daß Malta mit derartigen Fahrzeugen besiedelt wurde. Im Schatt el Arab sind sie heute noch in Gebrauch.

Allen diesen Wasserfahrzeugen ist gemeinsam, daß sie nur langsam zu bewegen und schwer zu manöverieren sind. Eine Erfindung unbestimmten, aber ebenfalls prähistorischen Alters überwand diese Nachteile - der Einbaum. Er ist der älteste Typ eines Bootes in definiertem Sinn. Den Zeitgenossen der technisierten Welt gilt er als "primitiv", was er in Bezug auf den Schiffsbau tatsächlich ist. Dieses Urteil zieht jedoch nicht in Betracht, daß ein gerütteltes Maß Erfahrung in der Holzbearbeitung nötig ist, um einen funktionstüchtigen Einbaum herstellen zu können. Ferner müssen die Beobachtungen über das Verhalten von schwimmenden Körpern schon mehrere Reflexionsstufen durchlaufen haben, ehe ein Menschenhirn fähig ist, sich die Form des Einbaums auszudenken. Schließlich sei daran erinnert, daß die tausende Kilometer zwischen den Archipelen der Südsee auf Einbäumen mit Auslegern überwunden wurden - eine nautische Leistung, die in ihrer Art unübertroffen ist.

Den Vorteilen des Einbaums steht ein Nachteil gegenüber: Er ist in der Größe beschränkt. Selbst der größte Baum ist endlich und setzt den Maßen des Bootes Grenzen. Dieser Mangel wurde durch eine Erfindung behoben, die in die Jungsteinzeit fällt - das Plankenboot. Irgendwann entdeckten die Menschen, daß man Baumstämme nicht nur aushöhlen, sondern auch zu Brettern spalten kann, was der gesamten Holzverarbeitung neue Dimensionen erschloß. Der erste Konstruktionsschritt vom Einbaum weg lag darin, daß dessen Wände mit solchen Brettern, nun PLANKEN genannt, erhöht wurden. Im Lauf der Jahrhunderte und Jahrtausende werden diese Planken immer zahlreicher und nehmen eine immer größere Fläche des Rumpfes ein, wogegen der ursprüngliche Einbaum zum Kiel des Bootes schrumpft. Dieser Konstruktionstyp ist die Basis des gesamten Schiffsbaues der vortechnischen Perioden. Seine funktionalistisch wie ästhetisch reifste Ausprägung fand er in den Wickingerschiffen.

Die neuen technischen Möglichkeiten erlaubten den Bau verschiedener Schiffsformen. Spätestens im antiken Griechenland wurde zwischen Lastschiffen mit großem Laderaum für den Handel und schnittigen, beweglichen Kriegsschiffen unterschieden. Wie weit schon die Phönizier ihre Bootstypen differenzierten, ist nicht hinreichend bekannt. Als Antriebsmittel dienten in der gesamten alten Seefahrt Ruder, und so blieb es bis in das Spätmittelalter. Die Sklaverei auf den Galeeren gehört zur "dunklen Seite" der Seefahrt, die in schwärmerischen Erörterungen des antiken und mittelalterlichen Seehandels meist unerwähnt bleibt. Dabei wurden die Leistungen dieses Seehandels mit umso größerem menschlichen Elend erkauft, je mehr sie an wirtschaftlicher Bedeutung zunahmen. Lediglich die Skandinavier verzichteten auf Galeerensklaven. Bei ihnen ruderten die Händler-Piraten selbst.

Das Segel war zwar schon den alten Ägyptern bekannt, und es verschwand seither nie mehr aus dem Schiffsbau, doch diente es Jahrtausende lang nur als

Hilfsvorrichtung, nicht als zentraler Antrieb. Im indischen und pazifischen Ozean scheint sich das Dreiecksegel früh als Fortbewegungsmittel emanzipiert zu haben, jedoch nur bei verhältnismäßig kleinen Booten. Große Segelschiffe, die überhaupt nicht mehr gerudert werden konnten, wurden erst im Spätmittelalter in Europa konstruiert. Der Beginn dieser Entwicklung scheint in Nordeuropa zu liegen, wo Rudersklaven eher die Ausnahme als die Regel waren und daher der Wunsch nach einer Kraftquelle unmittelbarer empfunden wurde als im Mittelmeer. Bald wurden die neuen Möglichkeiten jedoch auch hier bekannt, und vor allem Genua war Vorreiter in der Entwicklung von Großseglern. Der Aufbruch der europäischen Seemächte zur Welteroberung, der im 15.Jh. begann, wurde erst durch diese Errungenschaften möglich.

Die Erfindung von Antriebsmotoren ermöglichte den nächsten umstürzenden Schritt im Schiffsbau. Am Beginn stand der Dampfantrieb. Im Jahr 1807 befährt der erste Raddampfer den Hudson. 1814 sticht das erste englische Kriegsschiff mit Dampfantrieb in See. 1819 überquert der Raddampfer "Savannah" zum ersten Mal den atlantischen Ozean. 1829 wird die Schiffsschraube erfunden, merkwürdigerweise nicht durch einen Angehörigen einer Seemacht, sondern durch den Österreicher Joseph Ressel. Seine Erfindung wurde auch nicht im Habsburgerreich aufgegriffen, sondern in Britannien, wo 1843 als erster transatlantiktauglicher Turbinendampfer die "Great Britain" von Stapel lief. Diese Schiffe wurden auch nicht mehr aus Holz, sondern aus Stahlplatten gebaut. Dadurch wurde eine bis dahin ungeahnte Erweiterung des Laderaumes möglich, was sowohl dem Handel als auch dem Personenverkehr zugute kam.

Vom Ende des 19.Jh. an überstürzt sich die Entwicklung parallel zum allgemeinen Fortschritt der Technik. 1898 konstruierte der Ire John Philip Holland das erste brauchbare Unterseeboot, das unter Wasser mit Elektromotoren betrieben wurde. Vom Beginn des 20.Jh. an begannen sich die Dieselmotoren in den Vordergrund zu schieben, die schließlich den Dampfantrieb vollständig verdrängten. Die Fortschrittseuphorie forderte allerdings auch Opfer. Die TITANIC galt als unsinkbar - ihr Untergang während der Jungfernfahrt ist bis heute ein Filmstoff. Als letzte Errungenschaft ist der Atomantrieb zu nennen, der bislang allerdings nur für Kriegsschiffe und nicht in der zivilen Schiffahrt eingesetzt wird. Damit entstand eine kaum abschätzbare Gefahr zur radioaktiven Verseuchung der Ozeane. Der Untergang des Atom-U-Bootes vor der russischen Eismeerküste dürfte noch allgemein in Erinnerung sein.

KANALBAUTEN:

Mit der Leistungssteigerung der Seefahrt gingen andere Großprojekte parallel. Im Jahr 1869 wurde der Suez-Kanal eröffnet, der das Mittelmeer über das Rote Meer mit dem Indischen Ozean verbindet. Dieser Plan war nicht grundsätzlich neu. Schon in der Mitte des ersten Jahrtausends vor Christus ließ Pharao Necho den Bau eines Verbindungskanals vom Nil zum Roten Meer vorantreiben, der erst im 9.Jh.n.Chr. wieder vollständig versandete. Er war jedoch für größere Schiffe ungeeignet. Das Projekt geriet nie vollständig in Vergessenheit, denn die flache Dünenlandschaft zwischen den Gewässern lud dazu ein. Erst im 19.Jh. war jedoch sowohl das Kapital als auch der Wille vorhanden, es zu verwirklichen. Der Asienhandel war ein Wirtschaftsfaktor ersten Ranges, und die Abkürzung des Seeweges rund um Afrika erleichterte ihn sehr. Im 15.Jh. war die Afrika-Route jahrzehntelang leidenschaftlich gesucht worden. In den folgenden Jahrhunderten wurde sie von den Seemächten ebenso leidenschaftlich umkämpft. Durch den Bau des Suez-Kanals büßte sie wieder viel von der Bedeutung ein, die sie seit ihrer Entdeckung gehabt hatte.

Ein schwierigeres und neuartigeres Unterfangen war der Bau des Panama-Kanals, der Atlantik und Pazifik verbindet und 1914 eröffnet wurde. Die Schiffe können ihn nicht auf Meershöhe durchfahren, sondern sie müssen mit Hilfe eines mehrstufigen Schleusensystems über eine Anhöhe gehoben werden. Daß ein solches Monsterprojekt überhaupt ins Auge gefaßt wurde, läßt klarer als

andere Dokumente die wirtschaftliche Bedeutung des Seehandels erkennen. Immerhin macht der Panama-Kanal die Umfahrung Südamerikas überflüssig, die nicht nur lang, sondern rund um Feuerland auch gefährlich ist. Nicht erst der Flugverkehr hat die Welt kleiner gemacht. Suez-Kanal und Panama-Kanal waren die ersten Riesenschritte in diese Richtung.

SEEMÄCHTE:

Die ältesten Belege für einen mehr oder minder regelmäßigen Seehandel stammen von den Sumerern. Spätestens im 3. Jahrtausend v.Chr., vielleicht aber schon im 4., verkehrten Handelsschiffe zwischen DILMUN, dem heutigen Bahrein, und MELLUCHA, dem Küstenland vor der Indusmündung im heutigen Pakistan. Dabei mußten sie nicht in den offenen Ozean, da der kürzeste Weg entlang der Makran-Küste führt. Sie tauschten die sumerischen Produkte mit denen der vorarischen Indus-Kultur. Deren Ausgrabungsstätten Harappa und Mohendscho Daro gehören zu den großen Rätseln der Vergangenheit, da die reichen Schriftfunde bis heute nicht entziffert werden konnten. Das von den Sumerern überlieferte MELLUCHA scheint der einzige authentische Name zu sein, der von dieser Kultur erhalten ist.

Ab etwa 1500 v.Chr. ist Seehandel durch die Phönizier bezeugt. Ihre Heimat war Syrien. Auch sie begannen als Küstenschiffer, doch erkundeten sie in verhältnismäßig kurzer Zeit das Mittelmeer so gut, daß sie es nach Gutdünken befahren konnten. Schon früh wagten sie sich in den Atlantik hinaus und entdeckten die "Zinninseln", heute die Britischen Inseln, und sie oder ihre Kolonisten in Nordafrika, die Karthager, entdeckten auch zum ersten Mal die Kanarischen Inseln. Deren erste Besiedler, die Guanchen, stammen von den Berbern ab und müssen daher auf karthagischen Schiffen in ihre neue Heimat gelangt sein. Phönizier oder Karthager umrundeten auch als erste den afrikanischen Kontinent, doch wagte gute eineinhalb Jahrtausende niemand mehr, es ihnen gleich zu tun.

Im 9. Jahrhundert v.Chr. begannen die Griechen ihre Seefahrtsunternehmungen, zunächst als Schüler der Phönizier, von denen sie auch das Alphabet übernahmen. Sie wollten nicht nur Handel treiben, sondern sie suchten Siedlungsraum. Die griechischen Städte brachten mehr Menschen hervor, als sie dauerhaft ernähren konnten. So besiedelten die Auswanderer Inseln und Küsten rund um das ganze Mittelmeer einschließlich des Schwarzen Meeres. Die Städtegründungen Alexanders des Großen waren die letzte Welle dieser Kolonisationstätigkeit. Von den Griechen stammen auch die ältesten Berichte, daß sie spezielle Kriegsschiffe mit Rammsporn bauten, um gegnerische Schiffe versenken zu können. Die griechischen Seeleute brachten das Mittelmeer zunehmend unter Kontrolle, und seit der Eroberung Karthagos durch die Römer waren sie konkurrenzlos, bis ihnen die italienischen Handelsstädte den Rang abliefen. Das geschah jedoch erst im Mittelalter.

Auch im Indischen Ozean erstarb zu dieser Zeit das Seeleben nicht, nur ist es historisch schlechter faßbar. Die Energiequelle war hier der Monsun. Seine Konstanz und Berechenbarkeit machten das Segel schon in vorchristlicher Zeit zum bevorzugten Schiffsantrieb. Der Seehandel mit den ostafrikanischen Küstenländern begann im 2. Jahrtausend v.Chr. und riß seither nicht mehr ab. Eine gravierende Störung dieses alten Handelswesens brachten erst die neuzeitlichen europäischen Seemächte mit den Portugiesen als Vorreitern. Auch der Seehandel mit Indien ging weiter. Unbekannte Nautiker vom Persischen Golf oder vom Jemen entdeckten, daß sie nicht die Makranküste entlangfahren mußten, sondern die indische Küste in der Gegend des heutigen Bombay direkt anfahren konnten. Seinen ersten Boom von weltwirtschaftlichem Ausmaß erreichte der Indienhandel zur Römerzeit. Bei günstigsten Windbedingungen soll die Strecke von Aden nach Bombay in 14 Tagen zurückzulegen gewesen sein.

Eine Kolonisationsbewegung über unglaubliche geographische Distanzen ging von den südostasiatischen Küsten aus. Wie die Erstbesiedler vor ungefähr

20 000 Jahren nach Neuguinea und Melanesien kamen, ist unbekannt. Unter der Voraussetzung, daß der Meeresspiegel tiefer lag als heute, mochten sie die kürzeren Distanzen zwischen den zahlreicheren Inseln auch mit Flößen überquert haben. Die malayische Völkerfamilie benützte zur Landnahme der Insulinde bereits Boote, denn ohne solche Fahrzeuge hätten die Philippinen und Taiwan nicht erreicht werden können. Spätestens um 1000 v.Chr. wurden die Fidschi-Inseln, Samoa und Tonga besiedelt. Um 200 v.Chr. besiedelten die Polynesier Gesellschaftsinseln und Marquesas, die von nun an zum Ausstrahlungszentrum der Landnahme wurden. Hawaii wird um 100 v.Chr. besiedelt, die Osterinsel um 300 nach Christi Geburt. Ein Blick auf die Landkarte des Pazifischen Ozeans gibt eine blasse Vorstellung davon, welche Entfernungen dabei zu überwinden waren.

Die mediterrane Seefahrt hielt sich im Früh- und Hochmittelalter in den Bahnen, die von der Antike vorgezeichnet waren. Die neuen Mächte, die der Völkerwanderungszeit ihren Stempel aufdrückten, waren Kontinentalbewohner, "Landratten". Sie konnten die alten Verhältnisse wohl stören, wie etwa die Slaven, die im 7.Jh. auf Einbäumen die Inseln der Ägäis plünderten, aber sie konnten dem Seewesen keine neuen Impulse geben. Diese kamen aus Nordeuropa. Ab dem 6./7.Jh. wird der Schiffsbau in Skandinavien zunehmend perfektioniert. Am Ende dieser Entwicklung stehen die Bootstypen, die unter dem Sammelnamen "Wickingerschiffe" bekannt wurden. Die unvergleichliche Eleganz des OSEBERG-Schiffes (Schweden) ist nicht nur eine technische, sondern auch eine ästhetische Meisterleistung. Es diente allerdings als Begräbnisschiff für einen Wickingerfürsten und keinen trivialen Zwecken.

Neben ihrer Raublust waren es zwei Faktoren, die die Wickinger zu den gefürchteten "Hunnen des Meeres" werden ließen. Erstens waren ihre Boote zwar hochseetüchtig, hatten jedoch so wenig Tiefgang, daß sie auf den Flüssen weit in das Landesinnere fahren konnten. Zweitens hatten sie im Gegensatz zu den Mittelmeerschiffen keine Rudersklaven, sondern die Händler und Kämpfer ruderten selbst. Dadurch ersparten sie im Vergleich zu den Galeeren Unmengen Bootsraum und Ballast und gewannen jene taktische Beweglichkeit, die ihre Zeitgenossen an die Blitzangriffe der Hunnen erinnerte. Ein romanisierter Zweig der Wickinger, die Normannen, eroberte schließlich England und spielte auch im Mittelmeer eine dominierende Rolle (Herrschaft über Süditalien und Sizilien). In Osteuropa treten die Wickinger unter dem Namen "Waräger" in Erscheinung. Sie benützten die großen Flußsysteme zur Fahrt nach Konstantinopel und zu den Umschlagplätzen des Zentralasienhandels. Im 10.Jh. gründeten sie das Fürstentum von Kiev, das die Keimzelle des russischen Reiches wurde.

Ihre größten nautischen Leistungen vollbrachten die Wickinger im Nordatlantik, der durch die Wirbelbildungen des absinkenden Golfstroms bis heute zu den gefährlichsten Meeren gehört. Sie entdeckten und besiedelten nicht nur Island, sondern auch die Küsten von Grönland und Nordamerika bis in die Gegend des heutigen New York. Daß nur Island auf Dauer zu halten war, lag an einer Klimaverschlechterung an der Wende vom Hoch- zum Spätmittelalter. Zwischen Island und dem Kontinent herrschte jedoch ein reger Verkehr. Die Insel scheint sogar ein bevorzugter Alterssitz für weitgereiste Wickinger gewesen zu sein, soferne sie ein "ruhegenußfähiges" Alter erreichten. Ihre weit im Norden liegende Heimat verwehrte den Wickingern eine großräumige Machtentfaltung, die ihrer Durchsetzungskraft und ihrem Expansionsdrang entsprochen hätte. Ihr Auftreten wirkt jedoch wie eine verfrühte Overtüre zu jenen Ereignissen, die 500 Jahre später von anderen europäischen Seemächten eingeleitet wurden.

In Italien waren unterdessen aus bescheidenen Anfängen die italienischen Seehandelsstädte entstanden. Die Entwicklung gipfelte in der Rivalität zwischen Genua und Venedig, denen sich alle anderen unterordnen mußten. Dabei erwiesen sich die Venezianer als die gerisseneren Politiker, die Genuesen als die besseren Schiffsbauer und wagemutigeren Seeleute. Sie entwickelten die Prototypen jener großen Segler, die den späteren Seemächten

die Erderkundung und -eroberung möglich machten. Genuesen waren es auch, die Anfang des 14.Jh. die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln wieder entdeckten, deren Existenz seit der Spätantike in Vergessenheit geraten war. Seltsamerweise wurde das neue Wissen auch diesmal nicht genützt. Die Portugiesen, die im 15.Jh. die Inseln betraten, fühlten sich jedenfalls zum dritten Mal als Entdecker.

In Portugal begann schließlich jener Aufbruch zu neuen Ufern, der in den darauffolgenden 500 Jahren die Weltgeschichte bestimmen sollte. Die zentrale Persönlichkeit dieser Periode war Heinrich der Seefahrer, vierter Sohn des Königs Joao I. von Portugal. Im Gegensatz zu den Vorstellungen, die sein Name hervorruft, fuhr er nie zur See, doch trieb er die Erkundung der Westküste Afrikas mit aller Energie voran. Zu seiner Zeit galt das Kap Bojador an der Atlantikküste Nordafrikas als die Marke, die nicht überschritten werden konnte. Starke Meeresströmungen und häufiger Nebel führten die Seeleute zur Annahme, sie näherten sich dem Rand der scheibenförmig gedachten Welt. Aus den erhaltenen Beschreibungen Heinrichs geht hervor, daß er frei vom Aberglauben seiner Zeit war. Er sammelte alle Reiseberichte, die er bekommen konnte, verglich sie und gelangte dabei zum Schluß, daß die afrikanische Küste südlich des Kaps Bojador weitergehen mußte. Die Schwierigkeit bestand darin, Kapitäne zum Wagnis zu motivieren. Der entscheidende Schritt gelang im Jahr 1435 durch Gil Eanes (Schil Ea:nesch), einem ehemaligen Schildträger Heinrichs. Der weitere Fortgang dieser Entdeckungen wird in der zweiten Sendung dieser Reihe dargestellt.

Der nächste entscheidende Schritt gelang wieder einem Genuesen, diesmal in spanischen Diensten. Christoph Kolumbus entdeckte im Jahr 1492 eine Bahama-Insel, Kuba und Hispaniola, das nachmalige Haiti. Weitere Fahrten brachten ihn in andere Teile der Karibik und an die Festlandsküste. Er lebte bis zu seinem Tod im Glauben, den westlichen Seeweg nach Indien entdeckt zu haben. Schon zu seinen Lebzeiten dämmerte jedoch anderen die Erkenntnis, daß es sich um einen neuen Kontinent handelte. Seinen neuzeitlichen Namen erhielt er nach dem italienischen Geographen Amerigo Vespucci, der 1499 die Nordküste Südamerikas erkundete. Die Besitzergreifung dieser "Neuen Welt" durch die Europäer wird in den Sendungen 5 und 6 rekapituliert.

Den dritten entscheidenden Schritt zur Welterkundung machte Fernao de Magalhaes, der im Jahr 1519 zur Weltumseglung über die Westroute in See stach. Er entdeckte die nach ihm benannte Meeresstraße um die Südspitze Amerikas und fand 1521 auf den (nachmaligen) Philippinen den Tod. Eines seiner Schiffe kehrte jedoch unter Umfahrung Afrikas in Ost/West-Richtung im Jahr 1522 nach Portugal zurück. Damit wurde die Kugelgestalt der Erde empirisch bewiesen, von der bisher nur in den Theorien einiger Außenseiter die Rede war. In der Folge setzten Portugal, Spanien, England und mit einiger Verzögerung Frankreich und die Niederlande zu einem Wettlauf um die Besitzergreifung der Welt an, bei dem sie sich zunehmend gegenseitig die Besitzungen abjagten und den Globus zu einem Spielball der europäischen Politik machten. Diese Periode endet erst mit der Entkolonialisierung nach dem 2. Weltkrieg. Es ist zwar historischer Zufall, aber dennoch symptomatisch, daß jenes Herrschaftssystem, das mit Hilfe der Seefahrt aufgerichtet wurde, in dem Maß brüchig wird und zerfällt, in dem der Flugverkehr an Bedeutung gewinnt. Soferne die Ereignisse der Epoche für das Thema der Sendereihe von Belang sind, werden sie an den entsprechenden Stellen erwähnt. Zum allgemeinen Überblick dient die beigefügte Datenliste.

MUSIK UND SEEFAHRT

Die obige Einleitung dient in Verein mit der Datentabelle dazu, Geschichte und allgemeine Auswirkungen der Seefahrt in Erinnerung zu rufen. Das Thema der Sendereihe lautet MUSIK UND SEEFAHRT. Es gliedert sich in zwei ungleich große Teile. Zum kleineren Teil handelt es sich um die Musik, die entweder von den Seefahrern selbst oder in erster Linie für sie gemacht wird.

Es sind die Arbeitslieder der Matrosen und Fischer, und es ist das Repertoire des Vergnügungsbetriebes in den Häfen. In der Neuzeit kommen die Hymnen dazu, die im Zug der quasi-militärischen Organisation von Staat und Gesellschaft auch der Marine verpaßt wurden.

Den weitaus größeren Teil macht jene Musik aus, die von der Seefahrt verschleppt wurde. Seit den ältesten Überlieferungen läßt sich erkennen, daß Musik ein wichtiges Mittel der Repräsentation war, und ein ebenso wichtiges Mittel, Kontakte zwischen Menschen positiv zu grundieren. Ferner scheint die Neugier auf fremde, unbekannte Musikformen ein allgemeinmenschlicher Zug zu sein, der zwar durch ideologiegesteuerte Erziehung unterdrückt, aber nicht ausgerottet werden kann. Drittens zieht die Musik von Eroberern das Interesse der Eroberten auf sich, da diese bewußt oder unbewußt glauben, damit einen Zugang zur Kraftquelle der Eroberer zu finden. Haben die Eroberer ästhetische Ansprüche, legen sie auch Wert auf gut ausgebildete Musiksklaven, was unter anderem das hohe Niveau der afro-lateinischen Musik in Amerika erklärt. Die Seefahrt birgt ein ganzes Bündel von Möglichkeiten, Musik zu vermitteln. Die wichtigsten davon werden in der folgenden Sendereihe betrachtet.

Für Europa eröffnet sich dabei ein Forschungsgebiet, dessen Bedeutung noch nicht hinreichend wahrgenommen wurde. Weder die Portugiesen, die 1491 den König von Kongo tauften, noch die Niederländer am Kap der guten Hoffnung oder die Pilgrim Fathers in Neuengland hatten Mozart oder Beethoven im Gepäck. Sie und alle anderen, die das Meer zu Handel oder Landnahme befuhren, trugen die Musik ihrer Zeit mit sich. Es handelt sich um Stile und Spielweisen, von denen in Europa nur mehr Rudimente in abgelegenen Gebieten zu finden sind. Formen der Kunstmusik spielen dabei die geringste Rolle. Vielmehr tut sich ein Blick in die europäische Popularmusik der vergangenen 500 Jahre auf, und manches, was "westlichen" Hörern heute exotisch erscheint, entstammt ihrer eigenen Tradition, die sie nicht mehr kennen. In Ostafrika und Südasien gab es diese Phänomene längst vor der Ankunft der Europäer. Weltumspannend wurden sie jedoch erst durch die neuzeitliche westliche Seefahrt.

Freilich erklingen die verschleppten Musikformen nicht mehr so wie vor Jahrhunderten. Sie alle wurden mehr oder minder tief in andere Stildriften und andere Auffassungen von Musikästhetik hineingezogen. Teilweise blieben die Originalvorlagen gut erkennbar, teilweise verrieben sich die Elemente jedoch zu neuen Stilen, bei denen die Anteile der historischen Wurzeln nicht mehr positivistisch sauber getrennt werden können. Ein unüberschaubares Feld der Rezeptionsforschung tut sich auf. Selbst eine nur flüchtige Musterung der dokumentierten Möglichkeiten zeigt, daß sie mit den derzeit gängigen Theorien nicht annähernd zu beherrschen sind. Dieser Problemkomplex ist wie kein anderer geeignet, den Blick für die individuelle Eigenart jedes einzelnen Rezeptionsprozesses zu schärfen. In weiterer Folge vermittelt er eine Ahnung von der Bedeutung des Rezeptionsphänomens für die Kulturgeschichte, die wieder Rückwirkungen für Europa haben könnte. Dem so geschulten Blick offenbart sich vieles als Rezeptionsvorgang, was von der offiziellen Kulturgeschichte als "Entwicklung" dargestellt wird, ohne zu bedenken, daß es sich dabei um eine biologische Metapher handelt.

****
*
THEMA 1: Musik der Seefahrer
****
*

Dem "zivilisierten" Menschen des 21. Jahrhunderts dient Musik als Unterhaltung und Erbauung. Daß sie auch andere Zwecke haben könnte, ist seinem Bewußtsein entschwunden. Bevor die Schwerarbeit von Motoren erledigt wurde, mußte sie von einer mehr oder minder großen Anzahl von Menschen verrichtet werden. Zur Bündelung ihres Krafteinsatzes dienten die Arbeitslieder, deren

Rhythmus die ganze Gruppe erfaßte. Die einzige Musikgattung dieser Art, die im 20.Jh. eine gewisse Bekanntheit erlangte, sind die WORK SONGS aus den Gefängnisplantagen im Süden der USA. Es handelt sich jedoch um ein weltweites Phänomen, das in Europa ebenso verbreitet war wie auf allen anderen Kontinenten. Auch die SEA SHANTIES wurden ursprünglich nicht zur Unterhaltung gesungen, sondern sie waren Arbeitslieder, die dazu dienten, den Krafteinsatz der Matrosen bei der Arbeit an der Takelage zu rhythmisieren und dadurch gleichzuschalten. Manche Shanties lassen in ihrem Text erkennen, welchem Zweck sie dienten. Der Refrain der folgenden Aufnahme "Haul on the Bowline" bedeutet deutsch "Zieh am Bugspriet".

1. ENGLAND: "Haul on the bowline" CDM FWX 52429 A/3

CDM-Le chant du monde FWX 52429: Le chant du monde. Foc'sle songs and shanties. Chants de marins anglais et am,ricains. Kommentar: K.S.Goldstein. o.O. o.J.

Dave van Ronk and the Foc'sle Singers.

****
*

Die technischen Entwicklungen des 19.Jh. führten auch im Schiffsbau zu Neuerungen, mit denen die großen Segelschiffe weder im Krieg noch im Transportwesen konkurrieren konnten. Der Verdrängungsprozess dauerte zwar mehr als 100 Jahre, doch war er spätestens nach dem 2. Weltkrieg abgeschlossen. Die Großsegler, die es danach noch gab, waren de facto Museumsobjekte. Mit diesen Schiffsgattungen verschwanden auch die Lieder, die die Arbeitsprozesse an den verschiedenen Segelgattungen steuerten. Was sich davon nicht in die Unterhaltungsmusik retten konnte, wurde vergessen.

Die gleichen Entwicklungen führten dazu, daß die Kriegsmarine eine voll technisierte Truppengattung wurde. Zwar gibt es den Seekrieg spätestens seit der Antike, doch erlebte er seit dem Ende des 19.Jh. eine zuvor ungeahnte Steigerung seiner Mittel, die in den beiden Weltkriegen noch perfektioniert wurden. Keine echte oder eingebildete Großmacht konnte auf eine Marine verzichten, und zeitweise war sie sogar die Waffengattung Nummer 1. Dementsprechend mußte sie auch mit Hymnen für alle Gelegenheiten ausgestattet werden, wie es das Repräsentationsbedürfnis des 19.Jh. verlangte. Der Charakter des Appells an die Massen, den diese Musikgattung hat, wurde von der französischen Revolution in die westliche Zivilisation eingeführt. Ästheten betrachten das Genre als vulgär und kitschig, doch muß man ihm zugute halten, daß seine musikalische Symbolik verschiedene Einstellungen und Absichten klarer ausdrückt als die meisten Politikerworte. Das folgende Klangbeispiel war die Hymne der sowjetischen Marinejugend.

2. SOWJETUNION: "Komsomol'skaja-Krasnoflotskaja" CDM LDX 4343 B/9

CDM-Le chant du monde LDX 4343: 50 ans de chansons sovietiques. Chants de la r,volution. o.O. o.J.

****
*
THEMA 2: Hafenleben
****
*

Die Schiffahrt braucht nicht nur das Meer, sondern auch Häfen. Ein regelmäßiger Schiffsverkehr wird erst durch diese Einrichtung möglich. Häfen

wurden nicht an beliebigen Stellen angelegt, sondern dort, wo die Küste dafür die besten Voraussetzungen bot. So kommt es, daß manche Hafenstädte Südeuropas wie Piräus, Marseille oder Cadiz ihre Stellung seit der Antike behaupten konnten. Mit zunehmender Bedeutung der Seefahrt nahmen auch Zahl und Größe der Hafenstädte zu, und einige von ihnen, wie New York, Shanghai oder Bombay gehören heute zu den größten Städten der Welt.

Ein organisiertes Hafenwesen ist schon im alten Orient belegt. Ebenso alt dürfte auch der Vergnügungsbetrieb in den Hafenstädten sein. Die Seeleute suchten Zerstreuung nach der Eingeschlossenheit am Schiff, und sie hungerten vor allem nach Frauen. Über die Befriedigung dieser Bedürfnisse mochten seither alle Moden der Welt hinweg gegangen sein, der Kern des Angebotes ist seit 3000 Jahren gleich geblieben.

"Ba:chriye tschiftete:llisi" heißt zu deutsch "Marine-Tschiftete:lli". Der Tschiftete:lli ist eine beliebte Begleitmusik zum (sogenannten) BAUCHTANZ und spielt dementsprechend im Nachtklub-Repertoire eine große Rolle - nicht nur in Hafenstädten. Der "Marine-Tschiftete:lli" stammt aus Izmir, griechisch Smyrna. Nach der Verlandung des Hafens von Ephesos entwickelte sich die Stadt schon in byzantinischer Zeit zum wichtigsten Hafen an der kleinasiatischen Ägäisküste, und sie behielt ihre Bedeutung im Osmanenreich ebenso wie in der modernen Türkei.

3. TÜRKEI: "Bahriye ciftetellisi" Diskofon DIS.5027 A/1

Diskofon DIS.5027: Diskofon saz heyeti. o.O. o.J.

****
*

Eine Textstelle im Alten Testament, die tief blicken läßt, bezieht sich auf Tyrus, die zentrale Hafenstadt der Phönizier:

Isaias 23,15-16: Alsdann geschieht es: Tyrus gerät in Vergessenheit siebzig Jahre lang wie die Tage eines Königs. Nach Ablauf der 70 Jahre aber ergeht es Tyrus, wie es im Lied von der Dirne heißt: "Nimm die Zither, durchstreife die Stadt, vergessene Dirne! Spiele schön, häufe die Lieder, damit man deiner gedenke."

Was Isaias poetisch verklärt andeutet, ist in den Hafenstädten harte Realität bis auf den heutigen Tag. Zur Realität gehört auch, daß die Mädchen den Seeleuten nicht nur Freude bereiteten. Wievielen Matrosen mochte es wohl so ergangen sein, wie es im folgenden Lied von Maggie May beschrieben wird, die einstmals in Liverpool ihr Unwesen trieb?

Text: Oh, come all you sailors bold, and when my tale is told,
Oh, I know that you all will pity me,
For I was a bloomin' fool in the port of Liverpool
On a time when I was first paid off from sea.
Oh, it's Maggie, Maggie May, they have taken you away,
To toil upon Van Dieman's cruel shore,
'Cause you robbed many a whaler and many a drunken sailor,
Now you'll never cruise 'round Liverpool any more.

I was paid off at the home from a voyage to Seyleone (Sierra Leone),
And two pound ten a month had been my pay,
As I jingled in my tin, I was sadly taken in
By a lady by the name of Maggie May,
Oh, it's Maggie, Maggie May ...

Oh, when I steerd into her well I hadn't got a care,
I was cruising up and down old Cannon Place,
She was dressed in an gown so fine like a frigate of the line,
And I being a sailor I give chase.
Oh, it's Maggie, Maggie May ...

So she gave me a saucy nod and I like a farmer's clod,
Why I let her take my line abreast in tow,
And under all plain sail we rode bevor the gale
And it's to the Crow's nest tavern we did go.
Oh, it's Maggie, Maggie May ...

So next morning I awoke and I found that I was broke,
And she got every penny that was mine,
so I had to pop me suit, my John L's and my boots
Way down in far claim pawn shop number nine.
Oh, it's Maggie, Maggie May ...

Eine ältere Version diese Liedes wurde 1830 in der Marinezeitschrift THE BLUE PETER unter dem Titel "Charming Nelly Ray" veröffentlicht.

4. ENGLAND: "Maggie May" CDM FWX 52429 A/4

CDM-Le chant du monde FWX 52429: Le chant du monde. Foc'sle songs and shanties. Chants de marins anglais et am,ricains. Kommentar: K.S.Goldstein. o.O. o.J.

Paul Clayton and the Foc'sle Singers.

****
*
THEMA 3: Konnotationen von MEER und SEEFAHRT
****
*

Es konnte nicht ausbleiben, daß sich auch die Künste mit der Seefahrt beschäftigten. Der Bogen der Literaturdenkmäler reicht von der Odyssee bis zum Weißen Hai, und Darstellungen von Schiffsszenen finden sich von Altägypten bis Max Beckmann. In der europäischen Musik läßt sich eine Zweiteilung beobachten. Der Norden bevorzugt die düsteren, tragischen Aspekte der Seefahrt, der Süden die lyrisch-elegischen. Richard Wagner, der Großmeister hehren Erschauderns, widmete einer Seefahrersage sogar eine Oper - "Der Fliegende Holländer". Sein Matrosenchor ist auf jenen anfeuernd maskulinen Ton gestimmt, der eine kompromißlose Tragödie verspricht.

5. DEUTSCHLAND: "Steuermann, laß die Wacht" Philips 434 417-2 Nr.10

Philips 434 417-2: Leichte Klassik. Opern-Chor-Hits. Aufnahmen 1962-1989. o.O. o.J.

Chor und Orchester der Bayreuther Festspiele. Woldemar Nelsson.

****
*

Der spanische Komponist Sebastian de Iradier y Salaverri, Baske von Geburt und in der Kirchenmusik professionell ausgebildet, fuhr im Jahr 1861 nach Kuba, um die dortige Musik zu studieren. Eine Frucht dieses Studiums ist

der Seefahrtsschlager aller Zeiten: "La Paloma". Es ist müßig, angesichts dieses Titels naserümpfend von "Schnulze" zu sprechen. Die Melodie hat sich als dermaßen unabnützbar erwiesen, daß sie heute Gemeinbesitz des globalen Dorfes ist. In der Liste der Interpreten findet sich nicht nur Hans Albers, sondern auch Charlie Parker, (köstlich, wie er am Thema klebt und nicht wegkommt!) und es gibt keinen Fleck auf der Welt, wo man ganz sicher sein könnte, "La Paloma" nie zu hören. Um zumindest den Hauch einer Neuigkeit in das altbekannte Thema zu bringen, wird hier die Interpretation eines ungenannten chinesischen Musikers vorgestellt, der es auf der Wölbbrettzither CHENG [tscheng] spielt, begleitet von einer Rhythmusmaschine.

6. CHINA: "Jiao Jim-Hai" Trikont US-0241 Nr.13

Trikont US-0241: La Paloma vol.3. One song for all worlds.
Zusammenstellung und Kommentar: K.Laar. München-Giesing 1997.

Chinesische Wölbbrettzither "cheng"

****
*
THEMA 4: Zweck der Seefahrt - Handel, Landgewinnung, Seeräuberei
****
*

Die Phönizier begannen ihre Seetätigkeit als Händler, doch waren sie darin so erfolgreich, daß sie ohne die Gründung von Tochterstädten an fremden Küsten nicht auskamen. Sie ergriffen jedoch nie in größerem Maß vom Binnenland Besitz, sondern beschränkten sich auf die Monopolisierung des Handels. Die berühmteste dieser Kolonien am Mittelmeer wurde Karthago im heutigen Tunesien. Dem phönizischen Drang in den Atlantik entsprang Cadiz, noch heute eine aktive Hafenstadt. Phönizier entdeckten auch als erste die Kanarischen Inseln, die in der Antike als "Glückliche Inseln" bekannt waren.

Zu einem nicht genau bestimmbaren Zeitpunkt, aber sicher einige Jahrhunderte vor Christi Geburt brachten karthagische Schiffe Berber aus Nordafrika auf diese Inseln. Ihre mittelalterlichen Nachkommen wurden von den Spaniern "Guanchen" genannt. Der Zweck des Unternehmens ist nicht bekannt. Möglicherweise sollten sie Plantagen für Exportgüter wie Öl oder Wein betreuen. Auf den kleineren Inseln, die bis zur Besitzergreifung durch den Tourismus als entlegen gelten konnten, haben sich bis in das 20.Jh. Gesänge erhalten, die berberisches Gepräge haben. Die folgende Aufnahme aus Hierro gehört ihrem Text nach zwar zur spanischen Gattung der Romanzen, ihre Interpretation entstammt jedoch einer vorarabischen Schicht in Nordafrika, wie sie in der Brauchtumsmusik der unvermischten Berberpopulationen Marokkos und Algeriens und teilweise auch bei den Tuareg erhalten ist. Vor allem die sekundenhältige Mehrstimmigkeit des Chores ist ein untrügliches Indiz für diese Herkunft.

7. SPANIEN - HIERRO: "Romance de la serrana de la vera" CCPC-CD-241 Nr.10

CCPC-CD-241: Centro de la cultura popular canaria. Cantos i bailes herrenos. Kommentar: E.Alonso, J.P.Mach¡n, M.J.Lorenzo Perera.
La Laguna 1994.

Valentina la de Sabinosa: Sologesang

****
*

Bei den Griechen stand im Gegensatz zu den Phöniziern die Suche nach Land am Beginn ihrer Seefahrtsunternehmungen. Die Städte des Mutterlandes gründeten Tochterstädte auf den Inseln und an den italienischen und kleinasiatischen Küsten, die nach einigen Generationen ihrerseits Kolonisten ausschickten. So ist etwa im Namen "Neapel" griechisch "nea polis", zu deutsch "neue Stadt" noch gut erkennbar. Es handelt sich um die typische Bezeichnung einer Neugründung. Dabei erreichten die Griechen ihre größte Expansion nicht freiwillig. Das Kommando Alexanders des Großen führte sie in den Orient, wo im heutigen Nordafghanistan, dem alten Baktrien, bis in die ersten Jahrhunderte nach Christi Geburt eine griechische Kolonie bestand, und die römische Herrschaft erschloß ihnen die Städte im westliche Kontinentaleuropa, wo sie bis über die Völkerwanderungszeit hinaus präsent waren.

Wenngleich die Griechen rund um das Mittelmeer bedeutend größere Kolonien bildeten als die Phönizier, konnten auch sie das Land nicht halten. Die Zurückdrängung auf das Mutterland wurde allerdings erst im 20.Jh. abgeschlossen. Den einzigen Raum, wo seit der Antike eine exterritoriale Siedlungskontinuität erhalten blieb, bilden die Halbinsel Krim und die Gegenden rund um das Asov'sche Meer. Von dort stammt der folgende Titel, der während des Hochzeitsmahles im Haus des Bräutigams vorgetragen wird. Natürlich ist nicht anzunehmen, daß derartige Musik aus der Zeit der ersten Kolonisten stammt, doch dürfte sie weitgehend der städtischen Musik im mittelalterlichen Byzanz entsprechen.

8. KRIM - GRIECHEN: "Refrains pour les festins de noce" CDM CMT 274980 Nr.17

CDM-Le chant du monde CMT 274980 CD: Chants des bords de la Mer Noire. G,orgie. Grecs de Crim,e. Aufnahmen o.J.: Commission de Musicologie et de Folklore de Moscou. Kommentar: E.Dorokhova. Paris 1994.

Irina Ljubov: Gesang
Anastase Kazov: Lyra, Gesang
Konstantin Lazaridi: Tambourin, Gesang

****
*

Auf Island, dem Rückzugsgebiet altnordischer Kultur, sind mehrere Textsammlungen erhalten, die von den SKALDEN gedichtet und gesungen wurden. Sie waren die Barden der Wickinger, die die Erinnerung an ihre Taten weiter trugen und ihre Preislieder sangen. Die Skalden hatten hohes Ansehen, und es galt auch für Adelige und Könige nicht unwürdig, sich als Dichter-Sänger zu betätigen. Das folgende kurze Lied zeigt den geographischen Horizont, in dem die skandinavischen Seefahrer dachten. Der Text stammt von Harald dem Unbarmherzigen, König von Norwegen im späten 11. Jahrhundert. "Gardar" ist der altnordische Name des Warägerfürstentums von Kiev, aus dem das nachmalige russische Reich hervorging. "Waräger" ist die Bezeichnung der Wikinger in Osteuropa.

Text: Wir segelten nach der großen Insel Sizilien
mit tapferen Männern an Bord
auf schnellem Schiff vor günstigem Wind.
Ich glaube nicht, daß irgend ein Feigling
diese Route nimmt.
Noch will die Dame von Gardar
meine Liebe nicht annehmen.

9. ISLAND: "Sneidh fyrir Sikiley vidha" Lyrichord LLST 7335 A/5

Lyrichord LLST 7335: Original ethnic music of the peoples of the world. Folk songs of Iceland performed by Anna Thorhallsdottir. New York o.J.

Anna Thornhallsdottir: Gesang, langspil (Streichzither)

****
*

Bei dem Beispiel aus Island handelt es sich weniger um Gesang als um einen literarischen Text, der mit musikalischen Mitteln vorgetragen wird. Ein deutlicherer Eindruck von der Wickingermusik ist aus den KVAEDI von den Färöer-
Inseln zu gewinnen. Auch dabei handelt es sich vom Text her um eine epische Gattung, die jedoch nicht von einem Solosänger vorgetragen wird, sondern von einem ganzen Chor, der gleichzeitig einen Rundtanz ausführt. Die stampfenden Tanzschritte bilden die rhythmische Untermalung zum Gesang. Schon aus der Ilias geht hervor, daß zur Epik Reigentänze aufgeführt wurden. In den KVAEDI ist eine Form von Tanzgesang erhalten, deren Wurzeln in alteuropäische Zeiten zurückreichen.

10. FÄRÖER: "Kvaedi" Arion ARN 60329 Nr.1

Arion ARN 60329 CD: Chants et danses des Iles F,ro,. Les iles de la brume. Le Havnarkorid dirige par Olavur Hatun. Aufnahmen 1976. Kommentar: F.Gründ, M.Pardoe. Paris 1997.

****
*

Die kriegerische Komponente stand in der älteren Seefahrt nur selten so stark im Vordergrund wie bei den Wickingern. Vollständig verschwunden ist sie daraus nie, denn auch die Handelsschiffe mußten sich gegen Seeräuber wehren können. Der Spruch Goethes "Krieg, Handel und Piraterie, die drei gehören allemal zusammen." bleibt bis heute gültig. Die folgende englische Ballade hat einen solchen Kampf zum Inhalt. Die Urfassung stammt aus dem 17.Jh. und bezog sich auf einen 70Tonner namens "Marigold" aus Bristol, dessen Besatzung einen Piratenangriff vor der algerischen Küste siegreich abwehrte. Ende des 18.Jh. wurde das Lied wiederbelebt und inhaltlich der Zeit angepaßt. In der erneuerten Variante wird der Kampf gegen ein französisches Schiff ausgetragen. Das populäre Lied lebt unter verschiedenen Titeln weiter. Die folgende Aufnahme stammt aus Sussex.

11. GROSSBRITANNIEN: "Warlike seamen" Topic TSCD 499 Nr.5

Topic records TSCD 499: Round Cape Horn. Traditional songs of sailors, ships and the sea. Sammlung und Kommentar: T.Engle. London 1998.

Bob and Ron Copper

****
*
THEMA 5: Zweck der Seefahrt - Fischerei
****
*

Ein anderer Zweck der Seefahrt ist der Fischfang. Er veranlaßte zwar nicht jene spektakulären Unternehmungen wie der Seehandel, doch war er für die Ernährung der Küstenpopulationen notwendig. Handelte es sich um größere Beute, konnte er auch gefährlich sein. Die Lieder der Fischer haben ebenfalls einen "harten Kern", der ursprünglich nicht der Unterhaltung diente, sondern mit der Arbeit verbunden war. Die folgende Aufnahme von Fischern aus Kalabrien gehört zur Jagd auf den Schwertfisch. Der Mann an der Angelleine gibt den Ruderern Kommandos, wie sie das Boot bewegen sollen. Diese Kommandos werden musikalisch intoniert. Nicht nur im Stimmtimbre, sondern auch in der melischen Struktur entspricht der Vortrag dem Typus der Hyperphonie, wie er in den "Steigerungstechniken der Epenrezitation" (WDR Kanal 5 ...) dargelegt wurde.

12. ITALIEN - KALABRIEN: "Swordfishermen's calls" Rounder CD 1803 Nr.1

Rounder records CD 1803: Italian treasury. Calabria. Aufnahmen 1954: J.A.Lomax, D.Carpitella. Kommentar: G.Plastino, V.Teti. Cambridge Mass. 1999.

Giuseppe Bova, Vincenzo Puntillo

****
*

Ein Abenteuer, dessen Gefährlichkeit vor der Technisierung der Schiffahrt an einen Seekrieg heranreichen konnte, war die Walfischerei. Dabei ging die Gefahr nicht nur vom Beutetier aus, sondern noch stärker vom rauhen Klima des subarktischen Meeres. Nicht nur einzelne Schiffe, sondern ganze Flotten kamen bei verfrühten Kälteeinbrüchen um. Andererseits bot das größte Meerestier auch den größten Gewinn, und so blieb die Walfängerei ein Wirtschaftszweig bis an den Rand der Ausrottung ihrer Basis. Der Walfang vor Grönland begann im frühen 16.Jh. Um 1830 waren die Fanggründe erschöpft und die Walfänger wandten sich der Baffin's Bay zu. Umweltzerstörung ist keine Erfindung des 20.Jh.

Die Mischung aus Wagemut und Fatalismus, die notwendig war, um die Gefahren des Walfangs auf sich zu nehmen, spiegelt sich auch in den einschlägigen Liedern. Einige von ihnen gehören zu den bekanntesten Seemannsliedern Englands wie das folgende, das hier in der Version einer Ausgabe vom Jahr 1864 vorgestellt wird. Die älteste Druckausgabe dieses Liedes stammt vom Jahr 1725. Seine wahre Entstehungszeit dürfte jedoch gut 100 Jahre früher anzusetzen sein.

13. ENGLAND: "Greenland whale fishery" Topic TSCD 464 Nr.12

Topic records TSCD 464: Blow the man down. Sea Songs and Shanties. Sammlung und Kommentar: T.Engle. London 1993.

The Watersons

****
*
THEMA 6: Geschichte der neuzeitlichen Seefahrt
****
*

Die Geschichte der neuzeitlichen europäischen Seefahrt begann in jenem Land, das am weitesten in den Atlantik hinausragt - in Portugal. Das 15.Jh. ist weltgeschichtlich das lusitanische Jahrhundert. Einige Daten sollen das in Erinnerung rufen:

1415: Portugiesen erobern Ceuta, wo Heinrich (der vierte Sohn Königs Joao I. und spätere "Seefahrer") zum Ritter geschlagen wird. (+ 1460).
1419: (Wieder-)Entdeckung Madeiras durch Portugiesen.
1431: (Wieder-)Entdeckung der Azoren durch Portugiesen.
1435: Gil Eanes [Schil Ea:nesch] umsegelt das Kap Bojador.
1442: Beginn des portugiesischen Handels mit afrikanischen Sklaven.
1455: Portugal erhält durch päpstliche Bulle das Monopol für Eroberung und Handel zwischen dem Kap Bojador und Indien.
1456: Alvise da Cadamosto erkundet den Gambia-Strom;
"Cruzado" - erste portugiesische Goldmünze aus westafrikanischem Gold.
1461: Portugiesen besiedeln Kapverdische Inseln.
1471: Portugiesen entdecken an Guineaküste bedeutende Goldmine.
1472: Erste Kontakte der Portugiesen mit Reich von Benin.
1480: Bau von Felmina (erstes portugiesisches Fort an der Goldküste);
Sahara-Goldhandel wird auf den Seeweg nach Lissabon umgeleitet.
1484: Diogo Cao nimmt Kontakte mit dem Reich Kongo auf.
1485: Diogo Cao erreicht Kap Cross im heutigen Namibia.
1487: Bartholomäus Diaz erreicht Kap der Guten Hoffnung.
1491: Taufe des Königs von Kongo;
Erste portugiesische Stützpunkte in Angola.
1493: Durch päpstlichen Schiedsspruch fällt Westhälfte der Welt (Amerika) an Spanien, Osthälfte (Afrika) an Portugal.
1498: Vasco da Gama umsegelt das Kap der guten Hoffnung und erreicht Indien.
1500: Pedro Alvarez Cabral nimmt gegen den päpstlichen Schiedsspruch von 1493 Brasilien für Portugal in Besitz.

Die trockenen Daten bekommen eine unerwartete Farbe, wenn der Weg der Portugiesen rund um Afrika und weiter nach Indien und Ozeanien musikalisch verfolgt wird. Dabei ist zu bedenken, daß sie keine Fados verbreiteten, denn diese sind erst ein Produkt des 19. Jahrhunderts. In Provinzen mit älteren Musiktraditionen wie etwa in Alentejo im Süden läßt sich eine Vorstellung gewinnen, wie die Lieder der portugiesischen Seefahrer vor 500 Jahren geklungen haben könnten.

14. PORTUGAL - ALENTEJO: "O Altinho" Playa PS 65017 Nr.9

Playa sound PS 65017 CD: Portugal. Musiques traditionelles de l'Alentejo. Aufnahmen 1986-1987 und Kommentar: R.Francois, M.Gomes. Paris 1987.

Perpetua Maria Bento: Gesang
Manuel Bento: Gesang, Viola campanica

****
*

Den Portugiesen, die die Ostroute erkundeten, folgten die Spanier auf dem Fuß, die sich nach Westen wandten. 1492 entdeckte der Genuese Christoph Kolumbus in spanischen Diensten die "Neue Welt". Konkret handelte es sich zunächst zwar nur um einige Inseln, doch der Weg war vorgezeichnet und die Schleuse für die spanischen Eroberungen geöffnet. Noch stärker als bei den Portugiesen muß bei den Spaniern bedacht werden, daß sie es als ihre Pflicht betrachteten, das Christentum zu verbreiten, was zwangsläufig eine Verbreitung ihrer Kirchenmusik bedeutete. Dabei ist der gleiche Zeitsprung zu beachten, auf den soeben bei den Portugiesen aufmerksam gemacht wurde.

Bruderschaften in Murcia, die sich AUROROS nennen, pflegen ein religiöses Liedgut, in dem Gesänge an den Hl. Antonius eine bedeutende Rolle

spielen. Ihre Mehrstimmigkeit aus einer faux bourdon-artigen Basis, organalen Mittelstimmen und einem beweglichen discantus läßt sich in das Spätmittelalter zurückverfolgen. Im 16.Jh., in dem die ersten großen Auswandererwellen von Spanien in die Neue Welt gingen, war diese Stimmführung noch weit verbreitet. In Amerika bildete sie den Fundus für unterschiedliche musikalische Entwicklungen, deren Produkte heute nicht mehr damit in Verbindung gebracht werden, vor allem dann nicht, wenn es sich bei den Musikern oder Sängern um Afro-Amerikaner handelt.

15. SPANIEN - MURCIA: "Salve de San Antonio" Rounder CD 1744 Nr.27

Rounder records CD 1744: The historic series. World library of folk and primitive music vol.4. Spain. Aufnahmen 1952: A.Lomax, J.Bell. Kommentar: A.Lomax, E.Torner. Cambridge Mass. 1999.

Auroros de Monteagudo

****
*

Die Seeherrschaft der Portugiesen und Spanier blieb nicht unangefochten. Die Reichtümer der Überseegebiete waren zu verlockend. England, Frankreich und die Niederlande bauten ihre Flotten aus, um sich ihr Teil davon zu holen. Die schärfste Rivalität entwickelte sich dabei zwischen England und Spanien. Sie gipfelte in der Vernichtung der spanischen Armada im Jahr 1588 durch Francis Drake. Die Melodie der folgenden Ballade entstand um 1600 und trug die Namen "Hansken", "Jog on" und "Eighty-eight". Der Text, der die Vernichtung der spanischen Armada zum Inhalt hat, ist im Jahr 1640 erstbezeugt.

16. ENGLAND: "Eighty-eight or Sir ffrancis Drake" Saydisc CD-SDL 373 Nr.17

Saydisc records CD-SDL 373: Music from the Time of the Spanish Armada. The York Waits. Renaissance Town band. Aufnahmen 1988: G.Lucena, D.Wilkins. Wotton-Under-Edge 1988.

Richard Wistrich: Gesang
The York Waits

****
*

Von nun an erweiterte England seine Überseebesitzungen konsequent, bis es schließlich im 19.Jh. hieß: "Britannia rules the waves". Das 17. und 18.Jh. war die Zeit der Großsegler, die starke Mannschaften brauchten. Damit war es auch die Zeit der SEA SHANTYS, die den Krafteinsatz dieser Mannschaften rhythmisierten. Die Gattung selbst ist viel älter. Einige von ihnen lassen sich schon im Spätmittelalter nachweisen. In den Jahrhunderten der globalen Segelschiffahrt gewann des Repertoire jedoch seine Kompaktheit und seine Popularität, die bis heute nachwirkt. Das folgende Shantie wurde bei der Arbeit am Focksegel gesungen.

17. ENGLAND: "Away, haul away" Topic TBS 205 B/3

Topic records TPS 205: Topic Sampler No.7. Sea Songs and Shanties. London o.J.

Stan Kelly

****
*

Durch die Bedeutung der Marine für das britische Imperium und den dementsprechend großen Prozentsatz von Seeleuten gewannen die Sea Shanties eine Aura, die sie über "triviale" Volkslieder hinaushoben. Sie wurden ein musikalisches Emblem britischen Selbstbewußtseins. Das erklärt, warum sie auch in Umgebungen auftauchen, wo sie nicht zu vermuten wären, wie etwa im Repertoire der Marschkapellen. The Regimental Band of the Coldstream Guards mit dem Kapellmeister Major Roger G. Swift spielt den nächsten Titel.

18. GROSSBRITANNIEN: "Sea Shanties" Denon records CO 73806 Nr.18

Denon records CO 73806: The Regimental Band of the Coldstream Guards. Marches I/British. Aufnahmen 1988: R.Emerson. o.O. 1989.

****
*
THEMA 7: Auswirkungen der neuzeitlichen Seefahrt
****
*

Die Erkundung der Welt durch die Seefahrer führte zu einen Umsturz, dem sich trotz vieler Versuche kein Land der Welt entziehen konnte. Sie brachten auch Errungenschaften der Zivilisation mit, mit denen die Überseevölker das Zerrüttungswerk erst vollendeten, das die Weißen nur eingeleitet hatten. Am gefährlichsten davon waren Feuerwaffen und Alkohol. Vor allem die Wirkung des Alkohols wird von Europäern notorisch unterschätzt, da sein Konsum in die westliche Zivilisation integriert ist und von tragischen Einzelfällen abgesehen keine gesellschaftlichen Probleme verursacht. Bei vielen außereuropäischen Völkern wirkte er jedoch wie eine Seuche und wurde zum Teil sogar bewußt als Mittel eingesetzt, sie zu dezimieren.

Er ist bis heute eine Gefahr geblieben. Das folgende Lied von den Xhosa in Südafrika nimmt darauf Bezug. Sein Titel lautet: "Du läßt deine Kinder allein, wenn du Gavin trinken gehst." GAVIN oder GOFFIN ist der südafrikanische Name für ein hochprozentiges Getränk. Häufig handelt es sich um Industriealkohol, der durch Brot filtriert und mit einem Aromastoff versetzt wird. Sein Konsum hatte und hat verheerende Folgen für die Volksgesundheit vieler afrikanischer Regionen.

19. SÜDAFRIKA - XHOSA: "Shiya bantwana nosela ingavin" Gallo GALP 1503 A/6

Gallo GALP 1503: The Music of Africa Series No.36. Musical Instruments 7. Guitars 2. Aufnahmen o.J.: H.Tracey. Roodepoort o.J.

Nomaswiti Citaumvano: Gesang, Gitarre
Uvakutsivo: Gesang

****
*

Von allen Entdeckungen veränderte keine die Welt so stark wie die Entdeckung Amerikas. Daß der neue Kontinent besiedelt war und sogar Hochkulturen hervorgebracht hatte, hinderte die Europäer nicht, sich mit Gewalt zu nehmen, was sie haben wollten. Zunächst war es Gold, doch sehr bald

auch Land. Die Kolonisation begann unmittelbar nach der Entdeckung, doch ging sie während des 16.Jh. nur zögernd vor sich. Mit dem Wachsen des Welthandels wurden auch die wirtschaftlichen Möglichkeiten Amerikas bewußter, und die Zuwanderung verstärkte sich im 17. und 18.Jh. kontinuierlich, bis sie im 19.Jh. völkerwanderungsartige Ausmaße erreichte. Die indianische Bevölkerung wurde auf jene Gebiete zurückgedrängt, in denen Weiße entweder nicht leben konnten oder keine wirtschaftlichen Möglichkeiten sahen. Stellenweise geht dieser Prozeß bis heute weiter. Bis in das 18.Jh. war die Suche nach einem Land mit Glaubensfreiheit ein starkes Motiv für die Auswanderung. Im 19. und 20.Jh. war es die Suche nach besseren Lebensbedingungen, die das "Land der unbegrenzten Möglichkeiten" den beengten und verarmten Europäern versprach.

Aus den Stimmungen des Scheidens und der Erwartung einer ungewissen Zukunft überwiegen in den Auswandererliedern die sentimentalen Themen. In der folgenden Ballade aus Kalabrien will eine Rosabella di Milano nach Amerika auswandern, um ihrer Familie die Schande zu ersparen, daß sie ihre Jungfräulichkeit ohne kirchlichen Segen preisgegeben hatte. Sie wird jedoch von ihrer Mutter verflucht, und der Dampfer, auf dem sie sich befindet, geht in der Mitte des Ozeans unter. Damit wird eine traurige Begleiterscheinung der großen Auswanderungsbewegung angesprochen. Das Geschäft mit den armen Leuten lockte dunkle Elemente, und viele Schiffe, die ihrem Zustand nach nicht mehr in See hätten gehen dürfen, wurden mit Auswanderern vollgestopft und auf die Reise geschickt. Nicht wenigen von ihnen erging es so wie dem Vapore, auf dem sich die unglückliche Rosabella befand.

20. ITALIEN - KALABRIEN: "Rosabella di Milano" Rounder CD 1803 Nr.20

Rounder records CD 1803: Italian treasury. Calabria. Aufnahmen 1954: J.A.Lomax, D.Carpitella. Kommentar: G.Plastino, V.Teti. Cambridge Mass. 1999.

****
*

Die grausamste Folge der Erschließung Amerikas war der Sklavenhandel in die Neue Welt. Bald nach Einführung der Zwangsarbeit für Indianer zeigte sich, daß sie den Arbeitsleistungen auf den Plantagen, die die weißen Herren von ihnen verlangten, nicht gewachsen waren. Daß die Kariben bis auf verschwindende Reste ausgestorben sind, geht in hohem Maß auf die Zwangsmaßnahmen am Beginn des Platagenwesens zurück. Nichts lag näher, als Sklaven aus Afrika zu importieren, zumal die Portugiesen am dortigen Sklavenhandel seit den ersten Entdeckungsfahrten beteiligt waren. Folgend die Daten der ersten Sklaventransporte:

1510: Erste Sklaventransporte aus Afrika in die spanischen Kolonien in Amerika.
1538: Ankunft der ersten afrikanischen Sklaven in Brasilien.
1568: Erster englischer Sklaventransport von Afrika nach Amerika durch Admiral John Hawkins.
1618: Erste Schiffsladung afrikanischer Sklaven in Jamestown, Virginia.
1670: Jamaica wird englischer Umschlagplatz für Sklaven.
1672: Gründung der Royal African Company als Monopolgesellschaft für den englischen Sklavenhandel.

Wie bei der Eroberung der Ozeane waren die Engländer auch beim Sklavenhandel Späteinsteiger, doch überflügelten sie ihre Vorgänger ebenso wie in der Schiffahrt. Liverpool wurde für gute 100 Jahre das Zentrum des transatlantischen Sklavenhandels. Er kostete mit seinen Begleiterscheinungen dem afrikanischen Kontinent nach vorsichtigen Schätzungen einen Verlust von

60 Millionen Menschen. Daß er vom Ende des 18.Jh. an sukzessive beendet wurde, lag nicht an der vorgeschobenen Humanität, sondern an der Erkenntnis, daß die Wirtschaftskraft der sich bildenden Kolonien darunter litt. Im folgenden Lied von einem Malayen-Chor aus Kapstadt wird die "Alabama" besungen, die im Jahr 1863 dort anlegte. Sie kreuzte auf den Routen der Sklavenschiffe und befreite Sklaven, die meist in Sierra Leone angesiedelt wurden.

21. SÜDAFRIKA - KAPMALAYEN: "Daar kom die Alibama" Gallo DLPA 111/2 A/6

Gallo DLPA 111/2: South African Souvenir. o.O. 1972.

****
*

Der technische Fortschritt des 19.Jh. brachte dem Schiffsbau eine bis dahin undenkbare Erweiterung seiner Möglichkeiten. Die Handelsmarine profitierte ebenso davon wie die Kriegsmarine. Ende des 19., Anfang des 20.Jh. war die Kriegsmarine die technisch fortschrittlichste aller Waffengattungen, bis die Luftwaffe diese Position eroberte. Für die stellungspflichtigen jungen Männer wurde es ein Wunschziel, zur Marine einberufen zu werden. Ging ihr Wunsch in Erfüllung, wurde ausgiebig gefeiert. Das folgende Lied aus Dalmatien, das heute noch zum populären Repertoire gehört, stammt aus dem Brauchtum der kroatischen Marineaspiranten im Habsburgerreich.

22. KROATIEN: "Ciribiribella mare moja" Jugoton LPY-S-61019 B/6

Jugoton LPY-S-61019: U naseg marina. Dalmatinske marodne pjesme.
Ansmabl "Dalmacija". Zagreb o.J.

Ansambl "Dalmacija"
Mandolinski sastav RT Zagreb

****
*

Mit dem technischen Zeitalter kam ein Element in das Denken der Europäer, das bis dahin keine dominierende Rolle gespielt hatte - Effizienz. Vom Motorenbau breitete es sich auf alle Lebensbereich aus. In der Seefahrt mußte es den Blick auf die 164 Kilometer Sandebene lenken, die das Mittelmeer vom Roten Meer trennten. Ironie der Geschichte - ehedem war der Seeweg um Afrika leidenschaftlich gesucht worden, nun erwies er sich als zu lang. 1856 erhielt Ferdinand de Lesseps die endgültige Konzession für den Bau des Suezkanals, der nach 13jähriger Bauzeit im Jahr 1869 eröffnet wurde. Zu den international beschickten Feierlichkeiten gehörte die Uraufführung der zu diesem Zweck komponierten Oper "Aida" von Giuseppe Verdi. Was darin in höflicher historischer Verkleidung gefeiert wird, ist allerdings nicht die Gloria Ägyptens, sondern die Gloria des merkantilen Imperialismus.

23. ITALIEN: "Gloria all'Egitto" (Aida) Philips 434 417-2 Nr.16

Philips 434 417-2: Leichte Klassik. Opern-Chor-Hits. Aufnahmen 1962-1989. o.O. o.J.

Rundfunkchor Leipzig
Staatskapelle Dresden
Dirigent: Silvio Varviso

****
*

Nicht nur die Meerenge von Suez, auch die Meerenge von Panama lockte. Die Entfernung von Küste zu Küste betrug hier sogar nur 60 Kilometer, doch wurde sie von keiner Sandfläche ausgefüllt, sondern von einem kompakten Felsenrücken. Ferner liegt der Meeresspiegel von Mittelmeer und Rotem Meer auf gleichem Niveau, während zwischen Atlantik und Pazifik große Differenzen entstehen können. Daß trotz dieser Schwierigkeiten ein Durchstich unternommen wurde, zeigt deutlicher als andere Angaben, welche Bedeutung die Seefahrt erreicht hatte. Die Schwierigkeiten wurden durch ein dreistufiges Schleusensystem gelöst, mit dessen Hilfe die Schiffe über die Anhöhe von 26 m gehoben werden.

Seine Eröffnung am 15. 8. 1914 war zwar auch als pompöses Fest geplant, doch wurde es vom Ausbruch des 1. Weltkrieges überschattet. Der Kanal wurde seither mehrfach ausgebaut. Zwischen dem 1. 10. 1988 und dem 30. 9. 1989 gewährte er 11 989 Schiffen Durchlaß, die zusammen 152 Millionen Tonnen Fracht hatten. Es konnte nicht ausbleiben, daß ein eigenes Kanalbrauchtum entstand. In Analogie zur "Äquatortaufe" wurde die "Kanaltaufe" eingeführt, bei der Matrosen, die das erste Mal den Kanal durchquerten, intensiv mit Salzwasser Bekanntschaft machten. Im Lauf der Jahrzehnte wurde daraus eine Touristenattraktion. Zur Begleitung der feuchtfröhlichen Zeremonie dienen Gospel-Parodien im Calypso-Stil.

24. PANAMA: "Baptism" Request records SLP 739 A/1

Request records SLP 739: Sounds of the Caribbean. Calypsos from Panama. New Rochelle N.Y. 1973.

Lady Trixie: Gesang

****
*

Die Seefahrt brachte Europäer in die ganze Welt, und sie brachte die Kunde von fremden Völkern nach Europa. Die VÖLKERKUNDE als wissenschaftliche Disziplin wurde erst durch die Seefahrt geschaffen. Lange konnte nur die Literatur und die Sachkultur der Überseeländer nach Europa gebracht werden. Für die Konservierung von Musik fehlten die Möglichkeiten, doch auch hier schufen die Entwicklungen des 19.Jh. Abhilfe. In den 90erJahren zogen die ersten Expeditionen aus, die mit dem Phonographen ausgerüstet waren, den Thomas Edison im Jahr 1877 patentieren ließ. Ihre Wachszylinderaufnahmen klingen zwar für Benützer der modernen Unterhaltungselektronik ebenso abenteuerlich, wie sie entstanden sein mochten, doch die Schwelle war überschritten und die Aufnahmetätigkeit riß seither nicht mehr ab. Die vorliegende Sendereihe wurde nur durch die Arbeit der Feldforscher möglich, die Organisationsaufwand und Reisebeschwernisse nicht scheuten, um dem "Imaginären Museum" auch die Musik der Welt einzuverleiben. Sie sei ihnen hiemit gewidmet. Die folgende Wachszylinderaufnahme eines Theaterorchesters aus Bangkok (Thailand) stammt aus dem Jahr 1900.

25. THAILAND: "Kham hom" Wergo SM 1701 Nr.1

Wergo SM 1701/2/3/4: Museum Collection Berlin. Music! 100 Recordings. 100 years of the Berlin Phonogramm-Archiv.
CD 1: Wax cylinder recordings (1893-1954).

****
*

UNTERLEGBEISPIELE:

26. ENGLAND: "Won't you go my way" CDM FWX 52429 B/7

CDM-Le chant du monde FWX 52429: Le chant du monde. Foc'sle songs and shanties. Chants de marins anglais et am,ricains. Kommentar: K.S.Goldstein. o.O. o.J.

****
*

27. ENGLAND: "The Black Ball Line" Topic TSCD 464 Nr.3

Topic records TSCD 464: Blow the man down. Sea Songs and Shanties. Sammlung und Kommentar: T.Engle. London 1993.

****
*

28. ENGLAND: "Blow the man down" Topic TSCD 464 Nr.5

Topic records TSCD 464: Blow the man down. Sea Songs and Shanties. Sammlung und Kommentar: T.Engle. London 1993.

****
*

29. ENGLAND: "Lowlands low" Topic TSCD 464 Nr.14

Topic records TSCD 464: Blow the man down. Sea Songs and Shanties. Sammlung und Kommentar: T.Engle. London 1993.

****
*

30. ENGLAND: "The bonny ship the Diamond" Topic TSCD 464 Nr.18

Topic records TSCD 464: Blow the man down. Sea Songs and Shanties. Sammlung und Kommentar: T.Engle. London 1993.

****
*

Graz 2001