

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 3 Hamburg 2004

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das nebenstehende Bild, Öl auf Leinwand, signiert „W. Martens“ und datiert 1915, zeigt die KÄTE VICK bei der Einfahrt in Warnemünde; offensichtlich ist ein Lotsenboot auf dem Weg zum Dampfer. Der Dampfer KÄTE VICK, vermessen mit 656 BRT, durch eine 350 PS Dreifach Expansionsmaschine angetrieben, wurde 1904 unter Nr. 223 auf der Neptun Werft in Rostock im Auftrag des Schiffers Paul Vick gebaut. Korrespondent Reeder war F.W. Fischer, Rostock. 1911 wurde der Dampfer vom Schiffer Walter Martens erworben. Aus der Signierung des Bildes kann geschlossen werden, dass wahrscheinlich der Schiffer sein Schiff in Öl malte. Es ist somit ein echtes Kapitänsbild! Der Dampfer fuhr im Nord-Ostsee-Verkehr und ist nach mehrfachem Wechsel des Eigners und Namens am 08.09.1939 als HELGA SCHRÖDER durch Minenberührung in der Marstalbuchth gesunken. Das Wrack wurde 1942 gehoben und verschrottet. Von dem Dampfer bestehen mehrere zeitgenössische Fotos und ein ausführlicher Artikel



über die Schiffstaupe in der Lokalzeitung. Das Bild wurde in den 70er Jahren auf dem Fischland gefunden, verblieb danach in desolatem Zustand unbeachtet auf einem Dachboden, wurde vor einigen Jahren wiederentdeckt, ist restauriert worden und befindet sich in Privatbesitz. Das Bild, die Daten und die Geschichte zu dem dargestellten Dampfschiff sind dem SEESCHIFF durch unseren Kameraden Herrn Diether Dauscher bereitgestellt worden.

VEREINSNACHRICHTEN



Der Jahresausflug 2004

Am Vormittag des 11. September sammelten wir uns vor dem ostpreußischen Landesmuseum in Lüneburg. Dr. Barfot, ein Mitarbeiter des Museums, führte uns durch die interessante Sammlung. Gelesen, wenn auch kein Labskaus, wurde in einem zünftigen Gasthaus, dem „Mälzer

Brau- & Tafelhaus“. Anschließend gingen wir durch die Fußgängerzone der Altstadt zum historischen Rathaus. Dort wurden wir zu einer humorvollen Führung empfangen und bekamen allerhand von seiner wechselvollen Geschichte zu hören. Der Ausklang fand im Lüneburger Hafen statt.



Durstige Seeschiffer in Lüneburg. HB
Im Hafen besichtigten wir noch einen historischen Kran, so wie er einst zum Be-

und Entladen von Kähnen benutzt wurde, die auf der Ilmenau von der Elbe heraufgekommen waren. Zum Abschluss des Ausfluges kehrten wir dann noch, um unseren Durst zu stillen, in einem Straßenrestaurant am Hafen ein. Ein plötzlich einsetzender Platzregen beendete den Jahresausflug 2004.



Schaffermahl / Hauptversammlung 2005
Der Termin für unser Traditionsmahl ist auf den 5. Februar 2005 um 19:00 Uhr im REMTER zu Hamburg festgelegt worden. Das Programm: Begrüßung, Erwidern, Machandel usw. Die Bedeutung und Geschichte des Wortes „Schaffen“ wird auf der Seite 8 VERKLARRT.



Unsere Hauptversammlung wird am 8. April 2005 um 18:00 Uhr im REMTER stattfinden. Alle Kameraden sind hiermit herzlich eingeladen.



Schifferzunft seit 600 Jahren



Die Tradition des Seeschiffvereins

Dr. Wendland vom Danziger Staatsarchiv erforschte die Geschichte des Danziger Seeschiffvereins und die seiner Vorgänger. Aus seinen Forschungen geht hervor, dass der Seeschiffverein eine sehr alte Tradition zu wahren hat.

Zum ersten Male urkundlich erwähnt wird eine Korporation von Kapitänen, qualifizierten Seeleuten und vermutlich auch Reedern in Danzig in einem Dokument vom 4. März (Estomihi) 1386. Die hier bewahrte Urkunde aus Pergament und mit dem Siegel des Dominikanerkonvents und Priors zu Danzig versehen enthält die Verpflichtung der hiesigen Dominikaner, für das Heil der "Zunft der Seeschiffer" gegen eine einmalige Zahlung von 30 Mark und die jährliche Lieferung von zwei Tonnen Heringen eine tägliche Messe zu halten. Es hat also bereits um das Jahr 1386 eine nach der Art der übrigen Gewerbe organisierte, reguläre Zunft der Seeschiffer gegeben.

Die älteste Seeschifferzunft

Es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Schifferzunft schon bald nach der Gewinnung Danzigs durch den deutschen Ritterorden (1308) gegründet wurde und jedenfalls bereits vor 1350 bestanden hat. Doch sind aus ihren Anfängen weder die Statuten, die sogenannte Rolle, noch sonstige Archivalien erhalten, von der oben beschriebenen Urkunde, die das sogenannte "Seelgerät" der Zunft verbrieft, abgesehen. Wir wissen auch nichts Näheres über die Gründer, Mitglieder und inneren Verhältnisse der Seeschifferzunft. Sicher haben ihr alle "Skipper", d.h. selbständigen Schiffsführer und Kapitäne angehört. Deren gab es zwei Klassen: Einmal die Mitbesitzenden am Schiff und auch nicht selten an der jeweiligen Ladung partizipierenden Schiffer, sodann die "Setzschiffer", d.h. die an dem Schiffsbesitz nicht mitbeteiligten Kapitäne. In vielen Fällen waren die Kapitäne selbst Unternehmer und Alleinbesitzer des Schiffes, also selbst Reeder und Schiffsführer in einer Person, meistens aber gehörte ihnen wenigstens ein mehr oder minder großer Anteil an dem von ihnen geführten Schiff. Sogar Paul Beneke bedang sich 1472 bis '73 eine Mitbeteiligung an dem "grauten Karweel" seinem Kriegs- und Admiralitätsschiff, aus und erhielt tatsächlich "um seines Namens Willen" einen Sechszehntel an dem Schiff geschenkt. Auch die meist aus See-

fahrern zunächst hervorgehenden Reeder waren höchstwahrscheinlich Mitglieder der Seeschifferzunft, ebenso wie die verantwortlichen Steuerleute, die sich daher auch "congubernator" (Mitleiter) nannten, und die Lotsen, deren sich bereits im 15. Jahrhundert in allen Hansestädten eine große Anzahl nachweisen lässt, auch wenn der durch Hanserezeß von 1447 eingeführte Lotsenzwang nie zur Durchführung gelangte.

Die Zunft vertrat die Berufsinteressen der Mitglieder, pflegte Geselligkeit und ließ sich die Versorgung verarmter, kranker und alte Zunftangehöriger anlegen sein.

Die Schifferbank im Artushof

Die gegen Ausgang des 15. Jahrhunderts (nach 1481) begründete Schifferbank im Artushof ist eine klubartige, speziell der Geselligkeit und gegenseitigen zwanglosen Verständigung dienende Berufsvereinigung. An ihr durften sich aber nicht die "des Hoves widrigen", also die sozial niedrigen Seeleute beteiligen. Sie sorgte für die Aufnahme und Bewirtung auswärtiger und befreundeter Standesgenossen und für das Ansehen der Danziger Seeschiffer nach außen. Man nahm an den wohlthätigen Spenden, kirchlichen Veranstaltungen und bestimmten Zereemonien teil. Die Seeschifferbank (auch einfach Schifferbank) des Artushofes, gelegentlich auch als Schiffergilde oder Schifferbrüderschaft bezeichnet, wird urkundlich erstmals am 6. Juni 1508 erwähnt. Sie verehrte wahrscheinlich den heiligen Jakob als ihren besonderen Schutzheiligen, der als Schutzpatron der Schiffer und als Schönwetterheiliger galt. Wie weit die Schifferbank mit der Seeschifferzunft zusammenhing ist nicht feststellbar. Vermutlich gehörte ihr nur ein kleiner, aus besonders angesehenen und wohlhabenden, repräsentativen Männern bestehender Ausschuss der Seeschifferzunft an. Leider ist uns gerade von der Schifferbank - im Gegensatz zu dem Reichtum des auf uns gekommenen Archivmaterials der anderen sechs Artushofbanken - nur sehr wenig Urkundliches (nur 10 Archivalien und Akten mit dem frühesten Datum 1527, meist aber erst aus dem 17. und 18. Jahrhundert) erhalten. Im Jahre 1742 wurden die Sitzgeräte der Schifferbank jedenfalls aus dem Artushof entfernt und nach der Jacobskirche gebracht, jedoch blieb die Bank selbst, wenn auch bei schwacher Mitgliederzahl und nurmehr nominell, bis 1801 bestehen. Geleitet wurde die Schifferbank von einem alljährlich gewählten Vogt und einem auf Lebenszeit eingesetzten Statthalter. Als erster dem Namen nach bekannter Statthalter erscheint im Jahre 1568 Hans Spade, der als Chronist seiner Zeit noch heute Ansehen genießt. Die Kür erfolgte jeweils am 6. Dezember, dem Tage des Nothelfers der Schiffer. Damit verbunden war ein feierliches Mahl, das Gericht (Schaffermahl) genannt, bei dem es, wie die Kosten beweisen, recht hoch und üppig herging. Im übrigen saßen die Angehörigen der Schifferbank allabendlich zwanglos beim Bier, wobei unter Androhung strengen Strafen auf Ehrbarkeit, gute Manieren und eine gewisse "höfische", dem Artushof angemessene Etikette gehalten wurde. Am Johannisabend (24. Juni) hielt die Schifferbank meist eine interne Feier. Hervorgehoben sei noch, dass die Schifferbank für

Kindtaufen und Beerdigungen ihrer Mitglieder, für die Besoldung von Kellermeister und Schenken im Artushof, für Wohltätigkeiten und auch die Artillerie Geldsammlungen veranstaltete. Ihr Vermögen war zeitweilig beträchtlich, sie besaß auch wertvolles Trinkgerät, so einen Prunkbecher ("den Willkommen"), einen großen silbernen Umtrunkbecher, genannt das "Schiff" und ähnliche Gefäße mit den bezeichnenden Namen "Kompass", "Stundenglas" und "Tieflo", die aber zum Teil schon im 18. Jahrhundert verkauft wurden.

Nachdem der Artushof 1742 Börse geworden war, führte die Schifferbank ebenso wie die anderen Artushof-Brüderschaften ein stilles, sehr bescheidenes Dasein und trat im allgemeinen nur einmal im Frühwinter jedes Jahres zu einer Vogtmahlzeit, d.h. einem vom Vogt ausgerichteten einfachen Essen, vollzählig zusammen. Auf Anregung des letzten Vogtes Johann Nathanel Pöwe löste sich die Schifferbank durch Beschluss vom 5. Januar 1801 auf. Ihr verbliebenes Kapital und ihr Eigentum gingen auf die 1793 gegründete Schifferwitwenkasse über, deren Direktor damals der Schifferbankvogt Pöwe war.

Die Schifferwitwenkasse war wiederum aus der Interessen- und Rechtsnachfolgerin der Schifferzunft, der wohl schon gegen 1780 gegründeten Danziger Seeschiffergesellschaft, hervorgegangen. Wie lange diese beiden Korporationen bestanden haben und wie sie mit dem heutigen Danziger Seeschiffverein zusammenhängen, eine unmittelbare Beziehung liegt zweifellos vor, konnte bisher nicht ermittelt werden.

Das St-Jacobs Hospital

Endlich ist noch des St-Jacobs Hospitals zu gedenken. Im Jahre 1414 befand sich bereits auf jungstädtischem Gebiet ein Siechenhaus der Schiffer. Am 18. März 1415 weihte der Generalvikar des für Danzig zuständigen Bischoff von Leslau eine daneben errichtete Kapelle zu Ehren des heiligen Jacobus (daher St. Jakobuskirche). Er bestätigte das bereits vom Ordenshochmeister um 1414 den Schiffern erteilte Privileg, die Tapferkeit der Danziger Schiffer und Schiffskinder in den Kämpfen des Ordens gegen Polen besonders zu rühmen. Nach neuer Privilegierung und Landschenkung durch den Hochmeister Paul von Rusdorf im Jahre 1432 wurde ein neues, geräumiges Siechen- und Krankenhaus, nebst einer größeren Jacobskapelle errichtet und geweiht. Auch in dem Privileg Pauls von Rusdorf werden die Kriegstaten der Danziger Schiffer in den Jahren 1410 und 1411 mehrfach gelobt. Unter anderem wird ausdrücklich festgelegt, dass in der täglichen Messe der Hospitalkapelle der damals Gefallenen zu gedenken sei. Die Schifferzunft stand in engem Verhältnis zum Jacobshospital, kam in einem dazugehörigen Hause zum Trunk zusammen und veranstaltete besondere Sammlungen für das Hospital.

Quelle: Mehrere Danziger Tageszeitungen, druckten 1937 einen fast gleichlautenden Aufsatz ab. Von einem Kameraden dem SEESCHIFF zur Verfügung gestellt.



Unser Lokal Stander

Was lange währt wird endlich gut, so jedenfalls sagt man das landläufig. Oft haben wir bei unseren monatlichen Treffen im REMTER hinreichend über die Notwendigkeit, eine eigene Stammtischflagge zeigen zu können, diskutiert. Nie konnte einer von uns klären, ob es bereits eine solche gab oder gar wie eine solche denn ausgesehen hat. Darum war dann Jedermann aufgefordert, einen Vorschlag zur Auswahl zu machen. Der Favorit ist nun zum Provisorium erklärt worden, bis eine endgültige Klärung über das ungeklärte ob und wie erfolgen kann. Dabei sei hier so nebenbei vermerkt, dass Provisorien sich oft als sehr langlebig erweisen. Unser Kamerad Udo Rodischewski nahm sich der Realisierung an und fand in seiner Nichte Ariane jemand, der das Design in unserem Sinne abrundete und eine Vorlage für ein Fertigungsmuster herstellte. Hier nun folgt ein Bild von dem Ergebnis. Diese Flagge wird ab sofort bei unseren Treffen aufgetischt werden.



Stander der DANZIGER SEESCHIFFER e.V. Sitz Hamburg; 2004 .

In Verehrung nehmen wir Abschied von unseren verstorbenen Kameraden

Herr Günther Hoffmann
* 22. Juni 1908 - + 12. Mai 2004



Herr Hans Eggebrecht
* 17. Mai 1925 - + 24. Juni 2004



Herr Günter Liedke
* 14. März 1937 - + 21. Mai 2004

Wir begrüßen als Kameraden die Herren

Paul Borrusch * 21. Nov. 1928
Gerhard Brecht * 18. März 1931
Werner Schlosinski * 25. Aug. 1935
Thomas Marquard * 24. Mai 1936
Dieter Ganschinez * 13. Dez. 1936
Dr. Manfred Kunze 14. Dez. 1938
Rasmus Sieg * 23. Juli 1939
Hans-Jobst Siedler * 13. Jan 1941
Volker Stippich * 25. Feb. 1945
Diether Dauscher * 7. Juli 1952

AUS DEM SPÜLSAUMDonald Duck fixer

BASF-Konzern verliert Patentverfahren !



dpa Ludwigshafen - Ein bisschen Leid tut einem Donald Duck schon. Oft bemüht er sich nach Kräften und verliert am Ende doch. Gegen den Ludwigshafener Chemieriesen BASF allerdings gewann er. Entzündet hatte sich der Streit an einem Patent.

Wie jetzt bekannt wurde, hatten dänische Experten gemeinsam mit Fachleuten von BASF versucht, ihre Idee als Patent anzumelden. Dabei ging es darum, wie man untergegangene Schiffe heben kann. Anlass war der Frachter, der 1964 mit 6000 Schafen an Bord im Hafen von Kuwait gesunken war. Wenig später reisten die Experten an und begannen, den Schaumstoff Styropor in das Wrack zu pumpen. In der Tat funktionierte die Methode, das Schiff trieb nach oben.

Nun wollten die Fachleute dieses Verfahren beim Patentamt anmelden. Wer es nachahmte, sollte dafür Geld an die Erfinder zahlen. Doch das Patentamt wies die Anmeldung zurück: Bereits im Mai 1949, so das Patentamt, sei die Walt-Disney-Ente Donald Duck auf die gleiche Idee gekommen - in einem Comic. "Patentrechtlich kann man ein Patent nicht mehr anmelden, wenn die Idee schon einmal geboren ist", sagte ein BASF-Sprecher.

Quelle: 01.02.'00 Hamburger Abendblatt

AUS HÄFEN & VON MEERENDrei Reiseberichte und Bilder

von unserem Kameraden Irenäus Kraenz

Süd-Pazifik, 11. Juli 2003.

Liebe Kameraden, 30 Tage sind wieder rum. Etwas für das Sommerloch. Ich weiß nicht, ob heute am Freitag das Treffen stattfindet oder ob Sommerpause angesagt ist. Macht nichts. Hier bei uns hat sich so einiges getan, viel weiter sind wir trotzdem nicht gekommen. Ich war im letzten Bericht beim Auslaufen Laem Chabang, Thailand, stehen geblieben. Am 10.6. morgens war das Schiff dort an der Pier fest. Geladen wurden Konstruktionsteile für eine Stromanlage (powerstation) in Vietnam - wird von Franzosen gebaut. Am 11.6. Mitternacht liefen wir aus und erreichten Vung Tau, Vietnam, die Lotsenstation, am 13.6. abends. Dort mussten wir ankern, um die Tide abzuwarten. Am 14.6. frühmorgens kam der Lotse an Bord und brachte uns nach Phu My, wo wir 2 S-Std. später am Pier festmachten. Phu My ist der tiefste Flusshafen Vietnams, in einem Mekong-Deltaarm gelegen. Dort wird eine riesige Stromerzeugungsanlage aufgebaut. Die Leute sehr freundlich, die Abfertigung einfach, unkompliziert. Natürlich geht es nicht ohne Zuwendungen, welche in solchen und korrupten Staaten an der Tagesordnung sind, wie Marlboro Zigaretten und J.W. Red Label, stangen- und flaschenweise. Einige unserer russischen Besatzungsleute waren an Land. Für die ist Vietnam ein Paradies: billig und ganz Vietnam ein Rotlicht-Milieu. Auf den offiziellen Papieren steht unter "Socialist Republic of Vietnam" "Independence, Freedom, Happiness". Letzteres stimmt wohl sicherlich. In Phu My wurde begonnen, unser Schiff umzuflaggen. Von der Niederländischen Antillen Registratur in Willemstad zur Antigua & Barbuda-Flagge. Registerhafen ist jetzt St. Johns auf Antigua. Das Schiff heißt jetzt GLOBAL TRAVELLER, vorher Scan Trader ex Titan Scan. Alle Schiffspapiere, alle Beschriftungen am Schiff, sowie an Rettungsbooten, -inseln, -ringe, -westen usw., mussten umgeschrieben werden. Die Geräte in der Radiostation und die Notfunkgeräte bekamen neue



GLOBAL TRAVELLER an der Pier I.K.

Kennzeichen. Jeder Flaggenstaat hat seine eigenen Codierungen. In Vietnam verlief diese Prozedur noch ganz harmlos, nicht stressig. Ein Vietnameser, GI-Surveyor, hat mit der Umregistrierung begonnen, denn zum Auslaufen mussten die neuen Schiffspapiere vorhanden sein.

Am 16.6. morgens verließen wir Phu My. Eine Stunde später hieß es "Feueralarm" in der Maschine. Dicke Rauchschwaden stiegen aus dem Schornstein. Es war kein Feuer, "nur Qualm". Aber das reichte auch. Die Maschine wurde sofort gestoppt. Wir ankerten auf dem Fluss, neben der Fahrwinde. Was war geschehen: Eine Zylinder-Laufbuchse hatte im unteren Bereich Risse. Durch diese drang Kühlwasser in das Schmierölsystem der Hauptmaschine. Das Schmieröl kontaminierte und eine Laufbuchse mit Kolben wurden nicht mehr geschmiert, liefen trocken und heiß. So gab es einen herrlichen klassischen Laufbuchsen- und Kolbenfresser. Und dann kam der Qualm, der den Alarm auslöste. Das war nicht nur ein Fresser. Der untere Teil der Laufbuchse zerbarst. Die Stücke fielen in die Kurbelwanne. Na ja, unsere Maschinenleute benötigten für Reparatur, Laufbuchse und Kolben wurden ausgewechselt, für die Reinigung der Kurbelwanne von 6 Zylindern "etwas größer" als die in Ihren Autos - für den Schmierölwechsel von 7600 Liter - und für die gesamte Inspektion der Hauptmaschine, ganze 4 S-Tage. Im Reederei-Office in Holland sind dann einige im Karree herumgesprungen. Solche umfangreichen Arbeiten verrichten Germanen und Mittel- (West) Europäer in 36 maximal 48 Stunden. Eine Sache des Timings des Chief-Ing. Nur bei denen ist z.T. noch die sowjetische Arbeitsmoral im Gehirn verankert. Der Mann wird nach Beendigung seines Vertrages keinen neuen mehr bei dieser Reederei erhalten. Für das Deckpersonal war die Ankerliegezeit natürlich von Nutzen - man konnte sehr viel für die Umregistrierung bewältigen. Während der Inspektion aller 6 Zylinder wurde festgestellt, dass noch eine andere Laufbuchse im unteren Bereich Mikro-Risse hat. Auswechseln konnte man nicht mehr, denn man hat auf den Schiffen stets nur einen kompletten Satz solcher Ersatzteile an Bord. Also wurde dieser Zylinder abgehängt, die Brennstoffzufuhr dichtgemacht. Am 20.6. nachmittags lichteten wir unseren Anker. Jetzt liefen nur mit 5 Zylindern, nach Singapore aus. Voll voraus war nicht mehr drin, nur noch mit halber Kraft.

So erreichten wir Singapore am 23.6. und waren abends an der Pier längsseits. Und dann war so etwas wie "die Hölle" los.



Manöver in Singapur zum Laden der Schuten für Tontouta

I.K.

Am selben Abend war es noch zu ertragen, mit den an Bord kommenden verschiedenen Herren. Am nächsten Tag, am frühen Vormittag, kamen alle und alles auf einen Schlag. Flaggen-Staaten-Besichtiger, Ladungsleute, Port-State Control, Schiffsbesichtiger von Australien (wollen sehr wahrscheinlich das Schiff kaufen), noch andere Leute, Proviant, Farben, Ausrüstung, Schmieröl, Bunker usw. Das war schon ganz lustig. Kurz nach Mittag waren alle verschwunden. Totale Neugeburt, Stillstand, Leerlauf, Zeit zum Luftholen. Man muss da ganz ruhig bleiben, die anstehenden Sachen delegieren und diplomatisch vorgehen. Jedenfalls sind wir mit Allem durch und ich mit meinem umfangreichen Papierkram inzwischen auch.



An Deck platziert Schuten.

I.K.

In Singapore haben wir acht offene Schuten geladen. Jede ist 100t schwer und misst 25x7.5x3.5 m (LxBxH). Drei davon stehen an Deck. Am 26.6. nachts legten wir ab von der Pier und ankerten um Mitternacht auf Singapore Reede. Es wurden Laufbuchsen und Kolben aus Deutschland eingeflogen. Die Reederei arbeitet in diesem Bereich mit Navitek in Wilhelmshaven zusammen. Von dort kam auch ein junger Monteur, damit die Reparatur nicht wieder 4-5 Tage dauert. Die Sache war in 24 Std. gelaufen, dann noch Wasser auffüllen und das Schweröl in der Maschine aufheizen. Am 28.6. morgens liefen wir durch die Inseln Indonesiens aus, wechselten wieder von der Nordhalbkugel über den Äquator auf die Südhalbkugel, passierten von Montagabend bis Dienstagmorgen die Torres Street und deren Nord-Ausläufer und befinden uns jetzt im Süd-Pazifik. Die Schuten bringen wir nach Tontouta, 50 km NW von Noumea auf Neukaledonien. Tontouta ist der internationale Airport. Ich hatte im letzten Bericht mitgeteilt, dass New Caledonia eine Zinn-Produktion hat. Das stimmt nicht, es ist eine Nickel-Produktion. Wir gehen dort auf Ankerreedee und löschen die offenen Schuten direkt ins Wasser. Die Schuten sind für den Transport von Nickelmineral bestimmt. Es gibt an den Küsten der Insel rundum Ankerreedeen und Konverteranlagen für große Orebull-Carrier, die dort dieses Nickel-Mineral laden.

Da wir nun alles gegenan haben, seit fünf Tagen SO Windstärke 5 bis 7, also von vorne, denn wir fahren dorthin mit SO Kurs, machen wir im Moment auch nur etwa 7-10 kn - je nach Wind- und See-gangsstärke - und werden unser Ziel etwa am 15.7. erreichen, denn dieser Wind pusht ja nicht ewig so weiter.

Wie es von dort weiter geht, wissen wir noch nicht. Sicherlich werde ich es im nächsten Bericht mitteilen. Trotz Wind, See und tiefhängenden dunklen Weltuntergangswolken kommt doch noch die Sonne zum Vorschein. Nachts ist das "Kreuz des Südens" seit eh unser ständiger Begleiter. Tropische Wärme auch weiterhin.

So, das wär's für dieses Mal und für das Sommerloch in Lübeck und Hamburg. Zeitdifferenz jetzt 8 Std. Ich wünsche Ihnen, Ihren Gattinnen und dem Verein weiterhin alles Gute und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Ihr Kamerad Irenäus Kraenz



Townsville, Queensland, Australien, Donnerstag 2300 Uhr, 8. Aug. 2003
An die Kameraden, hallo Ihr Leidenden, Euch hat wohl Afrika heimgeholt. Ich liege seit gestern Mittag auf Townsville Reede. Morgen gegen 0500 kommt der Lotse. Wir sind dann in 1 Std. an der Pier. Hier ist es nicht soooo warm, kommt aber noch. Wir sind in den Subtropen, aber eine Art Winter gibt es hier. Jetzt haben wir draußen 22°C. Am Tage ist es mehr, je nachdem, ob mit oder ohne Wolken.



Ein Monat ist wieder rum. Beim letzten Bericht, von Singapore kommend, befanden wir uns auch bereits schon auf der Südhalbkugel. Da sind wir dann auch geblieben. Wir waren unterwegs nach Neu-Kaledonien, beladen mit 8 offenen Schuten. Am 15.7. nachmittags überraschte uns eine Art Zyklon verstärkend bis auf Windstärke 9, ohne Vorwarnung. Diesen haben wir die ganze Nacht durch bis zum Morgen abgeritten, ganz sinnig, immer mit der Nase in den Wind. Am nächsten Morgen war dann wieder Ruhe im Gebälk, als wenn nichts gewesen wäre. Nur die Dünung erinnerte uns noch daran. Wir fuhren dann auch in die Reeföffnung, wo der Lotse an Bord kommen konnte. Draußen in der Dünung ging es nicht. Wir fuhren 2 Std. lang durch eine herrliche ruhige sonnige Insel- und Reef-Welt. Neu-Kaledonien ist eingerahmt von vielen Inseln und Reefs. In der Nähe des internationalen Flughafens, 1,5 Std. von der



Militärgut von den Solomon nach Australien bestimmt.

I.K.

Hauptstadt Noumea entfernt, ankerten wir, um unsere Schuten wieder dem Wasser zu übergeben. Ich war am nächsten Tag mit dem Agenten in die Hauptstadt Noumea gefahren. Interessantes Städtchen mit einer nicht zu übersehenden Erweiterung an Hotels, Anlagen usw. für Touristen, die überwiegend aus Neu-Seeland, Australien und Japan kommen. Der Anflug von Europa ist zu teuer und der vernünftige Lebensstandard auch kostspielig. Die Einwohner der Insel sind mehrheitlich Melanesier, Polynesier und Franzosen, der Rest gemischt. Die Franzosen bauen hier schon seit 120 Jahren Nickel erz im Tagebau ab. Die hohen Berge bestehen zum großen Teil aus Nickelerz, hier ist die drittgrößte Weltproduktion an Nickel.


Nach 3 Tagen Liegezeit auf der Reede ging es in Ballast nach Townsville. Dort kamen wir 3 Tage später an, liegt ja nur etwas schräg gegenüber. Eine herrliche freundliche grüne Stadt mit einem subtropischen Umfeld. Man sagt, wer einmal hier in Urlaub war oder für eine kurze Zeit weilte, kam wieder für immer zurück. In Townsville haben wir für die Australian Defence Force Militärgut geladen inklusive 5 Militärs (3 Männer und 2 junge bildhübsche Frauen). Es gab bei der Maritimen Union Aufruhr gegenüber Militär- / Regierungsbeamten, wieso man dafür so einen billigen Carrier (Antigua-Flagge) und kein australisches Schiff nimmt. Ganz einfach, es gibt kaum noch welche, die Union (Gewerkschaft) hat die Schifffahrt Australiens kaputt gemacht. Mit diesem Zeug fuhren wir nach Honiara, der Hauptstadt und Haupthafen von den Solomon Inseln, auf der Guadalcanal Insel gelegen. Dort gab es von 1942 bis 1945 schwere Kämpfe zwischen den Japsen und den Amis. Jede Menge Ami-Kriegsschiffe liegen in der Solomon-See auf Grund. Auf den Solomon, praktisch nur auf der Gua-

dalcanal Insel, gab es einen Rebellenaufbruch. Die wollten die Regierung stürzen und somit auch Honiara in ihrer Hand haben. Das hätte schon genügt, um über alle 1000 Inseln zu regieren.



Solomon hat kein Militär, nur Polizei: eine Hälfte lief zu den Rebellen über, die andere ging nach Hause. Es gab kein Recht und keine Ordnung mehr. So machte sich ein kleines Heer aus 2550 Leuten - Militärs und Polizisten - auf

den Weg dorthin: Australien, Neu-Seeland, Fidji, Tonga und Vanuatu. Die Rebellen haben sich gleich ganz gemütlich auf den nächstliegenden Inseln abgesetzt. In Honiara waren sie nie, hatten aber den größten Teil der Insel in ihrer Gewalt. Jetzt freuen sich die meisten Insulaner, dass die freundlichen Fremden auf ihre Insel kamen und sie vor Schlimmem bewahrten. Viele sind sehr schwarz, aber hauptsächlich auch Melanesier und Papua-Neuguineaner. Sehr freundlich und sehr arm. Passt irgendwie nicht und irgendwie doch zusammen. Es gibt in Honiara, ein größeres verteiltes staubiges Dorf, nur eine Tiefwasserpier von 120m Länge. Im Monat landen dort 3 bis 4 Container-Schiffe an, zusätzlich die vielen kleinen Inselfschiffe und Fischereifahrzeuge. Es gibt dort nur Fische und Holz. An dem Holz wird bereits Raubbau betrieben. Ansonsten ein himmlisches Tropenparadies. Man muss nur die Hitze etwas abkönnen. Die Europäer üben damit ja schon. Übrigens die BREMEN und die DEUTSCHLAND werden im Herbst auch Honiara anlaufen.

Man soll nicht sagen, die Welt ist unheimlich groß: Ein Danzig Seeschiffer Mitglied trifft dort einen Fast-Danziger. Der Mann lebt bereits 24 Jahre in Honiara, vorher auf Neuseeland, Neu-Kaledonien und in Frankreich. Er hat federführend eine Firma mit aufgebaut, eine Schifffahrt Agentur, ist Teilhaber und Deutscher Honorarkonsul. Seine Eltern sind echte Danziger, bereits im Himmel, seine Geschwister sind auch alle in Danzig geboren, nur er hat es nicht mehr geschafft. Er wurde in Schleswig-Holstein geboren, nach 1945 versteht sich. Dann sind seine Eltern mit Anhang nach Süddeutschland gezogen, wo er aufgewachsen ist und dann kam die Ferne. Sein Name und der seiner Eltern ist STENZEL. Wir werden jetzt wieder hier in Townsville für Honiara Militärgut laden. Es sind nur 3 1/2 Tage Fahrt dorthin. Dann werde ich den sehr freundlichen Mann fragen, ob er weiß, wo seine Eltern in Danzig gewohnt haben und ob sie eine Firma usw. hatten. Somit bin ich für eine Weile auch an der Friedensproduktion beteiligt - eine gute Sache. Ich wünsche Ihnen, Ihren Gattinnen und allen Kameraden alles Gute und Schöne, viel Sonne, auch im Herzen und verabschiede mich hiermit mit ganz freundlichen und kameradschaftlichen Grüßen. Tschüss und Bye-Bye bis demnächst. Mit freundlichen Grüßen Ihr Kamerad  Irenäus Kraenz

Auf See; Golf von Tonkin, 11. Sept: 2003



Manöver mit dem Rettungsboot innerhalb des Great Barrier Reef vor Australien. I.K.

Liebe Kameraden, wieder ist seit meinem letzten Bericht ein Monat vergangen. Es könnte der letzte sein, denn ich werde Ende September, Anfang Oktober von Bord gehen. Meine Friedensproduktion, bzw. -mission ist auch beendet. Von Townsville kommend, liefen wir in Honiara am 14. August um 2100 Uhr ein. Ich ließ mich dieses Mal vom deutschen Agenten quer durch die Gegend fahren, so dass ich doch noch einiges Sehenswerte in Augenschein nehmen konnte - sowohl von der "Dorf-Stadt" als auch von der Umgebung.



Die inzwischen aufgebauten Zeltlager für die Friedensarmee sind ohne jeglichen Luxus, keine Klimaanlage, kein fließendes Wasser, keine Sanitäreinrichtungen in zivilisierter Gewohnheit - alles Improvisation - und das unter tropischen, z.T. ungewohnten Bedingungen - aber in einer herrlichen Tropenlandschaft und - natürlich - mit diesen elenden Moskitos. Den australischen Steuerzahler kostet dieses Unternehmen etwa 1 Million A\$ täglich inklusive anteiliger Kosten der beteiligten kleinen Inselarmeen von Tonga, Fidji und Vanuatu und evtl. von Papua-Neuguinea auch. Die reichen Neuseeländer können ihre Kosten wohl selber tragen. Von der anfangs befreienden Friedens-Euphorie von kürzester bis kurzer Dauer, sieht man sich doch mit der Realität konfrontiert. Um dem Gesetzes- und

Rechts Chaos bzw. deren Nichtvorhandensein Rechnung zu tragen, alles von Neuem beginnend und aufbauend, in einem ansonsten sehr demokratischen Inselstaat, richten sich die Armee jetzt für mindestens 2 Jahre und die Polizei für mindestens 10 Jahre auf der Hauptinsel Guadalcanal ein. Von Vielen befürwortet, von Vielen wiederum auch nicht. Das hat auch alles mit dem 11. September vor zwei Jahren zu tun. Dieser hat die Welt und deren Ordnung total verändert. Wir spüren es in fast in allen Häfen, bezogen auf deren verschärften Sicherheitsvorkehrungen und -vorschriften. Australien ist dabei einen kompakten, sehr engen Südpazifikstaatenpakt zu formen und zu festigen, damit der Terrorismus nicht auch dort - auf den kleinen schwachen Inselstaaten - sesshaft wird und diese als Brücke bzw. Sprungbrett nach Australien und Neu-Seeland benutzt. In Europa hört man kaum etwas davon, in dieser Region ist es das Tagesgeschäft.

Ansonsten habe ich in Honiara einige schöne und wertvolle Andenken erworben, dazu noch sehr interessante Insel-Informationen. Außerdem habe ich in der Phila-Abteilung der Insel-Haupt-Post alle maritimen Briefmarken abgeräumt - 50% Kostenersparnis gegenüber D - sehr nette hilfreiche fachliche Bedienung - in einer brütenden Hitze; keine Ventilation - Stromausfall. Und im besten Hotel vor Ort - kein EU-Standard - mit einigen Aus- und Kiwis mich unterhalten, bei einigen Softdrinks, Kaffee und Kuchen. So ganz nebenbei: In Honiara gibt es ausgezeichneten Applepie und Apfelstrudel, auch mit Vanille-Eis, von lokalen Köchen und Bäckern! Jedenfalls habe ich diese letzte Hafentiegezeit dort noch sehr ausgenutzt und genossen. Am 19. August um

1300 Uhr sind wir leider ausgelaufen, in Ballast durch die traumhaft herrliche Torres-Street. Dieses Mal hatten wir jedoch das Glück, die enge Stelle am Tage zu durchfahren und zu besichtigen. In Perawang auf Sumatra, Indonesien, kamen wir am 1. Sept. um 1500 Uhr an. Wir befinden uns nun wieder auf der Nordhalbkugel dieser (leider) fast versauten Erde. - Perawang liegt an einem Fluss namens „Siak“. Man fährt von der Malakka Straße aus in einen breiten fjordähnlichen Fluss und von diesem in den Siak. Die Einfahrt ist etwa noch 1 sm weit, dann wird es eng, 150-120 m breit, und weiter tiefer in den Fluss wird es noch enger. Unser Schiff ist 135 m lang, es können sich auch zwei gleichgroße Schiffe begegnen, aber das Fahren und Steuern auf diesem Fluss wird sehr kritisch. Es herrscht reger Verkehr mit Schleppern und deren großen Schuten, beladen mit Tropenholz und Steinen - und auch Schiffen. Der Fluss ist sehr gewunden, mit scharfen Kurven - es ist ein Miniamazonas. An den Ufern stehen alle Arten von Tropenbäumen, speziell Mangroven, z.T. im Fluss und am Ufer. Unsere Leute haben Affen in den Bäumen gesehen; auf der Rückfahrt schwamm eine Krokodilart quer durch den Fluss: Soll nicht gefährlich sein. Der Fluss ist schiffbar bis zur Provinz-Hauptstadt Pekanbaru, jedoch nur noch für Schiffe bis zu 60 m Länge. An den Ufern sind viele kleine und einige größere und große Ortschaften: Wenn es nicht gerade Holzfabriken und wenige Herrschaftshäuser sind, dann bestehen diese Kommunen aus Wellblechhütten bzw. Knüppelholz und Planken, Brettern, z.T. hängen sie über das Ufer oder sind schon gekippt - und jede Menge Kanus, Einbäume, aber diese Buschhütten sind mit unzähligen Fernsehantennen bestückt. Es ist schon ein abstraktes, exotisches und lustiges Bild. Wir sind mit dem Schiff, etwa 30 min. vor unserer Pier, nach Stb. aus dem Ruder gelaufen, genau in so eine Busch-Kommune rein. Von der Brücke sah es so aus, als wenn wir eine Hütte zermalmt hätten. Glücklicherweise hat unser Wulstbug, die „Birne“, schon vorher den Ufergrund gerammt, alles weich, das Schiff federte zurück und wir sahen nur noch Knüppelholz am Ufer und im Wasser treiben und jede Menge Leute waren am Kreischen. Der Busch-Chief kam mehrfach mit einigen seinen Leuten später zur Pier per Kanu und Mofa und palaverte diszipliniert mit unserem Schiffsagenten, was nun alles zerstört wäre. Letzten Endes brachte er eine handgeschriebene Aufstellung mit Rundstempel, auf Indonesisch; das konnte ich sehr gut lesen!! mit einer Schadenssumme

von über 12 Mio. Indon. Rupien, etwas über 1400 US\$. Ich war sehr sozial und habe nicht mit der Hälfte des Betrages angefangen zu feilschen. Ich bot dem Chief die veranschlagten 1200 US\$ an und der Fall ist erledigt. Er musste wieder zurück zu seinem Busch-Clan um mein Angebot mit seinen Leuten zu verhandeln. Der Clan nickte bzw. palaverte die Sache ab. Ich bezahlte 1200 US\$. Zerstört sollen gewesen sein: Einige große und kleine Kanus, 1 Laufsteg, einige Busch-Ufer-WC's, Kleidung / Wäsche zum Trocknen, einige Meter Fischer-Netze und 30 Tonnen Holz der Ufer-Sicherung. Letzteres war ein Schmarren. Hätten wir ein Gelände einer Fabrikanlage "berührt" und vielleicht etwas beschädigt, so hätte uns das sicherlich einige 100.000 wenn nicht sogar Millionen US\$ gekostet. Jedenfalls würden die Besitzer versuchen, die höchstmögliche Schadenssumme zu ergattern.

In Perawang haben wir Maschinen und Teile geladen, in großen und kleinen Holzkisten, unverpackt und in 20' und 40' Containern (' steht für Fuß) - total 2859 mt bzw. über 12000 cbm, danach wird die Fracht berechnet. Diese Maschinen usw. kamen vor fünf Jahren aus Deutschland und Finnland bei dieser Fabrik an und standen danach fünf Jahre lang unberührt im freien Gelände herum, bis nun endlich die Chinesen das Zeug gekauft haben. Man muss sich das mal bildlich vorstellen, fünf Jahre in feuchter Tropenhitze und Tropenregen. Am 6. September morgens sind wir dort ausgelaufen, 11 Std. den Miniamazonas runtergefahren, dieses Mal nur fast mit Uferkarambolage und nur mit Bäumen und Büschen am Ufer. Das Schiff folgte noch im letzten Moment seiner entgegengesetzten Ruderlage unter Zuhilfenahme des Bugstrahls. Am 7. September nachmittags ankerten wir in Singapur auf Reede um dort zu Bunkern, Proviant, Store, Schmieröl, Chemikalien für die Maschine, Oxygen, Azetylen und einen neuen Stb. Anker zu übernehmen. Zwei Leute vom Schiff gingen in Urlaub, zwei Neue kamen an Bord. Gestern Nachmittag sind wir von Singapur Reede ausgelaufen und sind jetzt unterwegs mit diesem alten Zeug nach Yangpu auf der Insel Hainan in Süd-China. Am 12. September nachmittags wollen wir dort ankommen. Wir haben jetzt hier in dieser Gegend das typische Tropenwetter um diese Zeit, alles Grau in Grau, heftige Regenschauer, nachts Donner, Blitze und Wetterleuchten, Wind und See mäßig und günstig, alles von achtern. Es wird ange-dacht bzw. gemunkelt, dass wir nach Yangpu irgendwo auf dem chinesischen

Festland laden sollen für Japan. Meine Seefahrt wird dann in dieser Gegend in 2 bis 3 Wochen beendet sein. Ich werde nach Bremen fliegen. Allerdings soll ich in der ersten Novemberwoche die Werftaufsicht für das Schwesterschiff übernehmen, wahrscheinlich wieder in China, auf der Chengxi-Werft in Jiangyin am Jangtsekiang-Fluss.



Anmerkung: Mein Telfongespräch mit Herrn Engler, von Townsville aus, wurde abrupt beendet. Meine Telefon Karte war auspalavert, aber wir hatten ja das meiste und wichtigste besprochen. Das Erfreuliche ist, dass man eben von Australien aus mit einer Prepaid Telefon Karte für ganze 5A\$, etwa 3€ 101 Minuten lang nach Deutschland telefonieren kann. Schon alleine deswegen lohnt es sich, in Australien den Urlaub zu verbringen. Die Hotels und Lodges sind ebenfalls gegenüber D sehr günstig. Die Menschen sind sehr freundlich. Townsville ist wirklich ein lohnendes Urlaubsziel. Es heißt, wer einmal dort war oder für kurze Zeit dort sein musste, der kommt wieder zurück - für immer. Ich kann das nur bestätigen. Und wenn meine Frau mitziehen würde, würde ich dort auch landen - für immer. Es ist ein Paradies! Ein zweites herrliches Tropenparadies, die Solomon-Inseln, musste ich ja auch wieder leider verlassen. Als ich von Townsville aus auch mit Frau Scheffe vom HH Hafenverein telefonierte und ihr die dortige Herrlichkeit und Schönheit schilderte, sagte sie nur, kommen sie mir bloß ja wieder zurück. Mit kameradschaftlichen, freundlichen und herzlichen Grüßen, auch an Ihre Gattinnen Ihr Kamerad Irenäus Kraenz - bis demnächst mal wieder. Also, alles Gute weiterhin, bleibt gesund und munter, wir sehen uns bald, mit freundlichen Grüßen Ihr Kamerad Irenäus Kraenz



Die Mehrzahl der hier gezeigten Briefmarken mit den maritimen Motiven sind von der folgenden Internetadresse kopiert, Kameraden mit philatelistischer Neigung sei sie wärmstens empfohlen.

<http://www.seemotive.de/html/dmenu.htm>

VERKLARRT

Schaffen ist das ältere Wort, das Jan Maat für essen gebräuchte. Zum seemannischen Wortschatz bis zum Anfang unseres Jahrhunderts gehörend, wurde es durch Backen und Banken verdrängt. ‚Schaffen‘, in dieser Lautform aus dem Hochdeutschen übernommen, hatte im Niederdeutschen verschiedene Bedeutungen. Für essen ist es zunächst nur in Dähner's „Platt-Deutsches Wörter-Buch“ und darin nur für Hiddensee belegt, überall im niederdeutschen Raum jedoch verstand man unter schaffen das Ausrichten eines festlichen Essens in einer Bruderschaft oder Gilde, und der oder die Gastgeber hießen ‚Schaffer. Erweitert galt Schaffer auch denjenigen, die die Tische deckten und Speisen auftrugen, was man upschaffen - auf-tischen, nannte.

Seemannssprachlich zitiert Kluge das Wort aus dem 17. Jahrhundert: „Wenn essens Zeit ist, kommt der Koch zum Schiffer um zu fragen: Ob er aufschaffen soll, und wo der Consens gibt, so leutet mann mit der Glocken, das alles Volck zusammen komme.“ Und noch um 1900 hatte auf Kauffahrern der Koch den Kapitän zu fragen: „Kaptein belefht, dat Lüde schafft?“ - Beliebt es dem Kapitän, daß die Leute essen? Im Leben aller Fahrensleute hatte das Schaffen einen besonderen Stellenwert. Auf einem guten, seetüchtigen Schiff, nicht einem ‚Seelenverkäufer‘ anzumustern, war wünschenswert, Jan Maats vorrangige Aufmerksamkeit jedoch galt immer der Verpflegung, die ihn erwartete. Die Heuerbaase und Schiffer lockten deshalb oft mit gutem Essen, um Leute zu gewinnen: „Witten Kohl un Hamelfleesch, is dat nich'n goot Äten?“ - „Ja, oewer wi krigen't man nicht“ antworteten die Matrosen. De Schiffer schafft got - Der Schiffer tischt gut auf. Und sie warnten vor knausrigen Kapitänen: „Dor gah nich rup, dor giff't nicks to manschen!“ - Da (auf dieses Schiff) geh nicht rauf, da gib'ts nichts zu essen. Oder sie froztelten: „Wer up dee oll Koor nich versüppt, de verhungert dorup“ - Wer auf dieser alten Karre nicht versäuft, der verhungert darauf; und: „Wenn dat Fleesch un Brot so goot wier, as de Botter slicht is, hadden wi'n Herrenläben“ - Wenn das Fleisch und (das) Brot so gut wäre (n), wie die Butter schlecht ist, hätten wir ein Herrenleben. Für die Schiffsjungen, die vom Binnenlande kamen, gab es zunächst keine Högedage. Die Fahrensleute amüsierten sich darüber und erzählten (nach Wossidlo) : De jung hett fragt: „Hefft ju keen Melk an Buurd?“ „Nee“, säden de Madrosen, „uns Fockmast giff't noch keen.“ Der Junge hat gefragt: „Habt ihr

keine Milch an Bord?“ „Nein“, sagten die Matrosen, „unser Fockmast gibt noch keine.“

Das seemannische ‚schaffen‘ hatte verwandte Formen in niederländisch ‚schaffen‘, dänisch ‚skaffe‘ und schwedisch ‚skaffa‘. Auf deutschen Schiffen wurde es so gebraucht: Der Kochsjunge hatte vor jeder Mahlzeit den alten Spruch auszusingen, der noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts üblich war: Schaffen - schaffen ünnen un baben, schaffen.- schafffen in Gottes Namen; Schaffensgeschirr nannte Jan Maat Messer und Gabel, und Schaffertörn war die Ruderwache, die abwechselnd durch einen Matrosen gegangen werden mußte, während alle anderen schaffen.

Schifferbruderschaften der Hafenstädte pflegen seit der frühen Hansezeit einen schönen Brauch. Seemannische Eigenart und zeitüberdauernde Beständigkeit zeigen sich, wenn alljährlich in der zweiten Februarhälfte der Altermann seine Schifferbrüder zu einer ‚Schaffermahlzeit‘ bittet. Bis in unsere Gegenwart geben Reeder, Schiffer und Kapitäne einander dieses Gastmahl, vielleicht eingeleitet mit dem alten Spruch des Schaffers:

„Schaffen - schaffen ünnen un baben, schaffen - schaffen in Gottes Namen! In ditt Huus herrscht strenge Sitten. De ole Huusordnung, von de Schipper-Oellerlüüd und sämtliche Schipper-Bröder einhellig bewilligt und berahmt im Jahr unsers Herrn 1581 beseggt unner A über dat Schaffen:

Dormit een god Regiment und Freden mag sien, sall en jeder sich bestens beherrschen, sall sien Naber und anner Lüid nich haun und stöten und op keen Wies bi'n goden Drunk ein möten (behindern). Man sall bi't Schaffen nich so deep in't Glas rin kieken un' nich mit leddege Gläs und Buddels smieten.

De Huusgesetze sind, so lang dat Schaffen duurt, ünner allen Umständen to respektern. Denn dat will eck den geehrten Anwesenden verraden: Wer gegen de Huusordnung verstött, de ward von Schaffen utslaten un vun de Fallreepsgäst vor de Wind ut de Döör rut laten.

Schaffen ünnen un baben Schaffen mit beiden Wachen!“

Damit begann die Schaffermahlzeit. Fred Schmidt vermittelt uns ein eindrucksvolles Bild von dem, was geschah, wenn das Mahl bewältigt war, „dann stiegen gar bald bläulich und aromatisch die Wolken eines echten Männerweihrauchs aus langen Kalkpfeifen empor. Dröhnend brachen sich die Takte der alten Schifferlieder an den Wänden. Hell funkelte der Kerzenschein in den blanken Humpen ... Da erwachten die Erinnerungen, halbvergessene

Namen lebten auf, Schiffe, Seeleute, Häfen geisterten durch den Raum. Freundschaften wurden erneuert, Erzählungen von bunten Erlebnissen in allen Weltwinkeln wurden laut. Scherze flogen hin und her, Lieder schallten, die Seeleute schon unter allen Breitengraden gesungen, und Briefe alter, verschollener Schiffskameraden wurden verlesen, für den Abend der Schaffermahlzeit hervorgekramt aus längst außer Dienst gestellten und verstaubten Seekisten.“

Quelle: Konrad Reich, Martin Pagel; „Himmelsbesen über weißen Hunden“; Transpress; Berlin



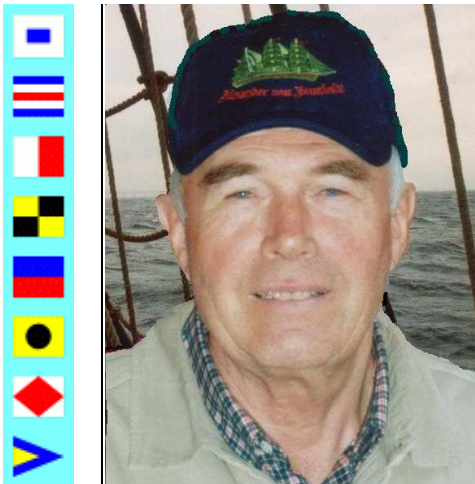
„So erzählt Kudde Daddeldu heiter: Märchen, die er ganz selber erfunden. Und säuft. – Es verfließen die Stunden. Die Kinder weinen. Die Mädchen lallen. Und Kuttel – bemüht, sie aufzuheben – Hat sich schon zweimal dabei übergeben. Und um die Ruhe nicht länger zu stören, verlässt er leise Mutter und Gören. Denkt aber noch tagelang hinter Sizilien An die traulichen Stunden in seinen Familien“

„Daddelduh“ und „Daddeldu“ sind Verballhornungen der internationalen Wendung „That'll do“, mit der die abgelöste Wache von Deck entlassen wurde. Hans Böttcher, alias Joachim Ringelnatz, benannte einen seemannischen Vagabunden, eine originelle, unnachahmliche mit anrührender Herzenseinfalt versehene literarische nun längst berühmte Figur Kudde Daddeldu.

**IMPRESSUM****DANZIGER SEESCHIFF**

Herausgeber:

Verein Danziger Seeschiffer e.V.
Sitz HamburgErscheint unregelmäßig; voraussichtlich
zwei Mal pro Jahr.Redaktion: Hermann Behrent
Anschriif: Langenstücken 14
22958 KuddewördeTel. 04154 841252 -Anrufaufzeichnung-
Fax 04154 841253



Manfred Schleiff, verheiratet, zwei Kinder; Eidechsenstieg 4, D-21614 Buxtehude, ist 1936 am 16.12. im Ostseebad Zoppot in Danzig geboren.

1945, Jan. bis März auf der Flucht aus dem Osten nach Stade an der Elbe und dort bis 1956, Besuch des Athenaeum sowie des Halepaghen Gymnasium in Buxtehude; Abschluss mit der Mittleren Reife.

1956, Okt. bis 1957 Jan. Besuch der Schiffsjungenschule auf dem Priwall.

1960, Matrosenprüfung am Priwall und dann Offiziersanwärter bei der HAPAG.

1962, Nov. bis 1963 April Besuch der Seefahrtsschule Hamburg; Abschluss: Patent A2

1964, im Mai Heirat mit Elke Schleiff, geb. von Stade, tätig als Architektin (Dipl. Ing.)

1965, Okt. bis 1966 März Seefahrtsschule Grünendeich; Abschluss Kapitänspatent A4. Kapitän bei dem Reeder und Kapitän Jonny Winter Hamburg-Neuenfelde.

1971, Mai bis 1972 Mai Seefahrtsschule in Cuxhaven; Abschluss: Kapitänspatent AM. 1972 bis 1993, Kapitän auf Mittlerer und Großer Fahrt bei der Transeste Schifffahrt GmbH, Hamburg und zwischenzeitlich:

1981, Jan. und Febr., Offizier-Lehrgang; Ausbildung zum Reserveoffizier an der Marineschule der Bundesmarine in Mürwik.

1981 bis 1994, mehrere 4- bis 6-wöchige Wehrübungen und Einsätze und dann

1990, von Aug. bis Sept. Aufbaulehrgang für Offiziere.

1994, März bis 1995 im Aug. Fachhochschule Ostfriesland, Leer; Diplom im Studiengang Seefahrt, Kapitänspatent AG.

1995, ab Sept. Kapitän bei der Transeste Schifffahrt, Hamburg, im weltweiten Einsatz auf Neubauten unter deutscher Flagge.

2000, zur Jahresmitte in den Ruhestand getreten mit Hobbys und Mitgliedschaften: Verein Danziger Seeschiffer e.V., Hamburg; Senioren Expertenservice (SES), Bonn und Deutsche Stiftung Sail Training (DSST), Bremerhaven; sowie Fahren als Steuermann „Hand gegen Koje“ auf dem Traditions-großsegler "Alexander von Humboldt“.

Autobiographie unseres Kameraden Manfred Schleiff

Kindheitserinnerungen an Zoppot: Was unauslöschbar in mir nachklingt, ist das ewige Rauschen des Meeres, sonnedurchglühter, bis an den Horizont reichender weißer Strand, die Glettkauer Heide mit ihren schattigen Plätzchen. Erlebnisreiche Sommertage mit meiner Schwester und befreundeten Kindern beim Eselreiten im Kurpark. 1944 noch Eisbecher auf der Terrasse des Kurhauses, allerdings garniert mit selbstgesammelten Waldfrüchten. Die Winter voller

Schnee. Fahrten mit Pferdeschlitten durch den klirrenden Frost nach Oliva. Schollenspringen an der See, wenn die Danziger Bucht bis Hela und weiter eine einzige riesige Eisfläche bildete. Dann Stürme, die riesige, bizarre Eiskaskaden am Ufer bildeten, die sich für uns Kinder oft zu unerreichbaren schwindelnden Höhen auftürmten.

Flucht aus der Heimat: Mit dem Herannahen der russischen Front schauten wir vom tiefsten Frieden schlagartig in den Abgrund der totalen Vernichtung. Der Krieg zeigte uns mit aller Härte die Fratze des Todes. Es gab nur den Willen zu überleben. Der letzte Zug aus Danzig, Mutter hochschwanger, überall stoßende, schreiende Menschen, Tote, Chaos. Der Zug setzte sich in Bewegung - ein Wunder. Landser, verwundet aber schwer bewaffnet, hielten die Partisanen vom Zug fern. Luftangriffe mit Bombern. Nahe Freienwalde erblickte dann mein Bruder bei klirrendem Frost das Licht der pommerschen Landschaft. Der Zug war zerschossen worden. Wir fanden bei einer Familie Unterschlupf. In rollenden Abwehrkämpfen, bei minus 30 Grad und mehr, brachte uns die Wehrmacht unbeschadet nach Westen. Irgendwie erreichten wir Hamburg. Heißes Malzbier mit geschlagenem Ei, es war köstlich. Was das Rote Kreuz leistete, war übermenschlich. Endlich Stade. Bei wärmender Märzsonne schloss Großmutter uns in die Arme. Doch der Krieg und das Verderben holten uns auf den Camper Höhen fast noch ein. Bombenabwürfe auf den Flugplatz der Nachtjäger verfehlten ihr Ziel und lösten nicht weit von uns ein Inferno aus. Die Kellerdecken hatten gehalten, die Gasleitungen jedoch wurden zerfetzt. Keine Überlebenden.



Schulbesuche und Nachkriegsjahre: Habe nur schwache Erinnerungen an die Grundschuljahre. Kein Unterricht, aber Schulspeisung. Versuchte stets das Dicke mit den Rosinen im Grießbrei oder das Unterste vom Steckrübeneintopf zu erhaschen. Maisbrote, wenn es überhaupt mal Brot gab. Lebertran, ein Würgemittel. Schwarzschlachtungen in Omas Schweinestall. Hühnerzucht im Keller. Nächtliches Baumfällen trotz Ausgangssperre. Ab Herbst 1945, Beginn des zunächst unregelmäßigen Schulbesuches. Vater kam 1948 gesund aus Gefangenschaft zurück und die Familie baute gemeinsam eine neue Existenz auf. Lebensmittel und Molkereiprodukte. Wir schwammen auf der Fresswelle. Für meine Schwester und mich war Freizeit ein Fremdwort. Nach Camper Volksschule Besuch des Athenaeums in Stade, wo ich 1949 den Goethepreis erhielt. Wechsel zum Halepaghen-Gymnasium in Buxtehude.

Vom Schiffsjungen zum Kapitän: Schiffsjungenschule Priwall: Alle wurden in blaue Uniformen gesteckt, Taschengeld wurde zugeteilt. Bei der Reederei E. Russ als Deckjunge das Geld für den Schulbesuch verdient. Lehrer, die alle bei der Marine gedient hatten. Straffe Ausbildung, fast kasernenhofmäßig. Wir wurden ganz realistisch auf das uns erwartende Bordleben gedrillt und geformt. Ganz besonders durch unseren Bootsmann. Er fand immer was zum Nörgeln. Strafwachen noch und noch. Wurde Wachführer der Mittelwache. Doch es gab auch rauschende Parties mit Sanellabrotten und Frisko-Eierlikör-Drinks. Wir paukten gemeinsam. Mir wurde als einem der Besten das „Leistungsabzeichen Priwall“ überreicht. Die erste Hürde war geschafft!

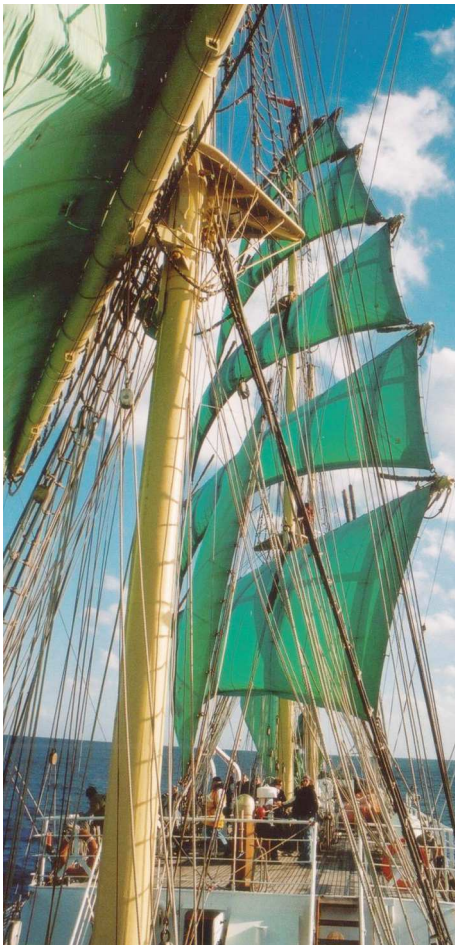
Ausbildung zum Matrosen bei der HAPAG: Fahrzeiten auf den kleinen Westindien-dampfern. Gutes Essen für die gesamte Besatzung. Es wurden keine Passagiere gefahren. Harte Knochenarbeit, aber wir waren wie eine Familie. Kuba 1959, Revolution hautnah bei Cienfuegos erlebt. Gut einen Monat ging es drunter und drüber. Die Faszination, die Fidel Castro in mir ausgelöst hat, klingt noch immer nach. Das war Abenteuer pur. Versetzt auf



Ostasienfahrer. Wegen Englisch- und Französischkenntnissen Traumjob erhalten, Promenadendecksgast für 87 Passagiere. Die Trinkgelder flossen. Den neidischen Stewards war ich ein Dorn im Auge. Man lernte schnell sich durchzuboxen. Der Priwall sah mich zur Matrosenprüfung wieder. Ergebnis war ganz passabel. Einsatz als Matrose O.A., auf Nordamerika- Westküstenfahrer. Erhielt von der Schiffsführung eine hervorragende, straffe Ausbildung. Es war eine unbeschwerte Zeit, die man als

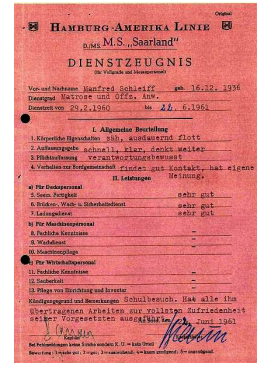


Als Kapitän auf großer Fahrt.

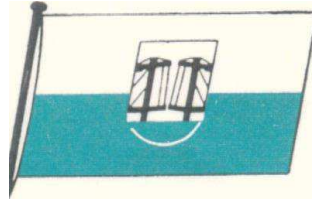


Unter grünen Segeln auf der ALEX V.S.

Seekadett erleben durfte. Der Kapitän liebte große, von der Presse gelobte Veranstaltungen in fast allen Häfen der Westküste. Ich war für die Dekoration mit von mir handgemalten Tischkarten zuständig. Auf den Hamburger Bordfeten habe ich meine heutige Frau kennen gelernt. Es folgten Verlobung und Heirat. Mangels finanzieller Masse, bedingt durch die Gründung einer Familie, wurden erst einmal Kleinpatente erworben doch gleich mit Zusatzerweiterung. Danach das AM und später Studium zum AG mit Diplom. Der Reeder Jonny Winter vertraute mir mit 30 Jahren das erste Schiff als Kapitän an. Klein aber fein, nun konnte man zeigen, was man erlernt hatte.



Reeder u. Kapitäne J. Winter, G. Ritscher und D. Tamke: Man wurde innerhalb der Familien weiter gereicht. Ich fuhr auf immer größeren Frachtschiffen in allen Fahrtgebieten.



Kalkulierbares Risiko wurde mir eingebläut, die Anforderungen waren hoch, doch dafür gab es eine Freiheit in der Schiffsführung und Leitung, von der Kapitäne anderer Reedereien nur träumen konnten. Eine gehörige Portion Glück auf allen Reisen war mir beschieden. Und meine Frau, die immer fest hinter mir stand, stärkte mir den Rücken.

Einsätze bei der Bundesmarine: Wehrübungen u.a. als Navigations-, Artillerie- und Ladungsoffizier. Schwerpunktmäßiger Einsatz beim Trossgeschwader Bremerhaven. Nato-Einsätze im Nordatlantik. Das Interessanteste, der Empfang beim Deutschen Botschafter in Reykjavik auf Island. Ich konnte Freundschaften bei Einsätzen schließen, die noch heute bestehen. Ehemalige Angehörige der NVA-Panzertruppe brachten mir die Handhabung und Führung schwerer Kettenfahrzeuge und Schwimmpanzer bei.



Freizeitgestaltung: Mit Bruder und Freunden unsere schöne Heimat zu Fuß oder mit dem Fahrrad erkunden. In Diskussionen politische Probleme hinterfragen. Geschichte ergründen, aber auch abwägen, was war und ist Wahrheit. Was wurde uns nach zwei Weltkriegen aufgezwungen bzw. diktiert. Bei vielen Auslandsreisen Gespräche mit Menschen suchen. Eigene Meinung vertreten. Mehrwöchige Fahrten auf der Bark ALEXANDER von HUMBOLDT als Steuermann „Hand gegen Koje“ zwei bis dreimal pro Jahr. Ein wahrgewordener Traum unter grünen Segeln. Sport jede Woche mit alten Freunden. Das Halten von Vorträgen über die Seefahrt, die erlebte Realität ist für manche Zuhörer kaum vorstellbar. Vereinsleben, dabei hat das Gemütliche danach mit einem guten Essen bei mir einen besonders hohen Stellenwert. Gute Bücher lesen, wenn es die Zeit noch zulässt. Artikel für die Zeitung schreiben. Nebenbei Hausmann, weil meine Frau noch voll im Berufsleben steht. Und zu guter Letzt: Ferien mit Frau und Enkelkindern an der See verleben, ohne Strand und Meer habe ich es nie lange ausgehalten.



Unsere Kameraden, Volker Sieg und Manfred Schleiff an Bord der Alexander von Humboldt als Mitarbeiter der Redaktion des DANZIGER SEESCHIFF.