

KUNSTGESCHICHTE

► FRANK WOESTHOFF

Immer eine Handbreit Wasser unterm Federkiel

Joachim Ringelnatz und die Seefahrt¹

Die Seefahrt ist im weitgefächerten Werk des Dichters, Kabarettisten und Malers Joachim Ringelnatz ubiquitär. Sie taucht als Motiv sogar in seinen Kindergedichten auf – und selbst, wo von ihr eigentlich nicht die Rede ist, schwingt ein Hauch von Wind und Salzwasser als Grundton mit. Das folgende Beispiel, ein besonders geläufiger Text, handelt anders als viele von Ringelnatzens Versen ausdrücklich nicht von der See – oder bedeutet das kalauernde Reim-Paar vielleicht doch mehr?

*Ein Sauerampfer auf dem Damm
Stand zwischen Bahngeleisen,
Machte vor jedem D-Zug stramm,
Sah viele Menschen reisen.*

*Und stand verstaubt und schluckte Qualm,
Schwindsüchtig und verloren,
Ein armes Kraut, ein schwacher Halm,
Mit Augen, Herz und Ohren.*

*Sah Züge schwinden, Züge nahn.
Der arme Sauerampfer
Sah Eisenbahn um Eisenbahn,
Sah niemals einen Dampfer.²*

Dem »arm Kräutchen« mit Augen, Herz und Ohren, das hier besungen wird, kann man getrost einen Namen geben. Das Binnenlandgewächs heißt wohl Hans, mit Nachnamen Bötticher, geboren 1883 in der Kleinstadt Wurzen bei Leipzig. Als Sauerampfer an einem sächsischen Bahndamm wollte der Sohn eines Tapetenmusterzeichners nicht enden. Hans Bötticher war fünf Jahre alt, da bestieg Wilhelm II. den deutschen Kaiserthron und verfügte: »Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser.« Das machte sich der kleine Hans zueigen, schon dreißig Jahre vor der späten Geburt von Kuttel Daddeldu und Joachim Ringelnatz. In seinen Jugenderinnerungen schrieb er: *Es stand lange bei mir fest: Ich wollte Seemann werden³*, und auch der Vater berichtet von dem begeisterten Spiel des Elfjährigen unterm Weihnachtsbaum: *Hans stellt seine Marine auf.⁴* Zu ergänzen wäre: und eben keine Eisenbahnschienen! Man erfährt von der Faszination, die in Wurzen die Mulde und später in Leipzig die Elster auf Hans ausübten. Auf Leipzigs

einzigem Vergnügungsdampfer den schmalen Fluß zu befahren, war ihm *höchste Wonne*, und gar zu kleinen Hilfsdiensten an Bord herangezogen zu werden, ließ den Jungen sich *sehr seemännisch* fühlen.⁵ Damit lag er voll im staatstragenden Trend.

Auch der deutsche Kaiser sah sich mit Vorliebe als seefahrender Germane, stets bereit, in ferne Länder aufzubrechen, um einen, so wörtlich, »Platz an der Sonne« zu erringen. Bismarcks Kolonialpolitik, die 1882 zur Gründung des deutschen Kolonialvereins und zwei Jahre später der Gesellschaft für deutsche Kolonisation führte, brachte weitläufige Erwerbungen in Afrika und in der Südsee. Einzelne Plantagen und Fabriken waren schon seit der Mitte des 19. Jahrhunderts von deutschen Handelshäusern in sogenannten »Schutzgebieten« im Bismarck-Archipel, auf Samoa und einigen Inseln Mikronesiens aufgebaut worden.



Der 17jährige
Hans Bötticher
als Schiffsjunge,
1901. (Aus:
Joachim Ringel-
natz: Matrosen.
Berlin 1928)

Das Lieblingsthema Wilhelms, der Ausbau der deutschen Flotte, die – vorerst wenigstens – nur zivilen Zwecken dienen, jedenfalls aber der britischen Seemacht in Übersee Paroli bieten sollte, war denn auch bald im öffentlichen Bewußtsein allgegenwärtig; die gerne in Zeitschriften veröffentlichten »See- und Marineskizzen« des auch in der Malerei dilettierenden Kaisers trugen sicher dazu bei. Die kostspieligen Flottenbauprogramme von 1898 und 1900 fanden nach anfänglichen Kämpfen im Reichstag breite Zustimmung; der 1898 gegründete Flottenverein wurde gerade im Binnenland zum politischen Instrument auf breitester Basis. Auch die Mode folgte der Tendenz der Zeit: War der »Marine-Look« schon Ende des 18. Jahrhunderts in England und Frankreich im besonderen für Kinder als äußerst zweckmäßig propagiert worden, so gehörte es nun auch in Deutschland zum guten Ton, die Söhne und Töchter in blaues Tuch zu stecken. Von Reichstagsdebatte bis zum Matrosenanzug für Dreijährige galt: In der Marinefrage waren sich alle Klassen einig, hier fand das Kaiserreich seine Identität. Seit der Reichsgründung hatte es einen derartigen Konsens noch nicht wieder gegeben.

Doch in Wurzen und Leipzig war man noch dichter am maritimen Zeitgeist. Einer der Nennonkel im Hause Bötticher, der sogenannte »Flotten-Professor« Julius Lohmeyer, organisierte 1899 im informellen Auftrag des Reichsmarineamtes die Freie Vereinigung für deutsche Flottenverträge, die die Propaganda für das erwähnte Flottengesetz von 1900 besorgte.⁶ Daneben verfaßte er Schriften, die Meeresrauschen und Flottenmanöver in deutsche Kinderstuben brachten. Seine Sammlung deutscher Seemannslieder war »Zur See, mein Volk!«⁷ betitelt, die von ihm herausgegebene Reihe »Deutsche Jugend« enthielt zahlreiche Seeabenteuer und Schifffahrtsgeschichten. Der junge Hans Bötticher muß vieles davon verschlungen haben. Das Meer und die Schiffe seiner Träume hat er gleich seinem armen Sauerampfer in jungen Jahren dagegen offenbar nicht erlebt.

Zu sehen bekam er außer schriftlichen Erzeugnissen mancherlei anderes: Vor allem die immer wieder zu Geburts- und Feiertagen aus China eintreffenden Geschenke von seinem Onkel Martin Engelhart, seines Zeichens Kapitän, bestickte Seide, geschnitzte Waffen, alte Vasen.

Hans Böttichers Wunsch nach einer eigenen Zukunft auf dem Wasser gründete sich also auf irrationale Vorstellungen von Ferne und Abenteuer, durchtränkt mit den allgegenwärtigen politischen Flottenphantasien. Der bürgerlichen Enge und dem Schulmuff hoffte er als Seemann zu entfliehen. Der Kapitänsonkel riet zwar ab, doch die Eltern stimmten zu, wohl froh, dem attestierten *Schulrüpel ersten Ranges, aus lauter Ungezogenheiten zusammengesetzt*⁸, seinen Willen lassen zu können.

Anfang April 1901 ging der Siebzehnjährige an Bord der Oldersumer Dreimastbark ELLI. Er war nicht wie manch anderer Schiffsjunge seiner Generation »shanghai«, also von skrupellosen Anwerbern mit falschen Vorspiegelungen auf ein Schiff gelockt worden, nein, sein Vater hatte ihn nach Hamburg begleitet und einen hohen Betrag für Ausrüstung und Ausbildung hinblättern müssen. Die folgenden Monate an Bord waren geprägt von Entbehrungen, Erniedrigungen, härtester Arbeit und stupider Langeweile – dem Regelfall der damaligen seemännischen Ausbildung.

Wie in Deutschland seit 1869 vorgeschrieben und bis 1931 im großen und ganzen auch weiter üblich, begann die seemännische Laufbahn mit dem Dienst als Schiffsjunge »vor dem Mast«. Wohlgemerkt: obligatorisch auf einem Segelschiff, obwohl bereits seit einem halben Jahrhundert Dampfschiffe allmählich die Herrschaft auf den Meeren übernommen hatten. Das Achterschiff hinter dem Mast war Kapitän und Steuerleuten vorbehalten – hierher vorzurücken, war der Traum vieler, den allerdings nur die wenigsten verwirklichten konnten. Das Gros der anfangs wie Hans Bötticher begeisterten Schiffsjungen brachte es nur bis zum Matrosen oder aber sah zu, so bald wie möglich wieder Land unter die Füße und eine weniger harte Arbeit zu bekommen. Der Seemannsberuf, vor allem der immens personalaufwendige Dienst auf den Se-

gelschiffen, galt als entbehrungsreich, gefährlich, körperlich extrem belastend und darüber hinaus als sehr schlecht bezahlt. Wer nicht mußte, fuhr nicht zur See; auch das geläufige Bild des Ausreißers oder Tunichtguts, der aus Abenteuerlust oder von seiner Familie gezwungen den Weg an Bord nimmt, entsprach nur sehr bedingt der Wirklichkeit. *Wie kommen sie zur See?*, fragt denn auch Ringelwitz 1928 in seinem Erinnerungs- und Skizzenbuch »Matrosen« und gibt als eine wesentliche Antwort: *Ehrgeiz oder Abenteuerlust durch Phantasie und Lektüre*.⁹

Eine Vielzahl zeitgenössischer Veröffentlichungen warnte vor den falschen Vorstellungen, die sich vor allem die Binnenlandbewohner vom Leben auf dem Meer machten; nur erreichten sie anscheinend nicht das richtige Lesepublikum, das lieber der Seefahrerromantik huldigte. Ein »Sendschreiben an den deutschen Seemann, an die Schiffsherren und Kaufleute«, verfaßt in Böttichers Geburtsjahr 1883 von dem Königlichen Navigationslehrer Doering¹⁰, nennt viele der Widrigkeiten beim Namen: mangelnde Solidarität unter der Mannschaft, fehlende Unterweisung und Ausbildung, schlechtes Essen.

Freiheit und Ungeboundenheit waren in der Vorstellung Böttichers und wohl der meisten seiner berufsunerfahrenen Kollegen fest mit dem Seemannsberuf verbunden: Die Wirklichkeit sah auch hier anders aus. Die persönliche Freiheit der Mannschaft war schon per Seemannsordnung stark beschnitten: Solange das Arbeitsverhältnis an Bord bestand, war unbedingter Gehorsam zu leisten. Nur mit ausdrücklicher Genehmigung durfte im Hafen das Schiff verlassen werden. Da die Gefahr der Desertion unter den geschilderten Bedingungen sehr hoch war, benutzten manche Kapitäne diese Bestimmungen, um ihrer Mannschaft jeglichen Landgang zu verbieten. Verstöße konnten mit hohen Geld- oder Gefängnisstrafen geahndet werden. Essensentzug, Strafarbeiten, schwere Beleidigungen und körperliche Züchtigung waren an der Tagesordnung. *Ja, es war häßlich, das Leben, das ich führte*, heißt es in Böttichers Schiffsjungentagebuch.¹¹ Statt Anerkennung für harte Arbeit nur Spott und Hohn zu ernten, ließ ihn manches Mal an den Rand der Verzweiflung kommen. Seine kleinwüchsige Gestalt, seine ausgefallene Physiognomie und auch sein sächsischer Dialekt machten ihn zum Objekt der allgemeinen Belustigung.

Eingedenk der vielen Geschenke seines Kapitänsonkels legte Hans Bötticher größten Wert darauf, bei den wenigen Landgängen zahlreiche Andenken und Mitbringsel für seine Familie zu ergattern. Die unzureichend konservierten Tiere gingen in verschiedenen Stadien der Verwesung über Bord, das meiste übrige kam auf irgendeinem Törn abhanden. Bei Kuttel Daddeldu begegnet uns das Schicksal dieser Reisetrophäen, die er auf See Schätzen gleich gehütet hat, dann wieder.

Ein kleines romantisches Vergnügen, welches jedoch mit voller Berechtigung den Zorn des Kapitäns reizte, waren Böttichers Experimente mit der Flaschenpost. Im Unwissen, daß das Sichten einer derartigen schwimmenden Nachricht im allgemeinen zum sofortigen Stoppen eines Schiffes führte – sie konnte stets die letzte Nachricht eines untergegangenen Fahrzeuges sein –, ließ er mehrmals Flaschen zu Wasser. Eine von ihnen, die eine Karte an seinen Vater enthielt, fand ihren Weg von Martinique bis nach Barbuda, ungefähr 200 Seemeilen entfernt, und von dort nach Leipzig.

Schon bald reifte in Hans Bötticher der Entschluß, schnellstmöglich von der ELLI abzumustern oder notfalls zu desertieren. Das war jedoch kein leichtes Unternehmen. Im mittelamerikanischen Belize, dem ersten angelaufenen Hafen in der Neuen Welt, machte er sich Richtung Urwald davon. Das Intermezzo dauerte allerdings nur wenige Tage: Mit Polizeigewalt wurde er wieder an Bord der ELLI gebracht.

Die realen Erlebnisse mischten sich mit seinen Träumen, an denen er sein Leben lang festhielt, und die er in Gedichten und Gemälden ausformte. Noch dreißig Jahre später schrieb er in einem Gedicht:

Segelschiffe

*Es rauscht wie Freiheit. Es riecht wie Welt. –
Natur gewordene Planken
Sind Segelschiffe. – Ihr Anblick erhellt
Und weitete unsre Gedanken.¹²*

Nach nicht einmal einem halben Jahr war Bötticher zurück in Hamburg. Allen Erfahrungen zum Trotz wollte er die Seefahrt nicht aufgeben, sondern bemühte sich um eine neue »Chance«, also einen neuen Vertrag. Für einige Wochen arbeitete er gar als Jahrmarktsmatrose auf dem Hamburger Dom in »Malferteiners Schlangenbude« – seine Aufgabe bestand darin, mit vier weiteren Männern eine Boa Constrictor dem staunenden Publikum zu präsentieren.

Da es kaum noch Segelschiffe gab, mußte Bötticher lange Monate warten, um die für die Steuermannsprüfung vorgeschriebene Fahrzeit erreichen zu können. Mit der Zeit verarmte er derart, daß ihm jede Passage recht erschien.

Mit einem Kohlenfrachtdampfer ging es über Venedig nach Konstantinopel und ins Schwarze Meer. Odessa, Algier und wieder Hamburg; Bötticher fühlte sich hier wohl, er war zum Leichtmatrosen avanciert, kam mit dem italienischen Kapitän und der aus einundzwanzig Nationen zusammengewürfelten Mannschaft gut zurecht. Er schien seinen Platz auf dem Wasser gefunden zu haben. Wieder suchte er nach einem Segler, der russische Schoner EMMA brachte ihn nach England. Er heuerte wegen der unsäglichen Zustände wieder ab, arbeitete auf einem Fischdampfer, trieb sich in England herum, fand kein Segelschiff, kehrte nach Hamburg zurück. Wieder auf Fahrt, mit dem prächtigen Schnelldampfer COLUMBIA der Hapag, einem der modernsten Schiffe der Welthandelsflotte, nach New York und zurück. Leichtmatrose Bötticher erlebte das *erbarmungswürdige Durcheinander* der polnischen Aussiedler im Zwischendeck ebenso wie die luxuriöse Welt der Erste-Klasse-Passagiere. Mit dem Frachter NUMIDIA dann über Antwerpen und Lissabon nach Südamerika, anschließend nach Narvik.

Er erlebte diese Reise ins nördliche Norwegen als *zauberhaft* und genoß besonders die Ausflüge in die Fjorde und auf die Berge. Es war ein Abschied: *Lange schon beschäftigte ich mich mit dem Gedanken, die Seemannslaufbahn aufzugeben. So schön es gerade mir erschien, Fernes, Wildes und Konträres zu erleben, was hatte ich davon, wenn ich es allein erlebte. Es gab so wenig gebildete oder zartfühlende Seeleute.¹³*

Wie ein Wink des Schicksals erschien Hans Bötticher ein neues Gesetz, das aus Anlaß einer schweren Schiffskollision auf der Unterelbe die Sehtüchtigkeit aller Seeleute forderte. Die Berufsgenossenschaft untersagte ihm daraufhin im Juli 1903 aufgrund seiner mangelnden Sehschärfe die Fortsetzung seiner nautischen Laufbahn. Er war nicht unglücklich darüber und entschloß sich, Kaufmann zu werden und bei einer Dachpappenfabrik in Hamburg in die Lehre zu gehen. Doch vorher heuerte er noch ein letztes Mal an, um genug Fahrzeit für den verkürzten einjährigen Militärdienst bei der Kaiserlichen Marine auf dem Buckel zu haben. Mit dem Frachtdampfer VILLA REAL der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei ging es unter Verzicht auf die Heuer (wegen der Augen) nach Portugal und Gibraltar. Die Verhältnisse an Bord waren nicht angenehmer als vorher, die Landausflüge faszinierten dagegen ungemein. Hans träumte sich noch weiter weg, in vollends phantastische Breiten. Der Portugiese, dem der Kaufmannslehrling seine durch Petroleum verdorbene Margarine gegen 60 Äpfel andrehte, galt ihm als tropischer Eingeborener, einem leichtgläubigen Kohlentrimmer wurde die Küstenlandschaft der Algarve als mit einem Kap Hoorn, Sultanspalästen und feuerspeienden Bergen ausgeschmückt erklärt: ideale Landschaften, wie sie Ringelnatz noch viel später malend nachvollzog, wenn er real Erlebtes aus der Phantasie anreicherte.



»Fremde«. Ölgemälde, 1928.
(Privatsammlung)

Mit knapp 21 Jahren wurde der abgebrochene Leichtmatrose zu [s]einem Schrecken, dann aber zu [s]einer Freude, auf jeden Fall aber zu [s]einer Verwunderung¹⁴ in Kiel tauglich gemustert – des Reiches Wehr zu Wasser schien auf zureichende Sehkraft weniger Wert zu legen als die Handelsmarine. Wieder war er Außenseiter: Der Jüngste, Kleinste, aber Gebildetste in einer Kompanie von erfahrenen Seeleuten. Der Stolz über die Uniform wich rasch Gefühlen der Einsamkeit und der Minderwertigkeit als »Kuli« im Vergleich zu den Offizieren, die bei der Kieler Damenwelt freilich allein konkurrenzfähig schienen. Hans träumte sich wieder davon, hoffte gar auf Abkommandierung in die afrikanischen Kolonien, wo Marineinfanteristen gerade den Herero-Aufstand niederschlugen.

Er kam auf die *NYMPHE*, den nagelneuen Begleitkreuzer der Kaiserlichen Yacht *HOHENZOLLERN* beim Staatsbesuch in Dänemark, bei der Kieler Woche und der Flottenvereins-Parade. Hans war dabei. Er lernte Signalsprachen, konnte als Ausguck sogar die Rettung eines schiffbrüchigen Seglers bewirken. Nebenbei entgingen Bötticher nicht die Seitenstücke zur Staatsaktion, die den ganzen Marinepomp ironisierten: Ein offizieller Transport von Damen des »Gewerbes« mit einer Marinebarkasse, ein kenterndes Bäcker-Boot mit rettungslos treibenden Brötchen, ein dem Zusammenbruch naher Bayernprinz, dem zur Spazierfahrt nach Helgoland skandalöserweise der Wittelsbacher Wimpel am Mast vorenthalten wurde. In Tagebüchern notierte Bötticher solche Beobachtungen und reifte dabei allmählich zum Schriftsteller.

Als Artillerist der Reserve kehrte er zurück nach Hamburg. Er dichtete, zumeist noch erfolglos, für Zeitschriften, er zeichnete und schrieb – mit mehr Erfolg – Reklamematerial für seine Dachpappen-Firma, die ihn als dynamischen Repräsentanten in Leipzig und Frankfurt am Main installierte.

Hans Bötticher erlebte zwischen 1905 und 1908 relativ unbeschwert, wenn auch nicht glücklich, eine bürgerliche Jugend, die andere in eine ruhige bis langweilige, jedenfalls gesicherte Existenz geführt hätte. Doch es hielt ihn nicht. Er gab das Erreichte auf, verfiel wieder dem Wechsel, dem Risiko, der Ferne. Er wanderte als Bänkelsänger mit Mandoline, die er kaum spielen konnte, den Rhein hinab. Sein Lieblingslied mit gefühligem Schmelz, die Matrosenhymne »La Paloma«, beschloß regelmäßig das schmale Repertoire.

Wenig später landete er in München, getrieben von einer neuen, sehr binnenländischen Sehnsucht nach Künstlertum und im doppelten Sinn »sturmfreier« Bohème.

Bötticher wurde Hausdichter in der Künstlerkneipe Simplizissimus und als Humorist ein lokaler Star. In Buchprojekten arbeitete er zwischen 1910 und 1914 seine Erfahrungen bei Handels- und Kriegsmarine auf. Partikel aus dem dokumentarischen »Schiffsjungentagebuch« des 18jährigen finden sich in Kurzgeschichten, die der Endzwanziger mit zunehmendem Erfolg in renommierten Zeitschriften plazieren konnte. Während seine Lyrik noch dem harmlosen Humor des 19. Jahrhunderts verhaftet bleibt, scheint die Prosa bereits im Kern aus dem Stoff, aus dem ein Jahrzehnt später die Paarung Joachim Ringelnatz und »Kuttel Daddeldu« wird. Die wenigen erhaltenen Blätter des Roman-Fragments »Ihr fremden Kinder« beginnen mit den Sätzen: *Ich weiß, daß ich häßlich bin. Meine Beine sind krumm. Ich habe ein schiefes, vorstehendes Kinn. In mancher Gesellschaft scherze ich selbst über meine Fehler. Wenn meine Bekannten darüber spaßen, lache ich. In beiden Fällen bin ich unaufrichtig, denn es schmerzt mich innerlich.*¹⁵

1913 erscheinen und zu einem Durchbruch werden konnte der planvoll entstandene Novellen-Band »Ein jeder lebt's«, der Böttichers Matrosenleben verarbeitet. In der Shortstory »Zwieback hat sich amüsiert« werden beispielsweise die unglücklichen Seiten des Lebensgefühls als Schiffsjunge und Matrose völlig unverstellt – selbst der Kreuzer NYMPHE erscheint unter Klarnamen – und in selbstquälerischer Nüchternheit verarbeitet: *Bei der Marine muß man sehr gesund sein, um sich wohlzufühlen, gesund an Leib und Seele. Zwieback war nicht gerade krank. Aber die Kameraden hielten ihn für schwächlich, und er litt darunter; denn als Matrose unter Matrosen für schwächlich zu gelten, ist etwas Qualvolles. [...] Niemals hatte er sich krank gemeldet. Er verrichtete den Dienst, den die anderen verrichteten, nur weniger gut als diese. Nie zeichnete er sich aus. In allem blieb er zurück, in allem, und das schmerzte ihn. Er begriff schwer, war ungeschickt und zerstreut beim Exerzieren. Seine Uniformstücke wiesen immer Flecke auf und karierten die unschönen Formen seines Körpers. [...] Warum verstand nur er, Zwieback, nicht die Kunst, sich als gleichwertiges Teil im Ganzen zu behaupten?*¹⁶

1928, Ringelnatz ist als Kabarett-Seemann inzwischen fast so berühmt wie Admiral Tirpitz, kann er geniert eingestehen: *Ich habe auch praktisch, als Matrose, es noch nicht einmal bis zu einer Durchschnittsqualität gebracht.*

Nach den peinigenden Erfahrungen zur See hätte das maritime Kapitel im Leben des Hans Bötticher abgeschlossen sein können. Nach Jahren in der Schwabinger Bohème, die ihn zu Beginn magisch angezogen und schließlich auch abgestoßen hatte, nach Erfolgen und Demütigungen, nach kurzzeitigen Ausbrüchen ins Baltikum und nach Schlesien holte die See oder besser gesagt die Weltpolitik den Berufesammler zurück.

Der Reservemariner, politisch eher desinteressiert, verhielt sich in diesem historischen Moment absolut durchschnittlich. Wenige Worte vom Beginn seiner Kriegs-Memoiren »Als Mariner im Krieg« beschreiben plastisch, in welcher Stimmung sich die Schwabinger Szene Anfang August 1914 befand: *Ich war der erste in der Tischgesellschaft dort, der in den Krieg zog. Alle staunten mich an, und der Anarchist Mühsam führte mich zu Frank Wedekind und sagte begeistert: »Du, Wedekind, der geht morgen in den Krieg!«*¹⁷ Im Freundeskreis sympathisierte er eher mit sozialdemokratischen Kriegsgegnern, vertrat andererseits bis in die letzten Kriegstage in seinen literarischen Texten immer wieder auch militärisch-patriotische Positionen. Die unter immensen Kosten in kurzer Zeit zur zweitgrößten der Welt ausgebauten Marine stand unter höchstem Erwartungsdruck der noch kriegsbegeisterten Bevölkerung.

Die Hoffnung auf den sofortigen Fronteinsatz an Bord eines möglichst großen Kriegsschiffes erfüllte sich nicht. Statt dessen Chaos: Die Logistik der größten Marinegarnison Wilhelmshaven funktionierte miserabel, es gab weder Brot noch passende Uniform-Kleidung. Der Flotten-Verein streute bald Aufrufe: *Sammelt Liebesgaben für die Flotte! [...] Gewünscht werden: Warmes Unterzeug, [...] Ferner: Zigarren, Tabak, Pfeifen, Zeitschriften, Zeitungen, Bücher, Karten vom Kriegsschauplatze.*¹⁸ Hans Bötticher verfügte sogar über einen privaten Flotten-Ver-

ein, nämlich die jungen Damen eines Eisenacher Mädchenpensionats, die er seit einigen Jahren regelmäßig besuchte und die ihm begehrte Mangelwaren wie Seife und Butter schickten. Einem Münchner Freund dankte er für ein Freßpaket:

*Der Speck ist tot, die Wurst erstarb.
[...]
Im hohlen Zahne prahlt ein Schinkenrest
Und blickt verächtlich auf der Plombe Blinken.
So manchem Seemann wünscht ich zum Ertrinken
Ein Wiedersehn auf dem Oktoberfest.¹⁹*

Kohle schaufeln, Wache schieben – man versucht, sich vor anstrengenden Arbeiten zu drücken, kämpft allenfalls gegen die Langeweile. Im Wachbuch steht der Vers: *Kein Feind, kein Schuß, kein Spion, kein Mord. | Man wacht und gähnt und wünscht sich an Bord.²⁰*

Bötticher verarbeitet die entsetzlichen Seeschlachterlebnisse der anderen, Schiffbruch und



Hans Bötticher und
der Furier Petersen in
Cuxhaven. Foto-Postkarte
von 1915.
(Kulturgeschichtliches
Museum Würzen)

Tod, zu ungeschminkten Novellen, die die Marine-Zensur prompt kassiert. Bei Vorgesetzten fällt er negativ auf durch ambitionierte Frontgesuche, die er sogar an den Kaiser persönlich, *meinen Allerhöchsten Kriegsherrn*, richtet.²¹

Im September 1914 wird Bötticher auf einen requirierten Bremer Hafenschlepper kommandiert. Wo normalerweise eine fünfköpfige Besatzung arbeitete, drängten sich nun elf, gelegentlich auch siebzehn Mann. Die Aufgabe dieser kleinen Zivillfahrzeuge bestand in der Sperrung der Deutschen Bucht gegen befürchtete Angriffe durch britische Großkampfschiffe oder auch Minenleger. Wegen der konzentrierten deutschen Schiffsartillerie und der tiefgestaffelten Minenfelder fand ein solcher englischer Angriff freilich niemals statt. Die deutsche Hochseeflotte, ungeeignet für den Küstenschutz, rostete in den Häfen, wurde erst nach heftiger öffentlicher Kritik 1916 in der Skagerrakschlacht eingesetzt. Sie war jedoch nicht in der Lage, die in der Zivilbevölkerung schon bald zu ernstem Mangel führende Seeblockade durch England zu brechen.

Der Traum vom Ruhm wurde so bald ironisiert. Ein Foto von 1915 mit dem Furier Petersen, wegen verblüffender Ähnlichkeit sein »Scherzbruder«, gutgelaunt vor einer unförmigen Strandkanone, kommentierte Bötticher: *Geb Brüder Petersen sehen mit beispielloser Kaltblütigkeit dem Herannahen einer englischen Flotte auf dem Exerzierplatz in Cuxhaven entgegen* (siehe nebenstehende Abbildung).

Langeweile. Versuche, sich Literatur zu beschaffen. Anfang 1915 abkommandiert nach Cuxhaven zur »Flachgehenden Hilfs-Minen-Such-Division«, wo man ihn in dem gefährlichen Geschäft des Legens, Suchens und Entschärfens von Minen ausbildete. Verschiedene Kommandos im Ostseeraum, von Rostock bis Riga. Im mondänen Badeort Warnemünde sah er sich *bald als lustiger und allerwärts herumbummelnder Lebematrose sehr populär*²², der mit westindischen Dschungel-Erlebnissen schwadronierend auftrat.

Gleich ging es ihm besser. Private Wohnung, heimliche Stadtausflüge, zum ersten Mal Passagier in einem Wasserflugzeug, Freundschaften, Theaterbesuche: Diese Art von Krieg schien ihm erträglich zu sein. 1916 die Beförderung zum Obermaat und das Eiserne Kreuz. Die steten Fragen der Binnenländer nach seiner Teilnahme an der prestigeträchtigen Skagerrakschlacht mußte Bötticher jedoch zu seinem tiefen Bedauern verneinen. Vom Krieg nahm er mehr und mehr das Stumpfsinnige, Lächerliche und Sinnlose wahr, das »Eigentliche«, Heroische vermutete er noch lange Zeit irgendwo anders, hinter dem Horizont.

In Cuxhaven Reserveoffiziers-Aspirant. Er hörte, die anderen Offiziere hätten *einen großen, langlockigen Dichter erwartet, und als mich der Kompanieführer dann erblickte, hätte er geäußert: Dieser Kröpel wird auf keinen Fall Offizier*.²³ Der freilich verfügte über seine ganz eigenen Mittel. Man stelle sich die Situation vor: Offiziersaspirant Bötticher stieg zur Weihnachtsfeier 1916 in ein Weihnachtsmannkostüm und trug ein Gedicht »An meinen Rekrut« vor, in dem er sich selbst in einem Akt satirischer Selbsterniedrigung in Tateinheit mit Vorgesetztenbestechung besang:

*Doch heute dank ich tausendmal
Dem groben, starren Korporal –
– Gott weiß, welch fernes Grab ihn deckt –,
Der meine schwache Brust gestählt.
Nur Männer hart und felsengleich,
Nicht Weiber und nicht Knaben,
Will unser giftumkochtes Reich
An seinen Fronten haben. [...]*²⁴

Am gleichen Abend noch wurde er für diese lyrische Stärkung der Wehrkraft zum Vizefeuerwerker, also zum Offizier befördert. Das war Kriegskitsch, für den der Dichter Ringelnetz sich



Hans Bötticher
als Kommandant
auf FAIRPLAY VI,
1918.
(Kulturgeschicht-
liches Museum
Wurzen)

nach dem Krieg durchaus schämte – aber nur ein bißchen. An anderer Stelle rechtfertigte er ausdrücklich den Hang der Seeleute zum Talmi-Gefühl in Worten und Bildern mit ihrem schweren und lebensgefährlichen Beruf: *Etwas echt Rührendes klingt aus allem Kitsch, aus aller Sentimentalität der Matrosen, klingt aus ihren Briefen und aus ihren Liedern.*²⁵

Bald erhielt Bötticher ein eigenes Kommando auf dem Schlepper CAROLINE, einem unbewaffneten 145-Tonner mit 370-PS-Dampfmaschine. Endlich zum Leutnant und damit aus preußisch-militärischer Sicht zum »Menschen« befördert, reagierte Bötticher spontan mit einer für ihn typischen Reaktion innerer Flucht ins Gegenteil: *Ich möchte so gern einmal Pastor werden.*²⁶

Sein letztes Boot war ab November 1917 FAIRPLAY VI. Der Anblick dieses 20,79 Meter langen Schiffchens – bei einem Kriegsschiff dieser Größe kommt es auf jeden Zentimeter an – mit seinem verwegen blickenden Kommandanten auf der Brücke ist fotografisch dokumentiert. Wäre

der flaggenschenkende Signalgast hinter dem stolzen Kommandanten Bötticher nicht, es sähe ein wenig und wohl nicht einmal ganz zu Unrecht ein bißchen nach Fischkutter aus. Während die eigentliche Flotte immer häufiger durch abgetriebene Minen Verluste erlitt, hat Bötticher als Bootskommandant der Hilfsminensuchdivision dem nautischen Stand alle Ehre gemacht. Er könne zwar nicht plattdeutsch und er sei nicht der olle ehrliche Seemann, sagte er später. Aber alle seine für die offene See mehr als ungeeigneten Westentaschendampfer hat er einschließlich ihrer Mannschaft heil über den Krieg gebracht. FAIRPLAY VI hat übrigens auch den nächsten Krieg mit den immensen Zerstörungen des Hamburger Hafens überstanden und war dort noch bis 1956 als Schlepper im Einsatz.²⁷

Nach der Auflösung der Minensuchdivision wollte der Leutnant Pilot oder Presseoffizier werden, also neuen Traumbildern nachsteigen. Statt dessen kam er auf einen einsamen Ausbildungs-Außenposten in einem ehemaligen Kindererholungslager westlich von Cuxhaven. Bötticher richtete sich ländlich-beschaulich ein. Er besetzte ein großes Terrarium mit Ringelnattern, Blindschleichen, dem Frosch Willibald und mancherlei anderem Getier. So wurde aus dem Leutnant zwar kein Pastor, aber doch so etwas wie die Karikatur eines kaiserlichen Offiziers.

November 1918: Hans Bötticher, entlassener Leutnant der Kaiserlichen Marine, kehrt zurück nach München, erleidet ein klassisches Heimkehrerschicksal: Niemand heißt ihn willkommen. Politisch ist alles in Aufruhr, es herrscht Anarchie. In Böttichers Persönlichkeit jedoch klären sich die Dinge. Die Ambivalenz zwischen seemännischer Querständigkeit und bürgerlichem Establishment weicht einer gewissen Stabilisierung: Er zieht sich ins extrem Binnenländische zurück, nimmt sogar eine landwirtschaftliche Lehre auf, heiratet.

Der wirkliche Fahrhensmann Hans Bötticher verschwindet ab 1919 allmählich hinter dem Dichter-Pseudonym Joachim Ringelnatz, der im selben Jahr die Kunstfigur Kuttel Daddeldu als literarischen Ankerplatz für seine maritime Teilpersönlichkeit schafft. Und bald schlüpfte er auf der Bühne auch selbst in Schlaghose und Matrosentroyer in die Rolle des Kuttel Daddeldu.

Daß Ringelnatz bei seinen Auftritten ständig betrunken gewesen sein soll, ist eine von ihm selbst nie schlüssig dementierte Legende. Ein leichter Schwips half ihm sicher gegen das Lampenfieber, der Rest aber war sein bis zu seinen Autogrammfotos gepflegtes Markenzeichen. In einem Gedichtchen hielt er lakonisch fest:

*Einst war ich Seemann. Ich habe seitdem
Einen schwankenden Gang. Nun tuscheln
Die Menschen manchmal gedankenbequem
Hinterm Rücken oder ganz offen:
»Der Kerl ist wieder besoffen.«²⁸*

Der andere Ringelnatz sah so aus: Im Maßanzug, gutem Essen und Getränken zugetan, mit guten Freunden unterwegs, je nach Kassenlage schnorrend oder spendabel. Seit es Daddeldu gab, war der Bürger Bötticher alias Ringelnatz halbwegs sicher vor den gefährlichen Träumen von Ferne und Abenteuer.

Wie in dem Namen »Ringelnatz« die negativen Selbsterfahrungen – die »Blindschleiche« mit den schlechten Augen, der spitznamenbehängte »Kröpel« mit der »Specht«-Nase, die sturmerprobten O-Beine und der kantige Schädel – ihre Verarbeitung finden, so ist der Archetyp Daddeldu der endgültige Hafen der Träume. Als Matrose brauchte er nicht nur die gar nicht sehr zahlreichen Daddeldu-Gedichte zu rezitieren, auch sein übriges lyrisches Werk fand dort leicht und gerne Raum. Mit diesem Übergang ist seine Lebensproblematik produktiv gelöst: Alles Überständige findet nicht nur Platz in »Kuttel«, es findet Akzeptanz. Alkohol, Eskapaden jeder Art werden einem Seemann auch in der Öffentlichkeit gerne nachgesehen, ja bürgen für seine



Autogrammfoto von Joachim Ringelnatz, Mitte der 1920er Jahre. (Kulturgeschichtliches Museum Wurzen)

Authentizität. Und Kuttel wird ein Star, auch im Rundfunk, gelegentlich auf Filmleinwand und Schallplatte. Der große und anhaltende Erfolg im blauen Tuch beim Kabarettpublikum in allen deutschsprachigen Ländern, sogar in Paris, verwundert kaum. Die Sympathie, die einem Matrosen entgegengebracht wurde, wie schon Hans Bötticher auf Heimurlaub in Marineuniform erfahren konnte, war überwältigend. Als Kabarettist im Infanteristen-Feldgrau? Undenkbar. Mit maritimer Maske dagegen ließ sich insbesondere in dieser Zeit Komik besonders wirksam transportieren. Das gleiche Bild selbst in USA: Die nach einem realen Mariner-Vorbild aus dem Ersten Weltkrieg um 1929 geschaffene Comic-Figur »Popeye«, die die Phantasiedroge Alkohol im Sinne der Prohibition durch Spinat ersetzt und damit geringe Körpergröße, krumme Beine und zerknittertes Gesicht wettmacht, wurde zum Klassiker. Die Figur des Matrosen als Traumgestalt, als Inkarnation der Heimatlosigkeit in einem aufgewühlten Jahrhundert scheint überall wieder aufzutauchen, nachdem sie unzweifelhaft von Joachim Ringelnatz kreiert worden ist. Kuttel Daddeldu lebt, wenn auch zunehmend desinfiziert, fort von der »Großen Freiheit Nummer 7« bis hin zu »Käpt'n Blaubär«.

Ringelnatz war also Matrose und Matrosendarsteller in einem. War er auch ein Marinemaler? Er berichtet, daß er schon als Schiffsjunge an Bord der ELLI auf alles erreichbare Papier See-

landschaften gemalt und gezeichnet hatte, die bei den Matrosen Anklang fanden, aber in ihren Händen die Seereise nicht überdauerten. Als erste Ölgemälde gelten ein Hamburger Panorama und ein Kriegsschiff von 1905, gewissermaßen küstennahe Themen also. Letzteres, nicht im Original überliefert, ist ein noch dilettantisches Werk im Stil der offiziell-heroischen Kriegsmarine-Malerei. In seinen späteren Seestücken aus den 1920er Jahren sind zwar gelegentlich Anklänge zur dokumentarisch-patriotischen Marinemalerei eines Claus Bergen oder Hans Bohrdt spürbar. Doch das hat eher mit Zeitgenossenschaft denn mit gemeinsamer Auffassung zu tun. Alles Martialische ist Ringelnatz fremd, und eine fotografisch-dokumentarische Aufgabe erfüllt er schon gar nicht. Nicht die Wiedergabe der Dinge, sondern der Atmosphäre und des Zuständlichen zeichnen Ringelnatz aus. Damit steht er in seiner Zeit nicht allein, schließt er sich vielmehr einer Richtung an, die um die Jahrhundertwende auch in Deutschland an Einfluß gewann. Für die impressionistische Sehweise waren die rein atmosphärischen Erscheinungen auf See interessanter als die exakte Wiedergabe von Schiffstypen, für den Expressionismus zählte der Gegenstand weniger als der Sinneseindruck und dessen Gestaltung. Zusammen mit der Rezeption der romantischen Malerei von Caspar David Friedrich, dessen überaus genaue Studien von Schiffen, Booten und Häfen trotz aller sachlichen Richtigkeit nichts Abbildhaftes haben, sondern stets ins Transzendente gerichtet sind, bildeten diese Elemente den Hintergrund für Ringelnatz' Malerei. Ähnliches gilt für Arnold Böcklin, an dessen düster-fahle, aber dennoch grelle Farbigkeit und teilweise groteske Gegenständlichkeit Ringelnatz häufig erinnert. Der um Beherrschung der Technik ringende Autodidakt verweist häufig in der technischen Form auf Vorbilder, überhöht die Bildsituationen aber regelmäßig ins Allgemeingültige. Vielen seiner Arbeiten zu See- und Küstenthemen haftet etwas Experimentelles an, sie zeugen vom Reiz der Herausforderung, beispielsweise eine meteorologische Situation malerisch zu meistern. Andere wiederum verkehren die Realitäten auf See in metaphorische für eine aufgewählte Gesellschaft. Das Bild »Seegang« etwa zeigt Ende der 1920er Jahre eine vernichtendem Sturm ausgesetzte Gesellschaft von Deckspassagieren, denen sich das Oberste zuunterst kehrt.

Das Symbolhafte, das das Maritime als Potential barg und das in dem real-fiktionären Amalgam »Böttcherringelnatzdaddeldu« in einzigartiger Weise seinen wirksamen Ausdruck fand, zeigt sich schärfer freilich noch in seiner späten literarischen Produktion bis hin zu dem Zeitpunkt 1933, als die Nazis, die er 15 Jahre lang lächerlich gemacht hatte und die ihn dafür haßten, ein Auftrittsverbot verhängten und damit seine wirtschaftliche Existenz vernichteten. Ein Jahr später starb er wohl letztlich daran, wenn auch vordergründig an einer Tuberkulose, deren wirksame Behandlung er nicht bezahlen konnte. Das Gedicht »Schiff 1931« ist wie der Epitaph eines Lebens in krisenhafter Zeit, das sich dennoch im Innersten sicher und aufgehoben fühlte:

*Wir haben keinen günstigen Wind,
Indem wir die Richtung verlieren,
Wissen wir doch, wo wir sind.
Aber wir frieren.*

*Und die darüber erhaben sind,
Die sollten nicht allzuviel lachen.
Denn sie werden nicht lachen, wenn sie blind
Eines Morgens erwachen.*

*Das Schiff, auf dem ich heute bin,
Treibt jetzt in die uferlose,
in die offene See. – Fragt ihr: »Wohin?«
Ich bin nur ein Matrose.²⁹*

Das ist die politische Sicht. Und dann gibt es die persönliche, und beide sehen sich am Ende zum Verwechseln ähnlich:

Der Abenteurer

*Quer in die Gefahren,
Wo ich vor tausend Jahren
Im Traum gewesen bin.*

*Ich will mich treiben lassen
In Welten, die nur ein Fremder sieht.
Ich möchte erkämpfen, erfassen,
Erleben, was anders geschieht.*

*Ein Glück ist niemals erreicht.
Mich lockt ein fernstes Gefunkel,
Mich lockt ein raunendes Dunkel
Ins nebelhafte Vielleicht.*

*Was ich zuvor besessen,
Was ich zuvor gewußt,
Das will ich verlieren, vergessen. –
Ich reise durch meine eigene Brust.³⁰*

Anmerkungen:

- 1 Der Text basiert auf einem Vortrag des Verfassers, gehalten am 23. Juni 2002 im Schiffahrtsmuseum Brake aus Anlaß einer dort gezeigten Ausstellung über Joachim Ringelnat.
- 2 Joachim Ringelnat: Das Gesamtwerk in sieben Bänden. Hrsgg. von Walter Pape. Zürich 1994, Bd. 2, S. 15.
- 3 Hans Bötticher: Schiffsjungentagebuch. In: Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 6, S. 40.
- 4 Georg Bötticher: Weihnachten im Hause Bötticher. In: Ders.: Meine Lieben. Leipzig o.J. Zitiert nach: Werner Schumann (Hrsg.): Himmelsbrücke und Ozean. Joachim Ringelnat. Ein malender Dichter. Hannover o.J. [1961], S. 31.
- 5 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 6, S. 20.
- 6 Vgl. Wilhelm Deist: Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Stuttgart 1976, S. 103f.
- 7 Julius Lohmeyer: »Zur See, mein Volk!« Die besten See-, Flotten-Lieder und Meeresposen. Leipzig 1900.
- 8 Hans Böttichers Schulabgangszeugnis vom König-Albert-Gymnasium Leipzig, abgebildet in: Ringelnat! Ein Dichter malt seine Welt. Hrsgg. von F. Möbus, F. Schmidt-Möbus, I. Woesthoff und F. Woesthoff. Göttingen 2000, S. 22.
- 9 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 5, S. 116.
- 10 W. Doering: Der Seemann und sein Beruf. Papenburg 1883.
- 11 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 6, S. 56.
- 12 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 61.
- 13 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 6, S. 180.
- 14 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 6, S. 188.
- 15 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 4, S. 358.
- 16 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 4, S. 18.
- 17 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 7, S. 8.
- 18 Mitteilungen des Deutschen Flotten-Vereins, Nr. 19. Berlin 22.9.1914.
- 19 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 8, S. 80.
- 20 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 8, S. 21.
- 21 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 8, S. 69.
- 22 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 7, S. 158.
- 23 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 7, S. 247f.
- 24 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 7, S. 250.
- 25 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 5, S. 133.
- 26 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 7, S. 301.

27 Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 6. Koblenz 1989, S. 117f.

28 »Fünf über ein Thema«. In: Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 232.

29 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 82.

30 Gesamtwerk (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 39.

“Always a Hand’s Breadth of Water under the Quill”: Joachim Ringelnatz and Seafaring

Summary

What made the author Joachim Ringelnatz go to sea? The man who invented the famous sailor *Kuttel Daddeldu* was not »shanghaied« into it, like many another cabin boy of his generation, i.e. lured on board a ship under false pretences by unscrupulous recruiters. Ringelnatz, who was born in 1883, shared a dream with many other boys his age: the dream of freedom and travel to faraway places. At the age of eleven he played with tin marines, collected souvenirs that his uncle – a captain who sailed the seven seas – used to send him, and devoured novels about over-seas countries. Against the wishes of his family, Ringelnatz became a sailor. As a cabin boy on the *ELLI*, a barque of Oldersum, he sailed to Central America. Life on board was adventurous, tough, but above all humiliating, and he soon abandoned the idea. The diary account of this voyage, however, was one of his first literary publications. He survived World War I as the commander of a minesweeper in the estuary of the Elbe. Having become famous on european cabaret stages dressed in a sailor costume during the Roaring Twenties, he confessed, not without a hint of coquettishness: “I’m not your honest old sailor,” but unmistakable traces of tar and salt water run through his work, whether prose, poetry, drama or painting.

It was as a sailor that Joachim Ringelnatz wrote and performed his way into German cultural history. This contribution traces the maritime aspects of the life and work of this “seagoing Saxon,” and discusses the references to seafaring, the navy and the sailor’s life in the context of the epoch between the German Reich and the decline of the Weimar Republic.

Toujours prêt à lever l’encre: l’écrivain Joachim Ringelnatz et la navigation

Résumé

Comment Joachim Ringelnatz en arriva-t-il à prendre la mer? L’inventeur du célèbre personnage de matelot *Kuttel Daddeldu* n’avait pas été attiré à bord d’un navire par des recruteurs peu scrupuleux qui lui auraient fait miroiter de faux espoirs, comme bien d’autres mousses de sa génération. Né en 1883, il était habité par un rêve que bien d’autres garçons de son époque rêvaient aussi: un rêve de liberté et d’espace. Âgé de 11 ans, il jouait avec des figurines de marine en plomb, collectionnait les souvenirs que son oncle, capitaine au long cours, lui envoyait, il engloutissait les romans sur les pays lointains d’outre-mer. Il embarqua vers l’Amérique du Sud en tant que mousse à bord du trois-mâts *ELLI* d’Oldersum. Mais il laissa rapidement tomber la rude et aventureuse vie à bord, qui était surtout et avant tout humiliante. Néanmoins, le journal intime de cette croisière fut l’une de ses premières publications littéraires. Il survécut à la

Première Guerre mondiale en tant que commandant d'un dragueur de mines dans l'embouchure de l'Elbe. Après avoir atteint la célébrité dans les années folles sur la scène des cafés-théâtres européens grâce à son costume de marin, il reconnaissait, non sans un brin de coquetterie: «Je ne suis pas le bon vieux marin honnête», mais il laisse indiscutablement une trace de goudron et d'eau de mer à travers son œuvre, que ce soit en prose, en vers, qu'il s'agisse d'un drame ou d'une peinture.

D'une certaine façon, c'est dans le costume de marin que Joachim Ringelnatz s'est taillé sa place dans l'histoire culturelle allemande, sur la scène comme au travers de ses livres. L'article fait ressortir ce qu'il y a de maritime dans la vie et l'œuvre du «Saxon en mer» et détaille ses relations avec la navigation, la Marine et la vie de matelot sur fond d'époque historique située entre empire et chute de la République de Weimar.