

AUF JUNGFERNREISE UND ERSTBESUCH

Zu einer jüngeren Begrüßungsform im Seehandel

VON WOLFGANG STEUSLOFF

Brauchtümliche Handlungen in Verbindung mit bestimmten Bauphasen eines Schiffes bildeten mehrfach das Thema von Untersuchungen und Publikationen.¹ Man mag dabei zunächst an die oft vor dem Stapellauf des noch nicht fertiggestellten Schiffes erfolgende Taufe und Namensgebung denken. Doch auch weitere, mehr oder minder ausgeprägte Zeremonielle waren und sind mit der Kiellegung als dem eigentlichen Baubeginn ebenso verbunden wie mit der abschließenden Übergabe des Schiffes an den Auftraggeber. Aus der Zeit des hölzernen Schiffbaus sind zudem zwischenzeitliche Bauabschnitte bekannt, die ebenfalls Anlaß zu kleineren Feierlichkeiten der Schiffszimmerleute boten: Das Aufrichten des Vorstevens, der Spanten und des Hecks, der Abschluß der Beplankung und des Verlegens der Decksplanken wie auch das Einsetzen der Masten.²

Weitgehend unerwähnt blieben in der schiffahrtsgeschichtlichen wie auch in der maritimvolkskundlichen Literatur hingegen Besonderheiten während des weiteren Geschehens, nämlich während der Jungfernnreise, die sich an die Übergabe bzw. an die Indienstellung des Schiffes anschließt. Das mag daran liegen, daß die ausgewerteten älteren Quellen darüber nichts vermelden, was wiederum bedeuten könnte, daß Jungfernnreisen zu früherer Zeit in den am Seehandel und am Seeverkehr partizipierenden Personenkreisen kaum Beachtung gefunden haben. Als Indiz dafür könnte auch das Fehlen älterer Sachzeugnisse gelten, deren Widmungen konkret auf einen solchen Anlaß hingewiesen hätten.

Doch spätestens seit der motorisierten Linienschiffahrt, und zweifellos seit dem »minutiös« geplanten Containertransport, wo Schiffe und Reedereien ebenso wie Ankünfte und Abfahrten exakt feststehen und fahrplanmäßig avisiert werden, hat das Erscheinen eines neuen Schiffes - verbunden mit dessen technischen Daten, die für Geschäftspartner im Seehandel nicht uninteressant sind - besondere Aufmerksamkeit erweckt. Bedeutsam werden in diesem Zusammenhang auch werbende Ankündigungen der Reedereien bezüglich der Indienstellung eines Neubaus und dessen Einsatz in einem vertraglich zwischen mehreren Geschäftspartnern fixierten Liniendienst.

Jedenfalls kündigt von der Beachtung, die in heutiger Zeit *vorrangig einer bestimmten Gruppe* neuer Schiffe auf deren erster Reise gewidmet wird, zunächst rein visuell eine ganze Reihe aufschlußreicher Präsentate. Sie stellen eine interessante Verbindung zu einem recht naheliegenden, älteren Objektivationsbereich dar, und zwar zu den Geschenken der Kaufmannschaft an Schiffskapitäne, die sich - von England und ziemlich gleichzeitig von den Niederlanden ausgehend - bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurückverfolgen lassen.³ In vielfältigen anderen Formen sind sie übrigens noch heute üblich, und zwar nicht mehr nur für den Kapitän allein, sondern auch für den Ladungsoffizier (in Bezug auf die Ladung), für den Leitenden Technischen Offizier (service- und reparaturverbunden) oder für den Schiffskoch (vom Schiffshändler in Verbindung mit Proviantbestellungen).

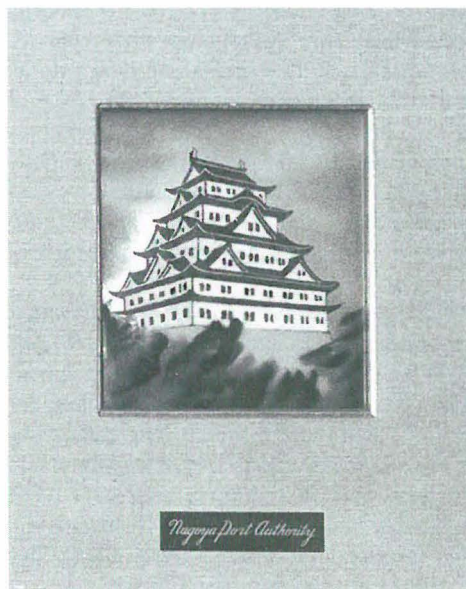


Abb. 1 Plakette vom schwedischen Motorschiff ITAJAI, Itajaí/Brasilien 1950. –
 Abb. 2 Plakette als Begrüßungsgeschenk aus Tokyo, 1991, in der Offiziersmesse des Hamburger Containerschiffes DRESDEN EXPRESS. (Foto: Autor) – Abb. 3 Seit den 90er Jahren sind auch bunte Plastik-Wappen auf Holztafeln weit verbreitet (z. B. in Felixstowe, Tilbury, Port of Tyne, Marseille, Dubai, Auckland, Sydney, Melbourne). Abgebildet ist ein Geschenk dieser Art von der Hafenverwaltung in Melbourne für die CONTSHIP FRANCE aus Bremen (1993). (Foto: Autor) – Abb. 4 Der gravierte Zinnteller aus Singapore, hier für das Hamburger Containerschiff DRESDEN EXPRESS, 1991. (Foto: Autor) – Abb. 5 Ein seit den 70er Jahren übliches Geschenk der Hafenbehörde in Nagoya/Japan: Das Daimyo-Schloß der Tokugawa als Emailbild. Rostocker Motorschiff MÜHLHAUSEN, 1976. (Foto: Autor)

Für das 18. und 19. Jahrhundert analysierte Wolfgang Rudolph im Küstengebiet zwischen Kleinem Belt und Kurischem Haff vier charakteristische Sachgruppen solcher Gratifikationen oder Kapitänspräsente: Bildergeschirr, Glaspokale, Silberbestecke und Porzellantassen. Mit allen Präsenten ist in irgendeiner Form auch eine geschäftliche Beziehung verbunden, und eine weitere Gemeinsamkeit besteht in ihrer Zeichenhaftigkeit in Bild und Text, die sehr konkret auf das Schiff und auf dessen Kapitän bezogen sind. Oft verweist zudem eine Inschrift verband auf die Herkunft des Geschenkes bzw. auf den Spender. Und in diesen drei Punkten, nämlich der geschäftlichen Verbindung, der konkreten Bezugnahme auf das Schiff und dem deutlichen Hinweis auf den Spender, besteht ein grundsätzlicher Zusammenhang mit jenen hier näher betrachteten Präsenten, die in heutiger Zeit anlässlich einer Jungferreise oder eines erstmaligen Hafenanlaufes überreicht werden.

Die mir bislang ältesten bekannten Belege datieren von 1950: Anlaß waren die Erstbesuche der beiden neu im Südamerika-Liniendienst eingesetzten Stockholmer Motorschiffe ITAJAI und PARANAGUA in den gleichnamigen brasilianischen Häfen, nach denen sie benannt worden sind. Überreicht wurde zur Erinnerung als »First visit«-Präsent jeweils eine reliefierte Metallplakette auf einer Holztafel, die wiederum von einem hölzernen Rahmen eingefasst ist. Deren portugiesischer Text lautet übersetzt: *In Dankbarkeit Erik Brodin Reederei AG »Poseidon«, Reedern des MS »Itajai«, von der stolzen Stadt Itajai 1950.*⁴

Seither gehören solche Tafeln zu einer von mehreren charakteristischen Hauptgruppen, in die sich »Maidenvoyage«-, »First-visit«- oder »First-call«-Gaben einordnen lassen. Oft ist auf Holztafeln eine Metallplakette (häufig aus Zinn) oder ein Wappen (ebenfalls aus Zinn oder als Email-Arbeit, seit den 90er Jahren aber auch als farbenfrohes Plastikrelief) befestigt. Die Motive der Wappen und Plaketten bzw. die dazugehörigen Schriftbänder verweisen auf deren Herkunft, also auf die jeweilige Hafenstadt und auf dortige juristische Personen (Stadtwappen, Stadtansichten und markante Wahrzeichen, behördliche Embleme, Firmenlogos).

Zumeist aus Zinn bestehen die Artikel einer weiteren Gruppe, nämlich die Zier- oder Präsentierteller. Am bekanntesten und am häufigsten anzutreffen sind die seit 1969 in Singapore von der Hafenbehörde (Port of Singapore Authority) überreichten Teller. Das anfängliche Motiv des zentral angeordneten behördlichen Wappens wurde einige Jahre später geändert. Seither zeigen diese Präsentierteller eine Motivkombination, die alle hafentypischen Arbeitsbereiche dieser Behörde widerspiegelt. In den 80er Jahren übernahmen auch die Agenturen in Singapore (Singapore Shipping Corporation Pte. Ltd.; General Agents) diese Begrüßungsform, allerdings mit einer Ergänzung: Die Agentur-Zinnteller wurden mit Zeigern und einem rückseitigen Uhrwerk ausgestattet und fungieren somit als Zifferblatt. Kleinere Zinnteller werden seit einigen Jahren auch von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft überreicht. Jüngste Datierungen kennzeichnen die bislang noch verhältnismäßig seltenen Zinnteller aus Hong Kong (Hafengesellschaft »HIT – Hong Kong International Terminals«). Als Rarität unter den Zier- oder Präsentiertellern dürften hinsichtlich des Materials wohl silberne Teller aus den Vereinigten Arabischen Emiraten anzusehen sein.

Ein recht breites Spektrum umfaßt die Gruppe der Bilder: Hierzu gehören Stiche, die auf Kupfer- oder Messingfolie gedruckt worden sind und historische Stadtansichten darstellen (z.B. Rotterdam), fernöstliche Aquarelle und Tuschmalereien auf Papier oder Seide, Bleistiftzeichnungen und Radierungen (z.B. Antwerpen), kolorierte Stiche als Repliken älterer Kunstwerke (z.B. Hamburg, Savannah/Georgia), eingerahmte Nachdrucke historischer Seekarten und schließlich Fotografien. Letztere lassen sich in zwei Gruppen einordnen, und zwar einerseits in Luftaufnahmen, auf denen Hafenanlagen, insbesondere die zeitgemäßen, modernen Containerterminals, abgebildet sind, und andererseits in Aufnahmen,



Abb. 6 In der japanischen Hafenstadt Osaka werden bei Erstbesuchen Rettungsringe mit einem Reliefbild, dem Wunsch einer guten Reise, dem gravierten Schiffsnamen und dem Datum des Anlauftags überreicht – in diesem Fall: NORMANDIE BRIDGE Aug 3, 1989. (Foto: Autor) –
 Abb. 7 Insbesondere für japanische Hafenstädte gelten Geisha-Puppen in Vitrinen als charakteristische Geschenke, so daß an Bord nicht selten zwei oder drei dieser wertvollen kunsthandwerklichen Produkte vorzufinden sind – gut gesichert, damit bei Seegang kein Schaden entsteht. Ein Exemplar von Bord des Rostocker Motorschiffes NORDHAUSEN (1976). (Foto: Autor) –
 Abb. 8 Eine Geisha-Puppe als Präsent der Mitsui Warehouse Company Ltd., Yokohama, für das Rostocker MS WILHELM PIECK (1990 umbenannt in BRANDENBURG); Jungferntour 1987. (Foto: Autor) –
 Abb. 9 Silbernes Douro-Boot (Barco Rabelo) auf einem Marmorsockel; Geschenk der Schiffsagentur Silva Barbadas in Leixoes/Portugal anlässlich des Erstbesuchs des MS WILHELM PIECK (BRANDENBURG) während der Jungferntour 1987. (Foto: Autor) –
 Abb. 10 Hölzernes Tablett mit Intarsien (Darstellung des Hafens von Philadelphia um 1720); Jungferntour-Geschenk der Delaware River Port Authority für das Bremer Containerschiff HONG KONG SENATOR 1989. Aufgenommen 1995 unter dem Namen NEDLLOYD ZAANDAM. (Foto: Autor) –
 Abb. 11 Spiegelglas-Tafel auf Holz. Geschenk der »Ocean Highway and Port Authority« anlässlich der Jungferntour und des Erstbesuchs der HONG KONG SENATOR (Bremen) im Hafen von Fernandia 1989. (Foto: Autor)

die von Flugzeugen, Hubschraubern oder Schleppern aus entstanden sind und die konkret das Schiff, dem das Bild zugeordnet ist, vor markanten Motiven (z.B. Freiheitsstatue) zeigen.

Drei weitere kunsthandwerkliche Sachgruppen aus Japan gehören ebenfalls zur Kategorie der Bilder. Es sind eingerahmte Email-Malereien aus Nagoya (Motiv: Daimyoschloß der Tokugawa), Holzschnitt-Lackarbeiten aus Yokohama (Motiv: Drei Rosen) und Reliefbilder aus Silberblech in kleinen Rettungsringen aus Osaka (Motiv: Denkmal?).

Besonders auffällig erscheint an Bord eine vierte Präsentgruppe, die ausnahmslos aus fernöstlichen Hafenstädten stammt. Es sind drei verschiedene Arten japanischer Puppen, die üblicherweise in Vitrinen verwahrt werden: zum einen einzelne Geisha-Puppen in graziöser Haltung, bekleidet mit echtem Kimonostoff, zum anderen Puppen-Paare mit kugelförmigen Körpern, ebenfalls in bunte Stoffe gehüllt, und schließlich einzelne Geisha-Puppen, die – nur sehr dezent bemalt – weitgehend in deren heller Materialfarbe (Sägemehl und Leim) belassen worden sind. Der erstgenannten Art recht ähnlich sind Puppen aus koreanischen Hafenstädten. Allerdings unterscheiden sie sich in der Bekleidung, in den Accessoires und im zumeist paarweisen Erscheinungsbild.

Mitunter kommen an Bord auch Präsente vor, die man nicht diesen Hauptgruppen zuordnen kann: Kristallschalen, Schiffs- bzw. Bootsmodelle, die kunstvoll aus Silber oder exakt aus Holz angefertigt worden sind (Dschunke, Douro-Boot bzw. *Barco Rabelo*, Dhau), sowie silberne Tablett.

Nun könnten viele der kunsthandwerklichen Dinge – mit Ausnahme der Plaketten – aus den verschiedensten Gründen und Richtungen an Bord gelangt sein. Sie könnten sogar als Souvenirs der Besatzung angesehen werden, die irgendwo im fernen Ausland auf Touristenmärkten oder in Kaufhäusern erworben worden sind. Für manche der japanischen Puppen, die heute in einigen Schifffahrtsmuseen in der Abteilung »Seemannssouvenirs« zu finden sind, trifft das sogar zu. Doch die hier betrachteten Objektivationen haben ein gemeinsames Kennzeichen, das sie von ähnlichen Dingen unterscheidet: Es sind dies die Widmungstexte, die auf den Anlaß der Schenkung, auf den Empfänger (Schiff/Kapitän), auf das Datum und den Ort des Ereignisses sowie auf die Herkunft bzw. auf den Spender verweisen. Mitunter fehlt diesen Widmungen der eine oder andere inhaltliche Bestandteil: Manchmal sind Schenkungsanlaß und Schiffsname nicht vermerkt, manchmal fehlt eine Datierung. Es kommt auch vor, daß auf solche Texte völlig verzichtet worden ist. Meistens aber lautet dieser Teil so, wie es folgende Beispiele verdeutlichen:

- *Port of Los Angeles – commemorating the first arrival of m/s METEOR May 7, 1970 Capt. Alf Johan Morner at Los Angeles Harbor, Cargo Capital of the West.* (Plakette)
- *Presented to m.v. FRANKFURT/ODER on the occasion of her maiden voyage to Singapore with best wishes from the Port of Singapore Authority 24th November 1979.* (Zinnteller)
- *In honor of the RUHLAND on the occasion of her maiden voyage to the port of Tokyo 1986. 4. 2. Bureau of Port and Harbor of the Tokyo Metropolitan Gouvernement* (Wappen und gravierte Schilder auf einer Holztafel)
- *Port of Rotterdam Presented by the Management Board of the Port of Rotterdam to Mitsui O.S.K. Lines Ltd. on the occasion of her first call of the m.s. TYNE at Rotterdam, on 1st May 1995* (Messingtafel in Holzrahmen)
- *Presented to the Captain and Crew of the TYNE to mark the vessels maiden voyage to the UK May 95* (Nachdruck einer historischen Seekarte unter Glas im Rahmen)
- *Long Beach Container Terminal, Inc. Presented to Captain R. Ritter Master of the vessel DSR PACIFIC on the occasion of her first call at Long Beach Container Terminal Long Beach, California November 14, 1992* (Glastafel auf Holz)
- *CHIQUITA ITALIA Maiden Voyage September 1992 Strachan Shipping Company Savannah, Georgia* (kolorierter Stich, Motiv: Entstehung der Siedlung Savannah 1734)
- *OPERADORA PORTUARIA DEL GOLFO, S.A. DE C.V. Compañía de Servicios de Maniobras FELICITA A: Transportacion Maritima Mexicana S.A. DE C.V., Al Capitán y su Tripulación, por el arribo inaugural del B/M YUCATAN al Puerto de Veracruz H. Veracruz, Ver. Septiembre de 1994* (Schrifttafel auf Holz)

- *M.S. NORMANDIE BRIDGE in commemoration of her maiden voyage Presented by Kawasaki (Hong Kong) Ltd August, 1989* (silbernes Modell einer dreimastigen Dschunke mit Rudern)
- *Presented to the mv VILLE D'AQUILA by CMA Lanka (Pvt.) Ltd Agents for Compagnie Maritime D'Affretement Marseille, France to commemorate the vessels maiden voyage to Colombo 23rd october 1993* (Messingtafel auf Holz, Motiv: Konturen der Insel Sri Lanka)
- *m/v HONG KONG SENATOR maiden voyage november 1989 Presented by the Delaware River Port Authority* (schwarzes Holztablett mit Intarsien und Bemalung, Motiv und Text: View of the Ports of Philadelphia from the Delaware River c 1720)

Weit deutlicher als aus diesen wenigen Beispielen geht aus der Gesamtheit der ca. 170 Belege von 31 Schiffen hervor, daß zum größten Teil – wenn die Bestimmung der Präsente vermerkt ist, was oft der Fall ist – nicht der Kapitän, sondern das Schiff genannt wird. Selten sind hingegen jene Texte, die allgemein auf den Kapitän eines Schiffes (einmal sogar: ... *und dessen Besatzung*) als Empfänger hinweisen oder den Kapitän sogar konkret-namentlich nennen: ... *to Captain R. Ritter, Master of the vessel DSR PACIFIC ...* (Long Beach, USA, 1992); *To the captain and crew of the TYNE ...* (UK, 1995); ... *Capt. Alf Johan Morner at Los Angeles Harbor ...* (mv METEOR, 1970); ... *Al Capitán y su Tripulación, por el arribo inaugural del B/M YUCATAN ...* (Veracruz, 1994); *To Master mv VOGTLAND with best compliments ...* (Singapore, 1986).⁵

Die Tendenz zur Anonymität des Kapitäns mag hauptsächlich darin begründet sein, daß es das Schiff ist, das in Verbindung mit seinem Erstbesuch im Mittelpunkt steht und den Anlaß der Begrüßungshandlung bildet. Möglicherweise wird aber noch eine weitere Entwicklung wirksam: Insbesondere während der letzten Jahrzehnte hat sich die Rolle des Kapitäns in mancher Hinsicht erheblich verändert, was hier nur unter dem Aspekt des Besatzungswechsels beachtet werden soll: Kapitäne wie auch übrige Besatzungsmitglieder können sich seit einigen Jahren an einem weit voraus geplanten exakten Ablösungs- und Austauschprogramm orientieren. Zudem hat sich der zeitliche Einsatz an Bord im Vergleich zu früher erheblich verkürzt (ca. 3 Monate im transozeanischen wie auch im »Round-the-world«-Service) und die langzeitige personelle Bindung an ein bestimmtes Schiff gibt es kaum noch. Hinzu kommt eine gewisse Aufgaben- bzw. Handlungsreduzierung des Kapitäns gegenüber Geschäftspartnern, insbesondere seit seiner beruflichen Rolle als Angestellter von Großreedereien; eine Entwicklung, die bis in die Schifffahrtsindustrialisierung des 19. Jahrhunderts zurückreicht. Möglicherweise widerspiegeln sich indirekt auch diese Verhältnisse im Großteil jener Belege, deren Texte die Schiffskapitäne nicht erwähnen. Wie schon bemerkt, sind manche Texte in ihren Aussagen insofern allgemeiner gehalten, als sie nicht einmal auf ein bestimmtes Schiff namentlich Bezug nehmen. Die Widmungen nennen zwar den Anlaß, aus welchem das Geschenk überreicht worden ist, nicht aber dessen Bestimmung bzw. den Namen des Schiffes:

- *On the occasion of the first call to UNITCENTRE Container Terminals* (Stich, Druck auf Messingblech, Motiv »Rotterdam«, Verwendung einer historischen Vorlage; MS VOGTLAND 1986 in Rotterdam)
- *In commemoration of your visit Busan Container Terminal Operation Corporation President Hub, Taek (Unterschrift)* (Zinnplakette auf Holztafel, Darstellung des Container-Terminals; MS DRESDEN EXPRESS, 1991)
- *Welcome to Hyundai Mipo Dockyard Ltd. Ulsan Korea August 1 1992* (Aquarell, Landschaftsmotiv; MS DRESDEN EXPRESS)



Abb. 12 Die häufigsten und inzwischen weltweit verbreiteten Jungfernerreis- und Erstbesuchs-Präsente sind Plaketten auf Holztafeln. Zu den ältesten, bis heute üblichen Artikeln dieser Art gehören die Zinn-Plaketten aus Kobe, wie beispielsweise an Bord des Rostocker Schiffes NORDHAUSEN von 1976. (Foto: Autor) – Abb. 13 Geschenk der Hafenbehörde von New Orleans für das mexikanische Containerschiff YUCATAN (1994). (Foto: Autor)

– In commemoration of the first visit to the port of Kobe Welcome to the port of Kobe Mayor of Kobe (Zinnplakette, Motiv »Kobe-Bucht und Stadt« und graviertes Schild auf hölzerner Tafel, MS NORDHAUSEN, 1976)

Im Zusammenhang mit der zuletzt genannten Zinnplakette aus Kobe, die dort nunmehr seit Jahrzehnten anlässlich des Erstbesuchs überreicht wird, erscheint eine jüngst erfolgte Ergänzung bemerkenswert: in einem Fall vermerkt ein weiteres graviertes Schild unterhalb der Plakette zusätzlich *Vessel TYNE Date: May 1995*. Damit weisen also neuerdings auch diese Tafeln mit den Kobe-Plaketten einen eindeutigen Bezug zu einem bestimmten Ereignis aus, das konkret benannt worden ist.

Mitunter aber sind die Beschriftungen der Präsente noch kürzer gefasst. Es fehlt dann nicht nur die namentliche Erwähnung des Empfängers, sondern darüber hinaus auch ein Hinweis auf den Anlaß der Schenkung. Lediglich die Herkunft ist vermerkt:

- Tokyo Port Terminal Public Corporation (Bild, Motiv: Zwei fliegende Kraniche; mv TYNE, 1995)
- Mayor of Yokohama (lackierter Holzschnitt, Motiv: Drei Rosen; bereits seit den 60er Jahren in Yokohama üblich, daher auf vielen Schiffen vorzufinden)
- HIT - Hong Kong International Terminals (Wappen mit Schriftband auf Holztafel; mv CONTSHIP FRANCE um 1993)
- Tokyo Port Terminal Corporation (Bild »Fuji-Yama«; MS DRESDEN EXPRESS um 1991)
- Osaka Port Terminal Development Corporation (Bild »Dschunke«; mv NORMANDIE BRIDGE um 1990)
- With the Compliments of the Yokohama Port Terminal Corporation (Seidenbild, Motiv »Geisha«; mv TREIN MAERSK um 1990)
- The Felixstowe Dock & Railway Co. (Plakette; mv HONG KONG SENATOR um 1990)

- *Container-Terminal Bremerhaven BLG Bremer Lagerhaus-Gesellschaft von 1877 Bremen/Bremerhaven* (Foto, Luftaufnahme des Container-Terminals; mv HONG KONG SENATOR um 1989)
- *INTERSCHIFF Schiffsagentur Hamburg* (Wappen und Text als Messinggravur auf Holztafel)

Vergleicht man nun unter quantitativem Aspekt die drei inhaltlichen Textkomponenten, nämlich die Hinweise auf den Anlaß bzw. das Ereignis, auf die Bestimmung bzw. den Empfänger (ungeachtet der Varianten) sowie auf die Herkunft der Schenkungen, so wird deutlich, daß letztere am wenigsten fehlen. Ganz offenbar legt man also seitens der korporativen Spender besonderen Wert auf die eigene namentliche Erwähnung. Zwangsläufig erfährt dadurch der Betrachter, der sich diesen Dingen zuwendet, von der Existenz von Hafenbehörden und Hafengesellschaften (beispielsweise Port of Singapore Authority; Port Authority of New York and New Jersey; MSB Sydney Ports Authority; Nagoya Port Authority; Sharja Ports Authority; Bureau of Port and Harbor of the Tokyo Metropolitan



Abb. 14 Eine Plakette aus Yokohama (1990) an Bord des dänischen Schiffes TREIN MAERSK; ein Geschenk des Generaldirektors der Hafenverwaltung. Aufgenommen 1995 unter dem Namen TRSL ARCTURUS, Douglas, UK. (Foto: Autor) – Abb. 15 Jüngste Motive sind Darstellungen moderner Hafenanlagen bzw. Containerterminals. Präsent der Container Terminal Operation Corporation in Busan (Korea) anlässlich des Erstbesuchs des Hamburger Containerschiffes DRESDEN EXPRESS um 1991. (Foto: Autor) – Abb. 16 Die Hafenanlage von Shimizu/Japan als Messinggravur. Geschenk vom Shimizu Port Administration Bureau für das Containerschiff TYNE der Mitsui O.S.K. Lines Ltd. 1995. (Foto: Autor)

Gouvernement; Saint John Port Corporation; The Maritime Services Board of New South Wales; Virginia Port Authority; Shimizu Port Administration Bureau, Shizuoka Pref.; Port of Tyne Authority; Tokyo Port Terminal Public Corporation; Management Board of the Port of Rotterdam; Marseille – FOS Europort Du Sud; HIT Hong Kong International Terminals; Unitcentre Container Terminals Rotterdam; Busan Container Terminal Operation Corporation).

Genannt werden außerdem Lagerhausgesellschaften (z.B. Mitsui Warehouse Co. Ltd. Yokohama Branch; Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft; BLG Bremer Lagerhausgesellschaft Bremen und Bremerhaven), Agenturen (z.B. Agencia Maritima Silva Barbadas, LDA; Interschiff Schiffsagentur Hamburg) und seltener auch Werften und Dockgesellschaften (z.B. Mitsui Engineering & Shipbuilding Co., Ltd.; Hyundai Mipo Dockyard Ltd. Ulsan Korea; HUD Hong Kong United Dockyards Limited).

Die Zinn-Plaketten aus Kobe und die hölzernen »Drei-Rosen«-Bilder aus Yokohama verweisen sogar auf die Bürgermeister dieser beiden japanischen Hafenstädte.

Insgesamt widerspiegeln diese Dinge in ihrer Bildhaftigkeit und den Widmungstexten sowohl das weltweite Netz des heutigen Container-Seeverkehrs wie auch einen Teil der neuen hafen- und hafenstädtischen Spezifik. In den jüngst favorisierten Bildmotiven wird das – über die Texte hinausführend – sogar noch deutlicher: Embleme, Wappen und Firmenlogos als erste bildhafte Variante der korporativen Selbstdarstellung genügen den Ansprüchen oft nicht mehr – hinzu kommen neuerdings bildliche Darstellungen ganzer Hafenanlagen. In diesen Fällen sind es zumeist moderne Containerterminals, insbesondere natürlich, wenn es sich beim Spender um eine Hafenbehörde oder Hafengesellschaft handelt. Genannt seien beispielsweise Luftaufnahmen des Bremerhavener Containerterminals, des Hafens von Yokohama, der Penn Terminals von Eddystone PE und des Hafens von Long Beach/Kalifornien, Messing-Gravuren der gesamten Hafenanlage von Shimizu in kartographischer Draufsicht, nahezu plakatahnliche Darstellungen eines großen Containerterminals mit sieben Brücken (das merkwürdigerweise nicht benannt ist), reliefierte Zinnplaketten mit der Bucht und dem Hafen von Kobe, gravierte Plaketten mit dem Containerterminal von Busan aus der Vogelperspektive.

Die Vielfalt und Häufigkeit dieser Sachgruppen, aber auch ihre geographische und korporative Verbreitung und ihre Datierungen machen zweifellos deutlich, daß im Erstbesuch eines Schiffes – der nicht unbedingt im Verlaufe einer Jungfernnreise erfolgen muß – während der letzten Jahrzehnte ein besonderes Ereignis gesehen und gewürdigt wird.

So überliefert die von Olof Hasslöf verfaßte Firmengeschichte der schwedischen Reederei Brodin, daß die beiden Stockholmer Motorschiffe ITAJAI und PARANAGUA in den gleichnamigen brasilianischen Hafenstädten bei ihrem Erstbesuch 1950 von einem Militärorchester festlich begrüßt wurden. Dabei dürfte es sich um die erste und öffentliche Seite eines Zeremoniells gehandelt haben, das allerdings für ein Handelsschiff schon eine recht ungewöhnliche Begrüßung darstellt. Eher gehören Musikkapelle und musikalische Umrahmung zum Einlaufen oder zur Verabschiedung von Passagierschiffen und Kriegsschiffen – aber diese beiden Ereignisse liegen nahezu ein halbes Jahrhundert zurück.

In Singapore verbindet sich die Innovation von Jungfernnreisen-Präsenten durch die »Port of Singapore Authority« mit dem 150jährigen Jubiläum der Stadtgründung im Jahre 1969. Jede einzelne Jungfernnreisen-Ankunft und Begrüßung wurde akribisch dokumentiert und in Wort und Bild in der Hauszeitung der Hafenbehörde veröffentlicht, so beispielsweise im Juni 1969:

FOUR NEW VESSELS ARRIVE ON MAIDEN VOYAGE IN SIX WEEKS

Since April 12 this year when the m.s. CLIFFORD MAERSK was given a 150th Anniversary



Abb. 17 In Singa-
pore erfolgte
erstmalig am 12.
April 1969 an
Bord des dänischen Motor-
schiffes CLIFFORD
MAERSK die seit-
her übliche
Schenkung eines
gravierten Zinn-
tellers. Auszug
aus der Haus-
zeitung der Port
of Singapore
Authority (P.S.A.).

Welcome by the PSA alongside the wharves, three more new vessels have arrived and were accorded the same welcome. They were the m.v. CASSIOPEIA which arrived on April 23, the m.v. KYUSEI MARU on May 16 and the m.v. VISHVA SHOBA on May 25.

On all three occasions, the wharves where the vessels were berthed were decorated with colourful flags and bunting, and a presentation of a specially engraved salver was made to the Master of each vessel.

In return, the Masters also presented commemorative gifts to the Authority to mark the double event – that of the ship's maiden voyage and the 150th Anniversary of the founding of Singapore.

FOOTNOTE:

At the time of going to press, another vessel, the PLEIADES arrived on a maiden voyage on June 13.

(At the wharves, June 1969)

Daß diejenigen Kais, an denen die Schiffe während ihres Erstbesuchs festgemacht hatten, festlich mit Flaggen und bunten Wimpeln geschmückt waren, ist seit langem ebenso Geschichte, wie die Musikkapellen, die zu solchen Anlässen in den brasilianischen Häfen Itajai und Paranagua aufspielten. Ein solcher Aufwand ist während der heutigen hektischen, oft nur wenige Stunden dauernden Hafendurchläufe der Containerschiffe nicht mehr üblich.

Nach wie vor aber gehört es zum ungeschriebenen Protokoll, daß die Überreichung von Jungfernreisen- und Erstbesuchs-Präsenten stets in sehr persönlicher Form durch Repräsentanten der Firmen, der Behörden und der Hafenstädte erfolgt. Das geschieht während eines Empfangs an Bord, der zumeist von den jeweiligen Hafenbehörden in Abstimmung mit der örtlichen Reederei-Agentur organisiert und natürlich auch an Bord entsprechend vorbereitet wird. Mit der Feierstunde, an der außer den Gästen und dem Kapitän auch dienstfreie Schiffsoffiziere teilnehmen, ist üblicherweise ein Bankett oder ein Lunch verbunden, und zur Überreichung der Geschenke (und Gegengeschenke) gehören natürlich auch gegenseitige Reden, die einerseits den jeweiligen Hafen und die dortigen Geschäftspartner, andererseits das neue Schiff und den Liniendienst und beiderseits die guten geschäftlichen Beziehungen würdigen.

Zum Gästekreis zählen in japanischen Häfen auch besonders attraktive Repräsentantinnen der jeweiligen Stadt, nämlich die Siegerinnen der alljährlichen Mißwahl: »Miss Yoko-

hama«, »Miss Kobe«, »Miss Tokyo« – entweder in der traditionellen Kimono-Tracht oder, wie es jüngere Bildbelege aus Tokyo und Yokohama zeigen, neuerdings auch in westlicher Garderobe, natürlich in jedem Fall mit der titelbeschrifteten Miss-Schärpe.

Als Handlungsort der »First-visit«-Parties diente – je nach Konstruktion und Einrichtung – bis vor kurzem die Offiziersmesse, der Salon oder der Barraum des Schiffes. Neuerdings aber erfreut sich eine weitere Räumlichkeit besonderer Beliebtheit: Recht attraktiv für die Besucher ist nämlich die Brücke des Schiffes, die Schiffsführungszentrale. Seitdem die dort installierte Technik trotz quantitativer Zunahme vom Volumen her erheblich reduziert werden konnte und seitdem die Zunahme der Schiffsgrößen auch zu Kommandobrücken von mehr als 30 Metern Breite geführt hat, ist dort reichlich Platz vorhanden, noch dazu mit einem Ausblick, den kein weiterer Aufenthaltsraum an Bord bieten kann.

Nicht ungewöhnlich sind in heutiger Zeit auch Feierlichkeiten, die gleich drei Anlässe miteinander verbinden: die Übernahme des werftneuen Schiffes durch den Auftraggeber (Reeder), den Kapitän und die übrige Besatzung, die Indienststellung und die bevorstehende Jungferreise. Beispielsweise erfolgte eine solche Veranstaltung im Januar 1992 an Bord des französischen Containerschiffes CGM NORMANDIE in Yokohama. Vor dem auf der Brücke versammelten zahlreichen Gästekreis durchtrennten gleichzeitig drei Herren in weißen Handschuhen (Kapitän, Vertreter der Agentur oder der Werft, Generaldirektor »Port and Harbor«) ein aufgespanntes Band in französischen Nationalfarben, womit das Schiff symbolisch freigegeben war.

Andererseits muß es nicht immer die Jungferreise sein, während der Begrüßungen und Empfänge an Bord erfolgen: Hinreichenden Anlaß bietet mitunter – wie schon erwähnt – auch der Erstbesuch eines Schiffes während einer späteren Reise. Dazu kann außerdem auch der Erstbesuch mit der Eröffnung eines neuen Liniendienstes verbunden sein. Viele Präsente vermerken darum nicht expressis verbis »Maiden Voyage«, sondern »First visit«, »First call«, »First arrival«, mitunter auch »Inaugural visit« oder sogar – wie auf einem silbernen Tablett an Bord der TREIN MAERSK – »Maiden call«, was mit »Maiden voyage« nicht unbedingt gleichzusetzen ist. Das Containerschiff TREIN MAERSK erreichte den indischen Hafen Jawaharlal Nehru (Bombay), wo dieses Tablett am 23. September 1991 von der dortigen Agenturvertretung Maersk India überreicht wurde, weit über ein Jahr nach

To Celebrate The Maiden Voyage of

MS "BOIZENBURG"

DSR LINES

OF

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

Captain H. Huebner

requests the pleasure of the company of

*on Board the Vessel at No. 11 Alexander Dock
on 15th of November 1967 at 8-00 p. m.*

R. S. V. P.
DSR LINES
C/o. MARINE TRANSPORT CO. PVT. LTD.
WAKEFIELD HOUSE, SPROTT ROAD,
BOMBAY
Tel. No. 264094

COCKTAILS

Abb. 18 Einladungskarte zur Feier anlässlich der Jungferreise des Rostocker Motorschiffes BOIZENBURG im Hafen von Bombay/Indien 1967.

MS "VOGTLAND" (Rostock)

Offiziers-Messe und -Tagesraum Jungfernnreise 1986

4 - Antwerpen (Zeichnung "Antwerpen")

5 - Kobe (Zinn-Plakette)

an den Wänden:

1 - Rotterdam (Stich auf Messingblech, historisches Motiv "Rotterdam")

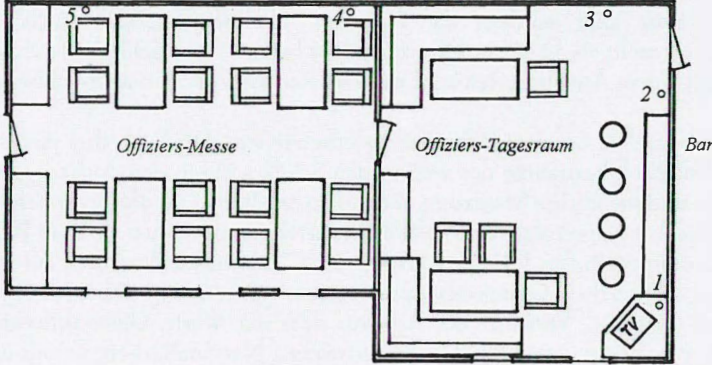
2 - Tokyo (Plakette)

3 - Urkunde über Schiffstaupe

vorhanden, aber nicht in diesen Räumen:

6 - Singapore (Zinnteller von der Hafenbehörde)

7 - Singapore (Zinnteller mit Uhr von der Agentur)



MS "NORMANDIE BRIDGE" (Monrovia)

Beratungsraum Jungfernnreise 1989

an den Wänden:

2 - Nagoya (Emailbild)

3 - Felixstowe (Plakette)

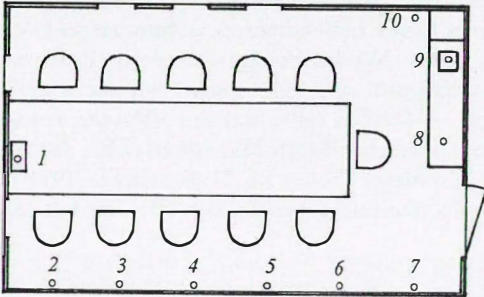
4 - Le Havre (Hafen-Logo)

5 - Singapore (Zinn-Teller)

6 - Tokyo (Plakette)

7 - Osaka (kleine Rettungsring-Nachbildung)

10 - Tokyo (Kupfer-Zinn-Reliefbild "Fujiyama")



des weiteren:

1 - Hong Kong (silbernes Dschunken-Modell in Vitrine auf dem Tisch)

8 - Osaka (Metalltafel auf niedrigem Schrank)

9 - Nagoya (Geisha-Puppe in Vitrine auf niedrigem Schrank)

MS "TRSL ARCTURUS" (Douglas) ex "TREIN MAERSK" (Kopenhagen)

Offiziers-Salon Jungfernnreise 1990

an den Wänden:

1 - Kobe (Zinn-Plakette)

2 - Nagoya (Emailbild)

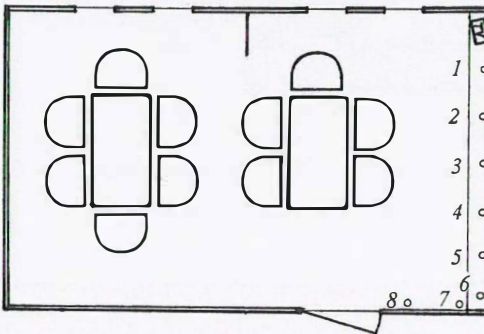
3 - Yokohama (Plakette)

4 - Singapore (Zinn-Teller)

5 - Dubai (Plakette)

7 - Yokohama (Geisha-Stoffbild)

8 - Bombay (silbernes Tablett)



des weiteren:

6 - (Japan) (Geisha-Puppe in Vitrine auf niedrigem Schrank)

seiner Jungferreise. Dieses Beispiel steht für viele andere Erstbesuche während späterer Reisen.

Die Auswertung der ca. 170 Objektivationen von 30 Handelsschiffen und einem Kreuzfahrtschiff, die Mitteilungen von Gewährsleuten und einige Antwortschreiben befragter Agenturen und Reedereien, die tiefgründiger waren als die ansonsten recht allgemein gehaltenen Antworten zuständiger »Public Relations« oder Informationsabteilungen, verdeutlichen eine Entwicklung dieser schiffahrts- und hafenspezifischen Begrüßungsform, die sich zeitlich im wesentlichen während der letzten drei Jahrzehnte vollzogen hat. Innerhalb dieses Zeitraums zeichnen sich mehrere bemerkenswerte Tendenzen ab, und zwar insbesondere zur geographischen Ausweitung, zur lokalen Erweiterung der beteiligten juristischen Personen, Korporationen bzw. Unternehmen und jüngst außerdem zur auffälligen Präferenz jener Sachgruppe, die hinausführend über den Widmungstext (der ja im allgemeinen auch auf die Herkunft verweist) zudem im Bildmotiv deutlich einen Bezug zum Spender erkennen läßt; mithin die Tendenz zur bevorzugten bildhaft-werbenden Selbstdarstellung.

Wenn auch die beiden ältesten Belege dieser markanten Begrüßungspräsente aus Brasilien stammen, wird doch eine wesentliche Ausstrahlung deutlich, die seit den 60er Jahren



Abb. 19 Der Kapitän des Rostocker Motorschiffes RUHLAND und ein Vertreter der »Port of Singapore Authority« bei der Übergabe des Zinntellers (1986), eine Handlung, die – wie auch andernorts – üblicherweise fotografisch dokumentiert wird. – Abb. 20 Gäste und Gastgeber in der Offiziersmesse der MEYERBURG (Rostock), Yokohama 1968. – Abb. 21 »Miss Tokyo« beglückwünscht den Kapitän des Rostocker Motorschiffes ERNST THÄLMANN (1990 umbenannt in MECKLENBURG) im November 1987 anlässlich des Erstbesuchs. Die charakteristische Tokyo-Plakette ist zuvor von einem Vertreter des »Bureau of Port and Harbor« überreicht worden.



Abb. 22 »Miss Yokohama« und der Kapitän der CGM NORMANDIE während der Feierlichkeit auf der Brücke der CGM NORMANDIE; Yokohama 1992. (Foto: Maritime Magazin Publishers, Japan Press Co., Ltd.)



Abb. 23 Eine kombinierte Zeremonie auf der Brücke des französischen Containerschiffes CGM NORMANDIE in Yokohama: Die gemeinsame Durchtrennung des Bandes symbolisiert die Freigabe des Schiffes. Es handelt sich in diesem Fall zugleich um die werftseitige Ablieferung des Neubaus, um die Indienststellung des Schiffes und um den Beginn der Jungferreise. Yokohama, Januar 1992. (Foto: Maritime Magazin Publishers, Japan Press Co., Ltd.)



Abb. 24 MS CGM NORMANDIE, Yokohama, Januar 1992: Überreichung der Yokohama-Plakette »with the compliments of the Director General Port and Harbor Bureau, City of Yokohama«. (Foto: Maritime Magazin Publishers, Japan Press Co., Ltd.)

von japanischen Hafenstädten und seit 1969 auch von Singapore ausgeht. Die geographische Ausweitung dieser präsentverbundenen Begrüßungen wie auch die lokalen Erweiterungen der korporativen Teilnehmerkreise kann natürlich nur auf der Basis interethnischer Kontakte über einen kulturellen Vermittlungsprozeß erfolgt sein, der auch recht gut erkennbar wird.

Dabei steht zunächst außer Frage, daß einerseits dem Schiff als mobilem und hafenverbindendem Transportmittel und andererseits den Besatzungen, die die Jungferntouren- und Erstbesuchs-Präsente stets in Räumlichkeiten exponieren, die in jedem Hafen zur Abwicklung hafentypischer Formalitäten und geschäftlicher Absprachen frequentiert werden, eine maßgebliche Rolle im Vermittlungsprozeß zukommt. Im Kapitänssalon, im Empfangsraum, im Beratungsraum, in der Offiziersmesse oder im Barraum des Schiffes sind diese Dinge nunmehr als bewußt gesetzte Zeichen zu verstehen, die in jedem Hafen auch »nach außen« Informationen vermitteln, also an jene Personengruppen, die während jeder Liegezeit in jedem Hafen an Bord kommen: Gemeint sind insbesondere Vertreter von hafentätigen Behörden, von Agenturen und von Hafen-Umschlags- und Lagerhausgesellschaften.

Vor allem in diesem Personenkreis werden solcherart Zeichen nicht nur erkannt, sondern zudem die damit verbundenen, durch Wort und Bild übermittelten Informationen auch bestens verstanden. Schließlich wird in der Wirkungskette ein letztes Glied bedeutsam, nämlich die positive Bewertung solcher Zeichen durch den späteren Betrachter, denn erst damit verbindet sich die Bereitschaft, diese Form der Zeichensetzung selbst nachzuvollziehen. Daß bei diesbezüglichen Überlegungen auch erkannt wird, daß den vielfältigen Präsenten unter anderem eine recht praktische Funktion zukommt, erscheint naheliegend: Sie künden, zeitlich und geographisch weit über den Rahmen des Begrüßungszeremoniells hinaus, von geschäftlichen Verbindungen. Damit fungiert diese Sachgruppe in mehr oder minder ausgeprägter Form als Medium der langzeitigen kommerziellen Präsentation via Seeweg und wirtschaftlichem »Kontaktbereich Hafen« auf einem internationalen Markt, der nicht zuletzt auch von einer ausgeprägten Konkurrenz gekennzeichnet ist.

Allerdings gelten für diese spezielle maritime Begrüßungsvariante und deren Entwicklung während der letzten zweieinhalb Jahrzehnte auch wenigstens zwei sehr bemerkenswerte Einschränkungen. Sie werden sofort deutlich, wenn man – wie es für diese Untersuchung selbstverständlich ist – auch die »Negativ-Belege« beachtet, also jene Angaben, die über das Fehlen von »First-visit-Präsenten« an Bord und über nicht erfolgte Begrüßungen dieser Form informieren. Solche Angaben beziehen sich beispielsweise auf die Küstenfahrt, also auf die einst große Flotte der Küstenmotorschiffe im Nord- und Ostsee-Einsatz. Sie beziehen sich des Weiteren auf mittelgroße Stückgutschiffe in der Mittelmeer- und Afrika-Fahrt, zeitlich bis in die 90er Jahre. Auch aus der als Liniendienst betriebenen Stückgutfahrt entlang der südamerikanischen Ostküste (Brasilien, Argentinien, Uruguay) sind – abgesehen von den beiden 1950 datierten Belegen aus Itajai und Paranaguá, die offenbar hauptsächlich mit der Benennung der beiden Schiffe nach diesen Hafenstädten zusammenhängen – keine weiteren Beispiele bekannt.

Auf Rostocker Handelsschiffen erscheinen »First-visit-Präsente« seit Mitte der 60er Jahre – plötzlich, zahlreich und vielfältig –, aber nur dort, wo ein Einsatz in fernöstlichen Liniendiensten erfolgte, der das Anlaufen japanischer Häfen einschloß. Es waren anfänglich Stückgutschiffe, dann überwiegend Semi-Containerschiffe und schließlich, seit 1986, auch Vollcontainerschiffe. Alle anderen DSR-Schiffe, deren Anzahl nicht gering war – wiesen solcherart Präsenten nicht auf.

Aus dem Liniendienst mit Stückgut entwickelte sich sehr schnell die Vollcontainerfahrt, und zwar mit Schiffen, die über mehrere Bau-Generationen spezialisiert und vergrößert

seit etwa zwei Jahrzehnten zum meistverwendeten Transportmittel auf den Weltmeeren geworden sind. Und nur in der Kategorie der großen Containerschiffe, die im transozeanischen Dienst oder im Round-the-world-service eingesetzt sind, dürfte es in heutiger Zeit kaum ein Schiff geben, auf dem nicht diese markanten First-visit-Präsente anzutreffen sind oder vorhanden waren. Letztere Möglichkeit, nämlich das Fehlen solcher Dinge, geht auf Schiffsverkäufe zurück. Wie von vielen Kapitänen und Schiffsoffizieren bestätigt worden ist, verbleiben die Präsente in solchen Fällen kaum an Bord.

Wenn bisher vom großen Containerschiff im transozeanischen Service die Rede war, erfolgte das in der Absicht, eine bemerkenswerte Abstufung hervorzuheben, auf die nunmehr einzugehen sein wird. Vorweg aber sei dem Laien erklärt, daß kleinere Containerschiffe (Feeder) als Zulieferer fungieren und Container zu den großen Umschlagplätzen bringen. Während der Materialerhebung des Verfassers waren die Besuche auf großen Containerschiffen stets erfolgreich – mit Ausnahme des US-amerikanischen Schiffes OOCL INSPIRATION, das nach Mitteilungen des Kapitäns und des Ersten Offiziers bereits viermal verkauft und umbenannt worden war. Hingegen blieben die Besuche auf zwei Feederschiffen erfolglos (NORDIA, Hamburg; CORONEL, Hamburg). Der Kapitän der NORDIA äußerte sogar konkret, daß solche Präsente in der Nord-/Ostsee-Feederschiffahrt nicht üblich seien (Hamburg-Waltershof, 18.10.95).

Kulturgeschichtlich ist diese Begrüßungsform den vielfältigen maritimen Grußzeremoniellen zuzuordnen, die an den Topos »Hafen« gebunden sind. Als ein älteres, in heutiger Zeit nicht mehr praktiziertes Beispiel sei das »Cheeren« der Schiffsbesatzungen genannt. Weit zurück reichen »Flaggedippen« und »Salutböllern«. Nach der weltweiten Wiederaufnahme der friedlichen Handelsschiffahrt, insbesondere ab 1948, sind während der Folgejahre auch in diesem Bereich Formenerneuerungen und -erweiterungen zu konstatieren. Hierzu gehören beispielsweise das Papierschlangen-Werfen in US-Häfen (zum Abschied), das Flaggedippen vor dem Westerplatte-Denkmal beim Einlaufen in Danzig wie auch die optische und akustische Begrüßung auf der Elbe am Willkommhöft. Schließlich sei an die festliche Einweihung neuer Kanäle, Schleusen und Hafenbecken erinnert.

Die sich in der Seewirtschaft während der letzten vier Jahrzehnte aus Anlaß erstmaliger Hafenanläufe von Schiffen entwickelte Begrüßungsform hat international recht schnell Akzeptanz und Verbreitung gefunden. Zwar stammen die beiden ältesten bislang bekannten Belege aus brasilianischen Häfen, datiert 1950, aber hier besteht wahrscheinlich ein



Abb. 25 *Silbernes Tablett von der Agentur Maersk India in Bombay für das dänische Containerschiff TREIN MAERSK anlässlich des ersten Besuches in Jawabarlal Nehru Port am 23. September 1991. Aufgenommen 1995 unter dem Namen TRSL ARCTURUS. (Foto: Autor)*

Abb. 26 An Bord des Rostocker Motorschiffes MEYENBURG während der Begrüßung in Yokohama 1968. Als Willkommens-Präsent seitens der Stadt war über Jahrzehnte eine Holzschnitt-Lackarbeit mit einem »Drei-Rosen«-Motiv und dem Vermerk »Mayor of Yokohama« charakteristisch.



Zusammenhang mit den Namensgebungen der Schiffe, die nach diesen Hafenstädten benannt worden waren. Entscheidende Impulse gingen in den 60er Jahren von japanischen Häfen aus, seit 1969 gleichermaßen auch von Singapore.

Die spätestens seit den Jahren um 1970 einsetzende transozeanische Ausweitung dieser Handlung folgt den wichtigsten Routen des Weltseeverkehrs, so daß heute vor allem für jene Häfen und Hafenstädte, die für den Containerumschlag von besonderer Bedeutung sind, diese Begrüßungsform an Hand der Vielzahl diesbezüglicher Präsente gut nachweisbar ist.

Über die seefahrts-charakteristischen interethnischen Kulturkontakte vollzog sich ein Vermittlungsprozeß, der zu einer beachtlichen geographischen, aber auch korporativen Ausweitung dieses Zeremoniells führte. Gefördert wurde dieser Prozeß in wesentlichem

Maße durch die besondere Zeichenhaftigkeit der Objekte, die während der Empfänge an Bord überreicht und üblicherweise in »öffentlichen« Räumen der Schiffe auffällig exponiert werden.

Um eine außergewöhnliche kulturelle Äußerung handelt es sich dabei sicher nicht. Es gab ähnliche Entwicklungen zu früherer Zeit, die natürlich einem anderen geographischen, kulturellen und wirtschaftlichen Rahmen zuzuordnen sind. Die hier dokumentierte und untersuchte Handlung ist fest an die heutigen seewirtschaftlichen, hafentechnischen, verwaltungsstrukturellen und wettbewerbsmäßigen Entwicklungen auf internationaler Ebene gebunden. Im Handlungsmotiv besteht allerdings eine Übereinstimmung mit den Präsentüberreichungen der Kaufmannschaft und der Makler an Schiffskapitäne im 18. und 19. Jahrhundert: Es ist das Bemühen, im Wettbewerb auch durch kleine oder mitunter sogar etwas größere Aufmerksamkeiten gegenüber Geschäftspartnern ein Interesse an der Anknüpfung oder Fortführung bestehender geschäftlicher Beziehungen zu bekunden sowie – nicht gerade werbeunwirksam – diese Verbindungen zeichenhaft zu unterstreichen und zugleich nach außen zu signalisieren.

Anmerkungen:

- 1 Henningsen, Henning: Skikke ved søsætning, navngivning og dåb af skibe i Danmark (Launching, Naming and Cristening Ships in Denmark). In: Årbog Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 42 (Helsingør) 1983, S. 97–122.
- 2 Henningsen, Henning: Coins for luck under the mast. In: *Mariner's Mirror* 51, 1965, S. 205–210.
- 3 hierzu: Henningsen, Henning: Kaptajns-gaver. In: Årbog Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 23 (Helsingør) 1964, S. 132–138; Rudolph, Wolfgang: Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. Leipzig 1979; Ders.: Präsente an Schiffskapitäne. Eine maritime Brauchtums-Novation des 18. Jahrhunderts. In: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 13/14, 1982, S. 223–235.; Ders.: Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. Leipzig/Hamburg 1987; Ders.: Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1900. Hamburg 1993.
- 4 Haslöff, Olof: En släkt og dess skepp. Stockholm 1961.
- 5 64 Widmungen mit Angaben zur Bestimmung der Präsente lassen sich inhaltlich wie folgend unterteilen: »für das Schiff« (55), »für den Kapitän« (5), »für das Schiff und den Kapitän (2), »für den Kapitän und die Besatzung« (1), »für die Reederei« (1).

Mein Dank gilt insbesondere

- den vielen Gewährsleuten, die durch ihre Mitteilungen diese Arbeit ermöglicht und bereichert haben;
- den Kapitänen, die freundlicherweise (und ausnahmslos) meine fotografische Dokumentation an Bord ihrer Schiffe gestatteten;
- jenen Reedereien und Schiffahrtsmuseen, die bemüht waren, meine Anfragen bestmöglich zu beantworten;
- dem Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Rostock e.V.;
- der Hafenbehörde in Singapore (Port of Singapore Authority) und der japanischen Schiffahrtsagentur Seven Seas Shipping Co., Ltd., in Tokyo.

Maiden Voyage and First Call Presents

A new form of salutation in maritime commerce

Summary

In the age of motorised shipping line services, and especially since the advent of precisely scheduled container transport, the appearance of a new ship has always attracted considerable attention. Merchant shipping business partners around the world are particularly interested in the technical data of a new vessel. Bearing witness to the importance of the event are numerous gifts, dedicated to the new ship by port authorities, shipping agencies or dock and warehouse associations during the maiden voyage or on the occasion of first calls to ports, and then displayed on board. These so-called "maiden voyage" and "first visit" or "first call" presents can be divided into four basic categories:

- wooden tablets (to which metal plaques or escutcheons and inscriptions are affixed, indicating origin);
- ornamental or presentation plates (usually of pewter);
- pictures (engravings printed on copper or brass foil, Far Eastern watercolour or black-ink paintings on paper or silk, pencil drawings and etchings, coloured engravings as replicas of older works of art, reproductions of historic sea charts, photographs, enamel paintings from Nagoya, woodcut-lacquer works from Yokohama and metal reliefs);
- dolls from Far Eastern ports (particularly from Japan, but also from Korea)

This form of salutation, specific to the world of shipping and ports, has had a remarkable development. The article analyses some 170 objectifications from 30 merchant vessels and one cruise ship as well as information supplied by various sources, including several written responses from port authorities, agencies and shipping companies. Fundamental impulses for this custom came from Japanese ports in the 1960s and, beginning in 1969, from Singapore as well, followed by its rapid acceptance and dispersion throughout the world. The transoceanic extension of the practice commenced in the years around 1970, travelling along major international shipping routes. Today the existence of a wide range of characteristic presents testifies to the observance of this form of greeting especially in those ports and port cities which are of particular significance for container turnover.

Interethnic cultural contacts in the area of maritime business were the means not only for considerable geographic dispersion, but also for the expansion of the circle of corporative participants. The process was greatly encouraged by the special symbolic quality of the objects, formally presented during receptions on board and usually exhibited quite noticeably in "public" areas of the ships. The importance of the representative function is further illustrated by a tendency which has become increasingly obvious in recent years: More and more preference is given to the category of gift bearing not only a dedicative text but also a pictorial motif, imagery being a particularly suitable form for the publicity and self-portrayal of the corporative donor (examples being depictions of port facilities and container terminals).

The salutation custom being investigated here is firmly integrated in present developments in the areas of maritime economy, port technology, administrative organisation and commercial competition on an international level. It is a practice which also corresponds, however, to the presentation of gifts by merchants and brokers to

captains in the 18th and 19th century, in that the motive was a similar one: It is the endeavour to demonstrate one's interest in the establishment or continuation of business relationships through the presentation of small tokens, sometimes even larger gifts, to business partners and – in a manner not at all harmful for publicity – to underscore these relationships symbolically, at the same time putting them on display.