

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 6 Hamburg 2005

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das nebenstehende Bild zeigt die Danziger Bark DER VERSUCH. Es stammt aus dem Bildband *Kapitänsbilder - Schiffsporträts seit 1872* VEB Hirnstorff Verlag Rostock 1978, Abb. # 52 Bark DER VERSUCH 1877. Die Beschriftung lautet: *Der Versuch von Stralsund Capt'n V. Lachmund, die Signatur L.P. Sjöström 1877*. Wasserfarben 47,5 x 64 cm. Die Bark mit 376 NRT wurde 1856 von L. Petermann in Danzig gebaut. Das Unterscheidungssignal war ab 1869 JNHC. Der Reeder: C.A. Beug, Stralsund. Kapitän V. Lachmund, Stralsund. Das Bild gehört dem Stralsunder Kulturhistorischen Museum.

Aus der Zeitschrift STRANDGUT, deren Herausgeber unser Ehrenmitglied *Reinhard Schmelzkopf* ist, kann folgendes entnommen werden: DER VERSUCH, eine aus Holz gebaute Bark, hatte die Danziger Nummernflagge **93** und fasste 245 Alte Preußische Normallasten je 2000kg, entsprechend 458 tdw (343 NRT) und wurde 1864 mit 236 Preußische Normallasten, entsprechend 472 tdw (353 NRT) registriert. Die Bark war 35,97m lang, 8,40m breit und hatte einen Tiefgang von 4,73m, bzw. 5,03m größte Höhe zwischen Kiel und Deck.

VEREINSNACHRICHTEN



Am Freitag, den 13. Mai, standen 5 Seeschiffer vor dem verschlossenen *Remter*. Zu ihrem Glück hatte gleich nebenan das italienische Ristorante *Michel Angelo* geöffnet. Dieses Lokal soll uns ab sofort als



Die Bark DER VERSUCH, 1856 Danzig wurde 1856 von *L. Petermann* in Danzig gebaut. Der Stapellauf war am 30. September 1856, sie wurde mit 11 Mann Besatzung gefahren. Die wechselnden Eigentumsverhältnisse waren wie folgt: 1856 *C.J. Rokicki jr.*, Danzig PR, 1857 *Haußmann & Co.*, Danzig PR, 1866 *Haußmann & Co.*, Danzig NB, 1869 *C.A. Beug & Valentin Lachmund*, Stralsund NB, 1871 *C.A. Beug & Valentin Lachmund*, Stralsund D, 1876 *Carl Siebe & Partner*, Stralsund D. 1883, am 12. Juli, auf der Reise von Cardiff nach Quebec mit Steinkohlen im Atlantik auf ca. 50°09'N 17°45'W sinkend von der Besatzung verlassen; kein Toter!

Rückfalllokal für unseren monatlichen Stammtisch dienen, wenn uns der *Remter* erneut verschlossen ist und zuvor nicht anders entschieden werden konnte. H.B.

In unregelmäßigen Abständen haben sich im zurückliegenden Jahr einige Kameraden in der *Factory* getroffen. Das ist ein geräumiges, rustikales Lokal mit preiswerten schmackhaften Gerichten. Es ist in dem alten S-Bahnhof von Hasselbrook etabliert. Der erste Anlass zu diesen Treffen war die Durchsicht der Artikel zum jeweils nächsten SEESCHIFF. Aber es war nicht allein darauf beschränkt. Wer an dieser Art *Redaktionssitzungen* teilnehmen möchte ist herzlich eingeladen. Termine können beim SEESCHIFF oder unserem Kameraden *Manfred Schleiff* jederzeit erfragt bzw. angeregt werden.



GRUNDSTEINLEGUNG

Für den ältesten in der Hafencity Hamburg noch erhaltenen und denkmalgerecht restaurierten Kaispeicher, Baujahr 1878, in der Magdeburger Straße hat ein neues Leben begonnen. Bürgermeister *Ole von Beust* und Marinehistoriker Prof. *Peter Tamm* legten am 14.06. den Grundstein für das *Internationale Maritime Museum Hamburg*. Das Museum wird die private Marinesammlung von Peter Tamm, mehr als 25.000 Schiffsmodelle, rund 100.000 Bücher und 5.000 Gemälde, voraussichtlich ab Herbst '06 der Öffentlichkeit präsentieren. Die Stadt gibt 30 Mio. € für die Restaurierung des Speichers und überlässt ihn der *Stiftung Peter Tamm* in Erbpacht. Die Betriebskosten übernimmt die Stiftung, und wer diese unterstützen möchte, hier deren Bankverbindung: Haspa BLZ 200 205 50 Konto Nr. 1280 121 144.

AUS HÄFEN & VON MEEREN REISEBERICHTE UND BILDER

Von unserem Kameraden *Irenäus Kraenz* aus dem Süd-Pazifik, 10. August 2004

Ich bin noch auf dieser Welt. Habe auch nicht *keine Lust* gehabt – aber mein Schreib-Zyklus war offensichtlich gestört. Hoffentlich haben Sie die Sommerpause gut überstanden. Der Sommer ist bei Ihnen ja doch noch eingekehrt. Ich habe *nur Sommer*, Tropen-Sommer gehabt und fahre jetzt auf der Südhalbkugel im Pazifik dem Winter entgegen.

Fortfahrend zum letzten Bericht vom 7. Juni (s. SEESCHIFF Nr.4) werde ich nun die weiteren Ereignisse schildern.

Wie angedeutet, waren wir unterwegs nach Singapur. Die Malakka- und Singapur-Strasse haben wir ohne Piraten und Probleme gut durchquert. In Singapur im Jurong-Port kamen wir am 17. Juni, kurz vor Mitternacht an. Legten uns an die Pier, um unsere Ladung für diesen Hafen zu Löschen. Gleichzeitig wurde vollgebunkert sowie Proviant, Store und Ersatzteile übernommen. Landgang war für mich und die Besatzung nicht drin. Die Pier war zu abgelegen. Am 19. Juni gegen 4 Uhr morgens liefen wir aus und gleich um die Ecke wieder ein. Einmal um



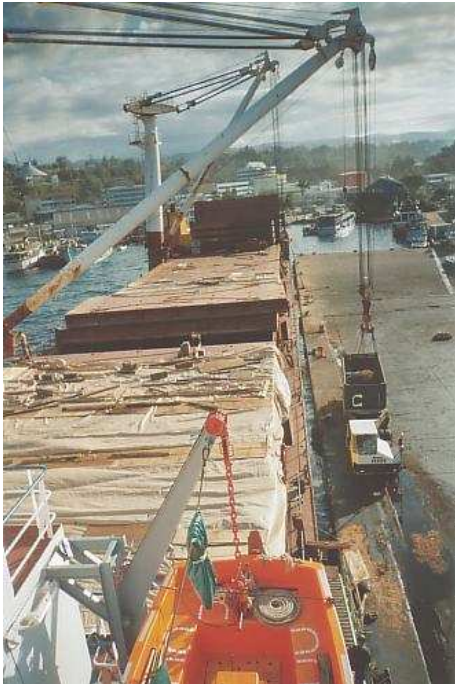
Singapur

Singapur halb herum, in die Johor-Strasse zwischen Singapur und Johor, Malaysia. Gegen 9 Uhr morgens machten wir wieder am Pier in Pasir Gudang fest, um dort den größten Teil der in Campana, Argentinien, geladenen Rohre zu löschen. An Land durfte niemand - von der Immigration aus. Wahrscheinlich zum Schutz der Seeleute vor den Moslems und diese wiederum vor den angeblich grölenden Nichtgläubigen. Man konnte zwar mit Sondergenehmigung an Land, das aber war für alle Leute an Bord war zu langatmig. Ich war an Land mit einer schnell genehmigten Erlaubnis. Mit dem Agenten machte ich eine Sightseeing-Tour. Ganz früher war ich auch schon mal in diesem Hafen. Da gab es noch keine Einschränkungen für den Landgang. Am 21. Juni morgens gegen 6 Uhr liefen wir aus nach Cagayan de Oro auf der Insel Mindelo, Philippinen. Durch das Süd-Chinesische Meer und die Zulu-See kamen wir dort am 25. Juni um 15:36 Uhr an. Wir löschten 2 kesselförmige Aggregate und liefen

um 21:30 Uhr wieder aus. Eben mal eine kleine Sonderspritztour. Wieder zurück durch die Zulu-See in das Süd-Chinesische Meer und dann gleich gegenüber nach Vung Tau in Vietnam ins Mekong-Delta. Am 30. Juni um 14 Uhr gingen wir auf Vung Tau-Reede vor Anker. Unsere Pier war noch von einem anderen Schiff belegt. Am 1. Juli um 9:30 Uhr machten wir dann am Pier in Vung Tau fest und löschten die restliche Rohrladung. Hier konnte die Besatzung nun endlich wieder mal an Land gehen. Zum ersten Mal seit dem 29. Mai in Durban. Am 3. Juli war das Schiff ganz leer. Somit war auch die lange Reise mit allen dazwischen liegenden Häfen, seit Anfang April, beendet. Um 14 Uhr gingen wir wieder auf Anker-Reede, um das Freiwerden unserer Pier im nächsten Vietnam-Hafen, in Phu My, abzuwarten. Phu My liegt in einem der vielen Flussarme und ist der tiefste Flusshafen für Übersee-Schiffe. Er ist etwa 4 Stunden von Vung Tau entfernt. Am 5. Juli um 6 Uhr hievten wir den Anker und machten um 8:30 Uhr am Pier in Phu My fest. Hier passierte erst mal gar nichts. Unsere Ladung war noch nicht fertig. Am 8. Juli kamen die ersten Sektionen von den Windmühlenmasten für die Stromerzeugung am Pier an. So ein Mast wird in der Fabrik in 3 Sektionen hergestellt und nachher zusammenschweißt. Die Fabrik ist 2 km vom Hafen entfernt. Wir sollen 36 Sektionen (12 Masten) im Laderaum und an Deck laden. Diese Masten gehen nach Napier in Neu-Seeland. In Phu My lagen wir bis zum 18. Juli, einem Sonntag. 18 Tage im ganzen in Vietnam, das war fantastisch. Geladen wurden nur 3 bis 6 Sektionen am Tage - mal auch nicht. Jede Menge Landgang. Nun ist es in Vietnam leider noch so, wie es früher in allen kommunistischen Ostblockstaaten war, und Phu My ist da ganz besonders streng. Man kann von 7 Uhr bis 23 Uhr an Land. Auch nur im dazugehörigen Kommunenbereich von Ho-Chi-Minh-City, dem früheren Saigon. Das liegt aber außerhalb ca. 140 km entfernt, 2,5 bis 3 Std. Autofahrt in einem wahnsinnigen Straßenverkehr. Das muss mal jemand aus Europa miterlebt haben. Aber Seeleute sind auch in dieser Beziehung erfindisch. Man fuhr einfach nach Saigon, in der berechtigten Annahme, dass niemals unterwegs oder dort kontrolliert würde. Die Taxifahrt hin und zurück kostet 30 US\$. 1 US\$ = 15.000 Dong (Fünfzehn Tausend). Ich war auch mehrere Male in Saigon. Eine fantastische, pulsierende bunte kosmopolitische Weltstadt. Über 100 Jahre alte herrliche französische Kolonial-Architektur, z.T. bestens renoviert

wie z.B. der herrliche Theaterbau. Neue Moderne und Future Architektur: Glas-Paläste, Wolkenkratzer, Super-Hotels usw. Dazwischen das bunte Klein-Klein-Gewürm von allen möglichen Bauten. Geschäfte noch und nöcher, desgl. Edelmoutiquen, wie Chanel, Bulgari und andere Luxusmarken. Man kann alles kaufen. Es gibt nichts, was es nicht gibt - auch Frauen. Die gesamte Administration total korrupt. Auch dort kann man alles erreichen, was man halt eben so erreichen möchte. Die Stadt wimmelt von Motorrädern und von allen möglichen Ausländern, hauptsächlich Amerikaner und Europäer. Viele sind mit Vietnamesinnen verheiratet oder so was ähnliches. Fast alles Business-Leute. Die Vietnamesen selbst sind sehr freundlich (und fantastisch), laufen zum größten Teil westlich gekleidet herum. Wenige auch in schöner einheimischer Mode. Es gibt viele Rucksack-Touristen in der Stadt. Die können für 5 US\$ in bestimmten Gästehäusern übernachten. Ansonsten sind die Hotel-Preise sehr moderat bis hoch luxuriös. Man kann in den besten Hotels ab 100 US\$ übernachten. Es gibt viele billige Urlaubsparadiese in Vietnam. Das hat sich nur nicht bis nach Deutschland herumgesprochen. Die Japaner und Koreaner wissen es und nutzen diese Gelegenheit auch. Die Stadt sowie überall im Land ist es sehr sauber - es wird laufend gefegt, die Parks werden von Hand gepflegt. Am 18. Juli um 13:42 Uhr verließen wir leider unser Paradies, um noch mal nach Singapur zum Bunkern zu fahren. Dort kamen wir am 21. Juli um 12:24 Uhr auf Bunker-Ankerrede an. Bunkerten und übernahmen Store und Ersatzteile. Außerdem musste an der Hauptmaschine herumgebastelt werden mit anschließenden Trials. Am 24. Juli morgens um 00:40 Uhr verließen wir Singapur-Reede und machten uns auf die Reise nach Napier in Neu-Seeland. Wir durchkreuzten zunächst Indonesien, die Java-See, Flores-See, Banda-See, Timor-See und Arafura-See. Durchfahren dann vom 2. August 19 Uhr bis 3. August 12 Uhr die Torres-Street zwischen Nord-Australien und Papua Neu Guinea und landeten in der Südsee im Süd-Pazifik. Bis jetzt hatten wir fantastisches Wetter, z.T. spiegelglatte See, keine Dünung, viel Sonne, kaum Regen. Seit gestern gibt es seitliche Dünung und etwas mehr Wind, aber für uns nicht zum Nachteil, außer, dass das Schiff nun etwas rollt. Die Temperaturen verringerten sich langsam, sowohl im Wasser als auch in der Luft. Es ist aber immer noch warm, obwohl wir schon über 30°S und 169°E hinaus sind. In Napier soll Anfang August

Schnee gelegen haben. Wir werden es noch erleben. Am 13. August gegen Mittag wollen wir dort ankommen. Das ist auch noch ein Freitag. Wir rechnen mit 3 Tagen Löschzeit und 2 Tagen Vorbereitung für unsere nächste total bescheuerte Ladung. Für so etwas Primitives ist unser Schwergutschiff viel zu schade. Wir sollen Copra in Bulk laden. Das sind geschredderte und getrocknete Kokosnuss-Abfälle. Dieses Zeug laden wir in 3 Insel-Häfen - und das ist wieder fantastisch - in Honiara auf Guadalcanal, in Yandina auf einer kleinen Insel in der Russel-Insel-Gruppe und in Noro auf den St. Georgs-Inseln. Diese Inseln gehören alle zu den Salomon-Inseln - auch eine Heimat von mir. Dort, in der Hauptstadt Honiara der Salomon Inseln, hatte ich



Kopra im Bulk an Bord

doch im letzten Jahr auch etwas Frieden mit gestiftet, indem wir zweimal von Townsville/Australien australisches Militärgut und ein paar Soldaten dorthin geschafft haben, um die Rebellen auf der Guadalcanal-Insel wieder einzufangen. Ich hatte ja darüber berichtet im letzten Jahr. Und das paradiesische dabei ist, dass wir diese Copra so laden müssen, wie vor 100 Jahren: Das Zeug wird in 5 bis 10 Tonnenbehältern geschüttet und/oder geschaufelt und dann mit unseren beiden Schwergutbäumen von je 175 mts angepickt und in den Laderaum befördert. Ein Zyklus von der Pier in den Laderaum und wieder zur Pier dauert mindestens 20 Minuten. Das muss man sich ganz langsam auf der Zunge und im Gehirn zergehen lassen - ein totaler Wahnsinn. Nur damit unser Schiff mit irgendeiner Ladung und nicht in Ballast nach Rotterdam fahren

soll. Dorthin geht die Ladung. Wir wollten hier in unserer gemütlichen Fernost oder auch Süd-Amerika - Gegend bleiben und nicht in das verrückte Europa fahren. Der Knackpunkt ist nämlich, dass unser Charterer eine sehr lukrative Ladung abgeschlossen hat, mehrere Reisen mit eben diesen sperrigen Windmühlenmasten von Dänemark nach Schottland abzureißen, zusammen mit unserem Schwesterschiff "Thor Scan". Und der zweite unangenehmere Knackpunkt ist, dass wir in Rotterdam - via Suez-Kanal (auch noch) - erst Mitte bis Ende Oktober ankommen werden und ich mit weiteren 10 Leuten dann auch erst dieses Schiff verlassen kann, es sei denn, dass ich mit Gewalt in Singapur (dorthin fahren wir auch noch mal zum Bunkern) oder im Suez-Kanal abgelöst werden möchte. Aber ich mag keine Gewalt. Auf jeden Fall werden wir erst mal 10 bis 20 Tage ganz gemütlich unser Insel-Dasein auf den Salomonen genießen, mit herrlichen Stränden, Muscheln usw. Dann noch nach Singapur fahren und dann -ja dann so langsam uns auf die Heimreise nach dem unbeliebten Europa begeben. Das auch noch mit einer so bescheuerten Ladung.

Ich wünsche Ihnen und allen Kameraden weiterhin alles Gute und viel Spaß bei allen Unternehmungen. Herzliche Grüße Ihr Kamerad Irenäus Kraenz



Kimbe, 11.09.2004

Die Fortsetzung folgt auf dem Fuße. Wir waren ja mit dem Schiff unterwegs nach Napier an der Ostküste Neu-Seelands (NZ). Am 11.8. erreichten wir Cape Reinga, die NW-Spitze von NZ. Von dort an hatten wir Küstenschutz vor der SW-Dünung. Das Schiff lag wieder ruhig. Wir führen in SE-Richtung zum East Cape, dann in SSW-Richtung zum Table Cape, umrundeten die Peninsula Portland und führen so in die Portland Bay direkt auf Napier zu. Der Wind und die See hatten an Stärke zugenommen, und es pustete uns aus der Bucht entgegen. Die See konnte sich allerdings nicht mehr entwickeln. Je dichter wir zur Küste kamen, desto schwächer waren Wind und See. In Napier machten wir am Freitag, den 13.8. um 8:42 Uhr fest. Es war aber trotzdem kein Unglücks-Freitag. Dort lagen wir bis zum 17.8. und löschten unsere *Windmill-towers*. Zur Erinnerung: Masten für die Windmühlen zur Stromerzeugung, in 3 Sektionen je Mast zerlegt. Napier ist eine wunderschöne, eigenartige Stadt von mittlerer NZ-Größe. Die Touristen und Bau-Fachleute/Architekten kommen aus aller Welt nach Napier. Die Stadt und der

Hafen wurden 1875 gegründet. 1930 wurde Napier von einem sehr starken Erdbeben mit anschließender Feuersbrunst heimgesucht, wodurch fast die ganze



Napier NZ und die Windmilltowers

Stadt dem Erdboden gleichgemacht wurde. Einige Bauten und Häuser überlebten dieses Inferno. 1931 wurde Napier wieder aufgebaut, und zwar im Art Deco Stil, welcher zur damaligen Zeit Mode war. Das sieht alles ganz lustig aus. Jedes Jahr findet aus diesem Anlass ein Art Deco Festival statt. Das dauert 1 Woche und ähnelt dem üblichen Karneval - ist aber keiner. Die Leute ziehen sich dazu im Art Deco Stil an. Die Oldtimer, Autos, werden hervorgeholt. Die Musik, Straßenumzüge, absolut alles erscheint im Art Deco Stil. Ich konnte mich dort endlich dazu aufraffen, einen Friseur aufzusuchen. Ich hatte bereits soviel Wolle auf dem Kopf wie ein NZ - Schaf. Die betagte Dame verpasste meinem inzwischen ebenfalls betagten Kopf und Gesichtsausdruck einen fantastischen zweckmäßigen Kurzhaarschnitt, so dass ich wieder wie ein 37½ jähriger erstrahlte. Bei der Post, Philatelie, hatte ich weniger Glück. Bei der Frage nach maritimen Motiven auf Briefmarken wurde ich auf eine Ecke im Raum verwiesen, wo für Sammler komplette Jahresausgaben u.ä. aushingen. Es waren bei diesen Jahresausgaben wohl einige unwesentliche maritimverwandte Marken dabei, nur, dann hätte ich die gesamte Ausgabe kaufen müssen. Also fast kein Erfolg. Dort fand ich noch ein einziges Exemplar einer fantastischen Broschüre im Querformat: „100 Jahre Briefmarken NZ's". Darin sind sämtliche Postschiffe aufgeführt und z.T. auch abgebildet, die zur Anfangszeit der Postbeförderung im Inselverkehr und Übersee tätig waren. Eine tolle, bei uns rare Dokumentation. Wie üblich, bekam ich auch in Napier die gängige Tageszeitung täglich vom Agenten an Bord gebracht. Die Zeitungen in NZ haben eine Eigenart, sie sind in der Landessprache Englisch geschrieben, aber laufend mit einheimischen Maori-Vokabeln/Ausdrücken bestückt. Das hat man in den asiatischen Zeitungen ebenfalls. Ich hatte alle Zeitungen ge-

sammelt. Auch die von Vietnam, Singapur, Bangkok und einige deutsche Zeitungen und Zeitschriften ebenfalls. Das maritime und für mich sonst Interessante habe ich mir herauskopiert oder -geschnippelt, um dann den ganzen Stapel dem deutschen Agenten in Honiara auf Guadalakanal, Salomon Inseln zu übergeben. So etwas nennt man *Freundschaftsdienst* oder auf Neudeutsch *Business Service*. In Napier kam auch eine Schweißergang an Bord, um unser Schiff teilweise schon für die Kopaladung vorzubereiten. Es wurden in ZD-Höhe an beiden Seitenschotten, vorn und achtern vertikal Schienen aus L-Stahl angeschweißt. Für die Kopaladung müssen Hitzeschutzwälle in 3 m Abstand von Wärme ausstrahlenden Flächen angebracht werden. Im UR des Laderaums wurde je ein leerer 40-Fuß-Container vorn und achtern querschiffs gestellt. Die noch freien Flächen über und seitlich vom Container wurden mit Plywood und Stahlträgern abgeschirmt. Darüber je ein ZD-Ponton und darauf je ein ZD-Ponton quer hochkant in diese angeschweißten Schienen eingesetzt. Wir haben so einiges an der Laderaumluke verändert. Die nachfolgende Besatzung wird sich daran ergötzen, um den Urzustand nach Löschung der Ladung in Rotterdam wieder herzustellen. Aber soweit sind wir noch lange nicht! Nachdem wir in Napier auch noch gebunkert hatten, liefen wir am 17.8. um 10:13 Uhr aus. Ein Sturm-Tief hatte sich am südlichen Kidnapper Cape festgesetzt.



Albatros Kolonie am Kidnapper Cape.

Der starke Wind kam von SW und die Dünung ebenfalls. Wir mussten erst mal mit östlichem Kurs Portland Peninsula erreichen. Das klappte aber schon nach kurzer Zeit nicht mehr, das Schiff, in Ballast, begann stark zu rollen, wovon ich auf einem Schwergutschiff überhaupt nichts halte. Also die Nase hart an den Wind und die See, Dünung, halten, d.h. Kurs in etwa nach Süd. Die Schiffsgeschwindigkeit ging dadurch rapide zurück, weil alles gegenan war. Wir brackerten dem Kidnappers Cape entgegen. Immer den Kurs nach S haltend, so dass wir auf der Rückfahrt zum N an der Peninsula vorbeifahren konnten. Versuchen einen offenen (stumpferen) Winkel zwischen Peninsula,

Schiffsort und N-Kurs zu bekommen. Der Wind, die See und die Dünung nahmen rapide zu - von Stärke 6 auf 11. Der Wind kam immer noch aus SW. Die Dünung inzwischen aus S aufbauend auf 6 m und mehr hohe Wellen. Wir machten zum Schluss nur noch 1 bis 2 kn Fahrt. Der SW-Wind trieb das Schiff jedoch nach draußen, mehr zur offenen See in O-Richtung. Das war zu unserem Nutzen. Man musste mit der Fahrt voraus jonglieren, damit das Schiff überhaupt noch steuerbar blieb. Andererseits knallte See und Dünung gegen das Vorschiff, den Steven. Wasser an Deck kam so gut wie gar nicht, außer Spritzfontänen und der Dauerregen. Gegen 15 Uhr drehte ich das Schiff zum N-Kurs, in der vagen Hoffnung, an der Peninsula geradeso vorbeizukommen. Ich hätte noch gut und gern 2 Std. länger mit dem Schiff gegenan geboxt, um sicher zu gehen, dass wir an der Peninsula, einer auf den Kopf gestellten schmalen Zipfelmütze, vorbeizukommen. Aber irgendwie nagte das auch am Gemüt und den Nerven, das ewige Gegenanboxen. Zurück, beim N-Kurs ging alles ganz schnell: Himmlische Ruhe, kein Windgeheule, kaum Erschütterungen - von den Wellen - im Schiff, schnelle Fahrt, etwa 12 kn. Es wurde gegen 18 Uhr bereits stockduster. Wir verfehlten die Passage der Peninsula um 2 bis 3 sm. Also musste das Schiff wieder in den Wind gedreht werden. Alles wieder gegenan. Nur jetzt ging auch wieder alles schnell. Innerhalb ½ Std., und weil kaum Fahrt gemacht wurde, trieb das Schiff an der Spitze der Peninsula vorbei zur offenen See hin. Strom und eine bessere Angriffsfläche des Windes hatten diesen schnellen Effekt verursacht. Gegen 18:30 Uhr wurde das Schiff über Bb. (zur offenen See hin) umgedreht. D.h. wir wollten das Schiff mit voller Fahrt umdrehen, was bei Pitch-Propellern kein Problem ist, um sofort auf Steigung zu kommen. Das Schiff begann auch nach Bb. zu drehen, blieb aber wie gegen eine Mauer querschiffs gegen Sturmwind, hohe See und Dünung stehen. Nichts zu machen! Das Schiff holte wohl einige Male über 50 Grad ganz schnell ruckartig nach jeder Seite über. Wir konnten es nicht mehr feststellen, weil das Klimometer nur bis 45 Grad anzeigt und der Ausschlag am Gerät weit höher war. Was in den Kammern, Messen und sonstigen Räumen nicht festgestaut war, flog durch die Gegend. Sogar die Bücher aus den Bücherborden flogen mit hohem Bogen raus, weil diese die Sicherungsleiste herausgehoben hatten. Die Sekunden wurden zu Stunden. Wahrscheinlich vergingen 1 bis 2 Minuten. Ich war kurz davor

zu versuchen, das Schiff nun über Stb. zu drehen. Irgendwie muss man ja den Esel herumbekommen. Doch das Schiff begann noch weiterzudrehen bis wir auf dem gewollten N-Kurs lagen. Wieder eine himmlische Stille. Alles von achtern bzw. fast von achtern. Das Schiff fing an zu jagen, hoch auf bis zu 18 kn. Diese Geschwindigkeit hielt lange an. Die hohe Dünung und Sturmsee flachten nach sehr kurzer Zeit ab. Wir hatten Schutz von der Küste. Wir fuhren ganz dicht an der NZ-Küste wieder nach N. Fuhren jede größere Bucht aus, da der Wind nach wie vor stürmte. Zur gleichen Zeit fegte ein Schneechaos über die Nordinsel NZ's und ein Sturm mit über 200 h/km über Wellington hinweg. Je weiter wir nach N kamen, desto ruhiger wurde der Wind. Die Geschwindigkeit normalisierte sich wieder auf 12 bis 13 kn. Als wir wieder die NW-Spitze NZ's, Cape Reinga, erreichten, hatten wir nur noch schwachen SW-W Wind und eine flache Dünung. Wir fuhren nun weiter mit NO-Kurs auf New Caledonia (Neu Kaledonien) zu, um diese große Insel an unserer Bb.-Seite abzufahren und wiederum Schutz vor Wind und Dünung aus SW-W zu haben. Nachdem wir die Insel ganz passiert hatten, fuhren wir direkt auf die Salomon Insel Guadalakanal zu. Zur W-Küste, um dann diese zu umfahren und weiter zum Hafen und der Hauptstadt Honiara. Hier kamen wir bei schönstem Tropenwetter am 25.8. um 11:20 Uhr an. Apropos Wetter. Im winterlichen Napier - auf der Südhalbkugel sind ja die Jahreszeiten umgekehrt - hatten wir fast sommerliche Temperaturen: Nachts 12°C, tagsüber um die 20°C. Allerdings zum Ende hin wurde es etwas kühler bis auf 6°C nachts. Nach kurzer Ankerzeit kamen wir um 13 Uhr an die Pier in Honiara. Meiner Heimat vom vorigen Jahr, wo ich auch etwas Frieden mitstiften durfte. Keiner wusste so richtig, wie es mit unserem Schiff weitergehen sollte. Die Steinzeit der Segelschiffahrt begann für uns nun ein Dauerbrenner zu werden, bis heute und noch weiterhin. Wir sollten in Honiara nur Einklarieren und dann weiter nach Yandina, auf der kleinen Insel Mbaniaka, zur Russel-Inselgruppe gehörend, 4 1/2 St. von Honiara entfernt, fahren. Um dort wahrscheinlich volle Ladung Kopra in Bulk zu übernehmen. Die Jungens dort aber streikten bereits seit über 2 Monaten. Die wollten ihren General Manager, einen Fidji-Mann, hinauskickern. Der soll sie angeblich inhuman traktiert haben. Am 25. nachmittags nahm ich an einem Meeting im Haus des Ministers für Polizei und Justiz teil. Der Minister, der High Police Kommissionare, sein Assistent (2 Briten),

der deutsche Agent, ein lokaler Polizei-Leutnant, noch ein Minister-Sekretär und ich nahmen nun die Streik Situation unter Beschuss mit der Aussicht, dort in Yandina vielleicht doch anlegen zu können. Nach 1½ St. war die Tagung beendet. Eine hohe Polizei-Abordnung wollte am 26. morgens mit einem Patrouillenboot dorthin fahren und mit den Streikenden verhandeln. Der Premier Minister, die Union (Gewerkschaft), alles Anteilseigner dieser Kokosnuss-Plantagen-Insel und der chinesische Australier, auch ein Anteilseigner und Chairman dieser Anlage, wollten, dass nun endlich mal die vollen Magazine geleert werden. Wir begannen am 26. nachmittags zu laden, etwa 1500 to Kopra in Honiara. Geladen wurde mit unseren beiden 175 to Schwergutbäumen. Ein Zyklus Pier-Luke-Pier dauerte 20 Minuten, um die kleinen und großen Behälter mit etwa 3t und 15t Kopra zu laden (Steinzeit). Die schweren Lukendeckel nicht wasserdicht. Mit einer ungeeigneten Art von Persenning versehen, die zu dünn und zu schwach, eigentlich ein Abdeckkleid für Ladungen ist. Der Zeitcharterer *Scan-Trans* in Dänemark konnte keine andere Ladung für unser Schiff auftreiben, um damit nach Rotterdam zu fahren. Obwohl die Eigner und ich sich dagegen gesträubt haben und ich jede Verantwortung mit dieser Ladung zu fahren abgelehnt habe, weil sie für dieses Schwergutsschiff völlig ungeeignet ist, wollen die Charterer auf Biegen und Brechen mit dieser Ladung das Schiff nach Europa fahren lassen, um nicht in Ballast dorthin zu müssen. Sie haben wohl eine sehr lukrative Ladung von mehreren Reisen von bzw. zwischen Esbjerg in DK und Grangemouth in UK. Wieder mit diesen Windmilltowers. Zurück zur Steinzeit! Am 26. nachts kamen die Polizei-Leute zurück. Am 27. nachmittags wieder großes Meeting im gleichen Haus, mit den gleichen Leuten und noch ein paar mehr. U.a. dem chinesischen Australier, einem Chinesen aus Singapur und dem Ladungs-Charterer, der das Schiff für diese Ladung gechartert hat. Der hohe Polizei-Assistent hatte einige Verhaltens-Regeln aufgesetzt und diese den Streikenden aufgezwungen bzw. abgerungen. Z.B., dass sie friedlich streiken, keine Straftaten begehen und das Schiff beim Beladen nicht behindern dürfen. Es gab wohl einige unorganisierte arbeitswillige Arbeiter in Yandina. Die Polizei sollte aufgestockt werden, ich am 28. vormittag, einem Sonnabend, von Honiara nach Yandina fahren. Es würde wohl alles klappen. Der Minister und ein hoher Union-Fuzi wollten am Sonnabend auch dorthin kommen. Aber nicht mit unserem

Schiff, sondern mit einem Flieger. Ich traute der ganzen Sache nicht. Der deutsche Agent auch nicht. Wir fuhren am Sonnabend vormittag, den 28.8. von Honiara ab. Herrliche kurze Reise zwischen den kleinen und größeren Inseln der Russel-Gruppe. Enges Fahrwasser. Gegen 14 Uhr waren wir vor dem Schlauch, an dem die nur 54 m lange Pier liegt. Mit 2 Dalben weit vor und hinter der Pier. Wir hatten an Bord 6 lokale Polizisten und deren Hab und Gut, sowie den bösen General Manager von den Fidjis und einen seiner Office-Leute. Außerdem 643 leere Fässer (wie Öl-Fässer) von Napier für Yandina für Sojaöl und von Honiara 70 Fässer Diesel, Petroleum, Kerosin und noch Proviant im Tallyraum. Die Leute dort haben kein Diesel mehr und infolgedessen keinen Strom auf der Insel sowie kaum noch Trinkwasser usw. Als wir vor dem Schlauch, einer engen Durchfahrt zwischen 2 Inseln, ankamen und für die Leute sichtbar wurden, rief uns der dortige Polizeiposten auf UKW an: Die 6 Polizisten würden von 2 Motorbooten abgeholt, und wir sollten dort, wo wir waren, ankern, um eine weitere Klärung, Diskussion, mit den Streikenden abzuwarten. Für mich war die Sache schon gegessen. Geankert habe ich nicht, weil zu tief (das Wasser), trieb ich ganz langsam hin und her. Die Polizisten wurden abgeholt, der böse Fidji-Mann und sein Kollege gingen auch ins



Alvaro de Mendana, Entdecker der Inseln

Boot. Ich hatte nur noch einen Clerk von unserer Honiara-Agentur an Bord. Als die Uhr langsam aber sicher sich der 18 Uhr Markierung näherte, rief ich den Polizeiposten an: Ich sagte, dass ich um 18 Uhr zurück nach Honiara fahre und nicht mehr warten werde. Ich wollte noch bei Tageslicht die Inseln hinter mir lassen. Der Polizei-Kommandant dort bedauerte es sehr und meinte, dass am nächsten Morgen dort ein Union-Fuzi erscheinen und dann die Sache geklärt sein würde, so dass wir uns dann wiedersehen - es gab kein Wiedersehen. Ein Motorboot kam nochmals mit einigen Polizisten, um deren Habseligkeiten von Bord zu holen. Wir fuhren dann wieder zurück. Es kann sein, dass in Yandina 1 oder 2 britische Polizisten un-

ter den etwa 20 lokalen Polizisten waren, welche aber nicht mit Waffen ausgerüstet sind. Die lokalen Polizisten bekommen nach wie vor noch keine Waffen, weil diese Burschen im vorigen Jahr zur einen Hälfte zu den Rebellen übergelaufen und die andere Hälfte einfach nach Hause gegangen waren. Man traut diesen Leuten nicht so recht. Die gesamten Salomone werden immer noch von Polizisten und Militärs sowie Richtern verwaltet, die aus Australien, Neuseeland, Fidji, Tonga, Vanuatu und Papua Neu Guinea kommen. Noch vor 100 Jahre waren die Salomonen die gefürchtetsten Inseln, das gefährlichste Inselgebiet in der Südsee überhaupt. Viele Europäer und auch Südsee-Insulaner wurden ermordet, weil man deren Schädel und Knochen als Trophäe und Heiligtum usw. besitzen wollte. Einer unserer Klugsch... bei Scan-Trans in DK wollte die Streikenden mit Wasserdruck von der Pier oder Bord spülen, wenn er bei uns anwesend gewesen wäre. Der wäre wahrscheinlich dann auch bei den Streikenden im Kochpott, als Zugabe zum eintönigen Fisch und Gemüse-Essen gelandet. Diese Leute leben jetzt tatsächlich nur von dem, was die Natur auf der Insel und das Wasser hergeben.

Nachdem ich dem Agenten zuvor zweimal die Lage geschildert hatte, ankerten wir um 23 Uhr auf Honiara-Reede. Am Sonntag, den 29.8. morgens, kamen wir wieder an die Pier und setzten unsere Beladung mit Kopra fort. Ich muss noch erwähnen, dass auf der Russel-Inselgruppe die größten Kokosnuss-Plantagen der Welt existieren. Die Haupteinnahmequelle der Salomon Inseln sind Kopra und Holz. Der Rest ist unbedeutend. Tourismus, der sich lohnen würde, ist noch nicht wieder in vollem Umfang vorhanden. Das Unternehmen Yandina war somit für uns beendet. Der chinesische Australier wollte aber immer noch, mit bester Verbindung zum Premier und dessen Wohlwollen, dass wir wieder zurückfahren sollten. Wahrscheinlich ging sein ganzes dort angelegtes Geld den Berg hinab. In Honiara regnete es zwischendurch mehrmals, obwohl diese Insel eigentlich als äußerst regenarm gilt. Bei Regen kann nicht geladen werden. Am 01.09. mittags mussten wir von der Pier ablegen, weil dort ein anderes Schiff, die ELANDSGRACHT von Spliethoff in Holland, anlegen sollte. Beim Anlegen bohrte sich ein Fenderbolzen in einen Öltank und 5 bis 7 To Öl sprudelten mit Druck zwischen Schiff, Pier und Fender. Durch die schnelle Reaktionen der Hafenleute und der dortigen Tanklager-Leute wurde der größte Teil mit Eimern, Handpumpen und einer E-

Pumpe aus dem Wasser in 25 von unseren mitgebrachten Sojaölfässern befördert. Als wir wieder anlegten, sah die Pier aus wie Sau. Das war mal was anderes im eintönigen Inselfasein. Die lokalen Zeitungsleute waren auch gleich zur Stelle. Aber die Sicherheitsoffiziere verjagten sie wieder. Daraufhin spendeten sie ihrer Frustration in ihrer Zeitung viel Raum, um die *eingengegte* Pressefreiheit zu beklagen. Unser Yandina-Vorhaben wurde auch ausschweifend in der Zeitung ausgebreitet. Gleichzeitig legte in Honiara auch noch das Flagg-Schiff von Greenpeace, die RAINBOW-WARRIOR mit dem Heimathafen Amsterdam, an einer kleinen Pier an. Da war was los, ein Fressen für die lokale Zeitung den *Solomon Star*. Jeden Tag kamen ganze Schulklassen und Studenten an Bord des Schiffes sowie auch andere Besucher. Tanzdarbietungen von lokalen Gruppen auf der kleinen Pier, jeden Tag *high live* dort, alles in unserer Seh- und Hörweite. Auf einem großen Transparent an der Reling stand: *Your Forest - Your Ocean - Your Choice*. Die Japaner, Chinesen und Koreaner fischen im gesamten Südsee-Gebiet mit ihren modernen Fischereischiffen. Fast alle ohne Genehmigung bzw. Lizenz. Wovon sollen die Einheimischen leben? Sie müssen ihren Natur-Reichtum verkaufen, um überhaupt existieren zu können. Dieses riesige Gebiet besitzt eines der größten und vielfältigsten Fischvorkommen der Welt, bis hin zu Walen. Was ich da so beobachtet habe ist, dass die Greenpeace-Leute mit Spendengeldern die herrlichsten Urlaubstage verleben und -Reisen mit diesem Schiff machen können. Die ELANDSGRACHT übernahm einen Teil unserer Militärgutladung, die wir im vorigen Jahr um die gleiche Zeit, in 2 Reisen von Townsville nach Honiara befördert hatten. Wir sollten einen Teil dieser Ladung in diesem Jahr wieder übernehmen, um sie zurück nach Australien zu bringen. Ausnahmsweise bin ich dieses Mal froh, dass wir diesen Auftrag nicht bekommen haben, da die Ladung nach Melbourne gefahren werden soll. Das liegt im Süden Australiens, in der berühmten Bass Street zwischen der Insel Tasmanien und Australien. Von dort kommt das ganze schlechte Wetter rüber nach NZ. Spätestens ab dem 30° Süd hat das Schiff schlechtes Wetter, oder die haben mal Glück damit. Die Philatelie-Abteilung bei der Post in Honiara, ein großer Büroraum, hatte ich auch wieder besucht. Im letzten Jahr hatte ich alle vorhandenen maritimen Briefmarken, die Ausgaben bis August 2003, aufgekauft, natürlich nur jeweils ein Exemplar. Seit dieser Zeit bis Anfang

September 2004 waren noch keine neuen maritimen Ausgaben erschienen. Dafür wurde ich vorgemerkt und bekomme nun automatisch alle demnächst erscheinenden maritimen Ausgaben zugeschickt. In diesem Jahr im Oktober erscheint nur eine Ausgabe mit 4 Marken, jeweils einem anderen Schiff als Motiv - 3 einheimische kleine Passagier-Schiffe im Inselverkehr und die „QE2“. Der deutsche Agent ist auch etwas Außergewöhnliches. Seine Eltern und alle Geschwister wurden in Oliva, Danzig, geboren, er als Nachkriegs-kind in Scheswig-Holstein. Nachdem er groß geworden war, zog er in die weite Welt hinaus. Arbeitete 6 Jahre in NZ im kaufmännischen Dienstleistungsbereich und ging für nur 2 Jahre nach Honiara. Aus diesen 2 Jahren sind inzwischen 27 Jahre geworden. Verheiratet mit einer Melanesierin. Er hat eine Tochter, die in Brisbane in einem Internat lebt und dort das Gymnasium absolvierte, jetzt beginnt zu studieren. Seit 1986 ist er Deutscher Honorarkonsul und seit 1987 Französischer Honorarkonsul. Und er ist auch Anteilseigner der Schiffsagentur. Der Boss



Office Gerald Stenzel

sitzt in Australien. Er ist in Honiara glücklich und zufrieden und wohl wie alle Danziger ziemlich trocken, und er redet wenig. Nichtsdestotrotz, wir haben uns angefreundet. Man weiß nie, wofür Freundschaften gut sein können. Am 03.09. um 23 Uhr legten wir in Honiara, unserem Paradies, mit 1500 To Kopra in Bulk ab. Das waren 9 Tage in Honiara mit einem geographischen, meereskundlichen und Natur-Ausflug nach Yandina. Es kommt noch besser, man kann sich steinzeitgemäß noch steigern - natürlich alles zu unserem Vorteil (der Schiffs-Besatzung und vielleicht auch der Reederei). Wie sagt man noch - die beste Seefahrt ist im Hafen. Von Honiara wurden wir von dem Kopra-Aufkäufer aus Singapur nach Kimbe auf New Britain hin beordert. Die Insel gehört zum Staat Papua Neu Guinea. Aber die Menschen auf diesen Inseln sind anders als auf der riesigen Insel Papua Neu Guinea (PNG). Sie sind auch dunkel bis schwarz, aber eben anders. Diese Insel gehört zum Bismarck Archipel, und dieser Archipel, zusammen mit den Marshall-, Marianen-, Karolinen-, Samoa-Inseln und den West-Inseln der Salomonen und der Nordküste von PNG

(und vielleicht einiges mehr) gehörte bis 1918 zum Schutzgebiet des Deutschen Kaiserreichs.



Sonnenuntergang im Bismarck Archipel

Der Hafen von Kimbe ist wie gelehrt, übersichtlich und gut organisiert - Preußische Ordnung. Die Leute sind ruhig und freundlich. Ganz alte Leute sprechen noch perfekt Deutsch. Auf diesen Inseln mögen sie die Deutschen sehr. Viele deutsche Namen gibt es auf den Inseln. Kimbe liegt in der Stettin Bay. Rabaul ist nach wie vor der Hauptort der Insel. Dorthin wurden verstorbene Deutsche gebracht. Es gibt hier in Kimbe keinen alten Friedhof mit deutschen Grabsteinen, alles ist in Rabaul. Die Nord-Insel von New Irland heißt New Hanover usw. Hier in Kimbe gibt es viele Australier mit Familie, einige andere Nationalitäten und nur 2 Deutsche. Der eine, Kurt Reimann, ist hier geboren und ist GM einer herrlich gelegen Lodge (Resorts) in der Nähe vom Hafen. Der andere, Paul Wemer, ist seit 20 Jahren hier und mit einer Einheimischen verheiratet. Er besitzt eine Werkstatt in der Nähe vom Hafen. Zum Erholen, Ausspannen oder um andere Tapeten zu sehen, gibt es eben diese schöne Lodge (Hotel) und ein Golfclub-Haus, wo Seeleute gern gesehen sind. Natürlich nur, wenn sie nicht anfangen die Möbel zu verrücken oder das Dach abzumontieren. Jeden Mittwochabend gibt es dort Barbeque. Dorthin kommen fast nur hellhäutige Menschen mit Familie. Es gibt einen großen umfangreichen offenen Markt und einige Supermärkte. Kimbe ist ein kleiner Ort. Die gesamte Insel ist bergig und hügelig mit umfangreichem Schiffsverkehr: Lokale Passagiere, Kopra, Holz, Palmkernöl etc. Das nur so vorweg. Also, am 03.09. um 23 Uhr verließen wir Honiara. Wir fuhren zwischen der New Georgia Insel-Gruppe an Bb. und an Stb. die größeren Inseln Santa Isabel, Choiseul und die Shortland-Inseln. Diese 3 genannten Inseln gehörten zum Deutschen Kaiserreich und wurden im Vertrag mit den Briten um 1890 herum gegen Samoa ausgetauscht. An Bb. die Treasury Inseln mit der Hauptinsel Mono. Hinter den Shortlands ist die Grenze zwischen den Salomonen und PNG. Die große Insel Bougainville wird

ebenfalls an Stb. gelassen. Dort wurde vor über 10 Jahren ein langer Befreiungskrieg gegen PNG geführt. Man wollte selbständig werden, klappte aber nicht! Die Australier hatten auch dort eingegriffen, damit das ganze wackelige Gefüge im Süd-Pazifik, das aus vielen klitzekleinen Inselstaaten besteht, politisch nicht ganz aus dem Ruder läuft. Wir fuhren dann durch den St. Georges Kanal, der Enge zwischen den Inseln New Irland an Stb. und New Britain an Bb., hindurch. Nachts an Rabaul vorbei, um dann nach Bb. zu drehen in die Stettin Bay nach Kimbe. Herrliches Tropenwetter. Im Prinzip hatten wir immer Glück mit dem Wetter, außer beim Auslaufen von Napier.

Am 06.09. um 10:40 Uhr kamen wir auf Außenreedee an, übernahmen den Lotsen und fuhren zur Innenreedee zum Ankern. Unsere Pier war von einem anderen Schiff besetzt. Die Reeden sind mit einigen, am Tage und im Radar, sichtbaren Riffs bestückt und haben ruhiges Wasser. Die flache Küstenlandschaft ganz in der Nähe und das sich dahinter ausbreitende hügelige und bergige Land sehen fantastisch aus. Auch eine Paradies-Insel. Am 08.09. um 8 Uhr machten wir am Pier in Kimbe fest und begannen langsam mit dem Beladen von Kopra in Behältern mit etwa 5t Inhalt. Ich hatte ausgerechnet, dass wir hier, vom 8. ab gezählt, in Kimbe mindestens 10 Tage liegen werden. Es werden aber (viel) mehr. Der 8., Mittwoch, war noch ein herrlicher Tropentag. Der 9., Donnerstag, ging auch noch bis in die Nacht. Bis dahin hatten wir etwa 500t Kopra in Kimbe dazugeladen, von 3000 plus in Kimbe.



Alle fünf Gantries an Bord

Dann begann es zu regnen, den ganzen gestrigen Tag, Freitag den 10. und heute Sonnabend den 11. Wir haben kaum etwas hinzugeladen. Wenn das so weitergeht, kann ich keine Voraus-Sagen mehr treffen. Wir sollen von hier aus auch noch nach Ciwandan, das liegt direkt neben Cigading und das wiederum neben Merak, in der Sunda-Straße an der Küste von Java/Indonesien. Dort sollen auf dem Rampdeck 5 „kleine“ Gantries geladen werden. Das sind diese hochbeinigen fahrbaren Dinger, die den Container zwi-

schen ihren 4 hohen Stelzen mit Rädern aufnehmen und durch die Gegend fahren. Diese Dinger sollen über die Rampe selbst auf das Rampdeck fahren. Das geht nur, wenn die Höhe unserer Schiffsrampe mit der Höhe der Pier dort in etwa übereinstimmt. D.h., wir gehen mit dem Heck fast an die Pier, und der Bug wird mit beiden Ankern vermurrt. Wenn das nicht klappt, dann sehe ich schwarz. Denn wegen der dort vorhandenen Grund-Dünung, ein Rückstoss des Wassers von der Küste, können wir nicht mit den Schwergutbäumen arbeiten. Dafür müssten wir dann längsseits an die Pier gehen. Ich glaube, das hat unser Däne noch gar nicht begriffen. Diese Gantries wiegen je 60t und sind nur 10m hoch, passen alle auf das Rampdeck. Sie sollen nach Akaba in Jordanien verschifft werden. Ich hatte jetzt so gerechnet: Am 18.9. mit Kopra beladen. Dann 3 Tage in Kimbe auf Innenreedee, um das Schiff für die Übernahmen der Gantries vorzubereiten und die Lukendeckel wasserdicht und seeklar zu machen. Das können wir nur hier im ruhigen Wasser und nicht in Ciwandan machen. 10 Tage Fahrt nach Ciwandan, dann ist schon der 1.10. 1 Tag die Gantries übernehmen und 1 Tag diese Dinger laschen und sichern. 2½ Tage nach Singapur zum Bunkern und dort die Luken noch mit zusätzlichen starken Persenningen abdecken. Das macht noch mal 2 bis 3 Tage. Also vom 6. bis zum 8.-10.10. in Singapur. Dann mustern 9 oder 10 Leute ab, ich auch. Dann bin ich am 11. oder 12.10. etwa in Bremen wieder zu Hause. Das alles, wenn es hier nicht regnet, es regnet aber, z.Zt. andauernd. Das Schiff soll vom 15. bis 20.09. in Ciwandan sein. Das aber geht nicht, wir liegen noch hier. Das Schiff soll am 8.11. in Esbjerg seine Windmilltowers - Verschiffung beginnen. Das geht schon lange nicht. Das Schiff wird nicht vor Ende November bzw. Anfang Dezember zum Kopalöschen in Rotterdam sein. Wahrscheinlich aber noch später. Ich glaube, da werden noch einige Leute ganz kalte Füße bekommen, und das ist gut so. Wer sich diesen wahnsinnigen Witz mit der Kopaladung ausgedacht hat, muss selber wahnsinnig sein. Das kann auch nur von einem Schreibtischtäter ausgedacht werden. So, um langsam zum Ende zu kommen, in Kimbe, auf dieser Insel, wie woanders auch, leben natürlich verschiedene einheimische Kulturen. Auf den Salomonen hauptsächlich die Gruppe der Melanesier, dann noch Polynesier, einige Micronesier sowie Papuas. Hier auf New Britain gibt es eine Kulturgruppe, deren Frauen ganz kleine Ferkel mit ihren Brüsten säugen. Diese Ferkel

laufen dann hinter ihrer Mutter-Frau hinterher wie z.B. ein Hund ohne Leine. Hier in Kimbe auf der Strasse zu sehen. Auf der kleineren Insel Manus, der Hauptinsel der Admiralitäts-Inseln (einst auch Deutsches Kaiserreich), etwa 180 sm westlich von New Hanover, von dort sollen die schönsten Mädchen kommen. Ich weiß nicht, wie schön die sind und wie schwarz. Aber dort werden schon viele Mädchen mit 12, 13 und 14 Jahren schwanger und bekommen Babys. Die Insel ist mit Alkohol und Drogen überlagert, auch schon unter diesen Kindern. Die NGO's versuchen dort gegenzusteuern, aber fast ohne Erfolg. Gegen die Lust und das Laster kommt dort wohl auch niemand mehr gegenan.



New Britain Girls

Vorhin war der Hafenmeister bei mir: Voranzeige: Am Montag, den 13. kommen 2 Schiffe für 1bis 2 Tage an die Pier, und wir gehen solange auf Innenreedee vor Anker. Wer sagt es denn, vielleicht scheint da wieder die Sonne, kein Regen, und wir können nicht laden, einfach herrlich, um nicht vulgäre Ausdrücke zu benutzen. Für unsere Besatzung halt eben kein Problem, vielleicht könnten wir hier schon von Bord abmustern. Alles ist möglich, nichts ist unmöglich, sagt man auf den Schwergutschiffen, bezogen auf komplizierte Schwergutladung. Ich werde mich vielleicht nur noch einmal melden - es könnte noch spannend und interessant werden. Jetzt verabschiede ich mich mit herzlichen kameradschaftlichen Grüßen, bleiben Sie und alle Kameraden gesund und munter - wir werden uns bald wieder in den Wintermonaten treffen. Alles Gute Bye-Bye Ihr Kamerad Irenäus Kraenz.



P.S. mir geht es ausgezeichnet, eine schönere und bessere Seefahrt kann es kaum geben, das ist die optimale Steigerung.



JULES-VERNE-TROPHY

Bruno Peyron (49) Steve Fossett (60)

Der Franzose *Bruno Peyron* schaffte mit einer 14 köpfigen Crew in 50d 16h 20m 4s die schnellste Weltumseglung einer Mannschaft. Bei der Zielankunft am 16. März 2005 vor Brest in Frankreich blieb er über eine Woche unter der Zeit des US-Amerikaners *Steve Fossett*, der vor knapp einem Jahr 58d 9h 32m 45s gebraucht hatte.



Auf dem Maxi-Katamaran ORANGE II bewältigten die Profisportler aus Frankreich, Schweden und der Schweiz die gefährliche Route über 27.022sm, 50.044 km, über die Weltmeere und feierten in der Nacht zum Mittwoch eine triumphale Überquerung der Ziellinie vor der französischen Küste. "Es ist mehr Ergriffenheit als Freude und entspricht der langen harten Schinderei, die hinter uns liegt. Deshalb gibt es keinen großen Gefühlsausbruch", sagte *Peyron* nach der Rekordjagd mit dem 36,80m langen Hightech-Boot, auf dem bei der Ankunft Leuchtfeuer gezündet wurden.

Für den französischen Skipper *Peyron* war es der dritte Rekord im Rahmen der *Jules-Verne-Trophy*. Diese Wertung ist nach dem Autor von *In 80 Tagen um die Welt* benannt und wird seit 1993 ausgefahren. Erster Sieger war *Peyron*, der damals noch 79 Tage benötigte. (dpa)

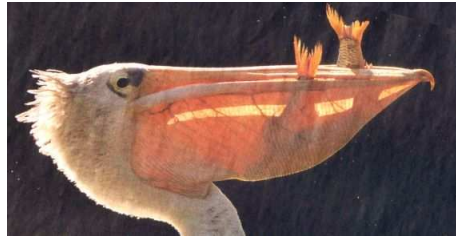
DIE LETZTE MELDUNGSCHNABEL GESTRICHEN VOLL !

Foto: Hagenbeck Hamburg

FUSSFESSEL FÜR ARBEITSLOSE

Berlin/Wiesbaden, 29 April 2005 - Der hessische Justizminister Wagner (CDU) hat mit seiner Presseerklärung, dass: *„Fußfesseln Langzeitarbeitslosen die Chance zu einem geregelten Tagesablauf zurückzukehren bieten .. für Wirbel gesorgt. Bundeswirtschaftsminister Clement (SPD) sprach von einem unsäglichen Unsinn. SPD-Generalsekretär Klaus Benninger bezeichnete den Minister als untragbar. Wagner erklärte dazu, die Formulierung sei missverständlich, sofern der Satz nur isoliert gelesen wird.“*

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



Und hier die Stimmen der anderen dazu:

1. Spinnt der Minister?
2. Erziehungsregeln bei dem *Verbrechen der Arbeitslosigkeit*: ...bei dreimaliger Verspätung zur Morgentoilette, 10% Abzug .. wer dreimal die Bahn verpasst, 10% Abzug vom Regelsatz ... usw.
3. Wenn jeder eine hat, wird niemand diskriminiert. Hier einige weitere Vorteile: Schulpflicht - Ortung von Schuleschwänzen. Jugendschutz - Ortung Jugendlicher unter 18, die nach 22 Uhr in der Disco sind, oder Kinder in nicht freigegebenen Filmen. Arbeitsschutz - Krankgemeldete,

die im Garten oder schwarz auf dem Bau arbeiten.

4. Die Produktion, Wartung und Überwachung von 80 Mio. Fußfesseln sorgt für Arbeitsplätze. Wer nichts zu verbergen hat, muss dafür sein! Ausländische Besucher erhalten für 10 €/Tag Ihre Leihfessel und als besonderen Bonus bei der Ausreise eine personalisierte Broschüre "Urlaub in Deutschland. Wo ich wann war:"

5. Diätenempfänger sollten mit gutem Beispiel vorangehen. Jeder Bürger wird informiert, was (wo's - Anm. der Redaktion) die gewählten Politiker, *die Diener des Volkes*, den ganzen Tag treiben.

6. Jeder LKW hat schon eine. Man nennt es dann eben LKW-Maut. Die Stasi wäre neidisch!

7 ... und wer über ein Handy verfügt, welches er stets eingeschaltet bei sich trägt, der hat auch schon eine elektronische Fußfessel.

8. Gebt mir bitte eine Fußfessel, damit ich endlich eine Arbeit bekomme!

9. und hier ein Bild - - - statt 1.000 Worte.



Quelle: div. Foren im Internet

„MODERNE SKLAVEN SIND DAS“

sagt ein früherer Bremer Seemann über seine heutigen Kollegen. Ganz so drastisch wollen sich *Heide Gerstenberger* und *Ulrich Welke* nicht ausdrücken. Die Wissenschaftler der Forschungs- und Kooperationsstelle Schifffahrt an der Universität Bremen haben die Arbeitsbedingungen an Bord untersucht. Sie vergleichen die Seeleute von heute eher mit Gefangenen als mit Sklaven. „... aber in einem echten Gefängnis kann man wenigstens noch Fußball spielen.“ So Professorin Gerstenberger bei der Vorstellung der Studie *Arbeit auf See* die Selbsteinschätzung vieler Seemänner. „... sehr belastend ist das lange, eintönige Eingeschlossenensein“. Früher haben regelmäßiger Landgang für Abwechslung gesorgt. Heute sind die Liegezeiten so kurz, dass viele Seeleute monatelang nicht von Bord kommen. Außer-

dem ist der Hafenaufenthalt oft die einzige Gelegenheit, um die Maschinen zu überholen. Die Welt kennenlernen? "Das geht heute mit TUI besser".

"Die richtige Seefahrt hat Mitte der 70er Jahre aufgehört", bekamen die Forscher in Diskussionsrunden mit mehr als 200 Seeleuten und bei tage- oder wochenlangen Mitfahrten auf Schiffen zu hören. Trotz größerer Automatisierung müssen die Seeleute heute intensiver arbeiten, weil weniger Personal an Bord ist. Oft sind nicht Reedereien, sondern Kapitalanleger die Eigner, und die interessierten sich kaum für ihre Schiffe. Das Personal wird überwiegend aus Niedriglohnländern durch Agenturen angeheuert. Dass es kaum noch Stammbesatzungen gibt, gefährdet nach Ansicht der Bremer Wissenschaftler die Sicherheit an Bord: Die Belegschaft ist nicht aufeinander eingespielt und kann sich sprachlich oft nur schwer verständigen. Um so bedeutender ist die Rolle der Kapitäne geworden. Ihr Führungsstil bestimmt das Klima an Bord, aber oft sind die *Chefs* auf diese Aufgabe nicht gut vorbereitet worden und gehen überfordert nach drei oder vier Jahren von Bord, um in Hafenbehörden oder als Lotse zu arbeiten. Heide Gerstenberger: "Sie wollen nicht nur als Ladungsbegleiter gesehen werden."

Die 400-Seiten-Studie erwähnt auch eine positive Entwicklung: Dank internationaler Abkommen und Kontrollen sind die Sicherheits- und Arbeitsbedingungen auf ausgeflaggten Schiffen oft "genau so gut oder auch besser" als auf Schiffen unter traditioneller Flagge.

Quelle: <http://www.grosse-seefahrt.de>

AUS DEM SPÜLSAUM



GROSSER FISCHSPIESS

Toronto, 28. Sept. 2004 - Das Schiff JEWEL OF THE SEAS war nach Angaben der Behörden im Sankt-Lorenz-Strom mit einem 20 Meter langen Finnwal zusammengestoßen. Ob das Tier zum Zeitpunkt der Kollision bereits tot war oder durch den Aufprall ums Leben kam, ist unklar. Die Passagiere entdeckten den toten Wal erst bei der Einfahrt in den Hafen von Saint John in New Brunswick. Die Küstenwache schleppte den Kadaver auf die See hinaus. Nach Angaben von Tiereschützern stoßen Finnwale öfter mit

Schiffen zusammen. Die Meeressäuger können eine Länge von 25m erreichen.

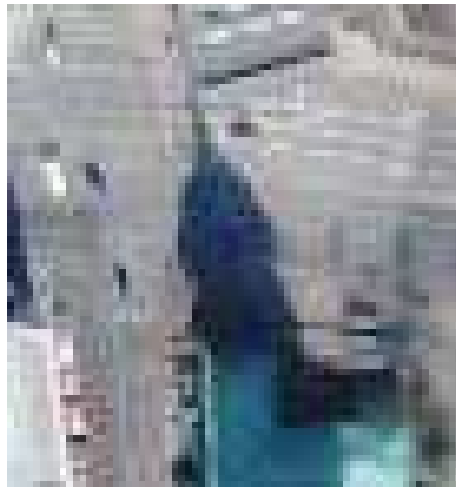


JEWEL OF THE SEAS

Quelle: <http://www.grosse-seefahrt.de>



AUS DEM KRÄHENNEST



Das Bild zeigt den Schatten der Spitze des Hamburger Michel an einem Sonntag um die Mittagszeit vom Weltraum aus fotografiert. Es gibt wesentlich besser aufgelöste Abbildungen im Internet, leider kann ich die mit meinem PC nicht laden – sein Speicher ist zu klein.

Quelle: IKONOS

HEILSAMES KUH-SCHLECKEN

Vielleicht ist es an der Zeit, dass sich unsere Gesundheitsministerin zur Kostendämpfung an Kambodscha orientiert. Dort bietet ein Bauer einen besonderen Service für kranke Mitmenschen an: Sie können sich von seiner Kuh mit dem Namen *Preah* (Gott) gesundschlecken lassen. Für ganze 15 Cent pro Schlabber-Einheit soll bereits ein gelähmter Mann geheilt und 400m weit gelaufen sein. Selbst das von Doktor Kuh berührte Gras soll - zu einem Sud verarbeitet - heilsame Wirkungen entfalten. Übrigens erhebt Bauer *Puch Pich* keine Praxisgebühr, obwohl *Preahs* Fell blütenweiß ist, und sie damit dem Habitus deutscher Praxisbetreiber verblüffend nahe kommt.

Quelle: Bild der Wissenschaft 5/2005



NOCH'N GEDICHT

Zur Einleitung sei Folgendes festgestellt: Wir wissen natürlich auch, dass man nicht mehr so einfach *Neger* sagen darf. Vielmehr werden heute dunkelhäutige Menschen zum Beispiel *Afro-Amerikaner* oder *Aborigines* statt *Australnegers* genannt. Nur unsere älteren Dichter, zu ihrer Zeit, wussten es eben nicht besser. Und nun das Gedicht:

ABENDGEBET EINER ERKÄLTETEN NEGERIN von JOACHIM RINGELNATZ

Ich suche Sternengefunkel.
Sonne brennet mich dunkel.
Sonne drohet mit Stich.

Warum brennt mich die Sonne im Zorn?
Warum brennt sie gerade mich?
Warum nicht Korn?

Ich folge weißen Mannes Spur.
Der Mann war weiß und roch so gut.
Mir ist in meiner Muschelschnur
So négligé zu Mut.

Kam in mein Wigwam
Weit über das Meer,
Seit er zurückschwamm,
Das Wigwam blieb leer.

Drüben am Walde
Kängt ein Guruh -

Warte nur balde
Kängurst auch du.

Quelle: Weser Kurier 2.6.2005

Nachtrag: *Werner Timm* ist der Autor der *Kapitänsbilder*, siehe Seite 1.



FLUNDER M 1:1

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 M 1:1

Kurzbiographie unseres Kameraden**Horst Tritscher**

Horst Sigmund Tritscher ist am **10. März 1927** in Danzig-Langfuhr, Schellmühler Weg 1a, im *Storchenhaus* geboren.

Apr. 1933 - März 1937 Besuch der Volksschulen in Danzig, Baumgartsche Gasse 2 und in Danzig-Neuschottland.

Apr. 1937 - Febr. 1943 Besuch der Mittelschule in Danzig-Neufahrwasser, Fischmeisterweg 8.

16.2.'43 - 31.5.'43 Luftwaffenhelfer in Danzig-Weichselmünde (leicht. Flaktrupp)

1.6.'43 - 31.3.'44 kfm. Lehrling bei der Landwirtschaftlichen Großhandels-gesellschaft m. b. H., Danzig, Krebsmarkt 7-8

1.4.'44 - 29.6.'44 Reichsarbeitsdienst Abteilung 1/25 Brahnau bei Bromberg

1.7.'44 - 3.8.'44 kfm. Lehrling wie oben

4.8.'44 - 20.8.'44 Notdienstverpflichteter in Malken und Schannan an der Drewenz („Ostwallschanzen“)

25.8.'44 - 4.12.'48 Wehrdienst und Kriegsgefangenschaft

23.8.'44 Einberufung nach Kolberg *Schamhorst-Kaserne* InfPzJg. E. Komp. 258 (Ausbildung).

12.9.'44 weitere Ausbildg. in Schwetz/ Weichsel

27.11.'44 Neuaufstellung in Stettin
8.12.'44 in Utrecht GrenRgt. 732/14. Kompanie zugeteilt

31.12.'44 bei Capelle/Brückenkopf an der Bergschen Maas in Gefangenschaft. Lager Schule Weinhofen, Zementfabrik Westmollen

31.1.'45 Ankunft Lager Zandvoorde (Ziegelei).

7.3.'45 von Ostende per Liberty-Schiff nach London, Lager Kempton (Rennbahn). Div. Lager in Leicester, Belper u.a. Arbeiten in Landwirtschaft u. Steinbruch.

4.12.'48 Entlassung von Münster-Lager nach Barsbüttel, wo meine Mutter u. meine Schwester beim Bauern Rudolph Graumann einquartiert waren.

17.1.'49 - 14.12.'49 Fortsetzung der Lehre mit Abschluss bei der Norwegischen Schifffahrts-Agentur, Hamburg, Neuer Jungfernstieg 7.

15.12.'49 - 31.3.'92 Betriebsprüfer beim Finanzamt Hamburg-Mitte-Altstadt. Pensioniert als Dipl.-Finanzwirt u. Steueramtsrat.

Die Tritschers stammen aus dem Salzburgerischen. Sie wurden im Jahre 1732 ihres Glaubens wegen vertrieben. Von Stettin gelangten sie per Schiff nach Königsberg in Preußen. Mein Großvater Johann Tritscher wurde noch 1870 in Klein Warningken, Krs. Pillkallen, geboren, wo seine Salzburger Vorfahren einst angesiedelt worden waren. Mein Vater Rudolf Tritscher kam in Danzig zur Welt. Er war Angestellter der Hochbauverwaltung Danzig; er wurde 1939 Soldat. Meine Mutter, Margarete Tritscher, geb. Springborn, entstammt einer Glasbläserfamilie aus Gertraudenhütte Krs. Kolmar, Prov. Posen. Bei Kriegsende geriet mein Vater bei Parchim in Gefangenschaft und wurde in Hamburg-Neuengamme interniert. Mutter und Schwester Margitta wurden im Sommer 1945 von den Polen aus Danzig vertrieben. Mein Bruder Siegfried war durch die Kinderlandverschickung nach Wirsitz gekommen und vor den Russen nach Dänemark geflohen. In Hamburg trafen wir uns wieder. Anlaufstelle war meine Tante Alma Claußen, Ehemann Willy und Tochter Helga am Pilatuspool 3. Im Jahre 1953 bezogen wir ein eigenes Siedlungshalbhaus in Barsbüttel im Königsberger Weg 14.

Drei Verwandte sind gefallen, meine sechsjährige Cousine Regina Tritscher durch verzweifelte in Panik geratene Angehörige getötet, meine Großmutter Bertha Tritscher, ihre Tochter Lotte und deren Mann Franz Husemann nach dem Einmarsch der Russen in Königsberg umgekommen.

Ich habe einen Sohn Thomas aus der Ehe mit der Königsbergerin Gerda Huhn †. Aus meiner Ehe mit Rosemarie Kuhnke aus Riesa a.d. Elbe stammen die Töchter Sabine und Sonja. Wir haben fünf Enkel: Felix, Philipp, Linus, Lisa und Frederik. Sie alle besuchen noch, bzw. noch nicht, die Schule.

Barsbüttel, 12. Mai 2005

Horst Tritscher

GEGEN DAS VERGESSEN

Ein Aufruf deutscher Soldaten

Am 8. Mai jährte sich das Ende des NS-Regimes und die Niederlage Deutschlands zum 60. Mal. Damit hat dieser Gedenktag für uns Deutsche zwei Gesichter:

Zum einen markiert der 8. Mai 1945 die Befreiung der Verfolgten, das Ende des NS-Regimes und des Zweiten Weltkrieges in Europa.

Zum anderen ist der 8. Mai 1945 der Tag der Niederlage unserer Wehrmacht, der Beginn der deutschen Teilung und der grausamen Abrechnung der Sieger mit der Zivilbevölkerung und den Soldaten in den ersten Nachkriegsjahren.

Mit dem Kriegsende verbindet sich für uns auch die Erinnerung an die Vertreibung von 15 Millionen Deutschen aus ihrer angestammten Heimat, an den Verlust fast eines Viertels unseres Landes und an den Beginn der sowjetischen Unterdrückung Osteuropas. Und so ist dieser 8. Mai - wie Theodor Heuß, unser erster Bundespräsident, es ausgedrückt hat - *die tragischste und fragwürdigste Paradoxie für jeden von uns, weil wir erlöst und vernichtet in einem gewesen sind.*

Die Unterzeichner forderten dazu auf, am 8. Mai 2005 in diesem Sinne der beiden Seiten dieses Datums zu gedenken und gegen das Vergessen an einer umfassenden und heilenden Erinnerung zu arbeiten, die nichts beschönigt und nichts unterschlägt.

Erstunterzeichner:

Brigadegeneral a.D. Reinhard Günzel, Generalmajor a.D. Gerd Schultze-Rhonhof, Brigadegeneral a.D. Andreas Broicher, Brigadegeneral a.D. Reinhard Uhle-Wettler, Generalmajor a.D. Jürgen Schreiber, Generalleutnant a. D. Harald Schulz, Generalleutnant a.D. Gert Verstl, Generalmajor a.D. Eberhard Grumer, Generalmajor a.D. Johann Adolf Graf von Kielmannsegg u.v.a.



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

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.