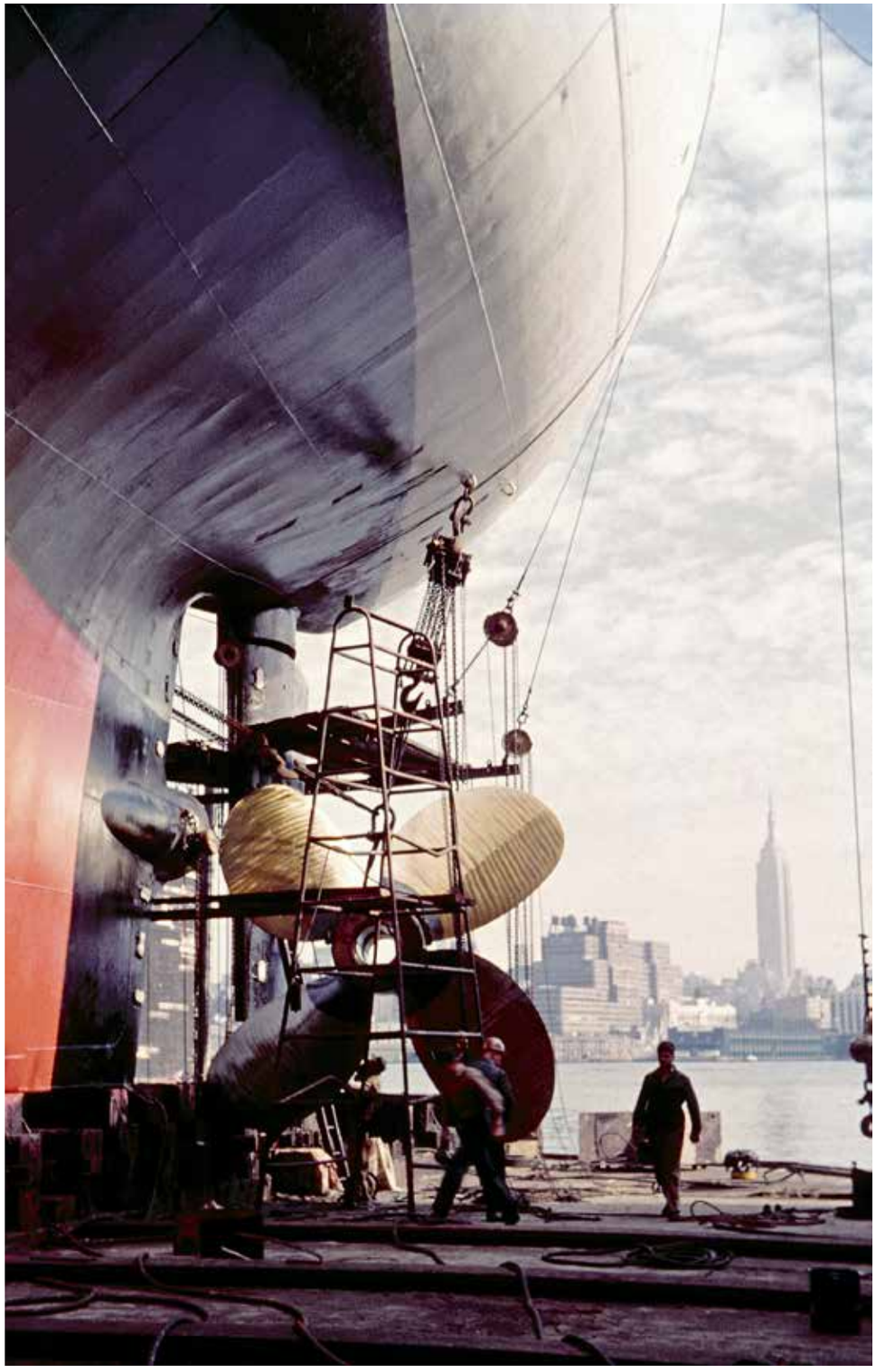
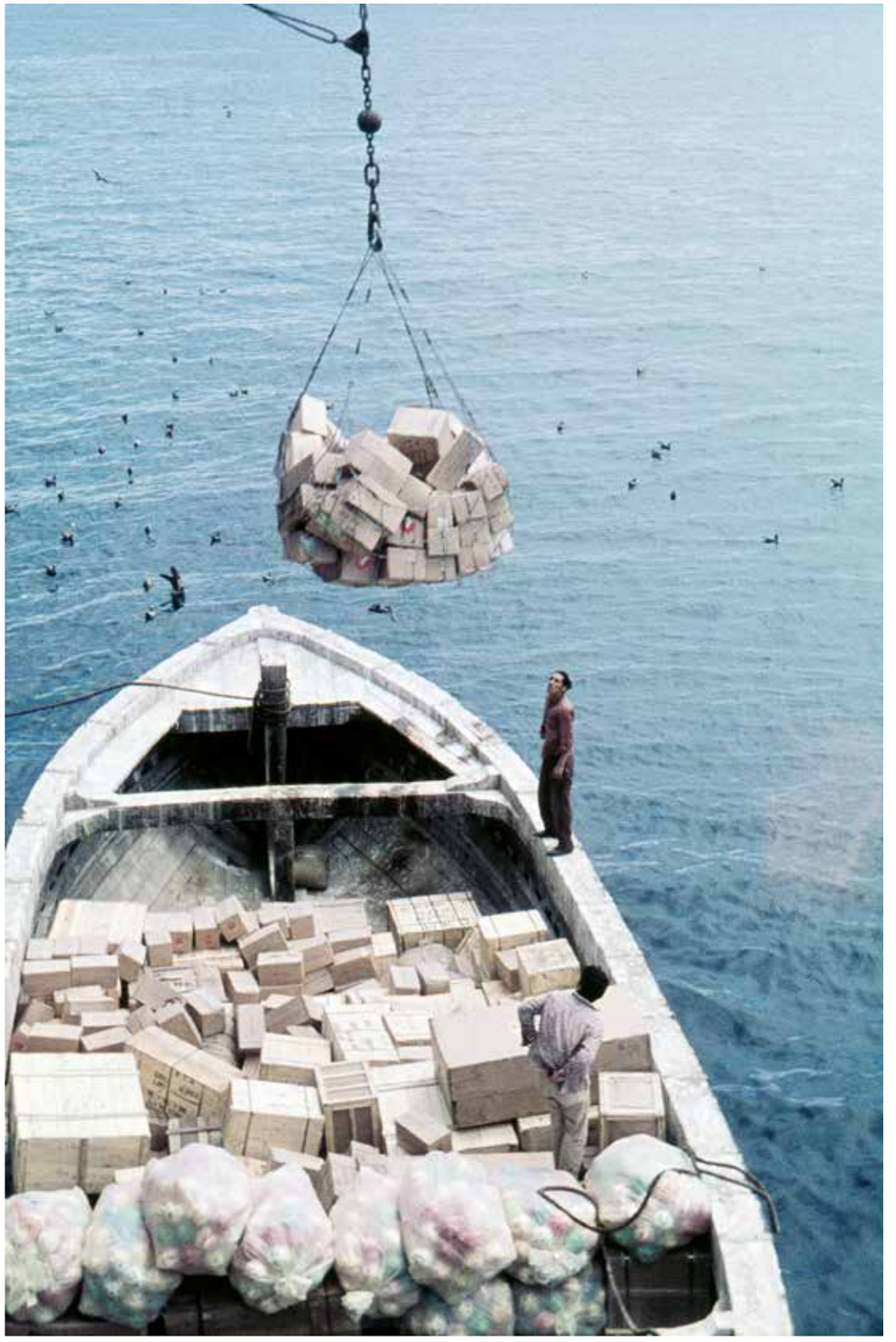
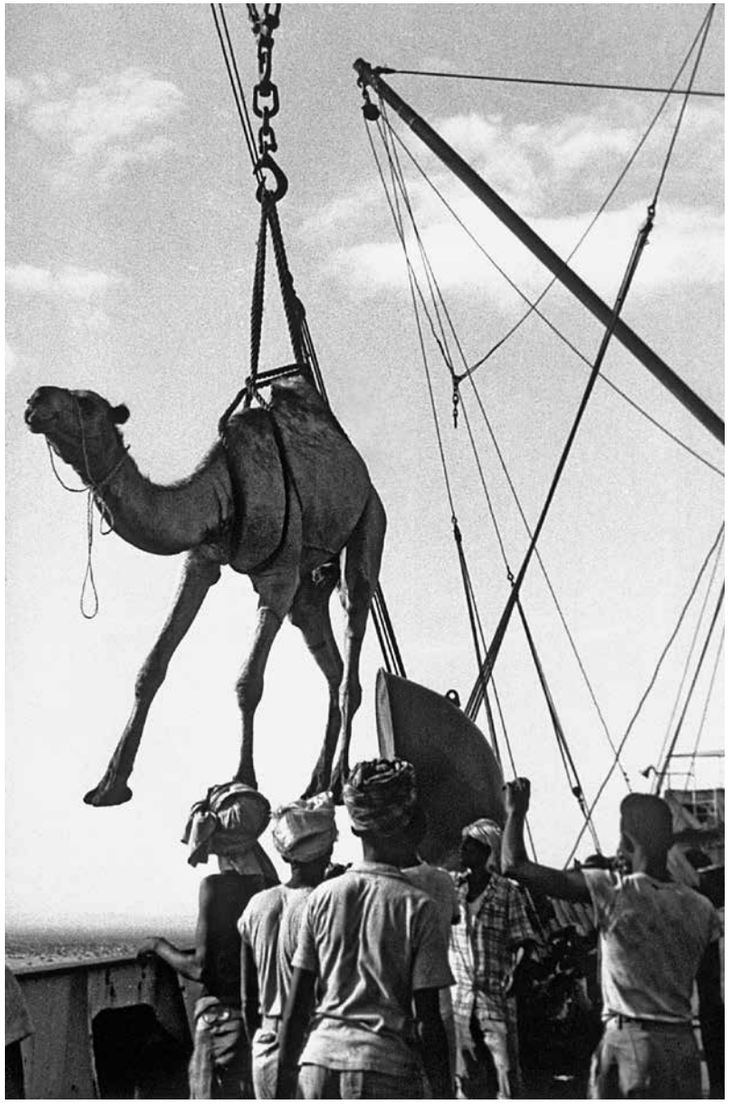


TARAMEÑO
EMELEC
GUAYAQUIL
2173





成發印務
SHING FAT
PRINTERS

天信服裝
源成白米
高壽

Faszination Seefahrt

Freiheit und Abenteuer – das versprach die Seefahrt schon immer. Wie kein anderes Berufsfeld bot sie die Chance, entlegene Regionen der Erde zu sehen und jenseits von alltäglicher Routine außergewöhnliche Erfahrungen zu machen. Gerade in den 1950er-Jahren lockte sie junge Männer hinaus in die Ferne, weit weg von Deutschland, das nach den Bombennächten des Zweiten Weltkriegs vielerorts noch in Trümmern lag. Der Verlust von Angehörigen, Besitz und manchmal auch Heimat überschattete nach wie vor das Leben vieler Menschen. Dazu beschnitt die Rückkehr zu betont geordneten Verhältnissen als Gegengewicht zu den chaotischen Jahren individuelle Freiheiten merklich. An Reisen war in dieser Lage nicht zu denken, erst recht nicht in entfernte Regionen wie Südostasien oder Mittelamerika, allenfalls ans Auswandern. Nur Seeleute bekamen die Gelegenheit, per Schiff der räumlichen und moralischen Enge zu entkommen. Und die damals langen Liegezeiten in innenstadtnah gelegenen Häfen erlaubten ausgedehnte Erkundungstouren, von denen die Daheimgebliebenen bloß träumen konnten.

Länder wie Japan, Ägypten und Brasilien faszinierten mit ihrer „Exotik“ genauso wie moderne Metropolen westlicher Industrienationen mit glitzernden Fassaden futuristischer Hochhausarchitektur und schnellen Straßenkreuzern. Die jungen Seeleute bewunderten den Kaiserpalast in Tokyo und ließen sich an philippinischen Stränden von einheimischen Kindern bestaunen, beobachteten im überfüllten Hafen von Hongkong Dschunken beim Auslaufen und feilschten im Suezkanal mit „fliegenden Händlern“ an Bord, flirteten mit Frauen und kosteten unbekannte Früchte und Zuckerrohr-Schnaps in der karibischen Hitze Kubas. Sie schlugen sich durch den südamerikanischen Urwald, berauschten sich vom Empire State Building aus an der Skyline New Yorks und vergnügten sich mit leichten Mädchen in den Spelunken von Rotterdam. Manchmal reichte die Zeit sogar für einen längeren Ausflug ins Hinterland, etwa durch die Wälder Kanadas.

Eine Fülle sinnlicher Eindrücke boten auch Leben und Arbeit an Bord. Fracht wurde noch in Säcken, Ballen oder Kisten und mühsam mithilfe von Manneskraft verstaut, war also unmittelbar erfahrbar. Aromen von Kakao und Kaffee zogen durch die Laderäume, aber auch die stechenden Gerüche von Fischmehl und gegerbten Fellen. Noch grüne Bananenstauden wurden einzeln an Bord getragen, Getreide füllte man lose in eigens aus Holzplanken gebaute Schotten. Schwere Maschinen und Fahrzeuge, ja sogar lebende Kühe hievte man mit Winden an Deck. Einheimische Arbeiter, deren Temperament und Gewohnheiten den Arbeitsrhythmus mitbestimmt hatten, teilten manchmal ihre Mahlzeiten mit den Seeleuten und boten ihnen unbekannte Genüsse.

Tropische Hitze, extreme Minusgrade, wechselnde Wetterlagen, starker Seegang und andere Launen der Natur verlangten den Seeleuten jedoch einiges an Durchhaltevermögen ab. Mitunter mussten sogar Gefahrensituationen überstanden werden, natürlich gemeinsam, was die Crew zusammenschweißen konnte. Ohnehin war das oft intensive Gemeinschaftsgefühl an Bord ein weiterer Anreiz für die jungen Männer, zur See zu fahren. Nach einem harten Arbeitstag wurde es abends beim Kartenspielen, Musizieren oder beim gemeinsamen Trinken vertieft. Ein Höhepunkt der Gemeinschaftserlebnisse war schließlich die obligatorische Taufe beim Überqueren des Äquators, bei der die Neulinge unter den Seeleuten mit rabiaten Methoden vom „Schmutz der Nordhalbkugel“ gereinigt wurden. Ihren Abschluss fand die Äquatortaufe in einer ausgedehnten Feier mit reichlich Alkohol.

Fortdauernd sammelten die Seeleute neue Erfahrungen und Eindrücke, ebenso wie ausgefallene Souvenirs. Als Zeugnis ihrer Weltläufigkeit brachten sie hauchdünnes Porzellan aus Japan nach Hause mit, ausgestopfte Krokodile aus Südamerika und Kamelledertaschen vom Suezkanal – und dazu zahlreiche Fotografien.

Fotografien von der Seefahrt

„Einer fotografierte immer“, berichtet ein Seemann aus seiner Fahrenszeit. Denn „Reisen […] schärft den Blick. Und von da ist es nur ein Handgriff bis zum Fotoapparat.“ Erschwingliche Kleinbildkameras ermöglichten es, alles Gesehene in Bildern festzuhalten. Dabei diente die Fotografie zunächst dem Zeitvertreib, erkennbar etwa an der Aufnahme eines Seemanns mit Kamera, die den Titel „Langeweile“ trägt. Andere Fotos zeigen hingegen eine ambitioniertere Herangehensweise. Der ironisch betitelte „Amateur“ zum Beispiel weist die Fotografie als ernsthaft betriebenes Hobby aus, denn der Fotograf ist ganz auf die Inszenierung einer Taube an Bord konzentriert und übersieht darüber das prachtvolle Segelschiff im Hintergrund. Zwischen diesen beiden Polen – schnell angefertigten Schnappschüssen und sorgfältig komponierten Bildern – bewegen sich die Fotografien von der Seefahrt.

Im Fokus standen einesteils die Seefahrt mit all ihren Aspekten und anderenteils die fremden Länder und ihre Sehenswürdigkeiten. Gleich anderen Reisenden vor ihnen knipsten auch die Seeleute beeindruckende Naturerscheinungen, wie die Niagarafälle und den Fujiyama, und pittoreske Attraktionen, etwa die Buddha-Statue von Kamakura, den Grote Markt in Antwerpen und die Freiheitsstatue vor Manhattan. Der Suez- und Panamakanal sind ein häufig zu findendes

Motiv, nicht nur weil die Durchfahrt einen spektakulären Anblick, sondern auch genügend Zeit und Muße zum Fotografieren bot. Straßenszenen, etwa in New York, Hongkong oder Nassau, finden sich ebenfalls oftmals. Sie faszinierten offensichtlich mit ihrer Fremdheit, unterschieden sich Menschen und Gewohnheiten, Gebäude und Fortbewegungsmittel doch meist von dem Vertrauten. Als staunende Beobachter, ähnlich der neugierigen Kinderhorden, die sich manchmal auf ihren Fotos finden, hielten die Seeleute prachtvolle Einkaufsstraßen wie auch armselige Slums fotografisch fest, ebenso wie Alltägliches, etwa die hinten offene Windel eines chinesischen Säuglings, Blumen auf einem Markt in Bergen oder die Müllhalde von São Luiz. Deutlich zeugen ihre Fotografien von einer Lust am Sehen und am Festhalten des Gesehenen, was bei der Berufswahl der Seeleute (oder „Seh-Leute“) eine Rolle gespielt haben mag. Das Interesse an anderen Kulturen, zumindest das der jungen Offiziersanwärter, wurde seitens einiger Reedereien auch gefördert. So wurden z. B. die Kadetten des Schulschiffs NABOB mit Bussen ins Landesinnere Japans gefahren. Die Touren dienten einer Vertiefung der Allgemeinbildung, die von den angehenden Offizieren erwartet wurde, wollten sie ihre Rolle adäquat ausfüllen.

Gleichermaßen dokumentierten die Seemänner ihren Arbeitsalltag, etwa die Wache auf der Brücke, die täglichen Arbeiten an Deck und in der Maschine, die routinemäßig durchgeführten Bootsmanöver sowie die manchmal komplizierten und zeitintensiven Lade- und Löschvorgänge in den Häfen. Das Interesse an Schiffen spiegelt sich in zahlreichen Aufnahmen, oft von Großseglern oder Schwesterschiffen. Noch häufiger aber fotografierten die Seeleute „ihr“ Schiff, das temporär zur Heimat geworden war und vor dem man sich gerne selbst ablichten ließ. Ein Unikum ist das unscharfe Foto eines jungen Seemanns, der auf einer extra außenbords angebrachten Planke „sein“ Schiff, in diesem Fall das Segelschulschiff PAMIR, fotografiert. Hier mag sicher nicht nur der Stolz auf das Schiff und auf seinen außergewöhnlichen Beruf die Motivation des Fotografen gewesen sein, sondern auch die Lust am Risiko.

Aufnahmen von unterschiedlichen Wetterlagen und Aggregatzuständen des Meeres, gern auch aus der Vogelperspektive des „Krähennests“ am Mast gemacht, vermitteln einen Eindruck, wie Schiff und Besatzung den Naturgewalten ausgeliefert waren. Die überwältigende Weite des Ozeans, die Größe der Schiffe, die Tiefe der Luken werden durch diese Fotos veranschaulicht. Eines der beliebtesten Sujets sind allerdings die Kollegen: bei der Arbeit und zu Gruppenporträts arrangiert, beim Feierabendbier und bei diverser anderer Freizeitgestaltung, beispielsweise beim (sehr wahrscheinlich unerlaubten) Ritt auf einem Wasserbüffel. Äquatortaufen wurden beständig als bordeigenes Spektakel ausgiebig fotografisch dokumentiert. Im Gegensatz dazu tauchen Fotos von Weihnachts-

feiern selten auf und lassen kaum Aufwand erkennen, möglicherweise weil das Begehen dieses Familienfests auf See nicht immer unproblematisch war.

Gelegentlich ist die spezifische berufliche Ausrichtung des Fotografen erkennbar. So fotografierte ein Leitender Ingenieur seine blitzblanke Maschine und ein Maschinist den Vorgang des „Kolbenziehens", während ein Steward das Buffet ablichtete, der Offizier auf der Brücke hingegen eine Vorliebe für das bewegte Meer und die nächste Küstenlinie hegte.

Mit zunehmendem Alter und wachsender Erfahrung der Seeleute ändern sich die Themen. Bierselige Feiern und die einfachen Decksarbeiten findet man nun selten. Stattdessen lassen die Fotografien die sich wandelnden Interessen der Seefahrer erkennen. Die anfängliche Neugier der jungen Männer auf alles Neue weicht der Suche nach dem ästhetisch anspruchsvollen Motiv und der gelungenen Aufnahme.

Anders als die auf Schiffe und Häfen spezialisierten Bildjournalisten und die an Bord der großen Passagierdampfer tätigen Fotografen, beispielsweise Richard Fleischhut, verfügten die Seeleute über keine entsprechende Ausbildung oder Praxis. Doch viele ihrer Fotos können dem Vergleich mit denen professioneller Fotografen durchaus standhalten und lassen einen künstlerischen Gestaltungswillen sowie ein gutes Auge für Motive, Farben und Bildkomposition erkennen. Zusammen mit den Kameras ausgegebene kurze Instruktionen und Anleitungen in Buchform wie „Knipsers Erste Hilfe" unterstützten erkennbar bei einer ausgewogenen Komposition und der richtigen Belichtung. Zudem dienten verbreitete Aufnahmen gefragter Reise- und Dokumentarfotografie ihnen offenkundig als Vorbild. Sporadisch findet sich übrigens auch die experimentelle Ästhetik des „Neuen Sehens" der 1920er-Jahre in den Fotografien, etwa in den von unten aufgenommenen und damit extrem monumentalen Perspektiven amerikanischer Hochhäuser oder in den perspektivischen Verzerrungen eines Seemanns in der Hängematte, dessen Füße im Vordergrund riesig erscheinen, der Kopf in der Verkürzung dagegen klein. Die Verbreitung und Akzeptanz dieser ästhetischen Regeln regten vermutlich zur Nachahmung an, die gleichermaßen auf einen spielerischen und experimentellen Umgang mit dem technischen Medium hindeutet.

Ganz billig war die Fotografie allerdings nicht. Die meisten Seeleute betrieben ihr Hobby zwar mit einfachen Kameras, beispielsweise einer gängigen Agfa Clack, die in den 1950er-Jahren um die 15,- DM kostete, oder mit einer Silette Kleinbildkamera, vielleicht auch mit einer Vito BL oder Bessamatic von Vogtländer, einer Retina IIIc oder Reflex von Kodak. Die monatliche Heuer für einen Decksjungen wird 1958 mit 65,- DM angegeben, zuzüglich kostenloser Verpflegung. Ein Jungmann bekam 110,- DM, ein Leichtmatrose 150,- DM und ein Matrose ab 300,- DM aufwärts. Bei diesen Verdiensten konnte die Anschaffung

einer Kamera schon einen spürbaren Kostenpunkt darstellen. Eine Kamera von Zeiss Ikon etwa war damals sogar eine größere Investition, die auch schon mal zwei Monatsgehälter eines Matrosen verschlingen konnte. Filme, Entwicklung und Abzüge auf Fotopapier, nur im Fachhandel zu erwerben, verursachten ebenfalls einiges an Kosten. Deshalb waren ein gezielter und sparsamer Umgang mit dem Filmmaterial und eine überlegte Gestaltung essenziell – im digitalen Zeitalter kaum mehr vorstellbar. Standen etwa für eine drei- bis viermonatige Reise nach Ostasien nur zwei 36er-Filme zur Verfügung, mussten die wenigen Negative gezielt für ausgewählte Motive mit einer durchdachten Komposition verwendet werden. Angefertigt wurden in den Fünfziger- und Sechzigerjahren sowohl schwarz-weiße Fotografien als auch farbige Diapositive. Letztere befinden sich heute, nach mehr als 50 Jahren, in unterschiedlichen Stadien des Verfalls und weisen oftmals Farbverschiebungen und Verunreinigungen auf, während Schwarz-Weiß-Fotografien (und die Negative) meist noch gut erhalten sind.

Sortiert und aufbewahrt wurden die Aufnahmen meist in akkurat beschrifteten Diakästen und Alben. Sie dokumentieren komplette Routen vom Heimat- bis zum Zielhafen und zurück und wurden teilweise gerne hervorgeholt und betrachtet. Oft werden Zeit, Ort und Tätigkeit – häufig humorvoll bis sarkastisch – genannt und kommentiert. Da wird eine besonders raue See lakonisch mit „Schlechtwetter" untertitelt oder das schweißtreibende Streichen des Schiffs außenbords mit „Make-up bei uns". Der charakteristische Humor half beim Umgang mit bisweilen widrigen Umständen. Die Fotografien erfüllten auch, so scheint es, eine ähnliche Funktion wie Einträge in einem Tagebuch und stehen, mit exaktem Datum und Ort versehen, für die Ereignisse und vielleicht auch die Stimmung des Tages. Unterschiedliche Formate der Abzüge innerhalb eines Albums lassen darauf schließen, dass Fotos mehrfach abgezogen und weitergegeben wurden. Ebenso händigte man auch die eigene Kamera an Kollegen aus, findet sich doch auf den Filmen des Besitzers nicht selten ein Porträt von ihm selbst vor „seinem" Schiff oder beim Lesen in der Hängematte. Die Autorschaft der Aufnahmen bleibt dadurch bisweilen unklar, sie ist jedoch nicht unbedingt maßgeblich, denn die Fotografien dokumentieren mehrheitlich kollektive Erfahrungen.

Die besondere Funktion solch privater Fotografien, so der Fotohistoriker Timm Starl, liege darin, außergewöhnliche Momente und individuelle Interessen im Bild festzuhalten, damit zu bewahren sowie diese Erinnerungen austauschen zu können. Besonders Letzteres gilt auch für die Fotografien von der Seefahrt, erlaubten sie es doch, den an Land Gebliebenen Erfahrungen und Emotionen nahezubringen, von denen diese ausgeschlossen waren und für die das Leben auf See eine abgetrennte, nicht sichtbare und damit nicht nachvollziehbare Welt darstellte. Ein gemeinsames Betrachten der Fotos konnte helfen, zumindest