

bietet der malende Sonderling in der Tat die Fülle. Er verflucht mit seinen Ölkreidestrichen die neuzeitliche Eile und die katholische Kirche, läßt ein mit Fratzen befrachtetes „Staatszirkusnarrenschiff“ auf den grünen Blutfluten des ausgepowerten Volks dampfen und liefert sogar eine Allegorie der Berliner Luftbrücke:

Ein Bär (der russische) umklammert mit seinen Pranken ein bluttriefendes Unschuldslamm (West-Berlin), während — eher Hexen als Engel — drei nackte, gertenbewaffnete Flügelfrauen offenbar amerikanischer, englischer und französischer Nationalität auf Milchflaschen durch die Luft reiten und das gewürgte Opfer mit Milch, Brot und Bockwürsten atzen.

Zur Erläuterung solcher Denkmalerie hat Schröder-Sonnenstern nicht nur schrullige Titel ersonnen („Die mondmoralische Künstlerknochenverehrung“); er hat die Rückseiten seiner Sinnbilder zum Teil auch mit Sinnprüchen — sogenannten Prologen — versehen, die den philosophischen Kern des Werks bloßlegen sollen. Sein Gemälde „Poomuchel, der Lebensdauerläufer“ beschriftete er beispielsweise so:

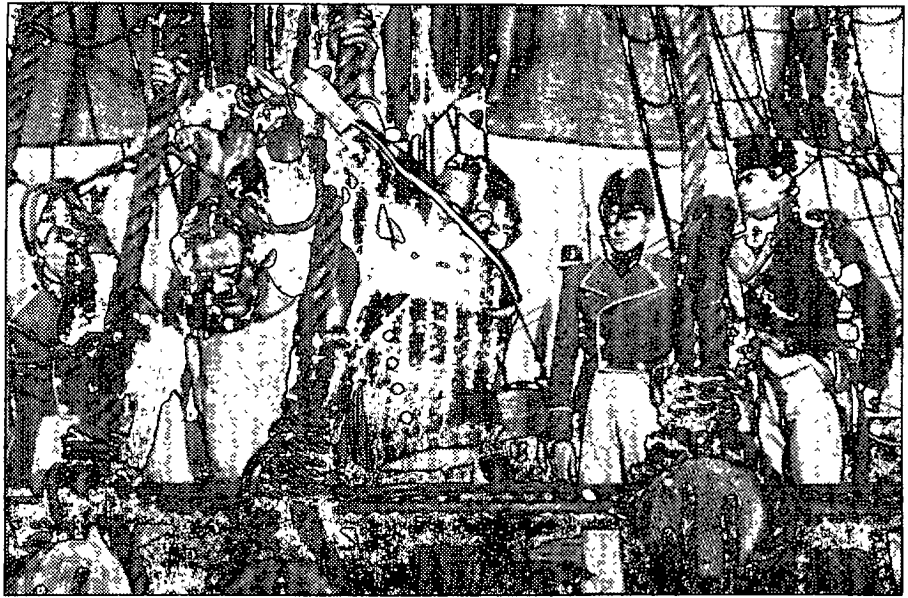
Seht Euch doch an mal diesen Drachen,
mit seinem riesengroßen Rachen,
da gibt es wirklich nichts zu lachen.
Er mischt das Blut mit Schmutz und Kot
und nennt das Kulturmorgenrot...
Und die Moral von dem Gedicht:
„Leb einfach, rhythmisch, schaffe was,
doch hüte dich und eile nicht,
nur dann macht's Leben wirklich Spaß.“

Ähnliche Philosopheme verkündete der Welt- und Menschenverbesserer schon, bevor er als 57jähriger Autodidakt in der Malerei seine wahre Berufung fand. Der Sohn eines Tilsiter Postillions, 1882 geboren, hatte eigenen Memoiren zufolge eine Karriere als Gärtnerlehrling, Melker und „Milchinspektor“, als Stalljunge beim Zirkus, Kabarettist, Hilfsbriefträger, Dichter und Schmuggler hinter sich, er hatte einige Besserungsanstalten, Gefängnisse und Irrenhäuser absolviert, als er sich im Berlin der zwanziger Jahre zum „weissagenden Eliot I.“ ernannte und seinen Anhängern die Sterne deutete sowie Heilerde und Brunnenwasser verkaufte.

Mehr noch: Langbärtig, mit wehendem Haar, die hageren Don-Quijote-Glieder in ein weißes Laken gehüllt, wies er auf Plätzen und in Kneipen den Berlinern Wege zu einem besseren Leben und ließ sackweise trockene Brötchen unter seine Zuhörer verteilen.

Die wirklich große Karriere begann jedoch erst Ende der vierziger Jahre. Der Eigenbrötler, damals in Trümmertöhlen behaust, von der öffentlichen Fürsorge unterstützt, erinnerte sich eines „Irren-Malers“, der ihn einst gelehrt hatte, wozu ein Buntstift gut sein kann, und er begab sich „in den Zustand, der mir bis dahin unbekannt war“ — kurz: Schröder-Sonnenstern fing an, seine Mondvisionen zu stricheln. Seine vorbildlosen Bilder fanden Propektoren (so die Berliner Galerie Springer) und Käufer.

Frühe Schröder-Sonnensterns schätzte der Baseler Galerie-Besitzer und Sonnenstern-Sammler Carl Laszlo auf 8000 bis 15 000 Mark; spätere freilich sind schon wieder billiger. Denn um der Nachfrage gerecht zu werden, begann Schröder-Sonnenstern seine eigenen Bilder zu kopieren — bisweilen drei-, bisweilen auch siebenmal.



Hornblower-Film „Des Königs Admiral“: Ein neuer nationaler Held...

BÜCHER

HORNBLOWER

Gehacktes Blei

Als Fähnrich der Royal Navy kaperte er 1796 vor Nordafrika mit nur sechs Mann eine vielfach überlegene spanische Galeere.

Als Kommandant auf HMS „Hotspur“ zerstörte er 1804 bei einem Kommando-Unternehmen die Signalstation des französischen Kriegshafens Brest und jagte eigenhändig eine Batterie in die Luft.

Als Kapitän der Fregatte „Lydia“ überrumpelte er 1808 im Pazifik die schwerbestückte spanische „Natividad“. Er lieferte den Zweidecker befehlsgemäß an einen gegen Spanien rebellierenden mittelamerikanischen Diktator ab und versenkte ihn anschließend samt Rebellen, weil sich die Spanier derweil mit England gegen Frankreich verbündet hatten.

Als Kommodore eines Ostseegeschwaders vertrat er 1812 die Interessen sei-

nes Königs Georg III., als die bis dahin für Napoleon marschierenden Preußen zu Tauroggen einen Neutralitätsvertrag mit Rußland abschlossen.

Als Admiral der Westindien-Flotte schließlich vereitelte er 1821 eine Expedition kaisertreuer Franzosen unter dem Befehl des Gardegenerals Cambronne zur Befreiung Napoleons aus dem Exil St. Helena.

Der britische Erfolgsseemann wurde am 4. Juli 1776 als Sohn eines Landarztes geboren und 1815 für seine Leistungen in den Napoleonischen Kriegen in den Grafenstand erhoben. Im selben Jahr heiratete er — in zweiter Ehe — Lady Barbara Wellesley, Schwester des Waterloo-Siegers Wellington. Sein Name: Horatio Hornblower.

Trotz aller militärischen und politischen Verdienste blieb Horatio Hornblower der Ruhm der Historie versagt. Denn er hat nie existiert, und seine einzigen belegbaren Taten vollbrachte er für seinen Erfinder, den jetzt 65jährigen Autoren Cecil Scott Forester:

Rund eine Viertelmillion Mark Tantiemen kassiert der Engländer Forester heute jährlich für zehn historische Seethriller, in denen sich Hornblower für seinen König mit Spaniern und Franzosen, Revolutionären und Piraten herumschlägt.

In mehr als ein Dutzend Sprachen übersetzt, sind die Romane in schätzungsweise 20 Millionen Exemplaren verbreitet. Allein die deutsche Gesamtauflage der Hornblower-Bücher, mit denen Forester nach dem Urteil des Historikers und Publizisten Friedrich Sieburg „die beste und sauberste Unterhaltungslektüre der Gegenwart“ gelang, erreichte die Rekordhöhe von über vier Millionen — etwa genauso viel wie die deutschen Übersetzungen der Romane und Story-Sammlungen Hemingways.

Dargestellt von Hollywoods Gregory Peck, segelte Hornblower in einem Farbfilm über die Kinoleinwände. Er wurde in England so populär wie die literarischen National-Figuren Sherlock Holmes oder Pater Brown. Und vor 24 Jahren versetzte er die britischen

* Gregory Peck (r.) als Horatio Hornblower.

** Zeitgenössisches Porträt des Malers Rigaud.



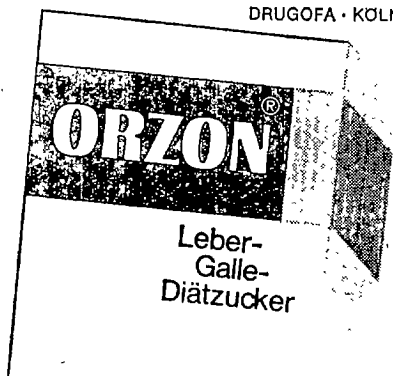
Hornblower-Vorbild Nelson**
...den Deutsche gern zum Vetter hätten

NEU

SPEZIAL-ZUCKER für die Leber/Galle-Diät

Der neue Spezialzucker ORZON wird zum Süßen aller Leber/Galle-Schonspeisen anstelle des normalen Zuckers verwendet. Der Leber/Galle-Diätzucker ORZON verstärkt die Bildung des für den Schutz der Leber so wichtigen Glykogen — selbst wenn die Leberfunktion gestört ist. ORZON wirkt entgiftend und regenerierend auf den Leberstoffwechsel. Außerdem regt ORZON die für die Leberfunktion bedeutsame Galletätigkeit und den für eine gute Verdauung nötigen Gallenfluß an. Originalpackung à 500 g ORZON (4,80 DM) nur in Apotheken, Drogerien und Reformhäusern erhältlich.

DRUGOFA · KÖLN



2 Bestseller:

Leigh-Report

Sexuelles Gruppenverhalten
in den USA

DM 16,80

Die Originalausgabe („the velvet underground“) erregte internationales Aufsehen. Tatsächlich hat es einen derart minutiösen Bericht über pluralistischen Sex bis heute nicht gegeben.

Das Recht zu sterben

Lothar von Balluseck

Selbstmord

DM 14,80

Balluseck berührt mit „Selbstmord“ die „einzige existenzielle Frage“ (Camus); er berührt sie wie einen wunden Punkt. Daher die leidenschaftliche Diskussion über sein Buch.

Hohwacht-Verlag

532 Bad Godesberg

Militärs im Nahen Osten sogar in Alarmzustand:

Als Winston Churchill im August 1941 mit der „Prince of Wales“ Präsident Roosevelt entgegenfuhr, um mit ihm die Atlantik-Charta zu verkünden, ließ er auf hoher See ein Telegramm an den britischen Staatsminister Oliver Lyttelton nach Kairo absetzen: „Finde Hornblower großartig.“

Militärische Dienststellen im Mittelmeergebiet, die den Funkspruch auffingen, waren stundenlang der Meinung, es stehe eine Operation unter dem Geheimcode „Hornblower“ bevor. Churchill indes hatte sich nur für das Exemplar eines Hornblower-Romans bedanken wollen, das ihm Lyttelton überlassen hatte.

Im Gegensatz zu seinem salzwasserdurchtränkten Helden ist Forester niemals ein seefahrender Professional gewesen. Er wurde als Sohn eines britischen Regierungsbeamten in Kairo geboren, besuchte sechs Jahre lang das Londoner Dulwich College und studierte Medizin, bis er erkannte, daß er nicht in der Lage war, „Knochen zu unterscheiden“.

Forester hatte bereits den später mit Charles Laughton verfilmten Psycho-Krimi „Payment Deferred“ (Zahlungsaufschub) sowie ein Buch über die Franzosen-Kaiserin Josephine veröffentlicht, als er 1927 bei einem Buchhändler auf drei Sammelbände des „Naval Chronicle“ stieß, eines nautisch-militärischen Fachblattes, das in der Zeit von 1790 bis 1820 erschien und vorwiegend beruf-

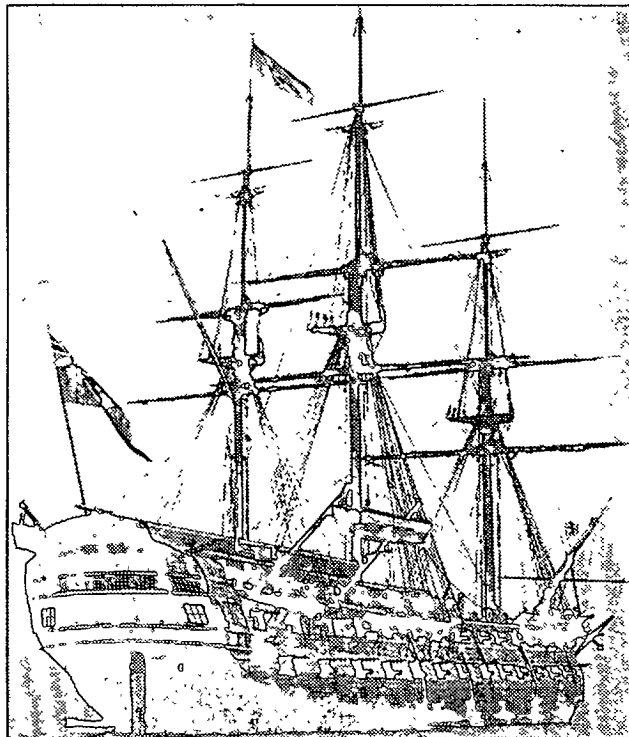
liche Erfahrungsberichte von Offizieren der Royal Navy enthielt.

Dieser „Bucherwerb war es, der den Schlamm vorbereitete, in den ich das erste wasserdurchtränkte Holz versenken sollte“, schildert Forester die erste Begegnung mit seinem Bestseller-Milieu.

In einem Heft des „Naval Chronicle“ fand Forester den vollen Wortlaut des Genter Vertrages von 1814, der die Feindseligkeiten zwischen den USA und England beendete. Sein Artikel II bestimmte, wann der Krieg rechtlich zu

* Der Dreidecker „Foudroyant“ war Nelsons Flaggschiff im Mittelmeer nach der Schlacht von Abukir (1798). Die „Foudroyant“ liegt heute als Museumsschiff in Portsmouth.

** Zeitgenössische Karikatur mit dem Titel „Die Freiheit des Untertanen“.



Linien Schiff zur Zeit Nelsons*: Auf sieben Meeren ..



...mit Zuchthäuslern an den Feind: Press-Gang zur Zeit Nelsons**

Ende sein sollte: im nördlichen Atlantik zwölf Tage nach Vertragsabschluß, in der Ostsee 40 Tage danach und in abgelegenen Regionen des Pazifik gar erst nach 120 Tagen.

„Das“, so erinnert sich Forester, „gab ein interessantes Bild von der Schwierigkeit der Nachrichtenübermittlung und rief seltsame Gedankengänge in mir wach. Wenn du 119 Tage nach der Ratifizierung vor Java ein Schiff aufbrächtest, so wäre das Schiff dein; fiel es dir aber 121 Tage nach der Ratifizierung in die Hände, so müßtest du es zurückgeben. Wenn die Kaperung aber genau nach 120 Tagen erfolgte — was dann?“

Diese ersten Denkspiele über Situationen, in die ein „auf sich gestellter“ Kriegsschiff-Kommandant in den Tagen vor der Erfindung der Funktelegraphie geraten konnte (und in die später auch Hornblower geriet), stellte Forester an Bord eines kleinen Motorbootes an, mit dem er in den Jahren 1927 bis 1929 über mitteleuropäische Binnengewässer schipperte.

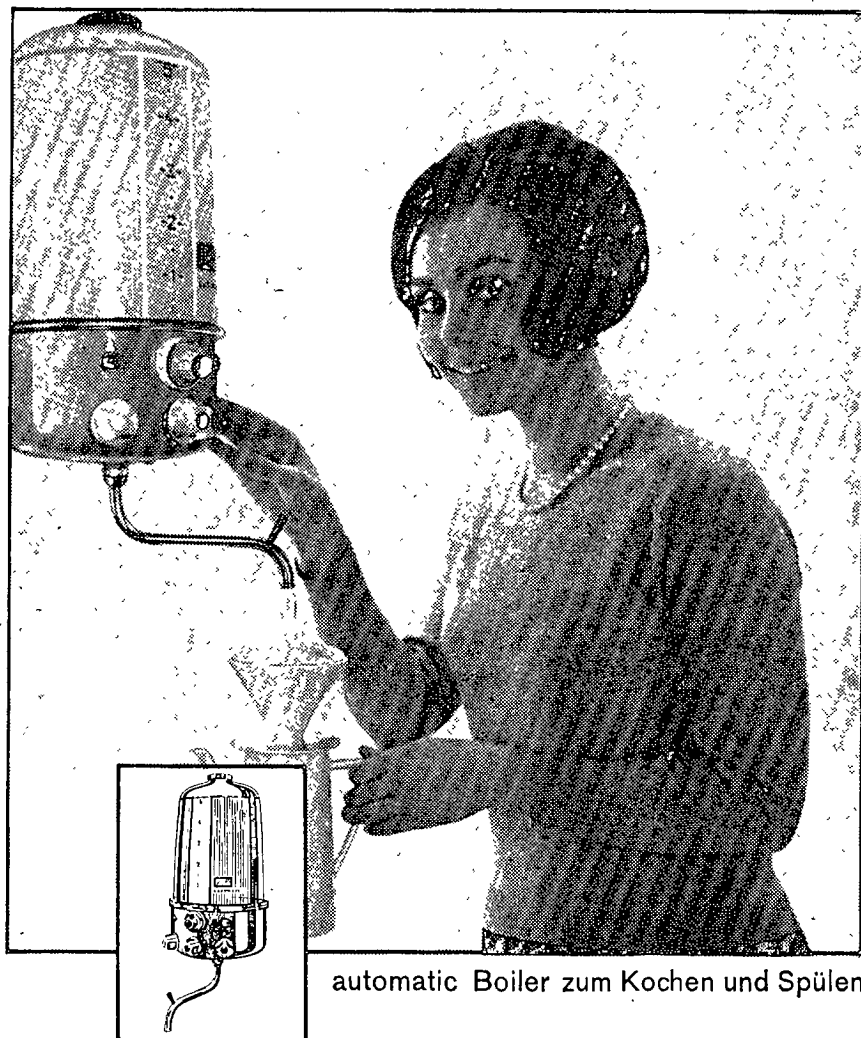
Anfang der dreißiger Jahre, nach einer Reise mit dem schwedischen Frachter „Margaret Johnson“ von der US-Westküste durch die Karibische See nach England, fand Forester dann endgültig den Mann, „nach dem ich suchte“: einen Engländer — so unlängst „Die Welt der Literatur“ —, „wie ihn die Deutschen gar zu gern zum Vetter gehabt hätten“.

Horatio Hornblower registriert äußerlich unbeeindruckt, wie im Kampfgetümmel ein Schiffsjunge, „der von einer schweren Kanonenkugel getroffen wurde, als unkenntliche, blutige Masse über die Planken“ wirbelt. Gleichwohl ist er ein „Anti-Held“ („Sunday Times“): Er kann — so sein Biograph — „nicht vor sich selbst die Rolle des Helden spielen“ und ist „sich seiner Schwächen zu sehr bewußt, als daß er je mit sich zufrieden sein konnte“.

Horatio Hornblower ist von „übertragender Intelligenz“, ein „ausgezeichneter Mathematiker“, „vortrefflicher Whist-Spieler“, genialer Navigator und ein „ausgesprochen gut aussehender Mann... von der Art, die Frauen auffällt“. Aber er ist „befangen und außerdem scheu und zurückhaltend“ und hat ein „angeborenes Minderwertigkeitsgefühl“ — ähnlich wie sein ebenfalls aus ärmlichen bürgerlichen Verhältnissen stammender historischer Vornamensvetter Nelson, der in jungen Jahren meinte, er werde es wegen seines „geringen Ansehens“ in seinem „Beruf nie zu etwas bringen“.

Horatio Hornblower zögert „angesichts einer widerwilligen Besatzung“ nicht, „einen Strafbefehl zu erlassen, bei dessen Ausführung dem betreffenden Sünder der Rücken zerfleischt“ wird. Aber er ist Idealist, seine „Führerqualität“ beruht „mehr auf Taktgefühl und weniger auf animalischen Kräften“, und im Grunde verabscheut er „den Vollzug körperlicher Strafen als bestialische Angelegenheit“ — wie Horatio Nelson, der Sieger von Abukir, Kopenhagen und Trafalgar, der einmal bemerkte, „daß ich meine Pflicht stets ebensogut erfüllt habe wie die gestrengsten Kommandanten, ohne jemals die Liebe derer, die unter meinen Befehlen dienten, verloren zu haben“.

Horatio Hornblower wird trotz jahrzehntelanger Seebefahrenheit bei rauhem Wetter seekrank — wie Horatio



automatic Boiler zum Kochen und Spülen

Er kann mehr als nur Wasser kochen!

Wasser kochen, das können viele. Doch ein STIEBEL ELTRON automatic Boiler kann noch mehr: rechtzeitig abschalten! Nicht zu früh, nicht zu spät, sondern genau dann, wenn das Wasser wirklich kocht. Und darauf kommt es an. Denn die Abschalt-Automatik verhindert das Dauerkochen und damit unnützen Stromverbrauch. Eine sparsame, sichere Sache.

Außer der automatischen Sparsamkeit werden Sie noch viele andere Vorteile entdecken. Die günstige Füllmenge zum Beispiel: jede Menge von ½ bis 5 Liter. Oder das Einstellen der Temperatur: stufenlos von warm bis kochend. Oder die einfache Montage: einschrauben, fest anziehen, fertig. Oder der Preis: so attraktiv, wie das Gerät formschön und leistungsstark ist.

Ihren STIEBEL ELTRON automatic Boiler erhalten Sie in jedem Fachgeschäft.

Dr. Stiebel Werke
Holzminden
München Berlin

... sicher
mit



... nur anschließen, das ist alles!



**Verpackungs-
folien?**

Ein guter Rat:

Walsroder Folien – damit Brot appetitlich und frisch bleibt

**WALSRODER
folien**

Wo man sich selbst bedient, bedienen sich viele. Viele prüfen, legen das eine Brot wieder hin, wählen ein anderes, vielleicht eine andere Sorte, eine kleinere oder größere Portion.

Brot wird deshalb verpackt angeboten. Brot in Walsroder Folien ist geschützt, es bleibt appetitlich. Und Walsroder Folien schützen nicht nur, sie erhalten auch länger die Frische und das Aroma, sie erhalten die Qualität.

Für jede Brotsorte, für jede Verpackungsform gibt es Walsroder Folien. Es gibt sogar Walsroder Folien, in denen Brot verpackt gebacken wird.

Die meisten Brotsorten sind in bedruckte Walsroder Folien verpackt. Damit man die Spezialitäten, die man schätzt, leicht findet, damit man die einmal gekaufte gute Qualität wiedererkennt.

So dienen Walsroder Folien vielen Zwecken. Sie nutzen dem Verbraucher – aber auch dem, der eine Ware herstellt oder verkauft.

Bei Wolff & Co Walsrode finden Sie alles in einer Hand:

Folienherstellung und Folienverarbeitung. Wolff & Co beschichtet, kaschirt, bedruckt und fertigt Beutel.

Wolff gestaltet verkaufsfördernde Packungsbilder.

Und auch zur technischen Starthilfe ist Wolff stets bereit.



Nelson. Horatio Hornblower geht eine leidenschaftslose Bindung mit einer ihm geistig nicht ebenbürtigen Frau ein – wie Horatio Nelson. Horatio Hornblower hält schließlich materiellen Gewinn für unwichtig und verdammt das System des Preisgeldes (ein Viertel des Verkaufserlöses für ein aufgebrauchtes Schiff stand damals dem Kommandanten zu) „als Krebschaden der Navy in Grund und Boden“ – wie Horatio Nelson, der 1783 nach dem Waffenstillstand zwischen England und Frankreich, Spanien sowie den USA schrieb: „Ich habe mir im Krieg kein Vermögen geschaffen, aber dafür ist mein Charakter ohne Makel. Das Ehrgefühl, so hoffe ich, überwiegt in meinem Herzen bei weitem den Wunsch nach Reichtum.“

Trotz zahlreicher biographischer und charakterlicher Parallelen ist Hornblower keine Schlüsselroman-Figur: Er ist 17 Jahre jünger als der Landpfarrersohn Nelson. Er steht „treu zu seiner Gattin“, denn er „entsann sich der unanständigen Bemerkungen, die innerhalb der Marine über Nelsons Ehe-Irrungen gemacht wurden“. Als junger Kapitän organisiert er im Januar 1806 die Prozession von Greenwich nach Whitehall zu Ehren des drei Monate zuvor bei Trafalgar gefallenen Nelson. Und auch der Vorname Horatio – so behauptet Forester – „kam mir ... spaßhafterweise nicht wegen Nelson, sondern wegen Hamlet“ in den Sinn.

Den – wie sein Erfinder meint – „merkwürdigen Burschen“ Horatio Hornblower im Sinn und den „Naval Chronicle“ vor Augen, entwarf Forester ein grandioses Gemälde der gewaltigsten Kriegsmaschinerie ihrer Zeit – der Royal Navy des beginnenden 19. Jahrhunderts, mit der Großbritannien über 20 Jahre lang seinen maritimen Machtanspruch gegenüber Frankreich und seinen Verbündeten verteidigte und sich schließlich eine hundertjährige Hegemonie auf den sieben Meeren sicherte.

Um 1793, bei Beginn der seemännischen Karriere Horatio Hornblowers, fuhr unter dem Union Jack eine Armada von mehreren hundert Fregatten und 115 Linienschiffen. Die bis zu 17 Knoten – so schnell wie ein moderner Tanker – laufenden Fregatten dienten als Aufklärer oder führten, allein operierend, Handelskrieg. Die Linienschiffe – vergleichbar mit den Großkampfschiffen des Ersten und Zweiten Weltkrieges, aber höchstens so groß wie ein mittlerer Zerstörer von heute – bildeten das artilleristische Rückgrat der Flotte.

Über zwei Drittel von ihnen waren Zweidecker von 2200 bis 2600 Tonnen mit etwa 700 Mann Besatzung und 74 Kanonen: dreißig 32-Pfündern, dreißig 18- oder 22-Pfündern, zwölf Zwölfpfündern und zwei auf dem Vorschiff stehenden sogenannten Karronaden. Aus diesen großkalibrigen drehbaren Mörsern – damals die neueste Errungenschaft auf dem Gebiet der Waffentechnik – konnten auf kurze Entfernung mit einem Schuß 68 Pfund gehacktes Blei oder Nägel verfeuert werden.

Die dicksten Schiffe der Royal Navy von 1793 waren 21 Dreidecker von rund 3500 Tonnen, darunter Nelsons späteres Flaggschiff „Victory“. Sie hatte fast 1000 Mann und 104 Kanonen an Bord.

Mehr als auf Zahl und Bewaffnung ihrer Schiffe gründete sich der Erfolg der Royal Navy jedoch auf das Personal: Britische Mannschaften und Offi-

ziere verstanden ihr seemännisches, artilleristisches Handwerk besser als die Mariner aller anderen seefahrenden Nationen jener Zeit.

So entschied Horatio Nelson 1797 die Seeschlacht bei Kap St. Vincent für England, indem er mit einem Überraschungsmanöver aus der Kampflinie ausbrach, die gegnerischen Spanier verwirrte und mit seinem 74-Kanonen-Schiff „Captain“ die spanischen Linienschiffe „San Nicolas“ (80 Kanonen) und „San José“ (112 Kanonen) nahm.

Und Foresters Horatio Hornblower nahm 1808 mit der „Lydia“ die fast doppelt so schwer bewaffnete „Natividad“, weil er außer „seiner eigenen blitzschnellen Auffassungsgabe“ die „besser ausgebildete Besatzung“ hatte.

„Während mehrerer Minuten herrschte an Bord eine emsige Geschäftigkeit, alles geschah, was zur Klarschiffrolle gehörte“, beschrieb Forester im ersten Hornblower-Roman, dem 1937 erschienenen „Der Kapitän“, den Beginn



Hornblower-Autor Forester
Auflage 20 Millionen Exemplare

jenes Seegefechts und bewies damit, daß er den „Naval Chronicle“ sehr gründlich gelesen hatte. „Die Geschütze wurden ausgerannt, die Decks mit Sand bestreut, die Schläuche angeschlagen, sämtliche Feuer gelöscht und die hölzernen Zwischenwände in den einzelnen Räumen entfernt... Dann erteilte Hornblower dem bei ihm stehenden Rudergänger einen Befehl. „Ruder in Luv! Stütz!... Recht so!“ Die „Lydia“ kam herum und schoß an der Leeseite der „Natividad“ entlang, indessen die Steuerbordgeschütze in einem einzigen rollenden Donner aufbrüllten... So völlig überraschend war das Manöver des Engländers erfolgt, daß der Gegner überhaupt nur einen einzigen Schuß abfeuerte.“

Nicht weniger exakt konnte Forester nach dem Studium des „Naval Chronicle“ auch über scheinbare Nebensächlichkeiten berichten — wie die Hühnerhaltung auf hoher See:

Bei einem Essen, das der — historische — Admiral „Blauer Bill“ Cornwallis während der zweijährigen Blockade Brests durch die britische

Kanalflotte (1803 bis 1805) dem jungen Kommandanten Hornblower und anderen Offizieren gibt, kreist das Tischgespräch um den Sachverhalt, daß „seerkrankte Hühner selten Fleisch“ ansetzen und wie dem abzuhelpen sei:

Man müsse die Säcke, in denen an Bord Hartbrot aufbewahrt werde — rät einer aus der Tischrunde —, so lange beklopfen und schütteln, bis die Maden und Würmer aus dem Hartbrot herauskriechen und sich als Satz auf dem Sackboden ansammeln: „Glauben Sie mir, meine Herren, nichts macht die Hühner so fett wie dieses Wurmzeug, das sich an Hartbrot vollgefressen hat.“

Hühnerfleisch war freilich auf den Schiffen der Royal Navy so rar, wie madenbelebtes Hartbrot häufig war. Laut Anweisung der Admiralität standen einem britischen Seemann zu Hornblowers Zeiten wöchentlich sieben Pfund sogenannten Schiffszwiebacks zu; außerdem ein Liter Erbsen, dreiviertel Liter Hafermehl, 170 Gramm Zucker, 170 Gramm Butter und etwa sechs Pfund gepökeltes Rind- oder Schweinefleisch, das allerdings nach langen Seetörns oft so hart wurde, daß es höchstens noch für Schnitzarbeiten taugte. Zweimal wöchentlich wurde auch Käse gereicht, sonntags ein Pudding aus Nierentalg und täglich die obligate Rumration.

Der Entzug dieser Rumration war zugleich das Strafmaß für geringere Dienstvergehen — und häufig und gern machte Foresters aufgeklärter Hornblower davon Gebrauch.

Alle anderen Strafen waren vergleichsweise härter. Eine Unterhaltung von zwei Männern über Unzufriedenheit mit dem Dienst galt nach den Kriegsartikeln bereits als Meuterei, und es lag im Ermessen des Kommandanten, ob die Männer an der Rahmock aufgehängt oder nur mit der neunschwänzigen Katze geprügelt wurden — einer kurzstieligen Peitsche, in deren neun Schnüre kleine Bleikugeln eingeflochten waren.

Zu 24 Hieben mit der neunschwänzigen Katze wurde auf Hornblowers Fregatte „Lydia“ bereits ein „Waliser namens Owen“ verurteilt, weil er es sich nicht verkneifen konnte, aufs Deck zu spucken: „Die Bootsmannmaaten heißten den bis zur Hüfte nackten Owen in die Wanten des Großtopps und hieben nach dem Rasseln der Trommeln drauflos...“

Meistens blieb den Royal-Navy-Kommandanten nichts anderes übrig, als ihren Leuten auch bei der Arbeit Schläge mit dem Rohrstock oder dem sogenannten Starter verabfolgen zu lassen, der „ebenso wie das schlechte Essen, die 50 Zentimeter breiten Hängemattplätze und die ständige Lebensgefahr einen feststehenden Bestandteil des Seemannslebens“ bildete.

Denn daß sich die Mannschaften freiwillig der Disziplin auf den Schiffen Seiner Majestät unterordnen würden, war schwerlich zu erwarten: Die meisten hatte man zum Kriegsdienst auf See gepreßt, also unter Zuhilfenahme von Schlägen oder Schnaps aus Kneipen, Werkstätten oder Wohnungen an Bord geschleppt. Damit die Zwangsrekrutierten nicht davonlaufen konnten, war ihnen von der „Press-Gang“ zunächst der Hosenbund durchschnitten worden. Und es geschah zuweilen, daß britische Kriegsschiffe auf hoher See britische Handelsschiffe stoppten, um ihr Perso-

Jeder muß mal ausspannen



Auch wer in führender Position steht, Verantwortung zu tragen hat, kann nicht ständig im Geschirr sein. Für jeden muß mal schöpferische Pause sein.

In diese Stunden gehört ein NAPOLÉON EXTRA DRY, bedächtig getrunken, damit sich die ganze Fülle seines würzigen Geschmacks auf der Zunge entfalten kann.

NAPOLÉON

EXTRA DRY

für Alle, die zu leben wissen

Nur echt
in der ovalen
Literflasche

Ladenpreis
DM 6.25



Vermouth français vieux



Warum können so viele Geschäftsleute Paris nicht richtig kennenlernen?

Sie haben nicht die Zeit dazu. Paris bedeutet für sie den schnellen Anschluss an UTA (die weitaus französichste aller Fluggesellschaften) und damit an viele der schnellsten, bequemsten und verlässlichsten Düsenflugstrecken der Gegenwart. Heute beschränkt sich diese französische Leistung im Luftverkehr nicht mehr allein auf Afrika, wo UTA einen unvergleichlich grossen Einsatzbereich hat.* Sie erstreckt sich über fünf Erdteile und umspannt 83 bedeutende Luftreiseziele. Aber nicht nur der Flugbetrieb hat bei der UTA französisches Gepräge. Französische Lebensart offenbart sich hier überall: in den servierten Gerichten, den von Nina Ricci geschaffenen eleganten Uniformen der Stewardessen und dem entwaffnenden Charme, mit dem zu jedem Frühstück erster Klasse Champagner gereicht wird. Jeder erfahrene Fluggast der UTA wird es Ihnen bestätigen: "Wer Paris verpasst hat, bekommt hier ein Stück der Weltstadt mit auf die Reise." Verlangen Sie in Ihrem Reisebüro den Flugprospekt der UTA, der französischsten Fluggesellschaft der Welt.



Die Französische Fluggesellschaft

ERFASST 35 LÄNDER UND 83 STÄDTE IN EUROPA
WEST-ZENTRAL-UND SÜDAFRIKA* • FERNEST
PAZIFIK • AUSTRALIEN UND NORD AMERIKA

Frankfurt/Main, Kaiserstrasse 60. Telefon 336188 ☐ *Umfangreichstes Flugnetz in Afrika in Verbindung mit Air Afrique

naldefizit mit den nichtsahnenden Kauf-fahrer-Matrosen auszugleichen.

Viele der Mannschaften kamen aber auch in Fußseilen und Ketten direkt aus einem Gerichtssaal aufs Schiff, denn verurteilte Wilddiebe, Straßenräuber, Schuldner, Diebe und Brandstifter konnten damals zwischen einem Aufenthalt in einem Zuchthaus des Königs und dem Dienst auf einem Schiff des Königs wählen.

Dort waren sie freilich genauso sicher aufgehoben wie im Gefängnis: Selbst nach monatelangen Seereisen durfte das niedere Schiffsvolk in den Heimat-häfen zumeist nicht an Land. Um Deser-tionen zu unterbinden, wurden die Schiffe mit Netzen umspannt, und das einzige Zugeständnis, das die Admiralität ihren Leuten während der Hafen-liegezeit machte, waren sogenannte Doxies: Frauen auf Zeit, die gegen Entgelt einen Seemann ihrer Wahl an Bord bekochten und meistens auch die Hängematte mit ihm teilten.

Das Rezept, seinen erfundenen Hel-den inmitten historischer Figuren und Ereignisse vor einer bis ins Detail exakten Kulisse handeln zu lassen, be-herrschte der Amateur Forester so voll-kommen, daß er sogar gelernte Histo-riker beeindruckte — und gelegentlich auch dülpierte:

So nahmen Fahrzeuge des Kommo-dore Hornblower, der damals Befehls-haber eines Ostseegeschwaders war, im Herbst 1812 von der Rigaer Bucht aus französische Landstellungen unter Feuer, um die in Riga belagerten Russen zu entlasten. Laut Forester schossen die Kanonenboote „Harvey“ und „Moth“.

Unverzüglich erhielt Forester die An-frage eines „hervorragenden Histo-riker“. Er habe zwar gewußt, so schrieb der Fachmann, daß britische Streitkräfte bei Riga mitgefochten hätten. Es sei ihm jedoch nie gelungen, „mehr darüber ausfindig zu machen“. Forester möge ihm deshalb seine Quellen erschließen.

Forester hatte diesmal keine Quellen: „Ich konnte als Antwort nur stammeln ... daß ich einfach beschlos-sen hatte, Riga könne nicht belagert worden sein, ohne daß britische Kräfte zu Hilfe kamen und daß Hornblower (wie gewöhnlich) mir eben zur Hand gewesen“ war. Und: „Wer den Brief, den ich zur Antwort bekam, nicht ge-lesen hat, wird mir kaum glauben, was für einen herben Verweis jener Histo-riker mir verpaßte.“

Der Rüffel des Fachmanns hielt Forester nicht davon ab, Hornblowers Riga-Einsatz Anno 1812 nunmehr auch kartographisch darzustellen. Nach zehn Hornblower-Romanen* erschien vor kurzem im Hamburger Wolfgang Krüger Verlag ein „Hornblower Lotse“**, der außer einem autobiographischen Auf-satz einen umfangreichen Kartenteil enthält. Im Stil eines historischen Atlases verzeichnet der Lotse sämtliche Meerfahrten und militärischen Opera-tionen des — wie die „New York Times“ feststellte — „am meisten bewunder-ten Engländer seit Winston Churchill und größten Horatio, der jemals auf einer Kommandobrücke gestanden hat“.

* „Fähnrich zur See Hornblower“, „Leutnant Hornblower“, „Hornblower wird Komman-dant“, „Der Kapitän“, „An Spaniens Küsten“, „Unter wehender Flagge“, „Der Kommodore“, „Lord Hornblower“, „Hornblower in West-indien“, „Hornblower auf der Hotspur“.

** C. S. Forester: „Hornblower Lotse“, Wol-gang Krüger Verlag, Hamburg; 144 Seiten; 16,80 Mark.