

Die größte maritime Sammlung der Welt

Im Reich der Seefahrt

Schiffe aus Bernstein, Silber und Gold, Originalbriefe legendärer Seehelden, tausende historischer Gemälde und Schiffsmodelle: Das neue Internationale Maritime Museum in Hamburg birgt auf zehn Stockwerken und 12.000 Quadratmetern die weltweit größte Privatsammlung maritimer Schätze. 500.000 Exponate aus 3.000 Jahren Seefahrtsgeschichte. Geschätzter Wert: 100 Millionen Euro. Eine Inszenierung von Weltrang: Es ist das einzige Museum der Erde, das die gesamte internationale Schifffahrtsgeschichte umfasst.

Wie kommen 27.000 Schiffsmodelle, 5.000 historische Gemälde und 50.000 Schiffsbaupläne unversehrt ans richtige Ziel? Wie transportiert man 1,2 Millionen Fotos, 120.000 Bücher, 2.000 Filme und tausende Kisten mit kostbaren Artefakten, ohne den Überblick zu verlieren?

Der Umzug in den neogotischen Backstein-Koloss am Hamburger Hafen entpuppte sich als enorme logistische Herausforderung: Fünf Jahre lang wurde das Mammut-Projekt vorbereitet. 400-Tonnen-Kräne bugsierten Schiffsmodelle in die Ausstellungsräume. Computer-Spezialisten verhinderte ein Chaos: Jede Kiste, jedes Einzelstück, jede Rarität, selbst die kleinste Miniatur, wurde mit Funk-Chips versehen. Die elektronischen Identifikationsnummern geben Auskunft über Inhalt, Herkunft und Standort der jeweiligen Artefakte.

30 Millionen Euro spendierte die öffentliche Hand, mehr als elf Millionen Euro Mäzene und Förderer. Jetzt sieht der Initiator des einzigartigen Museums sein Lebenswerk erfüllt: Peter Tamm, Manager, Sammler und Historiker, 80 Jahre alt, ein stattlicher, wortgewaltiger Herr mit sezierendem Blick. „Am Beginn der Globalisierung stand nicht das Internet, sondern das Schiff.“

Sechs Milliarden Tonnen Güter transportiert die Welthandelsflotte mit ihren 40.000 Schiffen jährlich über die Ozeane. 1.200 Milliarden Euro erwirtschaftet der Handelsraum Meer in derselben Zeitspanne. Grund genug, der Seefahrt mehr Aufmerksamkeit zu schenken, findet der Hausherr. „Schifffahrtsgeschichte ist Menschheitsgeschichte. Ohne das Schiff würde es keine Zivilisation geben.“

Das neue Reich der Seefahrt erstreckt sich über zehn Geschosse. Ein See-Törn mit ansteigender Dramaturgie. Angefangen bei der Entdeckung der Welt unter Segeln in der Antike bis hin zur Ära der Dampfschiffe und

Container-Riesen. Edle Porzellane und Silberbestecke kaiserlicher Yachten glänzen, silberne Marschallstäbe, Säbel und Entermesser funkeln. 47 Originalbriefe des englischen Seehelden Horatio Nelson (1758 - 1805) ruhen in sanftem Licht. Von der Allmacht und Faszination des Meeres künden historische Urkunden, Münzen, Atlanten, Seekarten, Navigationsgeräte und Marineuniformen.

Tausende Artefakte lassen den Alltag auf der Karavelle, dem Handelsschiff oder auf dem U-Boot wieder auferstehen: Kapitänstassen und Kompass, Logbücher, Peitschen, Globen, Orden, Seezeichen und historische Kanonen, dazu 800 Flaggen und 10.000 Speisekarten. Kurz: alles, was von unersetzlichem Wert erscheint - von der Piratenflagge von „Seeteufel“ Graf Luckner bis hin zu Solinger Silbermessern für die erste „Queen Mary“ und dem verbeulten Schiffskoffer von Admiral Tirpitz.

Nirgendwo anders auf der Welt werden so viele seebezogene Gemälde gezeigt, darunter das Wertvollste, was dieses Genre in fünf Jahrhunderten hervorgebracht hat: U. a. barocke Werke der bedeutendsten Marinemaler, Ludolf Backhuysen (1630 – 1708) und Willem van de Velde d. J. (1633 - 1707). Farbgewaltig haben die holländischen Künstler die Seefahrt für die Nachwelt dokumentiert. „Sie waren die Berichterstatter ihrer Zeit.“

Gern wäre Tamm dem Ruf seiner Ahnen gefolgt und hätte eines der prunkvollen Konvoischiffe befehligt, mit denen seine Vorfahren im 17. Jahrhundert Handelsschiffe der Hansestadt gegen Piraten verteidigten.

Tamms Braut ist die See: Er entstammt einer uralten Hamburger Seefahrerfamilie. Bis vor etwa 200 Jahren stellte der Clan Kapitäne, die mit ihren bewaffneten Schiffen die Handelsmarine im Mittelmeer vor Korsaren schützten.

In seiner Jugend war Tamm jüngster Kadett auf der ersten „Gorch Fock“. Doch mit der Versenkung der Bark kurz vor Kriegsende in der Ostsee gingen alle Seefahrerträume unter. Was blieb, war die Sammelleidenschaft. Ein Leben lang hat der Marine-Experte gesucht, gehortet, recherchiert und katalogisiert, was die Meere hergaben und jetzt mit dem Segen des Bundespräsidenten der breiten Öffentlichkeit präsentiert wird: „Das ist wie ein Virus. Den werden Sie auch nicht mehr los!“

Die Mutter schenkte dem damals Sechsjährigen das erste Modell. Ein Küstenmotorschiff im Maßstab 1:1.250. Das war der Grundstock zu einer weltweit konkurrenzlosen Kollektion, die bis heute auf die Flut von etwa 26.000 Miniatur- und tausend Großmodellen angewachsen ist. Eine Sammlung von unschätzbarem Wert, gespickt mit faszinierenden Unikaten

wie der 1957 gesunkenen Viermastbark „Pamir“ und einer „Gorch Fock“ aus purem Silber sowie ceylonesischen Schiffen aus Gewürznelken. Die Mammut-Flotte versetzt den Besucher in die Mitte der maritimen Revolution: Wikingerschiffe dümpeln neben Koggen, Brandenburgische Fregatten neben Handels- und Fischereischiffen aller Nationen, Dampffregatten neben Feuer- und Leuchtturmschiffen. Dazu Spezialtypen wie Tanker, Torpedoboote, Fähren, Schwerguttransporter, Seenotrettungskreuzer, Walfang-, Kreuzfahrt- und Bäderschiffe. Eine Arche Noah ist (noch) nicht zu entdecken.

Zur Sammlung gehören auch zwei der ältesten noch existierenden Werftmodelle aus dem 17. Jahrhundert: Ein französisches Linien- und ein englisches Handelsschiff. Die Miniaturen entstanden in einer Zeit, in der noch keine Konstruktionspläne existierten. Anhand dieser Modelle entschied die Admiralität, ob ein Schiff auf Kiel gelegt wurde oder nicht.

Wie hypnotisiert tapst der Besucher durch die Schatzkammer mit ihren einzigartigen Pretiosen. Ein Ort des Innehaltens und Staunens: Hier buhlen maritime Kostbarkeiten aus 24karätigem Gold, Silber, Bernstein, Wal- und Elfenbein, Glas, Speckstein, Jade und Knochen um Aufmerksamkeit. Honiggelb schimmern die maritimen Meisterwerke im Halbdunkel. Das Gold der Ostsee ist lichtscheu. Mit hauchfein geschliffenen Bernstein-Segeln und Goldfaden-Takelage scheint eine Fregatte von Kaiser Friedrich III. durch das Dämmerlicht zu gleiten. An anderer Stelle glänzt Columbus' Flaggschiff „Santa Maria“ aus massivem Sterlingsilber. Das filigrane Metallwerk aus dem Besitz des Kaiserbruders Heinrich von Preußen hat Tamm der Herzogin zu Mecklenburg abgeschwatzt.

Drei Dutzend so genannte „Knochenschiffe“, allesamt eine Weltsensation, bilden das Herzstück der Schatzkammer. Die Segelschiffe aus abgekochten Rinder- und Schweineknochen gehören zu den kostbarsten Raritäten im Modellbau. Vor 200 Jahren hatten französische und spanische Seeleute auf überfüllten englischen Gefangenenschiffen diese Modelle aus den Knochenresten ihrer Mahlzeiten gebastelt. Überlebenskunst, die nachdenklich stimmt: Bis zu tausend Männer hausten auf den „Hulks“, den alten, abgetakelten Schiffen. Die Sterbequote lag bei 70 Prozent. Mit dem mühseligen Modellbau versuchten die „prisoners of war“, ihre Essensrationen aufzubessern.

Seefahrt ist nicht nur Kultur- und Entdeckungsgeschichte – die Exponate künden auch von zahllosen Tragödien. Schiffs- und Rettungsbootapotheken, Rattenkästen, Flakon-Flaschen der im Krieg versenkten „Wilhelm Gustloff“ und ein Ein-Mann-U-Boot, die Kanonen von Trafalger, ein Original der

berühmten Chiffrier-Maschine „Enigma“, Beile, Marinedolche und Revolver erinnern daran, dass Seefahrt auch Not ist. Dennoch: Skorbut und Typhus forderten einen noch höheren Blutzoll als Schiffskanonen. Brände und Untergänge führten zu den meisten Schiffskatastrophen. Allein vor der deutschen Ostseeküste werden noch mehr als 2.000, in der Deutschen Bucht bis zu 4.000 Wracks vermutet.

„Ich habe den Krieg nicht erfunden“, sagt Tamm. „Aber man muss die Geschichte der Seefahrt zeigen wie sie ist.“ Die Sammlung historischer Uniformen gilt als die bedeutsamste weltweit. 700 Waffenröcke repräsentieren die Marinen der Welt, darunter die Montur des englischen Großadmirals und indischen Vizekönigs Lord Mountbatten (1900 -1979), das Hemd eines Chinesen aus dem Boxer-Aufstand in Tsingtau (1900) sowie die Original-Kluft eines Maats aus der Schlacht von Trafalgar. Auch Kaiser Wilhelm II. und ein knorriger Admiral Tirpitz stellen sich zur Schau. Seine Majestät präsentiert sich als lebensgroße Plastik-Figurine. Ein erstaunlich zierlich wirkender Mann. Der unter Selbstüberschätzung und Größenwahn leidende Monarch „von Gottes Gnaden“ scheint in seinem mächtigen Paradetuch zu versinken.

Um den Preußenfürst und seine nachgeordneten Schäfchen hatten im Vorfeld viele Städte gebuhlt. Kiel und Bremerhaven beispielsweise, Rostock und Cuxhaven. Schließlich gab Tamm seiner Vaterstadt den Zuschlag. Seine Sammlung vermachte er einer Stiftung. „Jede Generation hat die Verpflichtung, aufzuheben und weiterzugeben.“

Mit der brennenden Zigarre weist Tamm zur großen Fensterfront, die sich zur Elbe hin öffnet. Ein winziges Lotsenschiff pflügt durchs Wasser. Dahinter schiebt sich ein riesiger Pott ins Bild. Ein prüfender Blick durchs Fernrohr, dann nimmt Tamm wieder an seinem wuchtigen Schreibtisch Platz. „Was zwei Container-Schiffe dieser Größenordnung transportieren, entspricht dem Ladeaufkommen der früheren Hanse für ein Jahr.“ Ein kurzer Zug an der Zigarre, dann sagt er: „Ich hab hier alle Schiffe im Auge.“

Thomas Olivier

© Olivier 2008