

# MARINEFORUM

DAS MARITIME GESCHEHEN IM BLICK



**AFGHANISTAN**

**ISAF**

**MARINE**

**K130**

**US-NAVY**

**Grünes Manöver**

**MITTLER**  
**REPORT**

rungs- und Waffeneinsatzsystem der Marine, mussten nachgerüstet werden und hatten zum großen Glück auch noch Asbest in der Isolierung. Für viel Geld wurden dann die Boote betriebssicher gemacht, um später dann vorzeitig außer Dienst gestellt zu werden.

Der Höhepunkt war dann die Vorschrift CPM vor einigen Jahren, die gegen den Willen der militärischen Sachkenner der BW von der politischen Führung den Streitkräften aufgezwungen wurde. Darin standen solche tollen Feststellungen wie: Die Logistik dient der Rüstung! Die zivilen Autoren hatten übersehen, dass die Rüstung die erste Funktion der Logistik ist, denn nur sie allein dient der Entwicklung und Beschaffung von Wehrmaterial für die Streitkräfte und bestimmt ganz entscheidend die Lebenswegkosten der Waffensysteme. Auch wurden dann in der Praxis Dienstposten mit der Beschreibung „Admiral der Marinerüstung und Logistik“ kreiert, worüber alle fachkundigen Logistiker nur bitter lächeln konnten.

Nein, es gibt keine eigenständige Disziplin der Rüstung, diese Funktion ist und

bleibt integraler Bestandteil der militärischen Logistik.

In der Neuorganisation der BW wurde den Inspektoren die Materialverantwortung für ihr Material entzogen. Ein schwerer Fehler, wie sich sehr bald herausstellen wird.

Im Land-, Luft- und Seekrieg wird sehr unterschiedliches Material erforderlich, welches nur von erfahrenen Sachkennern, den Militärs, geplant, eingesetzt und erhalten werden kann. Zivile Beamte haben in der Regel keine Erfahrungen in Krise und Krieg. Deshalb kann von diesen Personen auch nicht bestimmt werden, welches Material wie und wann entwickelt, beschafft und eingeführt werden soll. Es sind die Soldaten, die kämpfen und das Material erfolgreich einsetzen müssen.

Ich verkenne nicht, dass in der Demokratie die Politik über das Geld den Militärs den Rahmen aufzeigt, in dem sie sich bewegen müssen. (GG Art.89 a und b)

Aber gerade im Sinne der bewährten Auftragstaktik müssen die Soldaten mit gutem, betriebssicherem und einsatzwirksamem

Material ausgestattet sein. Sie müssen sich mit ihrem Material identifizieren können, wenn sie von der Politik in den Krieg geschickt werden.

Negative Beispiele haben wir in allen TSK genug! Daraus sollte auch die Politik lernen.  
Jürgen Voßberg, Wilhelmshaven

## AUFRICHTIGES LOB

Zum Beitrag „Piraten in der Defensive“ von M. Stehr MF Heft 1/2-2013

Anlässlich der heutigen Ausgabe des MF habe ich im Netz den Stehr-Artikel zur Antipiraterie-Lage gelesen. Meine Befriedigung darüber, dass von kompetenter Stelle endlich einmal relativ klar gesagt wird, was der marinehistorisch Gebildete ohnehin weiß, möchte ich nicht verhehlen und Ihnen hiermit ausdrücklich übermitteln.

Bleibt nur zu hoffen, dass irgendwann die Nacheile erst dann endet, wenn auch der Strand keinen Rückzugsraum mehr bietet.

Mein aufrichtiges Lob für diesen Beitrag.

Michael A. Titz, Windach

## BÜCHER

**Christoph Wurm: Alonso de Contreras – Mein Leben;** Erste ungekürzte und unzensurierte Übersetzung ins Deutsche. Mit Kommentar, AVM – Akademische Verlagsgemeinschaft München 2012, kartoniert, 195 Seiten, 39,90 €, ISBN 978-3-86924-313-9



Im Jahre 1630 beginnt der spanische Hauptmann, Alonso de Contreras (1582 – 1641 oder nach 1645?), seine Erinnerungen an ein bewegtes Leben nieder zu schreiben. Er schildert darin in einem sehr persönlichen Stil die Ereignisse,

die ihn aus einem eher ärmlichen Elternhaus zu Ruhm und Ehren, zu einem Ritter des Malteserordens führten.

Diese Autobiografie liegt jetzt erstmals in einer ungekürzten und unzensurierten Übersetzung ins Deutsche vor.

In Madrid geboren und in eher ärmlichen Verhältnissen aufgewachsen, erschlägt er als Junge, aus Wut über eine ungerechte Bestrafung in der Schule, seinen boshaften Mitschüler, der ihn verraten hatte. Nach Verbüßung seiner Strafe, einer Verbannung aus Madrid, erklärt er seinen Entschluss, als Soldat in den Dienst des Königs treten zu wollen. Er beginnt seine militärische Laufbahn mit 13 Jahren als Küchenjun-

ge, wird jedoch schon bald, obwohl er das erforderliche Mindestalter noch nicht erreicht hat, Soldat und findet sich auf See wieder, wo er auf erfolgreichen Kaperfahrten und bei Plünderungen zu einem kleinen Vermögen kommt, das er aber gleich wieder verschleudert.

Während seiner Fahrten durch die Inselwelt des Mittelmeeres beginnt er, sich für Navigation zu interessieren und zeichnet „alles von der Peloponnes, Anatolien; Karamanien, Syrien und Afrika aus bis zum Kap Cantin (in Marokko) am Atlantik“. Er fasst damit einen ausführlichen „Derrotero“, einen Seeroutenführer für die ganze Levante.

Diese Segelanweisungen und darin enthaltenen Karten sind erhalten geblieben. Es würde dem Verständnis des Lesers gut tun, wenn eine Auswahl dieses Materials die insgesamt sehr lebhaft und anschaulich geschriebenen Erinnerungen illustrieren würde.

Der Übersetzer gibt den einfachen und damit sehr einprägsamen Schreibstil der Vorlage sehr gut wieder. Hier schreibt ein Soldat in knapper, unverblümter Art mit Humor und Ironie über sich selbst, die Ereignisse, die ihm widerfahren und die Personen, die ihm begegnet sind. Er lebt in der Zeit des Untergangs der spanischen Armada, der Korsaren der Karibik, der Kämpfe gegen Türken und Piraten der Barbareskenstaaten. Es ist aber auch die Zeit der

Glaubenskämpfe, der Unterdrückung und Verfolgung der spanischen Neuchristen, der Morisken und des 30-jährigen Krieges. Hier erzählt einer, der dabei war, als Handelnder, aber auch als Leidender, dem höchste Ehrungen zuteilwerden, der Unterredungen mit dem König und selbst dem Papst führt, der aber auch Folter und Kerkerhaft erleidet. Er kämpft als Hauptmann der Reiterei aber auch als Kapitän von Schiffen und als Admiral von Schiffsverbänden unter der Flagge Spaniens und der des Malteserordens. Er ist ein typischer Vertreter einer Kriegerkaste voller übersteigertem Stolz, aufbrausend, ohne eigene Furcht, selbstsicher in seine Tapferkeit und eigene Stärke vertrauend, ein Kämpfer, der sich an Land genau so sicher schlägt wie auf See. Seine Seefahrten führen ihn bis in die Karibik, wo er mit seinem Verband erfolgreich gegen die Kaperschiffe des Sir Walter Raleigh besteht. Nebenbei erzählt er überaus frei und anschaulich von seinen amourösen Abenteuern, in deren Verlauf er auch den einen oder anderen Ehemann unglücklich macht und sogar seine ungetreue Ehefrau und ihren Liebhaber tötet, als er das Paar in flagranti ertappt. Er lebt mal als Einsiedler von Almosen, aber auch als Gast und Freund im Haus des geachteten Dichters Lope de Vega in Madrid.

Seine Erinnerungen brechen im Jahre 1633 völlig unvermittelt mitten in einem Satz ab. Die Gründe dafür sind nicht bekannt.



Die Lebensbeschreibung Contreras, die ja auch die Vita eines Seemanns ist, zählt als Autobiografie zur Gattung der Sachbücher. Es fällt dem Leser sicher schwer, dieses mit so viel persönlichem Engagement, mit so viel Schwung, Komik und Ironie, derart drastisch und voller Fantasie geschriebene Werk, nicht als überaus farbigen Abenteuerroman zu lesen.

Jürgen Miesler

**Adolf Muschg, Löwenstern, 331 S., C.H. Beck, München, ISBN 978-3-406-63951-7, 19,95 Euro**



Adolf Muschgs neuer Roman „Löwenstern“ gehört zu jenen, die man am besten von hinten beginnt. Nicht etwa, um das Ende vorwegzunehmen, sondern um sich an dem bestechend klaren Nachwort zu erfreuen, das auf seinen 21 Seiten eigent-

entlich die spannendste Geschichte des Buches erzählt.

Muschg berichtet darin nicht nur über seine Reise nach Japan, kurz nach dem Super-GAU von Fukushima 2011, sondern vor allem darüber, wie er angeblich an das unbekannte Manuskript Löwensterns gelangte, das die Vorlage zu seinem Roman gab. Ob alles davon stimmt oder nur der Fantasie des Autors entsprungen ist, soll einmal dahingestellt bleiben.

Außerdem erklärt der Schweizer Schriftsteller (78) in seinem Nachwort vieles über seine historische Hauptfigur, den Balten Hermann Ludwig von Löwenstern (1777-1836) und liefert so eigentlich erst den Schlüssel zum Roman, der sich sonst schwer erschließt.

Das Buch erzählt die Geschichte von Löwensterns Versuch, mit einer Schiffsexpedition nach Japan zu gelangen, ein damals abgeschirmtes, exotisches Land der Projektionen, der Sehnsüchte und Ängste. Der Adelige hatte im Auftrag des russischen Zaren 1803 bis 1806 an Adam von Krusensterns erster Weltumseglung teilgenommen und erfuhr auch von dem zweiten russischen Versuch unter Wassili Golownin, der in Japan gefangen genommen wurde. Tatsächlich gibt es ein Tagebuch Löwensterns, das vor Jahren herauskam.

Laut Muschg ist das geheimnisvolle Manuskript, das ihm in der Heimat Löwensterns überreicht wurde, so etwas wie ein fiktiver Gegenentwurf des Baltens zur Realität. Auf dieser Grundlage sei dann der Roman entstanden. Muschg erkennt eine Art Seelenverwandtschaft mit Löwenstern,

denn auch er selber ist fasziniert von dem Geheimnis Japans, hat längere Zeit dort gelebt und ist mit einer Japanerin verheiratet. Zentraler Teil des Romans ist Löwensterns Gefangenschaft in einer Burg und die wahnsinnige Liebesbeziehung zu Nadja, einer alternden Hure, die ihm dort dient.

Büchner-Preisträger und Literaturprofessor Muschg, der sich in seinem essayistischen Werk intensiv mit Literatur als Therapie auseinandergesetzt hat, beherrscht die stilistischen Mittel aus dem Effeff. Beeindruckend auch, wie er mit großer Kenntnis Zeitgenossen Löwensterns auftreten lässt: Die Dichter Kleist und Kotzebue, Chamisso und Goethe.

Auch gibt es sehr poetische Szenen, die Erzählung von Träumen, Anspielungen an Swifts „Gullivers Reisen“ und immer wieder wunderbare Sätze über die heilende Kunst und die Unmöglichkeit des Schreibens. „Text ist Verkleidung“ heißt es im Nachwort. Und vielleicht ist es ja die einzige Freiheit, die der Mensch besitzt: sich umzuerzählen. So wie Löwenstern es nach Muschgs Vermutungen nach seiner Rückkehr von all den Fahrten und vielen Schicksalsschlägen getan hat, weil er Zeit dazu hatte. „Was hindert ihn, über sie zu verfügen? Seine Geschichte neu zu schreiben – nicht ganz neu. Aber so, wie er sie erlebt haben möchte, wäre er damals derjenige gewesen, der er jetzt schon nicht mehr ist.“

Leider aber ist das Buch insgesamt doch sehr überfrachtet geraten und nur mit viel Anstrengung und Hintergrundwissen zu lesen. Der Verzicht auf einigiges Beiwerk und der Entschluss zu mehr Konzentration wäre klüger gewesen.

Anette von Löwenstern

**Jürgen Elvert/Sigurd Hess/Heinrich Walle (Hg.): Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert. Historische Mitteilungen – Beihefte 82. Franz Steiner Verlag Stuttgart 2012. 228 Seiten, 41 s/w Abb., 4 s/w Tab., kartoniert. ISBN 978-3-515-10137-0. (36 €)**

Der Tagungsband umfasst die Vorträge der schifffahrtshistorischen Tagung der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) November 2010 in Hamburg, die sich mit den vier Sektoren „Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht“ auseinandersetzte, – „historische Themen, die in die



Zukunft weisen“ (Sigurd Hess, S. 10). Die jeweiligen Untersuchungskomplexe wurden durch Einführungsreferate von Heinrich Walle, Sönke Neitzel, Sigurd Hess und Ulrich Otto eröffnet.

Den Komplex Schifffahrt beleuchtete die Geschichte Rickmers vom ersten Segelschiff zum Konzern (1834 -1918) durch Melanie Leonhard und die Entwicklung des Tourismus über den Atlantik am Beispiel der Cunard Linie (Birgit Braasch).

Umfangreicher das Thema Werftindustrie: Die Entwicklung der deutschen Werftindustrie bis 1914 und ihre Beziehung zu Großbritannien (Dirk J. Peters) wird ergänzt durch die besonders interessante Forschung zur deutsch-englischen Werfttrivalität um die chinesische Marine zwischen 1870 und 1895 (Cord Eberspächer). Dass Deutschland in der Werftindustrie zunächst der britischen Entwicklung hinterherhinkte, wird am Beispiel von Blohm & Voss (1877-1914) hinterfragt (Johanna Meyer-Lenz). Zu welcher technischen Höchstleistung die neuere deutsche Werftindustrie fähig war, wird reflektiert anhand des NS OTTO HAHN (Hajo Neumann).

Die Sektion Handel zeigt auf, welche Reichtümer Ostasienfahrer im 17. und 18. Jahrhundert anhäufen konnten (Jürgen G. Nagel), auf persönlicher Ebene aber nicht notwendigerweise auch taten, und wie im Zeitalter des Imperialismus Handel und Industrie im besonderen Maße florierten (Robert Riemer). Die Verwundbarkeit des Handels und die Tangibilität seiner Erträge durch Piraterie gestern und im Zeichen der Globalisierung heute arbeitet Franz Böni heraus.

Im vierten Bereich Seemacht erinnert Ulrich Otto einführend daran, dass „...militärische Fähigkeiten von Seestreitkräften einerseits und handelspolitische Energie und Kompetenz andererseits zwei Seiten einer Medaille [sind], die eine maritime Macht kennzeichnen“. Dargestellt wird grundlegend die Ideologie von Seemacht (Rolf Hobson), die sich in den Flotten und der Flottenrüstung des 20. Jahrhunderts wiederfindet (Michael Epkenhans). National vertiefend analysiert am Aufbau der Seemacht im kaiserlichen Deutschland durch Andrew Lambert. Thomas Kossendey gibt im letzten Vortrag einen Ein- und Ausblick in „Deutschland und die See im 21. Jahrhundert“.

Ergänzt um Informationen zu Autoren und Herausgebern sowie ein Namensregister ergeben die als wissenschaftliche Aufsätze gesammelten Referate ein ungemein spannendes wissenschaftliches Werk.

Eberhard Hemmen