

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 4 Hamburg 2005

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Vollschiff (Pink) PAULINE. Ölgemälde auf Leinwand, zwischen 1838 und 1844. 1905 vom Focke Museum in Bremen erworben. Inv. Nr. B.244. Es ist ein einfaches Porträt eines Voll- oder Fregattschiffes mit simpler Wasserdarstellung und nicht besonders deutlich gemalter Takelage. Das Schiff, von Backbord vorn gesehen, läuft unter Vollzeug. Am Bug ist der Schiffsname lesbar, um den schwarzen Rumpf laufen braune Streifen, und an Deck stehen neben einer großen Kajüte Matrosen mit runden Hüten. Vom Topp des Fockmastes flattert die Reedereiflagge von H. H. Meier & Co. (blau mit rotem Rechteck und weißem M), vom Großmast ein Namenswimpel und achtern die Bremer Flagge. Der typische Paketsegler in der New York Fahrt der Reederei H. H. Meier & Co. wurde 1838 bei Johann Lange in Vegesack gebaut, trug 260 Lasten und hatte eine Länge von 109 Bremer Fuß (31,54 Meter) sowie eine Breite von 30 Fuß 3 Zoll (8,75 Meter). Eine besonders große und elegante Kajüte diente als Unterkunft für "gehobene" Auswanderer. Der Dichter Gustav Schwab (1792-1850), der mit Meier befreundet war, verfasste zum Stapellauf das auf Seite 3 abgedruckte Gedicht. Die PAULINE war für die Nordatlantik Passagierfahrt bestimmt. Ihre Jungfernfahrt begann unter Führung von Kapitän Jürgen Meyer aus Vegesack am 1. April 1839. Sie führte mit 82 Passagieren, 77 im Zwischendeck, nach New York, das nach 36tägiger Reise am 6. Mai erreicht wurde. Auch die nächsten fünf Reisen gingen mit Passagieren von Bremerhaven nach New York. Die letzte unter Kapitän Friedrich G. Schelling. Aus dem nächsten Jahr ist eine schwere Havarie des Schiffes überliefert. Auf der Reise von New York nach Bremen wurde das Schiff in einem Sturm entmastet und musste den Hafen von Cowes anlaufen. Am 31. Januar 1844 wurde die PAULINE an den Erbauer, Johann Lange, Vegesack, für 10.000 Reichstaler L'dor verkauft und schon am 23. April zu dem Preis von 13.000 Reichstaler an die Bremer Firma Johann Lange Sohns & Witwe weiterveräußert. Für dieses Handelshaus fuhr die PAULINE unter den Kapitänen Christoph



de Harde, Johann Wächter, Conrad Lamke, Lüder Stelljes, Theodor Julius Reichert und Martin Hashagen nahezu zwanzig Jahre. Das Fahrtgebiet des Schiffes war in diesem Zeitraum vor allem Ostindien und Fernost sowie Australien. Beispielhaft sind drei Rundreisen aus den Jahren 1845/48 unter Kapitän Conrad Lamke: 27. März 1845 ab Bremerhaven nach Singapur, Hongkong, Shanghai, Manila und zurück, Ankunft Bremerhaven am 10. Mai 1846. Bereits einen Monat später, am 16. Juni 1846, lief die PAULINE unter Führung von Kapitän Lüder Stelljes wieder aus, nach Port Adelaide, Manila, Canton und Singapur, um am 12. Juli 1847 zur Weser zurückzukehren. Die nächste Reise begann erst am 21. November 1847 und führte in etwas anderer Reihenfolge nach Adelaide, dann Singapur, Shanghai, Manila und zurück nach Bremerhaven. 1862 ging die PAULINE in das Eigentum von Gerhard und Carl Lange, Bremen, über; das Kommando übernahm Kapitän Martin Meiners. Unter dessen Führung hatte das Schiff eine besonders schwere Reise zu bestehen. Die Weser Zeitung berichtete darüber am 2. Januar 1863:

Stanley (Falkland Inseln), 13. Octbr. Das Bremer Schiff PAULINE, Capt. Meiners, von Bremen nach Honolulu bestimmt und in Folge heftiger Stürme, mit denen es am Cap Horn zu kämpfen hatte, hierher zurückgekommen, hat zu viel Schaden gelitten, um seine Ladung, welche gelöscht werden soll, weiter befördern zu können. Die PAULINE wird nach Bremen zurückkehren und die Ladung mit einem anderen Schiffe weitersegeln.

Wohl infolge dieser Havarie wurde die PAULINE 1863 nach Danzig veräußert. Flaggenkennung **HFLR** . Der neue Eigner war Hermann W. Behrent. Kapitäne wurden C.A. Rasch aus Neufährwasser (1870) und E. Wockenfoth aus Danzig (1873). Die PAULINE strandete am 4. Oktober 1873 infolge schwerer See bei Barrow in England und wurde abgebrochen. Das nicht versicherte Schiff befand sich mit 12-köpfiger Besatzung in Ballast auf der Reise von Sundsvall in Schweden nach Barrow.

Quellen: 1. Peter Michael Pawlik „Von der Weser in die Welt“; 2. Bildband mit Bremer Schiffen im Focke Museum in Bremen, 3. Friedrich Spengemann „Die Reisen der Segelfregatten ISABELLA, PAULINE, METHA und UHLAND nach Nordamerika“

VEREINSNACHRICHTENBEILAGE ZUM SEESCHIFF

In dieser Ausgabe sind die Namen in den Kurzbiographien unserer Kameraden zum 2. Mal mit dem internationalen Flaggen Alphabet dargestellt. Aus diesem Anlass hat die Redaktion dem SEESCHIFF einen Sonderdruck mit dem Internationalen Flaggen Alphabet beigelegt.

STIFTUNGSFEST / SCHAFFERMAHL

Unser diesjähriges Stiftungsfest, die 130. festliche Begehung des Gründungstages unserer Kameradschaft, fand am 5. Feb. 2005 um 19 Uhr im *Remter* der Handwerkskammer Hamburg statt. Erschienen waren 52 Teilnehmer. Herr Dipl. Ing. Hartmut Hecker als 1. Vorsitzender des Verein Danziger Seeschiffer e.V. begrüßte die Anwesenden, sprach u.a. über die Ereignisse des vergangenen Jahres und bat, uns zu Ehren der Toten zu erheben. Danach wurde traditionsgemäß Labskaus aufgetragen, dazu Danziger Machandel mit Pflaume.



Kapitän Manfred Schleiff gab eine lustige Seemannsgeschichte, die vom *Appen Bein*, zum besten, und es wurde viele interessante Gespräche geführt. Herr Peter

Ein Bild von unserem Schaffermahl 2004

Rudolf (Rudi) Engler im Gespräch mit unserem Gast Irenäus Totzke

HB

Backhaus stellte Danzig betreffende Literatur und andere sehenswerte Stücke seiner Sammlung aus. Herr Jürgen Gromek hatte einen Stand mit vorzüglichem Danziger Porzellan aufgestellt, und Herr Reinhard Wenzel offerierte die Sonderdruck *Das Danziger Adressbuchwesen* des Vereins für Familienforschung in Ost- und Westpreußen e.V.. Wie immer, so sind auch diesmal die Stunden des gemütlichen Beisammenseins schnell vergangen, und die Teilnehmer machten sich in die verschiedensten Richtungen Deutschlands auf den Heimweg. Horst Tritscher



Jürgen Gromek

UNSERE GÄSTE WAREN:

Herr Kevin **Axt** vom Hamburger Hafenverein, Herr Kapitän Peter **Bleiken**, Herr Jörg **Bublitz**, Herr Kapitän Karlheinz **Folbert**, Geschäftsführer des VDKS Hamburg e.V., Herr Kurt **Frank** von der Artus-Runde, Herr Professor Dr. Dr. h.c. Gilbert **Gornig**, Herr Kapitän Dieter **Knabe**, 1. Vorsitzender vom Verein der Kapitäne und Nautischen Schiffsoffiziere zu Lübeck e.V., Herr Georg Kühl, Herr Alois **Lipinski**, Herr Rudolf **Lehmann**, 2. Vorsitzender vom Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Rostock e.V., Herr Kapitän Wolfgang **Prey**, Ältermann der Flensburger Schiffergelag e.V., Herr Wolfram **Runckel**, Herr Dietrich Scheelje, Herr Hans-Hartmut **Sievers**, Herr Dietrich **Schulteß**, Vogt der Artus-Runde, Herr Hans **Stobbe** in Vertretung für den 1. Vorsitzenden des Hamburger Hafenverein von 1872 e.V., Herr Kapitän Jürgen **Stolle** vom VDKS Hamburg e.V., Herr Dr. Peter Voigt, Herr Reinhard **Wenzel**, Vorsitzender des Verein Familienforschung in Ost- und Westpreußen, Herr Kapitän Manfred **Werda**.



KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Der Dichter Gustav Schwab (1792-1850) verfasste zum Stapellauf der PAULINE, siehe Seite 1, das nachstehende Gedicht:

Das Haus ist ausgebauet,
Hat weder Dach noch Grund,
Sein Grund das ist die Wooge
Der bodenlose Schlund.

Sein Dach das ist der Himmel,
Gewölbt in rot und blau
Taghell und sternengolden
Und wieder wettergrau.

Der welcher in's Verborg'ne
Des Wassers Tiefen legt,
Ist's der auf seiner Rechten
Das Haus allmächtig trägt.

Er heftet ihm wie Flügel
Gefüllte Segel an;
In seinem Botendienste
Furcht es den Ocean.

Und so durch Wellenbrausen
Und so durch Wellenruh'
Führt es im Tausch
die Schätze getrennten Ländern zu.

Verlaß' dann diesen Hafen,
Den deutscher Fleiß gebaut!
Fort Schiff dann in die Weite
Der Welt dich umgeschaut!

Nicht unser Erstgebor'nes,
Doch auch ein liebes Kind;
Sei glücklich auf der Welle,
Wie Deine Brüder sind!

Zu unseres Bremens Ehre,
Zu Deiner Herren Glück,
Mit schwerer Ladung scheidet,
Mit schwerer komm' zurück.

Ja, stolz auf Deine Flagge
Auf Deinen Namen stolz,
Werd' ein erfahr'nes, edles,
Bewährtes Woogenholz.

**SAUERKRAUT KAPUTTGEKOCHT ?**

Der Pro-Kopf-Verbrauch von Sauerkraut liegt in Deutschland bei ca. zwei kg pro Jahr. Typisch deutsch ist Sauerkraut aber keineswegs. Schon die Römer konservierten ihren Kohl in Salzlake. Die eigentlichen Erfinder des Sauerkrauts sollen jedoch die Chinesen gewesen sein. Sie legten Kohl in Reiswein ein – lecker hä -. Weltumsegler Kapitän James Cook nahm Sauerkraut als Proviant mit an Bord, um seine Mannschaft vor Skorbut zu schützen. Er kannte Sauerkraut seit seiner Kindheit, denn seine Großmutter war aus Deutschland. Der hohe Anteil an Vitamin C im Sauerkraut half seiner Crew, erst-

mals die langen Reisen im Pazifik ohne Mangelkrankungen zu überleben.



Kapitän James Cook (1728-1779)

Neben Vitaminen, Mineralien und Vitalstoffen sind es Milchsäurebakterien, die durch Gärung den Weißkohl zu haltbarem Sauerkraut, einem der gesündesten Lebensmittel machen. Der Gärprozess entzieht den allgegenwärtigen Fäulnisbakterien die Lebensgrundlage. Die siegreichen Milchsäurebakterien führen den Kampf nach dem Verzehr des rohen Sauerkrauts im Magen und Darm fort.

Quelle <http://www.kohlosseum.de>

Auf der zweiten Weltumsegelung begleiteten James Cook die Danziger Gelehrten Johannes Reinhold Forster und dessen Sohn Johann Georg Adam. Georg Forster, geboren am 27.01.1754 in Nassenhuben bei Danzig, verfasste das Buch über diese Reise: *Weltumsegelung mit Kapitän Cook*.



Georg Forster Gemälde von Tischbein

**AUS DEM SPÜLSAUM****EIN RIESENBERNSTEIN**

Sylwester Malucha Foto: dpa

Mit einem Bernstein von fast einem Kilogramm Gewicht hat Sylwester Malucha wahrscheinlich den Weltrekord im Bernsteinfinden geschafft. Sein jüngster Fund ist dieser Brocken mit einem Gewicht von 940 Gramm. Er stammt aus der Ostseebrandung an einer kleinen Insel bei Danzig. Malucha will ihn voraussichtlich im Internet anbieten.

Quelle: *Weser Kurier*, 5.4.2004; gefunden und bereitgestellt von Irenäus Kraenz.

**THE BABOON AND THE KITTEN**

Dr. Alfred E. Brehm tells the following in the *Popular Science Monthly*: "I took one of these baboons, it was a female, along to my home in Germany, because she had always proved to be of extraordinary sagacity, and actually exhibited a far greater intelligence than the average of the countrywomen of Thuringia, where I was living. Apes in general like other creatures, providing they submit to their caressing and fondling. My baboon at first concentrated her tenderness upon the children of the village, but, to her great sorrow, found no reciprocity. Then she turned to cats and dogs, and tensed and tormented them in every way. A bright pussy, which the most of the time she carried in her arms, was tired one day of her company and attempted to escape. The ape strongly objected, and the kitten in its struggle, scratched her in the shoulder. Gravely the baboon seized one of the paws of her pet, examined it carefully, and finding, probably, the sharp claws a dangerous superfluity in so small a being, bit them all off, one by one".

Source: *The Palmetto Post*, Port Royal, S.C., USA, Thursday August 6. 1885. Picked up by H. Behrent at Charlston S.C.



DIE GLOCKE DER SANTA MARIA

Einst erklang die Glocke auf dem Schiff von Christoph Kolumbus. Nun streiten Spanien und Portugal, wem sie gehört.

Madrid, 18. Februar 2004. Das Meer birgt oft Unerwartetes. Lange wusste der Italiener Roberto Mazzaras nicht, was er in den Händen hielt. Vor neun Jahren fand er vor der portugiesischen Küste eine unscheinbare Bronzeglocke auf dem Meeresgrund. Sie lag in acht Meter tiefe und 130 Meter vom Strand entfernt. Ein Zufallsfund. Denn eigentlich war der ehemalige Marinetaucher auf der Suche nach einer goldbeladenen spanischen Galeone mit dem Namen SAN SALVADOR.

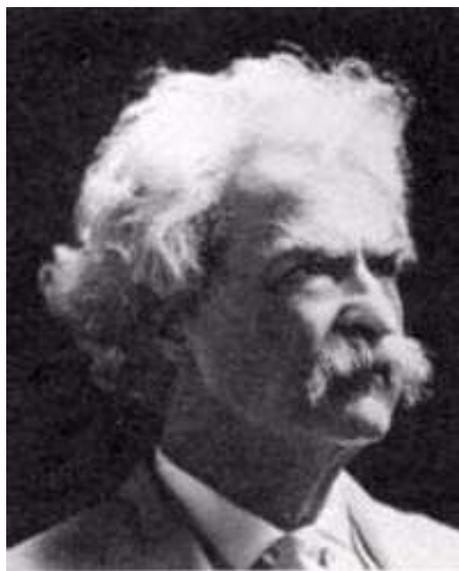


Der Schatzsucher wunderte sich. Die Glocke war für eine Galeone mit den Ausmaßen der SAN SALVADOR viel zu klein. Er forschte nach, stöberte in alten Schiffslisten, zeigte den verwitterten Fund Experten und kam schließlich zur Erkenntnis, eine der bedeutendsten Glocken der Welt gefunden zu haben. Was er in den Händen hielt, war die Schiffsglocke der SANTA MARIA, dem Flaggschiff, mit dem Christoph Kolumbus 1492 Amerika entdeckte. Sie erklang, als der Entdecker die *Neue Welt* zum ersten Mal betrat. Sie läutete buchstäblich ein neues Zeitalter ein.

Taucher Mazzaras rekonstruierte die Geschichte seines Fundes. Die SANTA MARIA ist am 25. Dezember 1492 vor der Insel Hispaniola auf Grund gelaufen. Aus den Resten des Schiffes ließ Kolumbus das Fort La Navidad bauen. Hier hing die Glocke, bis es ein Jahr später von Eingeborenen niedergebrannt wurde. Die Brandspuren auf der Glocke zeugen noch heute davon.

Alte Schiffslisten beweisen, dass der Enkel von Kolumbus 1555 mit dem Schiff SAN SALVADOR einige familiäre Gegenstände des Entdeckers nach Europa zurückholen wollte. Doch der Plan misslang. Das Schiff sank vor Portugals Küste. Dort, wo es ruht, machte sich Roberto Mazzaras auf die Suche. Die Schiffslisten der SAN SALVADOR führen eine wert-

volle Glocke aus dem Fort Navidad auf. Ihr Wert war mit 32 Pesos äußerst ungewöhnlich hoch. Der Betrag entsprach damals dem Jahresgehalt eines Seemanns. Und das edle Stück ist wertvoll geblieben. Die 500 Jahre alte Bronzeglocke sollte nun für mindestens eine Million Dollar in Madrid versteigert werden. Sie ist das letzte Stück, das von der SANTA MARIA übrig ist. Ihr Wert gilt als unschätzbar. Doch wird es zu dieser Auktion vorerst nicht kommen. Portugal hat die mit großer Spannung erwartete Versteigerung der so genannten Kolumbusglocke gerichtlich verhindert. Die Schiffsglocke der SANTA MARIA sei 1994 im portugiesischen Hoheitsgewässer gefunden worden und gehöre deshalb dem portugiesischen Staat, so die Klage. Ein spanischer Richter stimmte dem zu und ließ die Glocke von der Polizei im Madrider Hotel Ritz, wo sie ausgestellt wurde, beschlagnahmen. Spanien will nun Einspruch gegen die portugiesische Klage erheben. Die Glocke sei zwar in portugiesischen Gewässern gefunden worden, habe sich allerdings in einer spanischen Galeone befunden und gehöre deshalb Spanien.

ZWEI FADEN TIEF

Mark Twain

Der richtige Name Mark Twains lautet Samuel Longhorn Clemens. Sein Künstlername *Mark Twain* stammt aus seiner Zeit, als er Lotse auf dem Mississippi war und bedeutet "Zwei Faden tief".

VOM PANAMAKANAL

Als der Amerikaner Richard Halliburton 1928 den Panamakanal in ganzer Länge durchschwamm, musste er 36 Cents Gebühr für die Durchquerung bezahlen. Er wurde wie ein Wasserfahrzeug behandelt und nach Tonnage eingestuft.

AUS HÄFEN & VON MEERENTILLY ERKANNT VORZEICHEN

Eine britische Schülerin, die zehnjährige Tilly, rettete 100 Menschen das Leben, weil sie im Erdkunde-Unterricht aufgepasst hatte. Sie erkannte die Vorzeichen der Flutwelle. Sie sagte es ihre Mutter, die es weitergab, so dass der Strand vor ihrem Hotel und dem Nachbarhotel rechtzeitig geräumt werden konnte. Der britischen Zeitung *The Sun* zufolge wurde an dieser Stelle niemand getötet oder ernsthaft verletzt. Tilly berichtete, dass ihr Geografie-Lehrer das Thema Seebeben durchgenommen und erklärt habe, wie Tsunamis entstehen. „Ich war am Strand, als das Wasser seltsam wurde, blubberte und das Meer sich plötzlich zurückzog. Ich verstand, was passierte, und hatte das Gefühl, dass ein Tsunami kommen würde. Da habe ich Mama Bescheid gesagt.“

PIRATEN IMMER BRUTALER

Kuala-Lumpur (dpa) Die Piraten schlagen auf den Weltmeeren immer brutaler zu. 445 Fälle moderner Seeräuberei listet das internationale Schifffahrtsbüro (IMB) für 2003 auf, das ist ein plus von 20%. Mindestens 21 Seeleute wurden getötet, mehr als doppelt so viele wie noch 2002.

Quelle: Lübecker Nachrichten 9.12.'04

ORGANISIERTE FREIBEUTER

versetzen Seeleute in Angst und Schrecken. Sie kapern und morden auf Befehl der chinesischen Mafia.

Der kanadische Weltumsegler Bob Medd ist gerade noch einmal davongekommen. Seine gesamte Habe, seine Yacht, haben ihm die Piraten von der Westküste Mexikos zwar geraubt. Aber er hat, wenn auch schwer verletzt, überlebt. Räuber wollten ihm mit einem Brotmesser die Kehle durchschneiden. Das aber drang nicht tief genug ins Fleisch. Gut für Bob Medd.

Gewaltverbrechen auf See haben nichts mit der verklärten Freibeuterromantik der Mantel- und Degenfilme zu tun. Bei den Überfällen in der Realität gibt es kein Happyend, die Piraten morden skrupellos. Erbarmen ist für sie ein Fremdwort. Im vergangenen Jahr zählte das Internationale Schifffahrtsbüro (IMB) in London insgesamt 445 Angriffe (2002: 370). 21 Seeleute starben. Sie wurden erschossen, erschlagen, geköpft. 71 Besatzungsmitglieder sind bis heute spurlos verschwunden.

2004 sieht die Bilanz noch düsterer aus. Allein im ersten Halbjahr haben Piraten 30 Seeleute getötet; die höchste Opferzahl seit mehr als zehn Jahren. Die Angaben des IMB bilden nur die Spitze eines Eisbergs. Die tatsächlichen Zahlen sollen wesentlich höher sein.

„Da ist ein abartiges, widerwärtiges Pack am Werk, die kommen für mich gleich nach den Kinderschändern“, empört sich Uwe-Peter Schieder vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft in der HÖR ZU „Das sind Mörder, die alles abschlachten, was sich bewegt.“

Wie ihre Totenkopf-Vorfahren kämpfen zwar viele von ihnen noch mit Macheten und Messern, aber immer öfter statten sich die modernen Piraten mit Schnellfeuerwaffen aus; sie schießen mit Kalaschnikows, besitzen sogar Panzerfäuste und schultergestützte Raketen. „Die Seeräuberi ist in eine neue Phase getreten“, sagt Tony Tan, stellvertretender Regierungschef von Singapur. „Die jüngsten Attacken erfolgen mit nahezu militärischer Präzision.“ Die Piraten seien bestens organisiert, hochgerüstet mit auf dem Weltmarkt spottbillig zu erhaltenden Waffen, durch Mobiltelefon, Funk und Datenübertragung per Satellit miteinander vernetzt. Der Schaden, der jährlich durch die Piraterie entsteht, beläuft sich auf mindestens 3,3 Milliarden Euro. Das Spektrum reicht von Kleinkriminellen, die sich am Besitz der Besatzung bereichern wollen, bis hin zur organisierten Kriminalität im großen Stil. Diese Banden, hinter denen oft die chinesische Mafia steckt, überfallen Schiffe auf Bestellung - für Tony Tan das größte Problem der modernen Seeräuberi. Die Strategie dabei ist immer die gleiche: Auf hoher See kapern Seeräuber die Schiffe, ermorden die Mannschaft (wie 1998 die gesamte 23-köpfige Besatzung des chinesischen Frachters Chang Sheng) oder setzen sie auf offenen Booten aus - Mord mit anderen Mitteln. Dann nimmt der Frachter oder Tanker Fahrt auf ein unbekanntes Ziel, wird entladen, umgestrichen und dient fortan als Mutterschiff für weitere Überfälle. Solche „Phantomschiffe“ sind oft jahrelang unerkannt, ständig unter neuem Namen operierend, auf Beutezug unterwegs. Das Leben der Überfallenen ist in diesem blutigen Spiel weniger wert als ein altes Kaugummi. Auch Sir Peter Black, der wohl berühmteste Segler der Welt, wurde Opfer des Ozean-Terrors. Ende 2001 enterten Amazonas-Indianer seine 36-Meter-Yacht „Seamaster“. Die maskierten Männer schossen wild um sich, Blake brach blutüberströmt auf den Schiffsplanken zusammen; der damals 53-jährige

Neuseeländer starb durch zwei Schüsse in den Rücken.

Am unberechenbarsten sind die Gewässer um Indonesien. Besonders die Straße von Malakka zwischen Indischem Ozean und Pazifik gilt als brandgefährliches Revier. Allein im Juni 2004 griffen Seeräuber achtmal innerhalb von zwölf Tagen Handelsschiffe an, entführten Kapitäne und leitende Offiziere. Deutsche Schiffe sind nach Aussage von Versicherungsexperte Schieder bislang nicht in größerem Umfang von Piraten angegriffen worden. Einerseits mag das an der hohen Wachsamkeit der deutschen Seeleute liegen; andererseits werden längst nicht alle Vorkommnisse gemeldet. Schieder: „Welche Reederei möchte schon in den Ruf kommen, unsicher zu sein.“

Zum Schutz der Seefahrer hat die International Maritime Organisation im Juli dieses Jahres neue Richtlinien verabschiedet. Danach benötigen alle größeren Schiffe ein Zertifikat über ausreichende Sicherheitsmaßnahmen. Auch sind inzwischen Seestreitkräfte vieler Länder aktiv, um Anschläge wie im Jahr 2000 gegen den amerikanischen Zerstörer USW Code zu verhindern. Erst kürzlich haben Singapur, Malaysia und Indien gemeinsam in der besonders gefährdeten Straße von Malakka mit Schiffspatrouillen begonnen. Nur: Hundertprozentigen Schutz werden auch sie nicht bieten können.

HINTERGRUND

Die älteste Erwähnung von Raubüberfällen auf See stammt aus der Zeit Pharao Echnatons (1350 v. Chr.). Auch im antiken Griechenland und Rom war Piraterie eine weitverbreitete Plage. Im Mittelalter versetzten die Wikinger mit ihren Raubzügen fast ganz Europa in Angst und Schrecken. In Deutschland fürchteten die Hansekapitäne die Vitalienbrüder um Klaus Störtebeker und Godeke Michels - bis zu deren Hinrichtung 1401 in Hamburg. In Asien plünderten seit dem Ende des 13. Jahrhunderts ganze Piratenflotten die chinesische, japanische und koreanische Küstenregion aus. Doch als „Goldenes Zeitalter“ der Piraten gelten 17. und 18. Jahrhundert. Ob sie mit Unterstützung einer Regierung (Kaperbrief) oder auf eigene Rechnung raubten - Kapitäne wie Henry Morgan oder Edward „Blackbeard“ Teach waren schon zu Lebzeiten Legenden.

Quelle: Lübecker Nachrichten, 6/7.11.2004



LANDSLEUTE, OPFER DER PIRATEN

Der folgende Aufsatz ist aus der Danziger Zeitung „Wogen der Zeit“ von 1870. Standort: SBB Zeitungsmuseum in Berlin.

Ueberfall der preuß. Bark „Apenrade“ durch chinesische Seeräuber.

Newyork, 23. Januar.

(Original-Correspondenz.)

Vor einiger Zeit traf hier die Nachricht von einem Ueberfall der preussischen Bark „Apenrade“ (Capitain C. H. Davidßen) durch chinesische Piraten ein. Das Schiff war auf der Reise von Whampoa nach Newyork begriffen gewesen. Gestern lief die Apenrade im hiesigen Hafen ein und heute Vormittag begab sich Ihr Correspondent an Bord des Schiffes, um von den Augenzeugen der tragischen Affaire Einzelheiten zu erfahren, die er hiermit den Lesern der „Wogen“ mittheilt. Wegen des Sonntags ruhten die Arbeiten an Bord und das Schiff lag, als Ihr Correspondent an Bord kam, so friedlich und still im Castriver, daß man ihm die viermonatliche Seereise kaum anmerkte; die schwarz-weiß-rothe Flagge wehte so lustig, als ob sie niemals von Piraten heubelt wäre. An Deck begegnete ich einigen Matrosen — Landsleuten von der Ostsee — die mir um so zuvorkommender jede gewünschte Auskunft ertheilten, als sie hörten, daß ich ein „Danziger Kind“ sei. — Man erzählte wie folgt: Wir verließen Hamburg im December 1868 und kreuzten in den indischen und chinesischen Gewässern, Singapur, Siam, Bankok, Hong-Kong und andere Häfen anlaufend. Am 21. September verließen wir Whampoa in China mit einer wertvollen Frachtladung für Newyork; am 24. hatten wir Macao in Sicht und mußten wegen ungünstigen Windes auf der äußeren Absee vor Anker gehen. Bei Dunkelwerden sahen wir eine chinesische Dschunke von bedeutender Größe ungefähr tausend Schritte hinter uns; da während des Tages Duzende dieser Fahrzeuge an uns vorübergekommen waren, achteten wir wenig darauf, bis sie dicht hinter uns umschwenkte und gleich darauf breitreits neben uns lag. Jetzt merkten wir Unrath, — aber zu spät; schon zeigte der Teufel seine Zähne und spie uns eine volle Breitseite von 6 Geschützen Kartätschen und Traubenschuß in die Rippen, daß das Bollwerk aufgerissen und die Boote arg mitgenommen wurden. Wir rufen nun die Messer und bewaffneten uns, so gut es in der Eile anging; schon lag auch die Dschunke neben uns und mehr als 80 brauner Teufel kamen an Bord. Wir wehreten uns nur kurze Zeit — die Uebermacht war zu groß, auch waren die Räuber mit Revolvern und kurzen schwarzen Säbeln bewaffnet, selbst die verfluchten Stinkköpfe wurden an Bord geworfen. Die Mannschaft verbarß sich im Bordtheil des Schiffes, ein Matrose, Vars Karlsen mit Namen, war getödtet und über Bord geworfen. Capitain Davidßen und ein Steuermann waren ins Tauwerk geklüftet — der Capitain mit einer Revolverkugel in der rechten Brust. Der erste Steuermann, Carl Hoffmann, ward von einem furchtbaren Säbelstich bewußtlos niedergeschmettert und nun ging's ans Plündern. Wir sollten den gelben Spitzbuben Opium und Geld geben, wovon wir Nichts an Bord hatten. Nachdem sie uns fortwährend gestoßen und geschlagen, plünderten sie die Säuteen klar aus — Karten, Quadranten, Anstruamente, Alles nahmen sie fort. Demnachst ging es im größter Geschwindigkeit über die Ladung her — bald waren hundert Kisten Thee hinübergeschafft, als man die Röhre eines Dampfers kaum eine halbe Meile entfernt, bemerkte. Unser Leben und das Schiff war gerettet! Der Dampfer kam näher und mit Flüssen und Schlägen nahmen die Piraten Abchied, nachdem sie versucht hatten, das Schiff in Brand zu stecken. Das Schiff war endlich zugerichtet, kaum besser als ein Wrack — kein Boot an Bord, Segel und Tafelage zertrümmert und das Deck verrotten. Wir beeilten uns, nach Macao zu kommen und ließen auch nach vier Stunden Fahrt dort ein. Wir stüften zwei Wochen lang und fuhren am 6. October weiter, nachdem wir noch erfahren hatten, daß ein portugiesisches Kanonenboot auf die Räuber ohne Erfolg Jagd gemacht hätte. So die Matrosen. Ich konnte ihnen bessere Neuigkeiten mittheilen, welche inzwischen durch Dampfer-Post an die Firma gekommen waren, an welche das Schiff bestimmt war. Nach diesen Nachrichten wurde der Pirat am 7. October von einem chinesischen Kanonenboot unter Führung amerikanischer Offiziere abgefaßt und nach verzweifelter Gegenwehr kampfunfähig gemacht. Ein Theil der Mannschaft sprang über Bord und der Rest wurde im Sandgemenge auf dem Deck der Dschunke niedergemacht und gefangen genommen, das Fahrzeug wurde erobert. Die ausführliche Mittheilung dieses Ereignisses erzeute die braven Seeleute gar sehr — noch mehr freuten sie sich aber, als ich ihnen erzählte, daß bereits zwei Kriegsdampfer hergestellt würden, um die Ehre der norddeutschen Flagge und die Sicherheit des norddeutschen Handels in den östlichen Meeren zu wahren. Möchte es nur nicht gar zu lange dauern!

Dans Heinrich.

PIRATEN - OPFER VON TSUNAMI ?

Kuala Lumpur (dpa) Die Piraterie auf den Weltmeeren wird immer brutaler. 2004 kamen bei Überfällen mindestens 30 Menschen ums Leben - neun mehr als im Vorjahr. Bereits 2003 hatte sich die Zahl der Todesopfer, so das Anti-Piraten-Zentrum (IMB) in Kuala Lumpur (Malaysia), mehr als verdoppelt. Gleichzeitig registrierte das IMB 2004 jedoch einen Rückgang der Überfälle von 445 auf 325. Brennpunkt der Seeräuberei sind die Gewässer Indonesiens, wo es im Vorjahr zu 93 bekannten Angriffen kam. Rang zwei belegt die Straße von Malakka zwischen der Insel Sumatra und Malaysia mit 37 Überfällen. Seit der Flut am zweiten Weihnachtstag wurden von dort jedoch keine Angriffe mehr gemeldet. Möglicherweise sind auch viele Piraten bei der Tsunami-Katastrophe ums Leben gekommen und ihre Boote und Waffen zerstört worden. Quelle: Hamburger Abendblatt 8.2.'05

REISEBERICHTE UND BILDER

von unserem Kameraden Irenäus Kraenz. Zuerst folgt aber ein Bericht, der chronologisch vor denen im SEESCHIFF Nr.1 stehen sollte.

9. Mai 2003

Ich bin bekanntlich am 6. April, Sonntagnachmittag nach Amsterdam geflogen und dann weiter mit dem Zug nach Roosendaal, dem Sitz meiner holländischen Reederei. Dort im Hotel übernachtet und am Montagmorgen abgeholt zum Office. Im neuen Glas-Bungalow bis Mittag mit allen Mitarbeitern konferiert und dann um 13 Uhr zum Bahnhof zurückgebracht mit einem Trolley voll Schiffspost. Gegen 15 Uhr in Amsterdam-Schipohl wieder angekommen und meinen Koffer aus dem Schließfach befreit. Eingescheckt und gegen 17 Uhr abgehoben nach Sacramento in Kalifornien, mit Umstieg in Minneapolis. Am selben Tag, Montag 7. in Sacramento gegen 22:30 Uhr angekommen. Wurde vom Agenten abgeholt und in 2 Std. Autofahrt nach Oakland (gegenüber von San Francisco) ins Hotel gebracht. Mein Schiff lag dort auf Warte-Reede. Am 8. Dienstag Vormittag aus dem Hotel raus und mit einem Wassertaxi an Bord des Schwergut-Schiffes 'Scan Trader' ex 'Titan Scan', 1982 in Husum gebaut, vormals für (neue) Hansa-Mammoet in Fahrt. Das Schiff ist im guten Zustand und mit Russen-Besatzung, vermittelt über St. Petersburg. Die Leute sind seit 1998 (mit Urlaub) an Bord und freuten sich, dass mal kein Russen-Kapitän als Ablöser an

Bord kam. Ich wollte es nicht glauben, aber es ist so. Am 10.4. spät abends den Anker gehievt und 9 Std. lang auf dem Fluss mit Lotsen nach Sacramento gefahren. Am 11. morgens um 6 Uhr an der Pier festgemacht. Um 8 Uhr kamen die Stauer, und das Löschen der Ladung konnte beginnen. Dass Schiff hatte in Pohang/Süd Korea Windmilltowers geladen. Sektionen von den Windmühlenmasten. Gelöscht mit eigenen Schwergutbäumen. Gearbeitet wurde nur von 8 bis 18 Uhr mit 1 Std. Mittagspause. Am 15.4. um 17 Uhr war das Schiff leer. Am 16.4. um 4 Uhr abgelegt und mit Lotsen in Richtung San Francisco unter der Golden-Gate Brücke hindurch nach See. Die Reise in Ballast (Leer-Schiff) ging nach Callao in Peru bei herrlichstem Wetter und ruhiger See. In Callao am 29.4. mittags an der Pier festgemacht. Um 17 Uhr angefangen zu laden, Tag und Nacht ohne Pause, mit Projekt-Ladung, meist mobile Geräte bis zu 80t schweren Dump-Trucks (Minen-Kipp-Lastwagen). Ich musste die Monats-Schiffspost für April erstellen: Abrechnungen, Heuern, jede Menge Papier nach den neuen IMO/ISM-Vorschriften. Hier auch 5 Mann Crew-Wechsel. Am 30.4. um 22 Uhr war das Schiff beladen mit 870 mt und 3200 cbm, nur im Unterraum und im Zwischen Deck. Am 1. Mai um 3 Uhr abgelegt und draussen auf See-Reede um 1:45 Uhr geankert, um 750 mt Schweröl und 35 mt Diesel zu bunkern. Um 14 Uhr den Anker gehievt und die etwa 30 Tage Reise nach Balikpapan/Borneo/Indonesien konnte beginnen. Es könnte sein, dass wir unterwegs irgendwo noch Ladung aufnehmen. Wir haben ja noch Platz. Hoffentlich auf Tahiti. Unsere Fahrtroute läuft parallel auf dem Breitengrad 12 Grad Süd via Torres Street zwischen Nordaustralien und Papua Neu-Guinea hindurch in Richtung Borneo, bis jetzt. Unsere jetzige Position am 8. Mai um 21 Uhr Bordzeit ist 12°S 120°W, mitten im Pazifik. Ihr seid 10 Std. weiter im Moment. Bei Euch ist es der 9. Mai 7 Uhr. Ich wünsche Euch und den Kameraden weiterhin alles Gute und natürlich auch Euren Frauen. Wir haben die ganze Zeit über gutes Wetter, Wind und Strömung von achtern und normales bis leichtes Rollen in SW-Dünung. Herzliche Grüße an Alle und Eure Frauen. Bis demnächst mal wieder. Euer Kamerad Irenäus Kraenz.



Auf See, 13.05.2004
Es ist wieder mal soweit: Freitagabend ist Treffen im "Remter", und ich habe bereits einige 1000 sm auf den Ozeanen gepflegt. Am 6. April frühmorgens flog ich von

Bremen nach Frankfurt. Dort hatte ich genügend Aufenthalt zum Telefonieren, An-/Abmelden und noch mal Tschüss sagen. Mit der Lufthansa flog ich dann weiter nach Caracas in Venezuela. Ein angenehmer Flug, die ganze Mittelsitzreihe gehörte mir ganz allein. Im Flughafen von Caracas herrschte das typische süd-amerikanische Durcheinander, ein mittleres Chaos. Reservierungskarten waren für die Anschlussflüge weder ausgedruckt noch vorhanden. Letzten Endes haben doch alle ihren Anschlussflieger bekommen. Aufenthalt war reichlich. Ich flog mit einer chilenischen Maschine weiter nach Lima in Peru. Auch dieser Flug war nicht voll ausgebucht. So hatte ich auch dort Bewegungsfreiheit. Am selben Tag abends landete ich im tropischen Lima. Durch die Zeitverschiebung 7 Std. zurück. Die Abfertigung lief fließend, das Gepäck war auch zur Stelle. Der Agent holte mich ab; eine halbe Std. Autofahrt zum Hafen Callao. Dort übernahm ich mein Schiff vom abmusternden Russen-Kapitän. In Callao gingen 5 Mann von bzw. an Bord. Von den 17 Leuten waren bereits 8 Leute im letzten Jahr mit mir zusammen auf diesem Schiff gewesen, alles Russen, gute Leute. Inzwischen hat die holländische Reederei eine Anti-Alkohol-Police auf ihren Schiffen durchgesetzt. Es gibt nun auch kein Bier mehr an Bord, notfalls noch Haarwasser zum Verdünnen. An Land kann sich natürlich jeder Seemann volllaufen lassen, sofern Zeit und Geld vorhanden sind. Das Schiff kam am 2. April von Santos in Brasilien mit Ladung in Callao an.



Callao

Zunächst auf Warte-Reede, dann an die Pier zum Löschen. Am 7. war die Projekt-Ladung gelöscht. Danach wurden einige Dump Trucks und Bulldozers mit Ersatzteilen geladen. Alles mit eigenem Schwergut-Ladegeschirr, geht sehr schön langsam. Diese Ladung ist für Durban in Südafrika bestimmt. Am 8. verließen wir Callao und fuhren nach Pisco. Ebenfalls in Peru. Noch in der Nacht zum 9. liefen wir dort ein. Pisco ist der älteste Hafen Perus. Eine lange Fingerpier reicht tief ins flache Wasser. Die Schiffe machen schon 10 sm südlich an einer langen guten Pier

im tiefen Wasser fest. Die Pier gehört zu St. Martin und wurde am Innenufer einer Halbinsel in einer Bucht angelegt. Sie ist also vor Schwell, Wind und See geschützt. Der Hafen läuft aber unter dem Namen Pisco - weil eben bekannt -, etwa 130 sm südlich von Callao. In Pisco wurden ebenfalls schwere Fahrzeuge und Projekt-Ladung übernommen. Diese Ladung ging nach Buenos Aires, der Hauptstadt von Argentinien. Am Nachmittag des selben Tages liefen wir in Richtung Magellan-Straße aus. Das ist nicht mehr so weit weg von Kap Horn, wo die kleine Madonna der Seefahrer steht. Die Reise war zunächst ganz gemütlich. Dann kam Wind, See und Dünung von der Stb.-Seite auf. Unser Schiff, mit wenig Ladung, rollte sinnig hin und her. Zunächst wollte ich die Magellan-Straße direkt ansteuern, aber die Fax-Wetterkarte von dort unten sah gar nicht gut aus. So wurden 2 chilenische Lotsen bestellt, um bei Ancus auf etwa 42° S durch die natürlichen Kanäle an der Chile-Küste zu fahren. Die Lotsen müssen mindestens 3 Tage vorher bestellt werden und fahren dann mit dem Schiff 4 bis 5 Tage durch die chilenischen Kanäle einschließlich bis zum Ostausgang der Magellan-Straße mit. Die Lotsung kostet etwa 10.000 US\$. In Chile nennt man diese Wasserstraßen an der Küste "Kanäle". In Schweden, Finnland und Norwegen fährt man durch die "Schären". Vom 16. morgens bis einschl. 19. führen wir im ruhigen Wasser, von Inseln, Hügeln und Bergen umgeben durch diese landschaftlich fantastischen, kaum bewohnten Kanäle. Nur einmal, bereits nach einem Tag, mussten wir raus auf die offene See, weil es innerhalb der Küste keine Durchfahrt gab. Um wieder in den 70sm entfernten Golf de Penas einzufahren, benötigten wir ganze 20 Std. Draußen hatten wir bis 10 Windstärken und mussten uns da durchackern. In den Kanälen begegnete man kaum einem Schiff. Aber Rudel (Schulen) von Seelöwen und sogenannten "Motor-Ducks". Das sind gänse- bzw. entenähnliche Wasservögel, die aber nicht fliegen können. Sie schlagen mit ihren Flügeln und paddeln mit den Füßen, um so vorwärts zu kommen. Als ob ihnen ein Motor eingebaut wäre. Ja und dann kam uns ein kleines Rudel Pinguine entgegengeschwommen. Man glaubt es kaum, diese Art kommt jedes Jahr von der Antarktis über 1000 km an die Küste Chiles gepaddelt. Fliegen können diese Viecher ja auch nicht. Viele Berge, gar nicht so hoch, sind mit riesigen Gletscherfeldern überzogen. Einige konnten wir sehen. Schnee und blaues, also uraltes Eis. Einige Gletscher gleiten ganz langsam die

Berge zur Küste herunter und brechen dann ab. Diese Eisschollen und kleinen Eisberge treiben dann, je nach Wind und Strömung, in die Kanäle. Wir sind an einem solchen Eisfeld vorbeigefahren. Die Magellan-Straße, sie mündet dort, durchfuhren wir vom Morgen des 20. bis zum Nachmittag des 21. Sie ist sehr breit. Ab und zu ist mal ein Schiff in Sicht. Vorbei an der dort liegenden größten Stadt - Punta Arenas. Inzwischen ein Eldorado für Abenteurer und Geldmacher, die hauptsächlich aus Europa sind. Kroaten und Juden, aber auch andere Nationen. Ein Klein Las Vegas. In Kap Posesion gingen die beiden Lotsen von Bord. Nette Leute. Am Leuchtturm Dungeness, an dem Ostausgang der Magellan-Straße, hört Chile auf. Hier bei Kap Virgenes beginnt Argentinien. Nun befanden wir uns im Süd-Atlantik und nicht mehr im Pazifik. Wir führen direkt nach Buenos Aires und hatten dabei gutes Wetter. Alles von achtern. Am 25. abends kamen wir an der La Plata (Bay) Mündung an. Übernahmen unseren Lotsen und fuhren weiter nach Buenos Aires. Der argentinische Lotse kommt von Montevideo, der Hauptstadt von Uruguay. Die Lotsen werden dort ein- und ausgesetzt. Auf der La Plata Reede ist noch einmal Lotsenwechsel. Am 26. morgens liefen wir im Hafen von Buenos Aires ein. Dort wurde die Pisco-Ladung gelöscht. Es kamen viele Leute an Bord, die alle etwas auszurichten hatten. Schiffshändler und 2 Monteure aus Wilhelmshaven von Navitek. An der Hauptmaschine musste an einem Zylinder die Buchse und der Kopf ausgewechselt werden. Der GL-Besichtiger nahm dann das Ganze ab usw. Spät abends, gegen 22 Uhr, legten wir schon wieder ab und ankerten um Mitternacht auf der La Plata-Reede. Wir mussten nach Campana weiterfahren. Unser Liegeplatz war jedoch von einem anderen Schiff belegt. Auf Reede lagen wir bis zum späten Abend. Eine schöne Verschnaufpause für alle an Bord. Um 21:30 Uhr ging es weiter durch den La Plata Kanal und dann 96 km in den Fluss Rio Parana de las Palmas nach Campana.



La Plata Kanal

Von Buenos Aires etwa 8 Std. entfernt. Allerdings war unsere Pier immer noch besetzt. Bis unsere Pier frei wurde, mussten wir im Fluss, am 28. von 2 bis 6 Uhr, noch mal ankern. Um 9 Uhr waren wir an der Pier fest. In Campana lagen wir bis zum Vormittag des 7. Mai. Also ganze 9 1/2 Tage. Das war fantastisch, obwohl Tag und Nacht geladen wurde. Außer am 1. Mai und wenn es regnete. Wir luden 6.600 Tonnen Rohre von kleinerem Durchmesser und 1.600 Tonnen Gipsplatten auf Paletten. Die Gipsplatten gehen nach Durban und die Rohre nach Pasir Gudang in Malaysia und Vung Tau in Vietnam. Die Stadt Campana hat in etwa



Eva Peron

140.000 Einwohner. Architektonisch eine Katastrophe. Die wenigen noch vorhandenen alten Bauten mit Prachtfassaden verkommen. Ansonsten ist es ein Durcheinander von würfelförmigen Bauten jeglicher Art. Keine Augenweide. Die meisten Leute sehen ärmlich aus, außer den Jugendlichen. Fast alles Weiße. Ich habe einige maritime Denkmäler fotografiert. Darunter auch das von der Falklandschlacht und in einem Park die wunderschöne Büste von Evita Peron. Ansonsten habe ich jeden Tag von Land aus mit meiner Frau telefoniert. 23 Minuten für etwa 3 Euro. Das Wetter dort ist durchwachsen. Es beginnt jetzt dort so langsam der Winter. Allerdings sind das schon die Subtropen. Mal Regen, dann kalter starker Wind und dann wieder die Sonne, tropisch warm. Einige Laubbäume verlieren ihre Blätter, andere nicht. Die Flussfahrt, auslaufend, am Tage war ebenfalls landschaftlich eine Augenweide: Viel Grün, kleine Seitenarme und dazu ein herrliches ruhiges Sonnenwetter. Am Vormittags des 7. Mai verließen wir Campana und sind am 11. gegen 4 Uhr morgens in Santos in Brasilien eingelaufen. Die nächste riesige Stadt ist Sao Paulo. Santos liegt auf 24° S. Hier enden die Subtropen, und in Richtung Äquator beginnen die Tropen. In Santos

wurden noch 370 cbm Kisten mit Inhalt geladen. An Deck stehen drei riesige Pumpen-Maschinen mit Ersatzteilen und Zubehör in Kisten und drei 14 m lange Zyl. von 1,30m und 3m Durchmesser (Projekt-Ladung). Die Kisten gehen nach Durban, die beiden Zylinder und die Zentrifugumpumpen nach Singapur. Leider lagen wir in Santos nur bis zum 12. um 3 Uhr morgens. Das Wetter, die See, von Campana nach Santos war fast wie geleckert, spiegelglatte See, kaum Wind, Sonne, etwas Dünung, etwas Rollen, herrlich. In Durban sollen wir nach dem Löschen der Ladung evtl. noch 3.600 Tonnen Stahl für Singapur bekommen. Seit dem Auslaufen von Santos haben wir fantastisches Wetter. Wir befinden uns jetzt um 23 Uhr Schiffszeit, 14. um 4 Uhr Ihrer Zeit, auf 25°48'S 037°06'W. Also fast mitten im Süd Atlantik und fahren direkt auf das Kap der Guten Hoffnung zu. In Santos kam die Deutsche Seemannsmission an Bord, seit einer Ewigkeit mal wieder, und brachte diverses deutsches Lesematerial. Darunter auch deutsch-brasilianisches und eine CD mit aktuellen Neuigkeiten aus aller Welt in fast allen Sprachen. Die Reiseroute seit meinem Antritt in Callao verlief und verläuft folgendermaßen: Callao in Peru – Pisco in Peru – Magellan Straße - Buenos Aires und Campana in Argentinien - Santos in Brasilien – Durban in Südafrika. Um das Kap der Guten Hoffnung in den Indischen Ozean. - Singapur - Pasir Gudang in Malaysia - Vung Tau in Vietnam. Ich mache jetzt Schluss.

Ich wünsche Ihnen und allen Kameraden weiterhin alles Gute. Hoffe, dass nun Herr Hecker endlich seine silberne Nadel bekommen hat bzw. diese jetzt am Freitag noch bekommt. Ganz herzliche Grüße Ihnen und an alle beim Freitagtreffen. Tschüss und Bye-Bye bis zum nächsten Bericht in einem Monat.

Ihr Irenäus Kraenz.



Indischer Ozean, 11. Juni 2004

Schon wieder einen Monat abgefahren, im Leben und auf dem Wasser. Die Zeit zerfließt, keine Langeweile. Für meine liebe Frau allerdings ist diese *leere* Zeitspanne unendlich lang. Heute Abend ist Treffen im "Remter", glaube ich, oder hat die Sommerpause schon ins Vereinsleben gegriffen? Noch mal im Anschluss an meinen letzten Bericht. Am 11. Mai um 5 Uhr machten wir am Pier in Santos fest. Leider keine 2 Tage Liegezeit. Wieder Auslaufen am 12. morgens um 3:20 Uhr. Das Laden lief schneller als erwartet. Ich war nicht an Land, dafür kam seit ewig-



langer Zeit mal wieder die Deutsche Seemannsmission, ein Vertreter, Brasilianer mit deutschem Namen, der deutsch spricht, an Bord, ohne zu wissen, dass sich hier ein Germane aufhält. Er hätte die Leute auch mit dem VW-Bus zum Seemannsclub abgeholt, aber es ging halt nicht. Dort ist auch der katholische Seemannsclub „Stella Maris“ vertreten. Zum Glück brachte er auch diverses deutsches Lesematerial mit. Auch deutsch-brasilianische Zeitungen und eine CD mit aktuellen Neuigkeiten der letzten 2 bis 3 Monate aus dem Internet in fast allen möglichen Sprachen und Farbfotos von den Klubunternehmungen mit verschiedenen Schiffsbesetzungen, Ausflüge, Strandaufenthalt, Restaurants usw. Kaum zu glauben, was alles und wie viel so auf einer CD aufgenommen werden kann. Ich lese gern ausländische Zeitungen in deutscher oder englischer Sprache. Es ist sehr interessant zu erfahren, wie sich das Leben der Deutschen bzw. der Deutschstämmigen im jeweiligen Ausland abspielt. Die Überfahrt von Santos nach Durban in Südafrika verlief ganz gut. Wir fuhren immer so am Rande eines Hochs in Richtung Kap der Guten Hoffnung und waren somit in der guten Hoffnung, bei einigermaßen gutem Wetter das Kap zu erreichen und zu umrunden. So war es denn auch. Etwas Wind und See von der Seite, aber ansonsten eine angenehme Fahrt durch den Süd Atlantik bis hin zum Indischen Ozean. Am 27. morgens um 3:30 Uhr ankerten wir draußen auf der Durban Lotsen-Reede. Unsere Pier war noch von einem anderen Schiff belegt. Für uns sind solche Warteschleifen immer gut, denn einmal im Hafen festge-

macht, geht es sofort in die Vollen. In Durban erwartete uns eine Prüfung in Theorie und Praxis durch das Bureau Veritas, der französischen Klassifikations-Gesellschaft. Die Prüfung betrifft das Internationale Schiffsicherheits-Zertifikat, das jedes Schiff und jeder Hafen zum 1. Juli 2004 vorweisen muss. Das hat was mit dem 11. September zu tun. Es wurde von den Amerikanern in kürzester Zeit durch alle Instanzen durchgepeitscht. Ohne dieses Zertifikat und natürlich nachfolgenden Kontrollen läuft ab dem 1. Juli gar nichts mehr. Unseren Schiffs-Sicherheits-Plan, SSP, bekam ich von unserem Agenten erst in Santos an Bord. Alles auf einer Diskette, die über das Internet von meiner Reederei übertragen worden war. Am 13. habe ich die Diskette im Computer geöffnet und ausgedruckt. 87 Seiten SSP. Diese Seiten wurden mit der 17 Mann starken Besatzung, alles Russen, in 12 Tagen ebenfalls durchgepeitscht. Damit die Anhörung und Abnahme in Durban auch mit Erfolg abläuft. Sie lief gut ab. Wir bekamen unser Zertifikat, ich bin hier an Bord der Schiffs-Sicherheits-Offizier, kurz SSO. Ich habe dafür zu sorgen, dass keine Terroristen im Hafen oder auf See an Bord kommen können und das Schiff für ihre Zwecke kapern. Das Ganze scheint eine Farce. Alle wissen das. Aber es ist eben ab 1. Juli internationale Vorschrift. So - vom Thema abgekommen. Am gleichen Tag, abends um 17 Uhr, machten wir in Durban an der Pier fest. Wir löschten unsere Ladung für Durban und bekamen Ladung für Singapur; eine 92t schwere große Drahttrommel. Am 28. wurde 3 Std. Geprüft. Wir hatten unser Schiffszertifikat in der Tasche. Mein persönliches Prüfungszertifikat, das jeder SSO und Stellvertreter ebenfalls haben muss, hatte ich bereits im Dezember 2003 in Bremen abgerissen. Am 30. morgens um 1:50 Uhr verließen wir Durban. Obwohl in Durban ebenfalls eine Deutsche Seemannsmission vorhanden ist, kam niemand an Bord. Allerdings jeden Abend kam ein Kleinbus zu einer bestimmten Stelle in unserer Nähe. Er holte Seeleute von den Schiffen ab und brachte sie gegen 22 Uhr auch wieder zurück an Bord. Man kann in Durban nur mit mehreren Leuten an Land gehen. In der Dunkelheit nach Möglichkeit überhaupt nicht mehr. Im Zentrum am Tage ist es OK. Ansonsten herrscht hier im Dunkeln und in den äußeren Bereichen der Stadt der nackte Terror und das Verbrechen. Es sind kaum Südafrikaner, sondern Banden aus den anderen Teilen Afrikas. Meistens aus Nigeria und dem Nachbarland Mozambik.



Durban

Trotzdem ist es eine schöne Stadt mit Sehenswürdigkeiten und einer schönen Umgebung. In Santos war es auch nicht angebracht, allein an Land zu gehen, auch am Tage nicht. Im Zentrum kein Problem, jedoch vom Hafen zum Zentrum. Ich war auch in Durban nicht an Land. Hatte einfach keine Lust. Jeder Weiße hier versucht aus Durban wegzukommen, wenn er/sie es sich existentiell leisten kann - oder man ist sicherheitsmässig bestens abgesichert.

In den letzten beiden Liegetagen in Durban kam starker Wind auf, im Hafen kein Problem, so dass wir draußen zwar keinen Sturm, aber relativ schlechtes Wetter hatten. Nun ist es bei so einem Schwergutschiff halt so, dass man nicht fahren kann wie mit einem Tanker, Massengutfrachter oder einem *normalen* Schiff, das durch jede schwere See und aus jeder Richtung, meistens überall und immer nur so durchbrackern kann. Wir müssen schon zuvieles Rollen des Schiffes und zu starkes Gegenanbrackern gegen die See vermeiden. So war es denn auch, als wir uns aus der Küstenzone und der 200m Tiefenlinie verabschieden wollten. Das Schiff rollte zu stark. Also wieder zurück zur Küste und innerhalb der 100m Tiefenlinie hoch nach Norden, immer der Küste folgend. Eine ganz andere Richtung. Normal wären wir südlich von Madagaskar, Reunion, Mauritius und Diego Garcia in Richtung Süd-Malediven und dann zur Malakka-Straße gefahren. Der kürzeste Weg. Ging aber nicht. Wie gesagt, immer hoch nach Norden an der Küste längs. Die See von achtern und im flachen Wasser ziemlich ruhig. Wir führen in den Mozambik Kanal - zwischen Mozambik und Madagaskar - dort hindurch, mehr zur Madagaskar-Seite. Beim Passieren der Nordspitze von Madagaskar, Cap Amber, wollten wir in Richtung Osten und dann NO zum Südtteil der Malediven usw. Ging auch wieder nicht. Sowie wir aus dem Landschutz der Insel kamen, hatten wir dieses Mal richtig schwere See von der anderen Seite der Insel voraus. So hätten wir nur noch 5 kn/Std. gemacht und wären zu sehr in die See geknallt. Also den

Dampfer wieder um 90 Grad nach Backbord gedreht und volle Pulle nach Norden gefahren. Die See, Wind usw. fast von achtern. Hört sich gefährlich an, ist es aber nicht, wenn man weiß, wie man in solchen Situationen fahren sollte. Wir machten gute Fahrt voraus und immer hoch, weiter nach Norden, zum Äquator hin. An den Seychellen links vorbei bis wir in Äquaturnähe weniger Wind, See und Dünung und nun mehr aus achterlicher Richtung hatten. Wir mussten das Schiff wieder um etwa 90 Grad nach Steuerbord drehen, um in die Durchfahrt der Süd-Malediven, dem One-and-a-Half-Degree-Channel, zu gelangen. Diese Durchfahrt zwischen den Inseln heißt 1,5 Grad Kanal, weil sie auf 1,5 Grad N liegt. So einfach ist das. Wir sind jetzt auf dem Weg dorthin und haben sogar den Äquator Strom mit uns. Gestern um 16 Uhr konnte ich das Schiff gefahrlos in die östliche Fahrtrichtung drehen. Wir haben jetzt eine angenehme ruhige Fahrt. Morgen abend gegen 20 Uhr werden wir den Äquator überqueren und uns dann auf der Nordhalbkugel weiterbewegen. Trotz des großen Umweges haben wir nichts an Zeit verloren, denn wir konnten immer „Voll Voraus“ durchfahren. Wir werden wie vorgesehen am 16. oder 17. Juni in Singapur ankommen. Bei jeder Reederei oder jedem Charterer hat der Kapitän leider nicht diese volle Entscheidungsfreiheit, die ihm gesetzlich/rechtlich international zusteht. Also der Gefahr aus dem Wege gehen, sofern es dem Schiff, der Ladung und Besatzung zu Gute kommt. Wenn man solch einen "Schiffsbetreiber-Verein" erwischt, wo der Kapitän nur noch als ausführendes Organ von Schreibtischtätern fungieren soll, dann sollte man schnellstens den "Arzt" wechseln und sich einen neuen suchen. Aber nur wenige Kapitäne tun es, weil sie leider glauben, brot- oder schiffs-kommandolos zu werden und weil sie zu wenig Erfahrung und/oder Selbstvertrauen haben. Wir werden wieder eine Weltumrundung durchziehen, wie im letzten Jahr, denn von Singapur geht es weiter nach Pasir Gudang in Malaysia - gegenüber von Singapur zur Festlandseite hin. Dann nach Vung Tau und wieder nach Phu My in Vietnam in einem von vielen Mekong-Delta-Fluß-Armen. Dort waren wir im letzten Jahr auch, um für Papier auf der Nordinsel von Neu-Seeland eine Ladung *windmill-towers*, das sind Sektionen von Masten für Windkraftanlagen, zu übernehmen. Davon hat Vietnam Großaufträge in die USA und nach Neu-Seeland und produziert diese Sachen preiswerter als Süd-Korea. Also von Anbeginn vom östlichen

Süd Pazifik zum Süd Atlantik, zum Indischen Ozean und dann zum westlichen Teil des Süd Pazifiks. Einmal rundumzu - sagt der Hamburger/Bremer.

Ich mache jetzt auch rundumzu Schluss mit dem Schreiben. Die See ist inzwischen ganz ruhig, waschbrettartig. Die Dünung bringt uns dann und wann immer noch (sachte) zum Rollen.

Am Dienstagabend 19:30 Uhr überqueren wir den Äquator von Süd nach Nord. Gestern abend gegen 19:30 hatten wir den 1,5 Grad Kanal/Durchfahrt zwischen den Atollen der Süd-Malediven. Von dort aus geht es weiter zur NW-Spitze Sumatras in die Malakka Straße. Die Spitze erreichen wir am 14. und am 17. morgens Singapur. Wir sind jetzt 3 Std. voraus, bis Singapur müssen wir noch mal der Uhr 3 Std. vorausseilen.



Tschüss und Bye-Bye Ihr Irenäus Kraenz.



FLUNDER

IMPRESSUM

DANZIGER SEESCHIFF

Herausgeber:

Verein Danziger Seeschiffer e.V.

Sitz Hamburg

Erscheint unregelmäßig; voraussichtlich zwei Mal pro Jahr.

Redaktion: Hermann Behrent

Anschrift:

Langenstücken 14; D-22958 Kuddewörde

e-mail: danziger_seeschiff@freenet.de

Tel.-Anrufaufzeichnung- 04154 841252

Fax 04154 841253



POMUCHEL

Kurzbiographie unseres Kameraden

Hartmut Hecker, ledig, eine Tochter, ist **1934**, am 24. März im Freistaat Danzig geboren. Früher Johannesstr. 2, Zoppot.

Verein Danziger Seeschiffer.

1977, Eintritt

1991, Beisitzer im Vorstand & Archivar.

1997, Stellvertreter des Vorsitzenden.

2001, Vorsitzender.

Seefahrt: Frachter, Kombischiffe, Tanker.
Fahrtgebiet: Nord- und Ostsee, Karibik, West- und Ostküste von Nord- und Südamerika, Westafrika.

Ehrenamtliche schiffahrtbez. Tätigkeiten

1971, Arbeitsrichter Seekammer Hmbg.

1978, Arbeitsrichter Landesarbeitsgericht.

1991, Arbeitsrichter Bundesarbeitsgericht.
25-Jahre, Stellvertreter im Vorstand der SeeBG.

16-Jahre, Vertreter der Seeleute im Gewerkschaftsrat der DAG.

26-Jahre, im Vorstand der Bundesberufsgruppe Schifffahrt in der DAG.

Zeitweise in der „Deutschen Gesellschaft für Ortung und Navigation“: Schifffahrt-, Raumfahrt- und Luftfahrtkommission.
Oberleutnant zur See der Reserve,
Oberleutnant des Heeres der Reserve.

Ehrenamtliche Tätigkeiten in Hamburg

2 Jahre Beirat d. FHS am Berliner Tor.

Je 3 Semester, Kulturreferent im ASTA der FHS am Berliner Tor, Hamburg und Präsident des Studentenparlaments.

8-Jahre im Kirchenvorstand der Heilig Geist Kirche in Barmbek.

8-Jahre im Vorstand des kirchlichen Alters- u. Pflegeheims St. Gertrud.

25-Jahre im Betriebsrat der Firma Jungheinrich.

Berufliche Tätigkeiten

1951, Lehre im Handwerk. Ausbildung zum Gesellen im Elektro-Maschinenbau.

1955 bis 1966, Studium der Elektrotechnik an der FHS, am Berliner Tor mit Unterbrechungen.

1969 Abschluss als Dipl. Ing.

1969 bis 1997, Ingenieur in der Entwicklung bei der Jungheinrich AG in Hamburg.

Politische Tätigkeiten

1962, bis heute Mitglied in der SPD.

Viele Jahre im Vorstand des SPD Kreisvorstandes Nord, Distrikt Barmbek-Mitte und dessen Bezirk 1.

25-Jahre, im Landes Vorstand der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in Hamburg.

4-Jahre, Deputierter der Justizbehörde in Hamburg.

4-Jahre Deputierter der Behörde für Wissenschaft und Forschung, Hamburg.

1983 bis **1998**, vier Mal von der SPD Hamburg für den Bundestag nominiert.

1953, Gewerkschaftsmitglied in der IGM, später ÖTV, dann DAG, heute Verdi.

Mitglied im Deutschen Arbeitsgerichts Verband.

Einige Bemerkungen über meine Beziehungen zur Danziger Schifffahrtstradition und dem Verein der Danziger Seeschiffer e.V., Hamburg:

Durch meine Neugierde über meine Verfahren in Danzig stieß ich auf einige Mitglieder der Familie Hecker, die mit der Schifffahrt in Verbindung standen:

Gerdt Hecker, *1603, in der Schifferbank (Simson 115). Daniel II Hecker, *1638, am 2.6.1661 mit Dorothea Linck verheiratet, Tochter des Heinrich Linck. Euphrosia Hecker, *1660, mit Johannes Gort verheiratet, Captain der Niederlande. Flora Constantia, *1672, Enkelin von Cordula Hecker, geb. Hewelche, mit dem Rats Herrn Ferber verheiratet.

Kurzbiographie unseres Kameraden

Klaus & Ingrid Kaesler

Klaus Peter Kaesler

Alt-Reinickendorf 31, 13407 Berlin.

1930, geboren in der Freien Stadt Danzig, aus deutscher selbständiger Textilfamilie

mit Familiensitz in Danzig und Berlin. Nachkomme der evangelischen „Salzburger Exulanten“, die 1732 in Berlin - Zehlendorf eintrafen.

1941, Oberrealschüler.

1945. Flucht aus Danzig, am 27./28. Jan. im Lazarettzug mit dem schwerbeschädigten Vater und der Mutter. Nach der Entlassung des Vaters aus dem Lazarett und Wehrdienst in Bad Elster, mit dem Vater von den Russen in Kriegsgefangenschaft geführt, gemeinsam entflohen.

1946, Zusammen mit den Eltern über das Lager Friedland zur rheinischen Verwandtschaft der Mutter gelangt. Gymnasium, Wirtschafts- und Textilstudium, Werkstudent in Aachen.

1956, Textilchemiker, Assistent in der Textilveredelungsindustrie, Betriebsleiter.

1958, Beratender Ingenieur in der Textilmaschinenindustrie, Entwicklung, Fertigung, Im- und Export (Bremen, Hamburg, Augsburg). Fabrikplanung im In- und Ausland (West- und Osteuropa, Übersee).

1964, Selbständiger beratender Ingenieur VBI, Gründung und Leitung einer Technisch- Wirtschaftlichen Untersuchungsstelle (TWU) für Textilveredelung und Textilreinigung. Arbeiten für Handwerk, Industrie, Kripo, Gerichte, Banken und Versicherungen. Arbeitssitz ist Lindau am Bodensee, der Nähe zu den Textilzentren Vorarlberg, Bayern, Württemberg, Schweiz und Oberitaliens wegen.

1966, heiratet mit Ingrid Stein, aus einer Salzburger Exulantenfamilie. Fachschulleiterin in Baden-Baden (Studium in Marburg, Jus+Wi), betriebswirtschaftliche Mitarbeiterin in der gemeinsamen Praxis.

1970, von der IHK Lindau am Bodensee als öffentlich bestellter Sachverständiger vereidigt.

1972, Erwerb und Ausbau des Anwesens Laubeggengasse 11 in Lindau am Bodensee als Wohnung und Geschäftshaus mit Labor, Büros und Seminarräumen.

Veröffentlichungen: 14 Patent- und Musterschutzarbeiten. 2 Fachbücher, rd. 250 Fachveröffentlichungen im In- und Ausland, inkl. seinerzeitigem Ostblock.

1993, Nach vier überstandenen Schlaganfällen, die auf das Föhnklima am Bodensee zurückzuführen sind, das auch die Gesundheit meiner Frau beeinträchtigte, wurde es erforderlich, in die gemäßigten Zonen der Altheimat Berlin zurückzukehren. Der Lindauer Haus- und Grundbesitz wurde verkauft und dient nunmehr zur Alterssicherung.

1995, begann der Ruhestand.



This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.