

INHALT

Verzeichnis der Autoren	8	Der Ruhm der englischen Cowes-Week sollte verdunkelt werden: Die Kieler Woche	49	Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute: Seemannsausbildung	83
Vorwort		<i>Hedwig Sievert †</i>		<i>Heinrich Walle</i>	
ZUR HINWENDUNG DEUTSCHLANDS NACH ÜBERSEE	9	Vom Binnenland zum Weltmeer: DIE INFRASTRUKTUR DES REICHES	53	Einen seiner größten technischen Triumphe feierte das Reich mit der Errichtung des Leuchtturms «Roter Sand»: Verkehrszeichen auf See	85
<i>Volker Plagemann</i>		<i>Fritz W. Achilles</i>		<i>Siegfried Stöltzing</i>	
Die Entwicklung des modernen Welthandels – eine europäische Leistung des 19. Jahrhunderts: WELTHANDEL UND WELTVERKEHR	17	Die Locomotive zieht auf eisernen Geleisen die Industrie, den Handel und die Wohlfahrt der Völker hinter sich her: Die Anfänge der Hamburg-Berliner Bahn	58	Auch nach dem Abschied Bismarcks weiter ausgebaut: Das Lotswesen	88
<i>Rainer Postel</i>		<i>Gisela Schütte</i>		<i>Günther Spelde</i>	
Das Ringen um freie Märkte in Übersee: Die Hansestädte und Lateinamerika	22	Wodurch die Unterweser, soweit die Fluth reicht, der überseeischen Segel- und Dampfschiffahrt zugänglich gemacht werde: Die Weser-Korrektion	61	Sie hielten die Zufahrten der Häfen im Winter frei: Eisbrecher	91
<i>Albrecht von Gleich</i>		<i>Hartmut Müller</i>		<i>Christian Ostersehlte</i>	
Die Überseebesitzungen blieben ein nationales Verlustgeschäft: Das deutsche Kolonialreich	26	Zieheth in Scharen, ihr Schiffe und Kähne: Der Dortmund-Ems-Kanal	64	Wie die Wirklichkeit die schreckensvollsten Bilder der Erfindung überbietet: Schiffskatastrophen	93
<i>Rudolf Kroboth</i>		<i>Eckhard Schinkel</i>		<i>Gisela Schütte</i>	
Dem Handel mußte die Flagge folgen: DEUTSCHE SEEHANDELS- UND FLOTTENPOLITIK	32	Schwimmerschleuse mit Schraubenspindeln: Das Schiffshebewerk Henrichenburg	66	Freiwillige der seemännischen Bevölkerung: Die «Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger»	96
<i>Rainer Postel</i>		<i>Eckhard Schinkel</i>		<i>Christian Ostersehlte</i>	
Eine nationale Tat, die der Begeisterung der Deutschen den rechten Weg weist: Flottenbau, Finanzkrise und Reichssteuerreform (1898 bis 1914)	37	Kein großes Wasserbauwerk der Zeit hat bis heute seine Aufgaben so ununterbrochen erfüllt: Der Kaiser-Wilhelm-Kanal	68	Des Reiches Tore zur Welt: DIE GROSSEN HANDELS-HÄFEN	99
<i>Rudolf Kroboth</i>		<i>Fritz W. Achilles</i>		<i>Dieter Maass</i>	
Die Organisation und Zusammensetzung derselben liegt dem Kaiser ob: Die Marine und ihre Einrichtungen	41	Förderung alles dessen, was zur Hebung des deutschen Seewesens beitragen kann: DAS SEEVERKEHRSWESEN	71	Schlußstein im Bau der wirtschaftlichen Einheit des Deutschen Reiches: Die Freihäfen	107
<i>Rainer Postel</i>		<i>Heinrich Walle</i>		<i>Karin Maak</i>	
Der Dreizack gehört in unsere Faust: Wilhelm II. und die See	43	Ein deutsches Weltkartenwerk: Preußisch-deutsche Seekartographie	80	Die Freihäfen sollten ein Attribut und eine Domäne des Handelsstaates sein: Die Lagerhausgesellschaften	111
<i>Michael Salewski</i>		<i>Uwe Schnall</i>		<i>Karin Maak</i>	
Bitter not ist uns eine deutsche Flotte: Alfred von Tirpitz	47			Time is money: Kais, Schuppen und Speicher	114
<i>Michael Salewski</i>				<i>Karin Maak</i>	

Dampf- und Elektrokräne: Umschlag- und Arbeitsgeräte des Hafens	118	1871 gab es im neuen Deutschen Reich bereits neun regelmäßige Passagierdampfer-Linien nach Übersee: DIE PASSAGIERSCHIFFFAHRT	159	Bedürfnis des Marine-Etablissements und der Flotte: Die Reichskriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel	201
<i>Dieter Maass und Jürgen Rath</i>		<i>Arnold Kludas</i>		<i>Lars U. Scholl</i>	
Schuten, Schlepper und Barkassen: Die Wasserfahrzeuge im Hafen	121	The fastest Maiden Trip westward: Das Blaue Band	168	Bismarck legte Wilhelms Denkschrift zu den Privatakten: Wilhelm II. und seine Flotten-skizzen	207
<i>Maria Möring</i>		<i>Arnold Kludas</i>		<i>Paul Heinsius</i>	
Zwischen Dampfer und Bahnhof: Die Hafenbahnen	124	Weit größeres Kulturraffinement als auf dem Festland: Dampferarchitektur	171	Der vorgedachte Krieg: Seekriegsliteratur vor 1914	209
<i>Dieter Maass</i>		<i>Clas Broder Hansen</i>		<i>Siegfried Stöltzing</i>	
Entwickelte sich mehr und mehr zu einem Zweig der Rüstungsindustrie: DER SCHIFFBAU	126	Ein Vierteljahrhundert Innendekoration auf See: Der Schiffsausstatter Johann Georg Poppe	176	Technischer Fortschritt, militärische Macht, nationale Identifikation: Schlachtflottenbau und Flottenenthusiasmus	211
<i>Walter Kresse †</i>		<i>Günter Heiderich</i>		<i>Heinrich Walle</i>	
Schiffe wurden nicht mehr gezimmert, sondern geschmiedet: Der «Vulcan» in Stettin und Hamburg und der «Bremer Vulkan»	131	Hier wähnt man sich tatsächlich nicht auf dem Meere: Die Vereinigten Werkstätten und die neue «Raumkunst an Bord»	180	Die Zunahme des Fischkonsums in Deutschland und die wachsende Bedeutung der Fischindustrie sind ersichtlich: DIE SEEFISCHEREI	216
<i>Achim Quaas</i>		<i>Günter Heiderich</i>		<i>Clas Broder Hansen</i>	
Erörterung wissenschaftlicher und praktischer Fragen der Schiffbau-technik: Schiffbau in Forschung und Lehre	135	Nach der Eröffnung füllten die Namen von Überseereisenden die Gästelisten: Das Atlantic-Hotel in Hamburg	184	Der erste deutsche Fischdampfer: Die «Sagitta»	222
<i>Kurt Illies †</i>		<i>Erich Lüth</i>		<i>Siegfried Stöltzing</i>	
Möge dieses Schiff im Kriege ein gefürchteter Gegner des Feindes, ein Beschirmer unserer heimatischen Küsten und im Frieden der Stolz unserer Nation sein: Schiffstauen	140	Uneingeschränkter Genuß der frischen Seeluft: Helgolandfahrten und Seebäderdienst	186	Kein Altonaer Bürger sollte die Nase rümpfen, wenn es nach Fischen riecht: Fischindustrie in Altona	224
<i>Clas Broder Hansen</i>		<i>Gisela Schütte</i>		<i>Elisabeth von Dücker</i>	
Alle bedeutenden Überseeländer waren über Hamburger oder Bremer Dampfer erreichbar: DIE DEUTSCHE HANDELS-SCHIFFFAHRT	143	Deutschlands schwimmende Wehr: DIE KAISERLICHE MARINE	189	In kaum einem Wirtschaftszweig brach die Kluft zwischen kleingewerblicher Privatstruktur und großen Kapitalgesellschaften so kraß auf: DIE BINNENSCHIFFFAHRT	228
<i>Walter Kresse †</i>		<i>Heinrich Walle</i>		<i>Fritz W. Achilles</i>	
Schneldampfer für eilige Passagiere, langsame Frachtdampfer für den Gütertransport: Entwicklung des Schiffstypen	153	Die Wiedergeburt Deutschlands muß eine Frucht des Meeres sein: Die Marine des Reiches 1848	192	Das beladene Schiff folgte willig dem Ruder: Binnenschiffstypen	234
<i>Arnold Kludas</i>		<i>Paul Heinsius</i>		<i>Fritz W. Achilles</i>	
Vom Ladetakel zum doppelten Geschirr: Das Schiffsladegeschirr	157	Unter dem Flaggschiff «Barbarossa»: Konteradmiral Brommys 1848er-Flotte	195	Die Arbeit einer Hausfrau und eines Matrosen: Binnenschifferinnen	236
<i>Jürgen Rath</i>		<i>Paul Heinsius</i>		<i>Rita Bake</i>	
		Das Gedeihen meiner Marine hängt wesentlich davon ab, daß sie mit geringem Aufsehen sich entwickelt: Flottenpläne der preußischen und der Reichsmarine bis zur Ära Tirpitz	198	Wir Deutschen sind das erste Volk der Welt geworden, und Hamburg ist die Perle der Kaiserkrone: DAS HANSEATISCHE BÜRGERTUM UND SEINE REPRÄSENTANTEN	238
		<i>Paul Heinsius</i>		<i>Jörgen Bracker</i>	

Salomon in all seiner Pracht war ein Waisenknabe gegen Ballin: Der Generaldirektor der HAPAG 1899–1918 244 <i>Renate Hauschild-Thiessen</i>	Ne bang wesen, Junge, anners kummst du ne mit no See: Seemannsbräute und Seemannsfrauen 278 <i>Rita Bake und Birgit Kiupel</i>	Gesammelt von Menschen, die den Schiffen voller Nationalbegeisterung nachsahen: Postkarten von Überseedampfern <i>Gerhard Kaufmann</i> 325
Der Industriepplatz Bremen geht weitgehend auf seine Anregungen zurück: Heinrich Wiegand, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd 246 <i>Maria Möring</i>	Nach den Wochen auf hoher See, ohne die Nähe der Frauen: Prostitution 281 <i>Martina Gedai</i>	Prachtvolle, auf das solideste construierte und rühmlichst bekannte große Post-Dampfschiffe: Plakatkunst der Passagierschiffahrt 330 <i>Gisela Schütte</i>
Ein gewöhnlicher Übersee-kaufmann: Edgar Otto Titzck in Ostasien 248 <i>Rita Bake und Birgit Kiupel</i>	Sklaven, Auswanderer, Passagiere: MENSCHEN ALS SCHIFFSFRACHT 283 <i>Frank Jürgensen</i>	Um eine bessere Kenntnis der Marine ins Publikum zu bringen: Marinemalerei zu Kaisers Zeiten . . 338 <i>Helmut R. Leppien</i>
Von ihrem namenlosen Wirken kündete keine Chronik: Reedersfrauen 250 <i>Rita Bake und Birgit Kiupel</i>	Schreiben schützte vor Seekrankheit: Tagebücher von Seereisenden 291 <i>Christine Maiwald</i>	Was nur Afrika, Arabien und Persien an Handelsprodukten hervorbringen: Museen in Kontoren und Speichern 352 <i>Karin Maak</i>
Schiffszwieback und Salzfleisch: SEELEUTE AN BORD 253 <i>Jürgen Rath</i>	Stolz zieht der «Imperator» seine Bahn, dem Meerbeherrscher vergleichbar, von Tritonen und Delphinen begleitet: Jungfernfahrten 296 <i>Gisela Schütte</i>	Nützlichkeit von ethnographischen Museen in den Staaten, die Kolonien besitzen: Kolonialhandel und Völkerkundemuseen 355 <i>Volker Harms</i>
Während der Fahrt «master next god»: Kapitäne und Schiffsoffiziere 257 <i>Jürgen Rath</i>	Literatur und Kunst stellten sich bewußt oder unbewußt in den Dienst des Vaterlandes: KULTUR, WISSENSCHAFT, IDEOLOGIE 299 <i>Volker Plagemann</i>	Zwischen Wissenschaft und Paradies: Deutsche Künstler in der Südsee . . 360 <i>Rüdiger Joppien</i>
Eine Hand für den Mann und eine Hand für das Schiff: Matrosen und Junggrade 261 <i>Jürgen Rath</i>	Gottlov, dat ick en Seemann bin: Arbeitsgesänge und Seemannsfolklore 309 <i>Helmut Glagla</i>	Sie prägten das Bild von Ländern und Menschen, über die man als Europäer meinte, frei verfügen zu können: Bildpostkarten von den deutschen Kolonien 367 <i>Gerhard Kaufmann</i>
Sobald der Heizer langsamer arbeitete, fiel der Dampfdruck: Heizer und Trimmer 265 <i>Jürgen Rath</i>	Feigen und sechs Stück Kolibri: Die Mitbringsel der Seeleute 313 <i>Hans Jürgen Hansen</i>	Inszenierungen vom Leben in Übersee: Völkerschauen 372 <i>Sibylle Benninghoff-Lühl</i>
Die Mehrarbeit würde keineswegs darunter leiden, wenn sie extra bezahlt würde: Gewerkschaftliche Ansätze und der «Seemannsverband» 268 <i>Jürgen Rath</i>	In vielen Seefahrerwohnungen hingen sie in der guten Stube: Schiffsporträts 315 <i>Hans Jürgen Hansen</i>	Volk ohne Raum: Ein deutscher Kolonialroman 375 <i>Sibylle Benninghoff-Lühl</i>
Ehrlose und vaterlandslose Gesellen: Die Werftarbeiter an der Elbe und an der Weser um 1900 271 <i>Marina Cattaruzza</i>	Ich höre noch das heitre, lang hingezogene Hoiho der Matrosen: Vergnügungsviertel St. Pauli 317 <i>Jörg Haspel</i>	Wiederkehr? Das deutsche Marine-Ehrenmal in Laboe 377 <i>Hans-Ernst Mittig</i>
In der Vorstellungswelt «Hafen» spielen ausschließlich Männer und ihre Arbeit eine Rolle: Frauen im Hafen 275 <i>AG Frauen im Hafen</i>	Matrosen-Knaben-Anzüge u. Bekleidungs-Gegenstände genau n. Vorschrift der Kaiserl. Marine: Marinekleidung 322 <i>Gisela Jaacks</i>	Anmerkungen und Literatur 382 Bildnachweis 398 Namenregister 399