



Die schwedische Ostküste für Schiffsliebhaber von Martin Elsässer

Ganz im Zeichen der schwedischen Flottengeschichte standen unsere Besuche mehrerer Museen an der schwedischen Ostseeküste. Höhepunkt war, wie auch nicht anders zu erwarten, das berühmte Vasa-Museum in Stockholm (mehr dazu im dritten Teil dieser Reihe). Aber auch die geborgenen Teile der "Kronan" in Kalmar waren, besonders im Vergleich mit der "Vasa", sehr interessant. In meinen folgenden Berichten kommen also vor allem die Liebhaber der Seefahrt des 17. und 18. Jahrhunderts voll auf ihre Kosten.



Schwedisches Marinemuseum in Karlskrona

Das Museum befindet sich auf der Insel Stumholmen, einem Teil der Marinebasis und Kleinstadt Karlskrona im Südosten von Schweden, ca. 500 km südlich Stockholms. Museum und Stadt stehen in engem Zusammenhang. Die Stadt wurde 1680 als eine - für die damalige Zeit - supermoderne und wegweisende Marinebasis gegründet und stand ganz im Zeichen der aufstrebenden Flotte. Ausgedehnte Forts sowie große Werften und Ausrüstungsbetriebe bestimmten das Leben des Städtchens in den südlichen Ostseeschären, und selbst heute noch ist Karlskrona eine bedeutende Basis der königlich schwedischen Marine. Das erklärt, weshalb die historischen Werften und die alte, 300 m lange Reeperbahn leider nicht zugänglich sind.

Da das historische Karlskrona weitgehend erhalten ist, zählt es zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Auf der kleinen Insel Stumholmen, die mit der Stadt über eine kurze Brücke verbunden ist, befanden sich alte Zeughäuser, Werkstätten, das Marinegefängnis, Hospital und die Marine-Flieger-Hangars von 1927. Sie wurden im Zeitraum von 1993 bis 1997 umgebaut und zu einem neuen Museumskomplex verbunden.



Die interessante Tour durch vier Jahrhunderte schwedischer Flottengeschichte beginnt im Erdgeschoß des Museumsneubaus. Ein Großteil der hier gezeigten historischen Modelle entstammt einer Sammlung von 1752, die für die damalige Marine hergestellt wurde. Sie dienten der Seemanns- und Offiziersschulung. Besonders gefallen hat mir das 1:16-Originalmodell des Linienschiffs "Gustav-Adolf" aus dem Jahr 1782. Von ihm existieren neben dem voll aufgeriggten Modell auch ein Werftmodell, ein Spantenmodell und ein hervorragend detailliertes Schnittmodell - alle diese Modelle sind über drei Meter lang!



Gleich nach diesen saalfüllenden Exponaten führt eine unscheinbare Wendeltreppe hinunter zu einem dunklen Unterwassergang. Aus dessen Fenstern kann man die Überreste eines hölzernen Schiffes aus dem 18. Jahrhundert auf dem Hafengrund vor dem Museum liegen sehen und erfährt per Schautafeln und Gegenständen einiges über die angewandte Unterwasserarchäologie.



Breiten Raum nimmt auch die Geschichte der Werften Karlskronas ein. Ihr wichtigster Schiffsbaumeister war Fredrik Henrik af Chapman, Konteradmiral und später Werftadmiral - wir werden diesem Namen in Stockhohn noch mehrfach begegnen. Die nicht eben friedlichen Zeiten des 17. und 18. Jahrhunderts sind Thema einer eigenen Halle. Beeindruckend sind die großen Schlachtengemälde von 1790. Damals errang die schwedische Flotte ihren größten Triumph den Sieg über die russische Flotte vor Viborg. Wer sich für die Taktik der damaligen Seeschlachten interessiert, wird hier sicherlich bei den zahlreichen Taktik-Erklärungen fündig. Auch an den Nachwuchs wurde gedacht. Kinder können mit einer kleinen Kanone auf die Bildschirmdarstellung eines Schlachtschiffs schießen. Der angeschlossene Computer berechnet dann, ob sie getroffen haben. Das macht übrigens auch Erwachsenen Spaß! Denn die richtige Höhe und Vorhaltung sind gar nicht so einfach abzuschätzen. Das lebensgroße Modell eines Kanonendecks des Linienschiffes "Dristigheten" (Wagemut) zeigt dann, wie es bei der realen Schlacht vor Viborg an Bord zuging.



In der anschließenden zwölf Meter hohen, gläsernen Halle sind riesige originale Galionsfiguren aufgestellt. Im ersten Stock findet thematisch der Übergang vom Segelschiff zum dampf- und motorgetriebenen Marineschiff statt. Hier steht vor allem die Geschichte und Technik der U-Boote im Vordergrund. Magnet für Groß und Klein ist hier das englische Zweimann-Versuchs-UBoot von 1984. Aber auch eine original erhaltene Torpedo-Werkstatt und natürlich mehrere Torpedos unterschiedlicher Epochen sind interessant. Jetzt geht es im Freien weiter. Am Kai, das direkt am Museum liegt, sind mehrere historische Schiffe vertäut, in und auf denen man nach Herzenslust herumklettern kann. Das 39 m lange Vollschiff "Jarramas", gebaut 1900, diente bis 1947 als schwedisches Segelschulschiff und wurde von der "Gladan" und

der "Falken" abgelöst. Der WK-II-Minen-Leger und -Sucher "Bremön", 54 m lang und 1939 in Göteborg gebaut, war bis 1980 im Dienst und diente zuletzt als Schulungsschiff. Die ebenfalls zum Museum gehörende "Hiorten", der Nachbau eines Postschiffe von 1692, lag leider nicht vor Anker, sondern war auf einer Ostseerundfahrt unterwegs.

Auf dem Trockenen steht vor dem Museumsneubau eines der bekanntesten schwedischen U-Boote. Die 23 Meter lange "Hajen" aus dem Jahr 1904 war das erste seiner Art in Schweden und richtungsweisend in seiner neuartigen Konstruktion für die weitere U-Boot-Entwicklung. (Siehe auch die Reportage "100 Jahre schwedische U-Boot-Marine" in der MODELLWERFT 11/2004).

Im großen, historischen Bootschuppen gegenüber dem Neubau befindet sich eine umfangreiche Schaluppen-, Dinghi-, Jollen-, Kutter- und Barkassensammlung.

Wie bei fast allen Museen dieser Art gibt es auch hier ein nettes Museumsrestaurant und einen Museumsladen. Alle Beschriftungen im Museum sind auf Schwedisch und Englisch, die Zusammenfassungen gibt es auch auf Deutsch. Alle Exponate, sowie das ganze Museum selbst, sind sehr gepflegt. Das gilt auch für die Museumsschiffe am Kai.



Das Marinemuseum in Karlskrona ist im Sommer täglich von 10- 18 Uhr geöffnet, im Winter ist es Montags geschlossen. Erwachsene bezahlen ca. 5,50 € Eintritt, eine Familie ca. 11 € Weitere Informationen finden Sie unter www.marinmuseum.se in schwedischer, englischer und deutscher Sprache. Noch ein Tipp am Rande: Nehmen Sie doch gleich ihre Badesachen mit. Der beliebte Stumholmenstrand mit Sprungturm und Liegewiese kostenlose Benutzung und glasklares Wasser inbegriffen - liegt direkt neben dem Museum.

Auf halbem Weg zwischen Malmö und Stockhohn kamen wir durch Kalmar, eine der ältesten Städte Schwedens. Sie war vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert eine bedeutende Residenz und Handelsstadt.



Für Schiffsfreunde gibt es zwei sehenswerte Ziele. Zum einen das kleine, verträumte Schiffahrtsmuseum, das in einem alten Kachelofenbauer-Haus untergebracht ist. In fünf Räumen mit Stuckdecken und knarrendem Holzdielen-Fußboden wurde privat ein Sammelsurium an maritimen Gegenständen vom Sextant bis zum Wal-Knochen, vom Reederei-Schiffsmodell bis zum alten Lloyds-Register - zusammengetragen. Ein Museum zum Stöbern und Entdecken also, mit viel Atmosphäre und netten Studenten, die sich mit der Aufsicht des Museums ein Taschengeld verdienen. Zum anderen das große "Kalmar Läns Museum", zu Deutsch, das Kalmar-Regionalmuseum. Dort werden, in einer perfekt gestalteten Ausstellung, die Fundstücke des Regalschiffes "Kronan" ("Die königliche Krone") gezeigt. Die 1668 erbaute "Kronan" war das Flaggschiff der damaligen schwedischen Flotte, sie war 60 in lang, 14 in breit und über 60 in hoch. Ihre Verdrängung lag bei ca. 2. 100 Tonnen. Zum Vergleich: Die "Vasa" verdrängte 1.300 Tonnen. Das Schiff ging im Seegefecht gegen die vereinigten holländischen und dänischen Flotten im Jahr 1676 unter. Die Tragödie ereignete sich nur einige Seemeilen vor der nahen Insel Öland. Innerhalb weniger Minuten verloren ca. 800 Mann ihr Leben, nur 40 Mann überlebten den Untergang. Das Schiff wurde nicht etwa von feindlichen Geschossen getroffen, sondern bekam aufgrund eines Manöver-Fehlers so starke Schlagseite, daß sich eine brennende Laterne aus ihrer Halterung lösen konnte. Sie fiel auf für das Gefecht bereitstehendes Schwarzpulver. Eine gewaltige Detonation und der Untergang waren die Folge. Gebaut wurde die "Kronan" in Stockholm vom Engländer Francis Sheldon. Sie entspricht also nicht dem schlanken holländischen Konstruktionsstil der "Vasa", sondern dem runderen Stil, mit dem größerem Tiefgang der englischen Schiffe ihrer Zeit wohl auch wegen der katastrophalen Erfahrungen mit der ca. 40 Jahre zuvor gekenterten "Vasa".



Die Skulpturen der "Kronan" waren größtenteils teils vergoldet, im Gegensatz zu den bemalten der "Vasa". Seit der Entdeckung des Wracks 1980 wurden von Tauchern bisher über Gegenstände aus 26 m Tiefe gehoben, restauriert und konserviert.

Am beeindruckendsten sind die zahlreichen, riesigen Kanonen im Erdgeschoss des Museums. Die "Kronan" war mit 128 Kanonen doppelt so stark bewaffnet, wie die berühmte "Vasa". Die schönsten und wertvollsten der gehobenen Gegenstände werden im zweiten Stock ausgestellt, darunter die Schiffsglocke, das Stundenglas und auch eine in Nürnberg hergestellte Trompete. Im ersten Raum sieht man im Halbdunkel ein großes Unterwasserdiorama, welches die heutige Lage und den Zustand des Wracks vor Öland zeigt. Ein (deutscher) Vortrag erklärt die seit Jahren andauernde Bergung durch Taucher. Im Museumskino läuft - ebenfalls in deutscher Sprache - ein sehr interessanter Film über die Entdeckung des Wracks und die Bergungsarbeiten. Dabei gefiel mir besonders eine Anekdote, erzählt vom schwedischen König Karl Gustav selbst, der mehrfach an Bergungstauchgängen teilgenommen hatte. Ihm hatte man eine stark verschmutzte, gegenwärtige Münze als vermeintlich tollen historischen Fund untergeschoben. Er war nicht schlecht erstaunt und erheitert, als er nach dem Reinigen auf der Rückseite sein eigenes Konterfei entdeckte. Sehr imposant sind die Nachbildungen des frei begehbaren mittleren Batteriedecks und der geräumigen Kapitänskajüte. Beide täuschen durch geschickt aufgestellte Spiegel die doppelte Größe vor. In der Schatzkammer werden sowohl die umfangreiche Silbermünzensammlung als auch die Gold- und Schmuckfunde gezeigt. Breiten Raum nimmt die Ausstellung der Kleidung der Besatzung ein. Es werden neben original erhaltenen auch rekonstruierte Uniformen vom Schiffsjungen bis zum Offizier präsentiert.

Im letzten Raum gibt es zahlreiche Gegenstände zum Thema Unterwasserarchäologie und der dabei eingesetzten Technik zu sehen. Hervorragend gemacht ist die fünfminütige Computer-Animation, welche den Verlauf des Untergangs und den Verfall des Wracks erklärt - leider nur in Schwedisch oder Englisch.

Insgesamt also eine Ausstellung, deren historische Qualität der Vasa-Ausstellung in nichts nachsteht und zum Vergleichen einlädt. Langfristiges Ziel der Historiker in Kalmar ist es übrigens, das gesamte Wrack der "Kronan" zu bergen und eines Tages in einem neuen, separaten Museum ausstellen zu können.

Das KALMAR LÄNS MUSEUM ist im Sommer täglich von 10- 18 Uhr geöffnet. Weitere Informationen - auch in deutscher Sprache finden Sie unter www.kalmarlansmuseum.se. In der nächsten Ausgabe von MODELLWFRFT geht es dann weiter nach Stockholm. Im Seefahrtsmuseum aber auch im Stockholmer Hafen selbst, kann man viele historische Schiffe entdecken.



Stockholm für Schiffsliebhaber

Waren Sie schon einmal in Stockholm? Nein? Na dann wird es aber Zeit! Eine Reise zur schönen schwedischen Hauptstadt, mit ihren vielen Inseln, Kais, Schiffen aller Art und den netten Leuten kann ich jedem nur empfehlen - es muß ja nicht immer das Mittelmeer sein!

Schwedisches Seefahrtsmuseum

Etwas außerhalb, im Osten Stockholms, liegt das nationale schwedische Seefahrtsmuseum. Das aus dem Jahre 1938 stammende Gebäude umfaßt die Themenbereiche Handels-schiffahrt, Marine und Schiffbau. An die 100.000 Gegenstände aus der maritimen Welt enthält die Sammlung, darunter über 1.500 Modelle. Kommt man nach der Kasse in die weite Empfangshalle, so geht dem Segelschiffs-Modellbauer angesichts des Originalhecks der "Amphion" gleich das Herz auf. Sie war die Staatsyacht Gustavs III aus dem Jahre 1778, auf der er in Kriegszeiten lange Zeit gelebt hat. Durch die großen Fenster hat man einen guten Blick auf das luxuriöse Innere der Königs-kajüte.



Beginnen wir den Museumsrundgang im Untergeschoß mit dem Thema Schiffsbau. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß die Ausstellung überwiegend aus historischen Teilen, Werkzeugen, Zeichnungen und Gemälden besteht. Hier, wie in vielen anderen Museen und Schlössern auch, macht sich auffällig bemerkbar, daß Schweden in seiner langen Geschichte nie geplündert oder gar bombardiert wurde. Was nicht wegge-worfen, verkauft oder bei einem Brand zerstört wurde, ist einfach noch vorhanden. So gibt es hier über 200 Jahre alte Schulungsmodelle für den Schiffsbauernachwuchs zu sehen. Solche Modelle waren in Zeiten, als Bücher knapp und wertvoll waren, bestens geeignet, den angehenden Handwerkern die Baugrundsätze und Techniken zu erläutern. Einige Werkzeuge stammen auch von Unterwasserbergungen, im Stockholmer Hafen hat man neben der "Vasa" weitere 16 Wracks aus der Zeit zwischen 1640 und 1680 gefun-

den. Sehr interessant sind auch die themenbezogenen Sammlungen, zum Beispiel über die Geschichte des Ankers - sie reicht vom am Seil angebundenen Stein bis zum modernen Hallanker.

Im ersten Moment witzig anzusehen, dann aber schnell zu begreifen, ist der Grund, warum das Modell eines Dampfseglers hoch an der Decke aufgehängt wurde: Das Schaufelrad befindet sich in einem Schacht im Rumpf und ist anders, als von unten, gar nicht zu sehen.



Der rechte Flügel im Erdgeschoß dient wechselnden Ausstellungen. In unserem Fall war das Thema Navigation und das Thema Seeminen angesagt. Wußten Sie, daß es bereits im 1. Weltkrieg auf deutschen U-Booten einen Sextanten mit einem künstlichen Horizont gab? Ich habe ihn in der Navigations-Ausstellung zum ersten Mal gesehen.

Kommen wir in den linken Erdgeschoßflügel. Hier ist eine umwerfende Sammlung an Marine-Schiffsmodellen ausgestellt, wie ich sie in derartiger Qualität und Quantität wohl noch nie gesehen habe! Jedes Einzelne von ihnen wäre es Wert, im Detail beschrieben zu werden, was hier natürlich unmöglich ist.

Ich greife also nur ein Modell heraus, welches mir besonders gefallen hat. Es ist die "Gotland" im Maßstab 1:50. Die "Gotland" ist ein früher Flugzeugträger aus dem Jahre 1933, damals Flugzeug-Kreuzer genannt. Sie ist mit ihren sechs Doppeldecker-Flugzeugen eine wahre Augenweide. Bis Mittschiffs ist es ein normaler Kreuzer. Das Heck ist aber mit Schienen belegt und hat sogar einer Drehscheibe, so daß es einem so vorkommt, als ob ein Eisenbahningenieur bei dem Entwurf des Schiffes beteiligt war. Auf diesen Schienen wurden die Flugzeuge bewegt, vom Kran, der die Flieger aus dem Wasser hievte, hin zu den Wartungs- und Betankungsplätzen und von dort weiter bis zum Katapult. Im übertragenen Sinne ging es also zu, wie in einem Bahnbetriebswerk. Herrlich! Schiffs-, Eisenbahn- und Flugmodellbau auf einem einzigen Exponat vereint. Nur das Fotografieren war recht schwierig. Die Modelle sind natürlich alle hinter Glas. Die Beleuchtung ist zwar sehr gut gemacht, aber nicht gerade als hell zu bezeichnen - ich hatte also meine liebe Mühe, einige anständige Bilder für meine Reportage in der MODELLWERFT mitzubringen.

Hafenrundfahrt einmal anders, in jedem Fall passend
Im linken Flügel des Obergeschoßes gibt es eine große Ausstellung an Seefahrtsgemälden - nicht unbedingt eine Materie, die mich besonders interessiert - aber für Besucher, die sich dafür begeistern können, sicher sehenswert. Ich war dagegen im rechten Flügel des Museums so richtig in meinem Element - Handelsschiffahrt in allen Varianten. Unzählige Modelle, in Regalen, die vom Boden bis fast unter die Decke reichen. Angefangen beim kleinen Kümo bis hin zum gigantischen Erzfrachter, von der Kogge bis zum Containerschiff alles da! Dazu Bücher, Filme und Multimediationen passend zum Thema. Mehrere Originalkajüten aus verschiedenen Epochen vermitteln ein wenig das Leben an Bord.



Über der Empfangshalle ist eine Multimediashow zu sehen, in welcher der Werdegang Christoph Columbus und die Entdeckung Amerikas beschrieben wird - leider ausschließlich in schwedischer Sprache.

Jährlich Anfang September veranstaltet das Museum übrigens ein großes Schiffsmodelltreffen, zu dem nebst Gästen aus den benachbarten skandinavischen Ländern, alle schwedischen Modellbauer von Rang und Namen anreisen.



Außer dem obligatorischen Museumsladen gibt es im Museum einen außergewöhnlich gut sortierten Bücherladen, der neben schwedischen auch englische und einige deutsche Seefahrtstitel vorrätig hat.

Darüber hinaus ist dem Museum die nationale nautische Bibliothek angeschlossen, die größte ihrer Art in Skandinavien. Sie umfaßt zur Zeit ca. 25.000 Pläne, 60.000 Bücher und 300.000 Bilder. Sie enthält unter anderem auch die größte Plänesammlung der Welt zum Thema Sportboote.

Alle Beschriftungen im Museum sind in Schwedisch und teilweise auch in Englisch. Es gibt leider keine deutschen Texte, auch keinen englischen oder deutschen Museumsführer. Das Museum ist Dienstags bis Sonntags von 10- 17 Uhr, die Bibliothek von 13-15 Uhr geöffnet. Erwachsene bezahlten 2004 noch ca. 5 € Eintritt, ab 2005 soll der Besuch des Stockholmer Schiffahrtsmuseum frei sein (ohne Gewähr). Weitere Informationen in schwedischer und englischer Sprache finden Sie unter www.sjohistoriska.se. Sollten Sie mit dem Flugzeug nach Stockholm reisen, so halten Sie doch einmal Ausschau nach dem Museum. Die geschwungenen Museumsgebäude sehen, zusammen mit dem benachbarten, ringförmigen Rathaus, von oben wie ein überdimensionaler Stockanker aus.

In Stockholms Hafen

In Stockholms Hafen gibt es eine große Zahl privater, historischer Schiffe - von der Schaluppe bis zum ausgewachsenen Feuerschiff. Eine nationale Stiftung unterstützt die Eigner von staatlicher Seite, ideell und finanziell. Einen guten Überblick über diese Szene bekommt man bei einem Spaziergang rund um die Insel Skepsholmen mitten in Stockholm. Nachdem man sich all die alten Jachten, Fischkutler, ehemaligen Schnellboote, ... angesehen hat, kommt man zu einem größeren Freigelände, direkt gegenüber dem Vasa-Museum. Hier wird an einer Brigg gebaut.



Die "Stockholmsbriggen" ist nicht etwa ein altes Schiff, nein, es ist ein Neubau! Vier Segel Enthusiasten kamen 1993 auf die Idee, den 34 m langen Rahsegel-Zweimaster aus dem Jahr 1897 nach alter Handwerkskunst nachzubauen. 1994 war die Überarbeitung der Pläne fertig und 1997 wurde der Kiel gelegt. Aus dem Vorhaben entstand ein Verein mit heute über 3.500 Mitgliedern, die dieses ungewöhnliche Projekt unterstützen. Spanten und Planken sind komplett aus Eiche, die Decks aus sibirischer Lärche, die gebauten Masten aus Pinienholz. Wir dürfen gespannt sein, wann sie das erste Mal auf den "Sail"-Veranstaltungen aufkreuzt. Weitere Informationen, leider nur in schwedischer Sprache, finden Sie unter www.stockholmsbriggen.se. Fans großer Passagierschiffe kommen in Stockholm sicher auch auf ihre Kosten. Riesige Fähren legen regelmäßig an, und im Sommer sind auch die Kreuzfahrer aus aller Herren Länder häufige Gäste in Stockholm. Nicht aus Stockholms Hafenbild wegzudenken sind die großen und kleinen Fähren, die allermeisten weit über 50 Jahre alt. Und wenn man etwas Glück hat, so wie wir letzten Sommer, ist auch die Marine zugegen.



2004 wurde die königlich schwedische U-Boot-Marine 100 Jahre alt, Grund genug, ein internationales U-Boot-Treffen zu veranstalten. Alles Wissenswerte dazu konnten Sie bereits, damals ganz aktuell, in der MODELLWERFT 11/2004 lesen.

Hat man den Rundgang im Uhrzeigersinn gemacht, so kommt man schließlich zur Bark "af Chapman". Sie ist sicher eine der reizvollsten Jugendherbergen Europas. Benannt ist sie nach dem Konstrukteur, Schiffsbauer und Admiral af Chapman, der im 18. Jahrhundert maßgeblich an der Modernisierung der schwedischen Flotte beteiligt war.

Wenn Sie in Stockholm sind, dann empfehle ich Ihnen auch einen Landausflug nach Schloß Drottningholm, dem Wohnsitz der schwedischen Königsfamilie - die Dame Ihres Hauses wollte doch sicher schon immer einmal sehen, wo Königin Sylvia wohnt.

Stockholms Jugendherberge, die "af Chapman" Dorthin kommt man ganz bequem und stilvoll mit alten Schändampfern, die direkt an Stockholms Rathaus ablegen. Wir hatten auf der Rückfahrt das Glück, mit einem dampfbetriebenen Exemplar, der "Drottningholm", aus dem Jahre 1909, fahren zu dürfen. Robust gebaut, kann ich nur sagen - mit knapp 100 Jahren immer noch im Liniendienst! Für uns "Ship-Lovers" besonders schön, ist natürlich der Blick in die Maschine. Die Tür ist wegen der Bullenhitze durch den Ölbrenner immer geöffnet. Herrlich zuzusehen, mit welcher Routine der Maschinist auf die Telegrafensignale hin die 85-PS-Triple-Verbundmaschine bedient. Man merkt, Kapitän und Maschinist sind zusammen mit der jungen Maid auf der Back, die an jeder Haltestelle mit einem gekonnten Wurf die Leine über den Landpoller wirft, ein eingespieltes Team. In der nächsten und letzten Folge meines Schwedenberichtes dreht sich dann - endlich! - alles um die weltberühmte "Vasa".



Das Vasa-Museum

Es ist sicherlich das berühmteste aller schwedischen Museen. Seit seiner Eröffnung 1990 wurden vier Millionen Besucher gezählt - oder anders ausgedrückt, ca. 5.000 Besucher strömen pro Tag in dieses Gebäude. Dabei dreht es sich eigentlich nur um ein Wrack aus altem Eichenholz. Aber was für eines! Seine ganze Geschichte - von seinem aberwitzig kurzen Schiffs-Dasein, dem Jahrhundertlangem Verborgensein im Hafengrund Stockholms, über seine Entdeckung, bis hin zur Bergung und Konservierung - machen es wohl zu einem der bekanntesten existierenden Schiffe der Welt.

Die "Vasa"

Als ich in die riesige Halle schritt, bekam auch ich prompt eine Gänsehaut! So groß habe ich mir das Schiff wirklich nicht vorgestellt. Ich rate jedem Besucher zuerst einmal in das Museumskino zu gehen. Dort wird die Historie der "Vasa" eindrucksvoll in einem 25-minütigen Film aufgezeigt, der pausenlos in den beiden Kinosälen läuft, immer zwischen verschiedenen Sprachen wechselnd. Fragen sie einfach am gegenüberliegenden Info-Schalter wann der nächste deutsche Film läuft.

Eine ca. 20-minütige Führung, auch in deutscher Sprache, verschafft dem Besucher dann einen guten Überblick über all die Ausstellungsthemen, bevor man selbst ins Detail geht - und es sind deren viele. Dazu eine Anmerkung: Waren alle bis dahin besuchten schwedischen Museen und Schlösser doch recht schwach mit fremdsprachigen Erläuterungen versehen (Englisch minimal, Deutsch eher selten), so ist das Vasa-Museum wirklich auf internationales Publikum ausgerichtet. Hier bekommt auch der spanisch- oder



japanischsprechende Besucher seine Informationen. Alle Ausstellungsgegenstände sind in Schwedisch und Englisch beschriftet. Im Museumsladen gibt es weiterhin einen ausführlichen deutschen Museumsführer, der die Sache natürlich erleichtert.

An das sehr gedämpfte Licht im Gebäude gewöhnt sich das Auge schnell, die Kamera jedoch nicht. Hier ist also ein Stativ und der Draht- oder Zeitauslöser unabdingbar. Meine Belichtungszeiten lagen immer über 4 Sekunden! Und lassen sie ihren Blitz ruhig zuhause das fast schwarze Holz des Schiff "säuft" das Blitzlicht weg wie nichts. Zudem ist die glykolgetränkte Oberfläche glänzend, der Blitz spiegelt sich also auch noch im Bild. Wie auch immer, die "Vasa" zu fotografieren ist



nicht einfach. Die "digitalen" sind im Vorteil, sie können die Aufnahme-Qualität gleich überprüfen. Die "chemischen" sollten in jedem Falle mit unterschiedlichen Belichtungsreihen arbeiten.

Kommen wir endlich zur Ausstellung selbst:

Man kann grundsätzlich nicht an Bord des Schiffes gehen. Dafür sind alle Details auf sieben Gebäude-Ebenen rund um das Schiff ausgestellt. Auch gibt es Kopien des zweiten Batteriedecks und der Kapitänskajüte, die man begehen kann, um sich damit einen Eindruck von der Enge unter Deck zu verschaffen. Sage und schreibe 95% der "Vasa" sind erhalten. Und so gut, daß sie nach ihrer Bergung, dem Abdichten und Auspumpen von alleine schwamm.

Das Wrack wurde nach der Bergung 1961 über 20 Jahre lang mit Polyäthylenglykol besprüht. Diese Lösung verdrängte das in den 350 Jahren in das Holz eingedrungene Wasser und konserviert nun das Holz.

Es wurden übrigens mehr als 1.000 Eichen für den Bau eines solchen Schiffes gefällt. Alles Holz, was nachträglich an die "Vasa" angebaut wurde ist hell und glatt und somit gut vom dunklen original Holz zu unterscheiden. Im Wesentlichen wurden mir das Oberdeck und die Masten ergänzt.

Ein großer Teil der Faszination dieses Schiffes, geht von den über 500 geschnitzten Figuren aus. Zwei davon wurden anhand der gefundenen Farbpigmente nachkoloriert. Die "Vasa" muß zu ihrer Zeit ganz schön poppig ausgesehen haben, mit all den knallbunten Farben. Diese waren teuer also Luxus - und damit gerade recht für des Königs schönstes Schiff.



Zentrale Fragen sind natürlich, warum dieses Schiff überhaupt untergegangen ist, und wie diese Katastrophe abgelaufen ist. Nun, daß die "Vasa" sehr kopflastig war ist schon ihren Erbauern aufgefallen. Diese haben damals einen Stabilitätsversuch mit 40 Mann, die von einer Seite zur anderen rannten, rasch abgebrochen. Zu sehr neigte sich das Schiff, zum Glück noch vertäut am Ausrüstungspier. Der Hintergrund der Fehlkonstruktion lag jedoch nicht bei den Erbauern, sondern beim König selbst. Dieser hatte nämlich befohlen, das erste schwedische Schiff mit zwei Batterie-Decks zu bauen. Nach seinen Vorstellungen und ohne daß die Erbauer die dazu nötige Erfahrungen hatten. Ganz an die bewährten Unterwasser-Linien der Eindeckschiffe festhaltend, mußte das Schiff natürlich kopflastig werden. Auch war nach neuesten Forschungsergebnissen der Ballast zu klein bemessen, obwohl man ihn vom Platz her hätte erhöhen können. So kam es, daß Schwedens Stolz am 10. August 1628 bei seiner Jungfernfahrt unterging. Gerade einmal 20 Minuten bei leichter Brise auf See, sank die "Vasa" innerhalb von fünf Minuten auf den Hafengrund Stockholms. Etwa 50 Mann wurden mit in die Tiefe gerissen. Bezeichnenderweise verlief nach der Tragödie die weitere Suche nach den Schuldigen im Sand niemand wurde bestraft. Wer will schon den König beziehungsweise dessen Unfehlbarkeit anzweifeln?



Ein Rundgang

Lassen Sie uns nun ein wenig durch das Museum bummeln. Wir fangen ganz unten im zweiten Untergeschoß an. Hier dreht sich alles um den Bau der "Vasa". Ein großes Diorama zeigt das damalige Werftgelände vor den Toren der Stadt, nebst einigen Schiffen in verschiedenen Baustadien. Mehrere nachgebaute Werkstätten geben einen Einblick in die Handwerkskunst der Schiffsbauer im 17. Jahrhundert. Sie zeigen die Mühsal, mit welcher jedes Stück Holz von Hand gesägt und behauen werden mußte. Wasserkraft betriebene Sägewerke gab es an der Küste nämlich keine. Alleine 8.500 Eisenbolzen und rund 20.000 Holznägel hielten die "Vasa" zusammen. Vor diesem Hintergrund ist es schon eine großartige Leistung, daß solch ein Schiff in weniger als drei Jahren gebaut werden konnte. Was mich bei den alten Seglern immer wieder erstaunt, ist die verhältnismäßig winzige Ruderfläche - aber sie muß wohl ausgereicht haben.

Nach einem Rundgang um den mächtigen Kiel erahnen wir langsam die Dimensionen dieses Schiffes. 47,5 m lang ist sie zwischen den Steven, 69 m über alles. Vom Kiel bis zur höchsten Mastspitze waren es einst 52,5 m und die Breite beträgt 11,7 m. Das ergab eine Was-

serverdrängung von ca. 1.210 t. Die größte Segelfläche der "Vasa" betrug 1.275 qm. Im ersten Untergeschoß wird dem Besucher das Leben der Bewohner Schwedens um 1628 mit zahlreichen historischen Ge-

genständen vermittelt. Im Erdgeschoß geht es um das Schiff des Königs, seine Geschichte und die zentralen Fragen zum Untergang.

Der Nachbau einer eisernen Taucherglocke von 1663 zeigt, mit welchen Mitteln versucht wurde, das Schiff bald nach seinem Untergang zu heben. Diese Versuche blieben aber ohne Erfolg. Immerhin, die meisten der Kanonen konnten damals geborgen und weiterverwendet werden. Bei der Bergung der "Vasa" konnten dann nur noch drei Kanonen vom 37 m tiefen Grund geholt werden. Sehr gefallen hat mir des Weiteren die mehrere Meter hohe, aus Holz geschnitzte Landkarte Europas, welche die damaligen Machtverhältnisse darstellt.

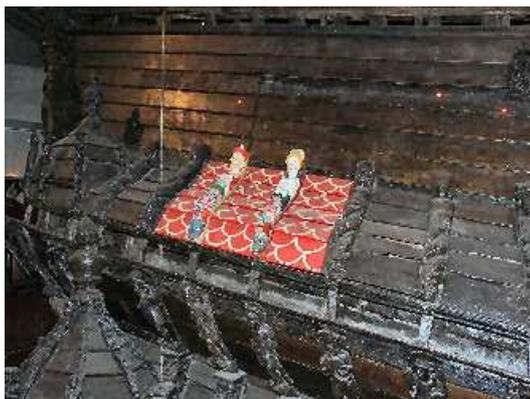
Interessant ist auch eine Multi-Media-Schau über die Auswirkungen des Untergangs der "Vasa". Im Volk machten viele Gerüchte, Aberglaube und Verschwörungstheorien über die Hintergründe die Runde.

Zum Eingang hin konzentriert sich dann die Ausstellung auf die Entdeckung im Jahr 1956 und die Bergung der "Vasa" im Jahr 1961. Mehrere toll gemachte Dioramen zeigen, wie die "Vasa" mehrfach ein Stück angehoben, noch unter Wasser auf flacheren Grund versetzt, erneut angehoben und schließlich in ein Marine-Dock gebracht wurde. Großen Wert wird auf die Tatsache gelegt, daß es nur in der Ostsee möglich war, daß solch ein hölzernes Schiff solange derart unversehrt unter Wasser überdauern konnte. Es gibt hier nämlich keinen Schiffswurm, der das Holz weitgehend aufgefressen hätte, wie es mit all den gesunkenen Holzschiffen auf den anderen Weltmeeren geschehen ist. Zudem hat das brackige Wasser am Grund des Seegebiets vor Stockholm einen hohen ph-Wert, was das Holz gewissermaßen konserviert hat.



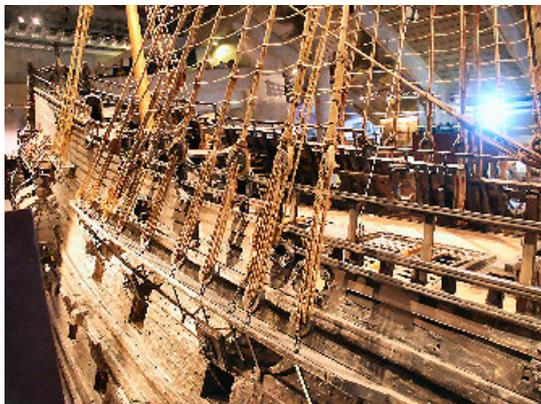
Gleich gegenüber dieser Ausstellung zur Bergungsgeschichte der "Vasa", direkt vor dem Original steht das 1:10-Wasserlinien-Modell, das heißt, das Modell hat keinen Unterwasserteil. Erst mit seiner Hilfe kann man sich die ja nicht mehr vorhandene komplizierte Takelage der "Vasa" vorstellen.

Im ersten Stock kommt man zu einem begehbaren Nachbau der Kapitänskajüte und dem oberen Kanonendeck. Ein mit vielen Figuren bevölkertes 1:10 Schnittmodell zeigt den Zweck jedes der vier Decks. 145 Mann Besatzung hatte sie an Bord, dazu kamen je nach Einsatz bis zu 300 Seesoldaten. Bei ihrer tragischen Jungfernfahrt waren jedoch nur ca. 100 Mann an Bord. Womit der Übergang zum Thema Leben an Bord der "Vasa" geschaffen ist.



Auch hier sind wieder viele der geborgenen Original-Gegenstände ausgestellt, vom Holzlöffel der Mannschaft bis zum Silberbesteck der Offiziere. Die "Vasa" war ja ein Kriegsschiff - auch wenn sie wohl nie einen Schuß abgegeben hat. Deshalb gibt es auch eine ausführliche Ausstellung zum Thema "Schiffe im Gefecht". Hier wird gezeigt, wie sich die Schiffe zu einer Schlacht aufstellen, aber auch auf welche vielfältige Weise damals eine Kanone geladen werden konnte.

Im zweiten Obergeschoß geht es dann um das Segeln. Speziell die gedrungene Rahsegler des 17. Jahrhunderts waren wohl recht schwierig zu manövrieren. Hinter riesigen Glasscheiben sind Teile der sechs gefundenen original Segel ausgestellt, etwa 170 m².



Auf dem gleichen Stockwerk wird auch die Symbolik der 500 verschiedenen Figuren erläutert. Sie stellen Götter der Antike und Gestalten verschiedener Sagen dar, mit dem einzigen Zweck, den König zu huldigen und seine Macht zu preisen.

Zum Schluß ein noch Hinweis: Den atemberaubendsten Blick auf die "Vasa" und große Teile des Museumsinneren hat man von der Empore im dritten Stock. Welch ein Ausblick! Wenn Sie dann sicher sind, alles gesehen zu haben, gehen Sie zurück in den zweiten Stock. Dort gibt es - etwas versteckt - eine Tür ins Freie.

Auf dem Museumspier

Der Weg über einen Steg zum museumseigenen Hafen an dem vier historische Schiffe auf den Besucher warten. Das größte Schiff ist der mächtige, 60 m lange Dampf-Eisbrecher "Sankt Erik" Der erste schwedische Hochsee-Eisbrecher aus dem Jahre 1915. Seine beiden Dreizylinder-Verbund-Dampfmaschinen mit zusammen 4.000 PS sind nach wie vor betriebsfähig, nur einer der acht ölgefeuerten Kessel war gerade in Revision. Das Schiff war bis 1977 im Dienst und hielt im Winter die Zufahrt durch die Schären nach Stockholm offen. Er hat je eine Schraube an Bug und Heck und verfügt schon über ein Krängungssystem, um ein Einfrieren bei Stillstand zu verhindern. Nun wird er jeden Sommer zu Dampfsonderfahrten eingesetzt.



Zweites, ebenfalls mustergültig restauriertes Schiff, ist das Feuerschiff "Finngundet" aus dem Jahre 1903. Sie war bis 1969 in der eisfreien Zeit zwischen dem schwedischen Festland und den Alandinseln im Einsatz. Das Feuer wurde zuerst mit Petroleum, später mit Azetylen betrieben und 1940 wurde sie elektrifiziert. Alle zwei Wochen wurden die acht Mann Besatzung ausgetauscht - sofern es das Wetter zuließ. Das Torpedoboot "T121-Spika" von 1966 war leider nicht zugänglich. Ihre drei Gasturbinen mit je 4.250 PS auf die KaMeWa-Propeller machten es über 40 kn schnell. Auf der Back steht eine 57 mm Bofors-

Schnellfeuerkanone, sechs 53 cm Torpedorohre waren die Hauptbewaffnung.

Neu hinzugekommen ist die "Bernhard Ingelson", ein Seenotrettungsboot von 1945, bis 1995 im Dienst. Mit ihrer Restaurierung wurde gerade erst begonnen.

Weitere Informationen, besonders zu den Dampfsonderfahrten, können per E-Mail von museifartygen@maritima.se erfragt werden.

Wie Sie sich jetzt sicher vorstellen können, sollte ein Schiffs-Modellbauer für den Besuch des Vasa-Museums mindestens einen vollen Tag einplanen, besser sogar einen zweiten. Zu-



dem gibt es regelmäßig Vorlesungen (in Englisch) über die Auswirkungen der Forschungen an der "Vasa" auf die Geschichtswissenschaften.

Die wohl stilvollste Art zum Vasa-Museum zu fahren, ist das Besteigen eines der kleinen alten "Djurgarden"-Fähren, die direkt vor dem Museum anlegen. (Achtung: die Bus/Bahn-Tageskarte gilt hier nicht!) Das Museum ist täglich von 10- 17 Uhr geöffnet. Im Sommer teilweise auch länger, dafür im Winter kürzer, also am besten vorher erkundigen. Erwachsene bezahlen ca. 8 C für den Eintritt. Weitere Informationen gibt es unter www.vasamuseet.se. in schwedischer und englischer Sprache (sehr interessant, enthält auch Infos über die Museumsarbeit und Forschungsprojekte).

Eine persönliche Bemerkung zum Schluß: Schweden ist nicht mehr das teure Reiseland das es einmal war. Deutschland hat dessen Preisniveau seit der Euro-Einführung welche die Schweden unterließen - nach unserem Ermessen inzwischen eingeholt, wenn nicht gar überholt. Also im nächsten Urlaub: Ab nach Schweden!

Martin Elsässer