



KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Die hölzerne Bark wurde 1857 auf der Werft Behrend Pieper in Memel für die Danziger Reederei George Linck gebaut, die ab dem frühen 19. Jahrhundert in Danzig aktiv war und zahlenmäßig die zweitgrößte Reederei Danzigs war. Insgesamt verfügte diese Reederei im Laufe der Jahrzehnte ihres Bestehens bis 1888 über mehr als 60 Segelschiffe.

Die Bark war anfänglich mit 498 NRT und später mit 525 NRT vermessen bei einer Länge von 37,89 m, Breite von 9,64 m und einem Tiefgang von 5,19 m. Die Besatzung bestand aus 16 Mann.

Bekannt sind mehrere Eigentümer des Schiffes:

1857 - 1870 George Linck, Danzig

1870 - 1874 J. Altenauer, Danzig

1874 - 1885 Eduard Hemptenmacher, Rügenwalde

1885 - 1888 E. Hemptenmacher'sche Erben, Rügenwalde

1888 - 1895 August Wolff & Co., Danzig

Im Jahre 1895 sollte das Schiff an C.P. Lund in Rönne/Dänemark verkauft werden, nachdem das Schiff vorher lange in Danzig aufgelegt hatte. Als das Schiff am 28.08.1895 nach Weichselmünde geschleppt wurde, drückte der Sturm das undichte Schiff auf die Seite, so dass es voll Wasser lief und unterging. Kurze Zeit später wurde das Schiff wieder gehoben und zum Abbruch verkauft.

Während des Deutsch-Französischen Krieges war durch französische Schiffseinheiten vorgesehen, die Danziger Bucht für mögliche Blockaden zu erkunden und Danzig mit Panzerschiffen anzugreifen.

Am Vortag hatte die Bark drei französische Panzerschiffe und ein Aufklärungsschiff gesehen, war jedoch trotz Blockade nicht angehalten worden und konnte somit die Danziger Kommandantur informieren.

Der damalige Kommandant der in Neufahrwasser stationierten Korvette NYMPHE Korvettenkapitän Johannes Weickmann beschloss daraufhin, noch in der Nacht eine Aufklärungsfahrt vorzunehmen.

Nach Sichtung der französischen Schiffe wurden diese durch NYMPHE beschossen die sich kurz darauf wieder auf die Rückfahrt nach Neufahrwasser machte, da festgestellt wurde, dass die französischen Schiffe gefechtsbereit waren. Von dort wurden noch einige Breitseiten im Zuge der Verfolgung abgegeben, jedoch ohne substantiellen Schaden. Die Verfolgung wurde kurze Zeit später aufgegeben und NYMPHE kehrte noch in



BARK PRAESIDENT VON BLUMENTHAL, Danzig, Kennung **HFCV** der Nacht wieder nach Neufahrwasser zurück.

In die Geschichte ist dies als Seegefecht in der Putziger Wiek eingegangen.

Der Name des Schiffes geht auf Robert von Blumenthal zurück, geboren am 16.03.1806 in Königsberg und gestorben am 11.03.1892 in Posen. Er entstammte dem märkischen Adelsgeschlecht von Blumenthal, studierte Rechtswissenschaften, war Verwaltungsjurist und von 1840 - 1863 Präsident des Regierungsbezirkes Danzig.

Das Bild, Öl auf Leinwand, ist am unteren Rand bezeichnet:

Praesident v. Blumenthal v. Danzig, Capt. C. Utech 1869 und signiert unten rechts mit A. Lasczky 1869 (August Lasczky)

Das Bild befindet sich in Privatbesitz.

Der Schiffsbildmaler August Lasczky wurde Angaben zufolge 1815 in Polen geboren. Nach kriegerischen Auseinandersetzungen wurde er des Landes verwiesen und lebte danach mehrere Jahre in Deutschland, wo er auch heiratete und zwei Söhne bekam. Er siedelte später nach England über, lebte zunächst in Sunderland und ab 1866 in North Shields, wo er 1877 verstarb.

Ab 1861 lassen sich Datierungen an seinen Schiffsbildern nachweisen. August Lasczky malte hauptsächlich Schiffe, die an der Ostseeküste beheimatet waren und nach Passieren des Sund aus der Ostsee kommend North Shields als günstig gelegenen Hafen anliefen.

Seine Bilder sind aufgrund der Malweise der Schiffe sehr charakteristisch und immer in Öl auf Leinwand gemalt. Die Darstellung der Schiffe ist sehr genau und sorgfältig in

allen Details wiedergeben, inklusive der Beflaggung und Kennzeichnung, so dass dadurch auch eine eindeutige Identifizierung möglich ist.

Im unteren Randbereich ist immer in nach links geneigter Schrägschrift der Schiffsname, der Heimathafen und Name des Kapitäns angegeben, häufig durch einen darüber befindlichen horizontalen Strich von der Schiffsdarstellung getrennt. Vereinzelt ist dort auch noch zusätzlich die Jahreszahl angegeben.

Die Schiffsbilder von August Lasczky werden aufgrund ihrer Qualität sehr geschätzt, sind gesucht und werden nur selten auf Auktionen angeboten.

16.10.2021 Kapitän Diether Dauscher

Quelle: Fornacon, Siegfried

Die Danziger Seeschiffe 1815-1945

Veröffentlicht im Strandgut - Materialien zur Schiffahrtsgeschichte - von Reinhard Schmelzkopf

Jahrbuch des Altonaer Museums 1973

Werner Timm -Der Schiffsbildmaler August Lasczky und seine Söhne



Schiffsmodell der Radfregatte "HANSA"

in Silber als Abschiedsgeschenk der Königlichen Werft zu Danzig an Contre-Admiral Eduard Heldt 1874.

Foto: Wehrgeschichtliches Museum Rastatt, Lahrer Zeitung Rastatt (red/rha).

Eine Kollektion kunsthandwerklich bedeutender Offiziersgeschenke präsentierte das Wehrgeschichtliche Museum Rastatt in der Sonderausstellung "Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft – Offiziersgeschenke aus zwei Jahrhunderten". Die Geschenke der Offiziere waren im 19. Jahrhundert fester Bestandteil der sozialen bestimmten

"Militärkultur".

Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs war es üblich, bei Anlässen wie Dienstjubiläen, Geburtstagen oder Beförderungen Offiziere mit Geschenken zu würdigen. Erstmals greift das Wehrgeschichtliche Museum Rastatt dieses bisher kaum rezipierte Thema der Militärgeschichte auf und präsentiert in einer Sonderausstellung kunsthandwerklich bedeutende Offiziersgeschenke aus zwei Jahrhunderten.

Extra hervorzuheben sind hier die Blankwaffen – eine ganz besondere Form von Geschenk. Viele der ausgestellten Objekte befinden sich in Privatsammlungen und werden zum ersten Mal einem breiten Publikum vorgestellt.

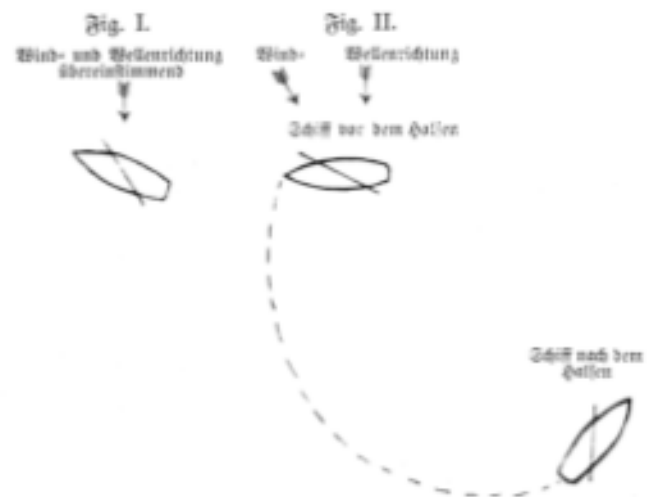
Die Schau zeigt einen Querschnitt an vielfältigen Arten von Offiziersgeschenken aus preußischen, bayerischen und sächsischen Regimentern. Neben Silberpokalen aus der Frühzeit enthält die Sammlung des Museums noch Geschenke wie silberne Tablett, Schalen, Becher, Geschenksäbel, Büsten und Statuetten aus dem Zeitalter nach 1870. Geschenke vom Ende des 19. Jahrhunderts wie Silberpokale, Karaffen, Silberteller und Schalen sowie Spazierstöcke und vieles mehr ergänzen die beeindruckende Ausstellung.

Ergänzend zur Sonderausstellung gibt es einen Begleitband, bearbeitet von Alexander Jordan, Dietmar Raksch und Ulrich Schiers.

QUELLE: RASTATT NEULAND SOZIALE "MILITÄRKULTUR
Lahrer Zeitung, 12.08.2015 - 19:50 Uhr

SEGELMANÖVER

Halsen im Sturm (mit einer Fregatte)
von Contreadmiral a.D. B. von Werner
aus dem Buch: Deutsches Kriegsschiffsleben und Seefahrkunst
Leipzig - 1891 -



Bald nach Mitternacht fängt der Wind an langsam seine Richtung zu ändern und mehr nach Westen zu drehen, wodurch das Schiff, dessen Lage von der Windrichtung abhängig ist, auch diese ändern muß. Um 2 Uhr ist die Änderung schon so weit vorgeschritten, daß die Wellen, welche vorher in einem spitzen Winkel von etwa 70° von vorn auf das Schiff zuliefen, jetzt schon beinahe von der Seite kommen. Kommen sie aber erst ganz von der Seite,

dann befindet sich das Schiff in einer gefährlichen Lage, weil in dieser die gewaltthätigen Wasserberge am leichtesten mit einem großen Theil ihrer Masse auf das Schiff brechen, Boote und andere Gegenstände wegschlagen, die Luken zertrümmern, dann ungehindert in das Innere des Schiffes dringen und dieses zum Sinken bringen können, wenn unglücklicherweise mehrere solcher Brecher hintereinander folgen. Es ist daher geboten, das Schiff möglichst bald auf die andere Seite an den Wind zu legen, in welcher Lage die Wellen dann mehr von vorn kommen.

Bei der hohen See ist es ausgeschlossen, das Schiff durch den Wind zu wenden, es muß daher vor dem Winde gewendet werden. Dieses Manöver wird Halsen genannt. Mit demselben ist, wenn es im Sturm ausgeführt wird, stets Gefahr für das Schiff oder doch für einzelne Theile desselben und für die an Deck befindlichen Menschen verknüpft. Das Schiff kommt hierbei, nachdem es vor dem Wind gewesen ist, welche Lage in hoher See auch stets eine misliche, noch einmal quer zur Wellenbewegung und diesmal mit großer Fahrgeschwindigkeit, welche ihm durch das während des Manövers zeitweise Segeln vor dem Winde gegeben worden ist. Diese erhöht aber indirect die Kraft der Wellen noch mehr, weil Wellenbewegung und Schiffsgeschwindigkeit sich gegenseitig multipliciren. Kann man nun auch den Augenblick des Eintritts dieses Zeitpunktes, wo das Schiff bei seiner zweiten Lage quer zur See etwa mit ungünstig laufenden Wellen zusammenprallt, nicht vorherbestimmen, so kann man doch beim Anfang des Manövers einen solch günstigen Zeitpunkt, wo die See ruhiger ist, abpassen. Liegt das Schiff nachher aber erst mit der anderen Seite wieder am Winde, dann hat es die See in einem Winkel von 45° von vorn und befindet sich in der zur Zeit denkbar günstigsten Lage.

Die Notwendigkeit, das Schiff zu wenden, liegt also vor, und alle Mannschaften werden an Deck befohlen, weil die Wache allein nicht stark genug ist, das schwierige Manöver mit der erforderlichen Schnelligkeit auszuführen.

Alle Stationen sind besetzt und die Luken nach den untern Räumen fest verschalkt.¹

¹ Ein Luk wird als „verschalkt“ genannt, wenn es nicht nur zugedeckt, sondern auch noch mit Segeltuch überzogen und dieses durch übernalte Holzleisten befestigt ist.

Der Erste Offizier wartet auf den Befehl des Commandanten, mit dem Manöver zu beginnen. Dieser steht an der äußersten Seite der Commandobrücke, späht in die dunkle Nacht hinein und beobachtet das gewaltthätige treiben der See, deren leuchtende Schaummassen die Schätzung der Höhe der Wellen ermöglichen und nach welcher er den richtigen Zeitpunkt für den Beginn des Manövers bemessen muß. Er muß mit der noch immer unaufgeklärten Thatsache rechnen, daß sowohl in der Höhenentwicklung der Wellen wie in ihrer Neigung, als Sturzseen überzuberechnen, gewisse Perioden herrschen. Denn es ist durch vielfache Beobachtung erwiesen, daß außergewöhnlich hohe Wellen fast immer in der Dreizahl auftreten, und daß einer richtigen Sturzsee häufig eine zweite folgt; daß die Periode der drei höhern Wellen in

gewissen, ziemlich regelmäßigen Zeitabschnitten wiederkehrt, die Brecher dagegen sich nicht an eine derartige Ordnung binden. Dafür treten die letztern bei einem gewöhnlichen Sturm (im Gegensatz zu einem Drehsturm) auf offener See aber auch nur selten in Erscheinung. Da nun Wellen und Sturzseen für ein Schiff während der Zeit am gefährlichsten sind, wo sich dieses in der Wendung befindet, so erwartet man solch ungestüme Gesellen, wenn man sie heranlaufen sieht, lieber noch in der alten Lage und beginnt mit dem Manöver erst, sobald man die Wahrscheinlichkeit vor sich sieht, daß in den nächsten zehn Minuten auf dem Wasser verhältnismäßige Ruhe herrschen wird. Gegen eine Überraschung durch höhere Wellen kann der Seemann sich also einigermaßen schützen, wenn er Beobachtungsgabe und die erforderliche Entschlossenheit für die Wahl des richtigen Zeitpunktes des Manöveranfangs besitzt; den Brechern gegenüber ist er aber machtlos.

Das Manöver nimmt seinen Anfang. Von dem Sturm umtost stehen über 300 Menschen auf dem Deck des schwankenden Schiffes. Unbewußt richten sich trotz der Dunkelheit ihre Augen nach der Stelle hi, wo die Commandobrücke liegt, und erhobenen Hauptes lauschen sie auf die von dorthier kommenden Befehle, ohne des peitschenden Regens zu achten.

Die Ruderwirkung, Segelstellung und die Kraft der gegen den Bug drängenden See bringen das Schiff schnell zum Abfallen. Doch nur für kurze Zeit; denn sobald es erst quer zur See liegt, wird es von dieser, welche nun gleichmäßig auf beide Ende wirkt, wieder festgehalten. Die See ist stärker als Ruder- und Segelwirkung, sie zwingt das Schiff, als ob sie sich an dasselbe angesaugt habe, in eine bestimmte Richtungslage und gestattet ihm nur ein Vorwärtslaufen in der Kielrichtung, aber keine Drehung. Schwerfällig und steuerlos rollt die Fregatte hin und her. Das außergewöhnlich große Gewicht des unter dem Schwingungspunkt liegenden Theils des Schiffskörpers ringt mit der annähernd gleichgroßen Kraftäußerung, welche die pendelnde Takelage in Verbindung mit dem auf sie wirkenden Druck des Windes entwickelt; die eine Kraft sucht die andere aufzuheben und beide werden unausgesetzt neu belebt durch die nimmer rastende See. Diese Wechselwirkung erzeugt wahrhaft beängstigende Bewegungen des riesigen Menschenwerks, welches hier auf dem Atlantischen Ocean mit den Elementen kämpft. Die außerhalb des Schiffes hängenden Boote, welche sich etwa 10 m über seiner Eintauchungslinie befinden, sind trotz ihrer hohen Lage in Gefahr, von einer unter sie schlagenden See zerdrückt zu werden. Einzelne Wellen prallen unter Schiffstheile, welche an der Außenwand hervorstehen, und bewirken Stöße, welche das große starke Schiff in all seinen Theilen erzittern lassen. Die Menschen können ihr Gleichgewicht nur immer für kurze Zeit behaupten, werden nach der einen und nach der anderen Seite gegen die Bordwand geworfen und nehmen dann wieder ihre Stationen ein. Sobald das Schiff auf dem Rücken einer See liegt, fängt es an, dem Ruder und den Segeln zu gehorchen, und dreht etwas; sowie es aber wieder zu Thal gleitet, faßt die nächste das Heck zuerst und

wirft somit den ganzen Bau in die alte Lage zurück. Das Schiff gewinnt indeß immer mehr Fahrt, weil die von der Seite laufende See wenigstens auf diese nicht mehr hemmend wirken kann.

Endlich ist genügend Steuerkraft gewonnen und das Schiff hat das erste Hinderniß überwunden; dabei aber so viel Zeit verloren, daß die Wahrscheinlichkeit, das Manöver während einer ruhigen Pause zu Ende führen zu können, kaum noch vorliegt.

Das Schiff dreht jetzt schnell und befindet sich in einem Wahren Hexenkessel. Der Wind, welcher nun rechtwinkelig in die straff geblähten Segel fällt, wird theilweise aus diesen ebenso zurückgeworfen wie sein Schall. Sein tosendes Geheul nimmt wunderbare Töne an, aus welchen allein der erfahrene Seemann schon die Lage des Schiffes zum Winde beurtheilen kann. Mit diesen geisterhaften Schallwellen vermischen sich diejenigen der See, welche ebenfalls zum Theil von den Segeln echoartig auf das Schiff zurückgeworfen werden. Dieses, der Stütze beraubt, welche bisher der von der Seite kommende Wind ihm noch lieh, ist ganz der Willkür der Wogen preisgegeben, und seine jetzige schnelle Fahrt, mit welcher es dieselben durchschneidet, erhöht noch den Aufruhr im Wasser. So taumelt es dahin, überholt von den sehr viel schnellern Wellen, welche hinter ihm hereilend ihre Schaumköpfe aufwerfen, die wie mit unzähligen Armen nach dem Fremdling zu greifen suchen und dann zischend und schäumend zu seinen Seiten an ihm vorbeijagen. Auf dem Deck stehen die Menschen in Haufen zusammengeballt, sich gegenseitig stützend. Der Commandant, Erste Offizier und Navigationsoffizier, welche sich nur als dunkle Schatten abheben, stehen breitbeinig auf der Commandobrücke und halten sich mit beiden Händen an deren Geländer fest. Vier Matrosen, die Beine seitwärts weggestemmt, halten mit äußerster Anstrengung die Ruderräder fest. Sie haben nicht nur das Schiff richtig zu steuern und das Ruder vor Schaden zu bewahren, sie müssen auch an sich selbst denken. Werden die aufrecht stehenden Räder durch eine gegen das Ruder schlagende See plötzlich in eine drehende Bewegung versetzt, welche die Matrosen nicht zu meistern vermögen, dann werden zwei von ihnen über die Räder hinweg nach der andern Seite geworfen und können sich noch glücklich schätzen, wenn sie nur einige Glieder brechen und nicht über Bord geschleudert werden.

Das Schiff liegt vor dem Winde und vor der See. – Das

Rauschen einer Sturzsee übertönt alles übrige. Ein Stoß, als ob das Schiff auf einen Fels niedergefallen wäre, erschüttert dieses bis in sein innerstes Mark. Das Ohr hört nur noch ein fürchterliches Rauschen und Branden, uns dazwischendurch hallt die gellende Stimme des Commandanten, welcher nun selber in das Manöver eingreift. In dem Ton der Stimme liegt ein Etwas, welches andeutet, daß es ans Leben geht und der Befehl, alle Taue, welche zum Brassen (Drehen) der Raaen und Segel dienen, sofort festzulegen, unter allen Umständen ausgeführt werden muß. Der zweite Befehl des Commandanten gilt dem Ruder und beauftragt die Rudergasten, das Schiff in der augenblicklichen Cursrichtung zu halten und es nicht weiter drehen zu lassen.

Das Schiff darf keinesfalls weiter drehen, denn sollte es die Sturzsee überwinden, dann liegt nur im Steuer seine Rettung. Masten und Ruder sind vorzugsweise für den Vorwärtsgang des Schiffes angebracht und gestützt, weil es durch die natürlichen Verhältnisse bedingt ist, daß diese Schifftheile nicht auch für die entgegengesetzte Wirkung eine genügende Befestigung erhalten können. Trifft der Sturm die Segel, wo die Menschen jetzt nicht auf ihren Stationen sind, um sie bedienen zu können, und wo alles Tauwerk in Unordnung umherliegt, von vorn, dann stürzen die Masten, das Ruder bricht durch den Rückwärtsgang des Schiffes ab, und, was die erste Sturzsee auf dem geschützten, voll bewehrten Schiff nicht vollbringen konnte, vollenden andere in Gemeinschaft mit den Takelagertrümmern auf dem Wrack. Doch diese Gefahr ist überwunden, das Schiff gehorcht dem Ruder und fliegt vor dem Winde durch die dunkle Nacht dahin; nur der Navigationsoffizier weiß wohin, denn sonst kümmert sich jetzt niemand um den Kompaß.

Die Mannschaft ordnet sich wieder bei ihren Masten, schnell wird das Tauwerk entwirrt und wieder bereit gelegt. Bald kommt von den verschiedenen Masten die Meldungen, daß alles wieder klar zur Fortsetzung des Manövers ist, und an den Stimmen erkennt man, daß wenigstens die Offiziere noch vollzählig sind. Das Schiff dreht weiter, überwindet glücklich, ohne weiteren Schaden, die Querlage zur See und liegt wieder am Winde.

Das Manöver ist beendet, die Mannschaft wird gemustert und die Meldungen besagen, daß kein Mann fehlt und nur eine kleinere Zahl sich wegen äußerer Verletzungen in ärztliche Behandlung hat begeben müssen.



QUELLE: SEGELHANDBUCH STS „ALEXANDER VON HUMBOLDT“

JAHRHUNDERTEALTE SCHIFFSWRACKS VOR DER KÜSTE SINGAPURS GEFUNDEN

Zwei mit chinesischem Porzellan und anderen Artefakten beladene jahrhundertealte Schiffswracks sind vor der Küste Singapurs gefunden worden. Die Entdeckung werfe ein Licht auf das maritime Erbe des heutigen Stadtstaates, erklärten Archäologen des National Heritage Boards und des ISEAS-Yusof Ishak Institute am Mittwoch. An Bord eines der Schiffe wurde mehr blauweißes Porzellan aus der Yuan-Dynastie gefunden als in jedem anderen dokumentierten Schiffswrack auf der Welt, wie Gastforscher Michael Flecker von der archäologischen Abteilung des ISEAS-Yusof Ishak Instituts berichtete.



© Handout Zwei mit chinesischem Porzellan und anderen Artefakten beladene jahrhundertealte Schiffswracks sind vor der Küste Singapurs gefunden worden. Die Entdeckung werfe ein Licht auf das maritime Erbe des heutigen Stadtstaates, erklärten Archäologen.

Das erste der beiden Wracks wurde gefunden, nachdem Taucher 2015 vor Pedra Branca, einem Felsvorsprung östlich von Singapur, mehrere chinesische vermutlich aus dem 14. Jahrhundert stammende Porzellanteller entdeckt hatten.

Während der Untersuchungen wurde noch ein zweites Wrack gefunden, bei dem es sich wahrscheinlich um die "Schah Munschah" handelt, ein indisches Handelsschiff, das 1796 auf der Fahrt von China nach Indien sank. Neben chinesischer Keramik hatte es auch Glas und Achat-Objekte sowie Anker und Kanonen an Bord, welche typisch für Schiffe der East India Company im 18. und 19. Jahrhundert waren.

Die Untersuchung und Bergung der Artefakte aus den beiden Wracks wurde in diesem Jahr abgeschlossen. Es ist der erste Fund dieser Art in Singapurs Gewässern. Die Ähnlichkeit einiger Fundstücke mit an Land ausgegrabenen Artefakten zeigt, dass Singapur schon lange vor der Ankunft der britischen Kolonialherren im Jahr 1819 ein regionales Handelszentrum war.

slm/gt



ROSTENDE MUNITION AM OSTSEEGRUND: POLITIK AM ZUG

Angesichts mehrerer hunderttausend Tonnen Munitionsreste auf dem Grund der Ostsee fordert ein veröffentlichter Bericht die Politik zum Handeln auf. Rostende Munition und austretende Chemikalien seien «eine erhebliche Gefahr für das Ökosystem», schreibt der Berichterstatter für Munitionsaltlasten bei der Ostseeparlamentarierkonferenz, Peter Stein (CDU), in seinem Abschlussbericht.

In der Ostsee liegen nach Schätzungen 300 000 Tonnen konventionelle Munition und 42 000 bis 65 000 Tonnen chemische Kampfstoffe, die nach dem Zweiten Weltkrieg dort versenkt wurden. Der Rostocker Bundestagsabgeordnete Stein fordert in seinem Bericht, das Problem innerhalb der kommenden 20 Jahre zu lösen. Laut einer aktuellen Studie seien erste Metallhüllen schon in zehn Jahren vollständig korrodiert, heißt es in dem Bericht.

Bereits in seinem Zwischenbericht von vor einem Jahr hatte Stein unter anderem vorgeschlagen, unter Beteiligung der Europäischen Union auf freiwilliger Basis 500 Millionen Euro zur Finanzierung erster nötiger Maßnahmen einzusammeln. Er fordert ein gemeinsames Vorgehen der Ostsee-Anrainerstaaten bei der Beseitigung der Munitionsaltlasten. Langwierige Klärungen von Zuständigkeiten im Vorfeld sollten vermieden werden. Stein schlägt auch die Vereinheitlichung von Daten und die Bildung einer Expertengruppe vor.

Der Bericht sieht auch Chancen: Aktuelle Technologien könnten die Kosten senken, Innovation und die regionale Wirtschaft sollten gefördert werden. Der Ostseeraum könne als Pilotregion dienen. Vergleichbare Belastungen gebe es weltweit, heißt es.



© Forschungstauchzentrum CAU Kiel/dpa
Ein versenkter Munitionsrest liegt in der Ostsee.

Forschungstauchzentrum

am

Institut für Geowissenschaften
Olshausenstr. 40
D-24118 Kiel

[Forschungstauchzentrum — Institut für Geowissenschaften \(uni-kiel.de\)](http://www.uni-kiel.de)

SUEZKANAL**NACH EVER-GIVEN-HAVARIE**

- Kunden sollen sich an Unfallkosten beteiligen -

Der Schiffseigner spricht von einer „Großen Havarie“, die üblicherweise auch Reedereikunden haften lässt. Doch der Streit über Zahlungen dürfte sich über Jahre ziehen.

Schlautmann, Christop



Nun sollen sich auch die Kunden der taiwanesischen Reederei Evergreen an den Unfallkosten des im Suezkanal verunglückten Containerfrachters „Ever Given“ beteiligen. Nach Informationen des „Spiegels“ beauftragte der japanische Schiffseigner Shoei Kisen die Londoner Anwaltskanzlei Richards Hogg Lindley damit, von den Importeuren der insgesamt 18.000 Schiffscontainer entsprechende Sicherheitsleistungen einzutreiben. Dabei geht es um eine Schadenssumme von stattlichen 916 Millionen Dollar.

Das Containerschiff hatte sich Ende März in der künstlichen Wasserstraße festgefahren und sie fast eine Woche lang blockiert. Nur mit umfangreichen Baggerarbeiten und zahlreichen Schleppern gelang es der ägyptischen Kanalbehörde in einer spektakulären Aktion, den Frachter wieder freizubekommen. Das Schiff wurde anschließend beschlagnahmt und liegt seither samt Besatzung im Großen Bittersee, einer breiteren Stelle im Verlauf des Suezkanal-Systems.



Bei dem Vorfall handelt es sich nach jahrhundertaltem Seerecht um eine sogenannte „Havarie grosse“, bei der

üblicherweise auch die Eigentümer der Ladung zur Kasse gebeten werden. „Unter großen Reedereikunden dürften diese Forderungen niemanden verwundern“, sagte ein Sprecher des Vereins Deutscher Reeder (VDR). Auf hoher See spreche man stets von einer „Gefahrgemeinschaft“. Entsprechende Regeln finden sich zum Beispiel auch im deutschen Handelsgesetzbuch.

Bei der weltweit größten Seefrachtspeidition, dem Schweizer Konzern Kühne + Nagel, bestätigten Experten ebenfalls, dass in diesem Fall die Regelungen der „Großen Havarie“ greifen.

Die Kosten würden anteilig auf die Eigentümer der Fracht aufgeteilt, je nach Anzahl ihrer Container. Die Speditionen selbst seien davon finanziell nicht betroffen, zudem könnten versicherte Verloader die Kosten an ihre Assekuranzen weiterreichen.

Uneinigkeit herrscht über die Schadenshöhe. Experten rechnen aber damit, dass sich der Streit über die Zahlungen über Jahre hinziehen wird. Uneinigkeit dürfte darin bestehen, ob die Schadenshöhe von fast einer Milliarde Dollar tatsächlich gerechtfertigt ist. Um hier die Nachweise zu erbringen, wird in der Regel ein sogenannter Dispatcheur eingesetzt. Als amtlicher Sachverständiger hat dieser die tatsächliche Schadenshöhe zu errechnen. Zudem gebe es für Reedereikunden Obergrenzen beim Schadensersatz, hieß es beim VDR. - Mehr: [Der Suezkanal ist wieder frei – doch die Probleme für die Wirtschaft beginnen erst.](#)

NEUER REKORDHALTER KAM NACH HAMBURG

von Kapitän Römer

Am 8. September 2021 abends bei Hochwasser und Kaiserwetter lief das neue größte Containerschiff in laubfroschgrünem Design in den Hamburger Hafen Bukai 5/6 ein. Die **EVER ACE** kann 28 Container mehr laden als die HMM ALGECIRAS, nämlich 23.992 TEU TWENTY-FOOT-EQUIVALENT UNITS = Standard-Container a 20 Fuß.

Die äußeren Abmessungen sind wie beim bisherigen Rekordhalter: 400 m lang, 61,5 m breit; Bruttoreaumzahl BRZ = 235.579. Die Ladefähigkeit (TDW) beträgt 241.960 t.



Foto Kapitän Römer

EVER ACE WURDE AM 28.07.2021 IN DIENST GESTELLT UND BEI SAMSUNG SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRIES IN KOREA (KOJE) GEBAUT WORDEN. BAUPREIS 150 MIO USD. DER MAXIMALTIEFGANG VOLL BELADEN BETRÄGT 16,5 m.

Die **EVER ACE** ist das erste einer Serie von 12 Megamax-

Containerschiffen der A-Klasse der Reederei EVER GREEN unter Panamaflagge.

Angetrieben wird die EVER ACE durch einen in Lizenz gebauten 11-Zylinder Zweitakter mit 70.950 kW = 96.465 PS Leistung, der bei einer maximalen Geschwindigkeit von 22 kn = 42,2 km/h in 24 Std. 286 t HFO (Schweröl) verbraucht.

Die EVER ACE fährt im Liniendienst CEM (CHINA – EUROPA – MEDITERRANENEAN – SERVICE) von Asien nach Europa und zurück. In Nordeuropa werden nur Rotterdam, Hamburg und Felixstowe angelaufen.

Nach 54 Stunden verließ die EVER ACE nach dem Umschlag von ca. 6000 Moves mit 5/6 Containerbrücken Hamburg in Richtung Großbritannien.

Die EVER ACE kann im Laderaum 12 Container übereinander und 22 Container nebeneinander stauen. Auf den Luken / an Deck können ebenfalls bis zu 12 Container übereinander und bis zu 24 Container nebeneinander gestaut werden.

Die EVER ACE hat bei 400 m Länge 7 Bays a 40 Fuß vor der Brücke, 13 Bays zwischen Brücke und Maschine und 4 Bays hinter dem SCRUBBER (Abgasreinigung) Schornstein. Der durch die Bays vor der Brücke entstehende tote Winkel darf nicht mehr als 500 m betragen.

Die Segelfläche (Windangriffsfläche) beträgt im voll beladenen Zustand 17.500 m².

Folgende Schwesterschiffe der sogenannten A-Klasse sind schon bekannt: EVER ACT – EVER AIM – EVER ALP – EVER ARM und EVER ART. Die Namen für die weiteren Schwesterschiffe (6) stehen noch nicht fest.



Foto Kapitän Römer

Der **Hafen von Felixstowe** - [Felixstowe](#), [Suffolk](#), ist der verkehrsreichste [Containerhafen](#) des Vereinigten Königreichs^[1] und 48% des britischen Containerumschlags ausmacht. ^{[2],[3]} Im Jahr 2017 wurde er mit einem Umschlag von 3,85 Millionen [Twenty-Foot Equivalent Units](#) als

43. [verkehrsreichster Containerhafen](#) der Welt und auf Platz 8 in Europa eingestuft. ^[4]

Der Hafen wird von der Felixstowe Dock and Railway Company betrieben, die durch ein [Gesetz des Parlaments](#), den Felixstowe Railway and Pier Act 1875, gegründet wurde, und ist damit eine der [wenigen Aktiengesellschaften](#) in Großbritannien, die das Wort "Limited" nicht in ihrem Namen haben. ^[5] Ein Großteil des Landes, auf dem es liegt, gehört dem Trinity College in [Cambridge](#), das in den 1930er Jahren Land in der Nähe von Felixstowe kaufte, das ein Dock enthielt, das zu klein war, um in das [National Dock Labour Scheme](#) aufgenommen zu werden. 1967 errichtete sie Großbritanniens erstes Containerterminal für 3,5 Millionen Pfund in einem Vertrag mit [Sea-Land Service](#). ^[6] Da die Containerschiffahrt im Massengut viel wirtschaftlicher ist, führte dieser frühe Start dazu, dass sie trotz ihrer bisherigen Bedeutungslosigkeit für den Schifffahrtsmarkt zum größten Containerhafen Großbritanniens wurde.

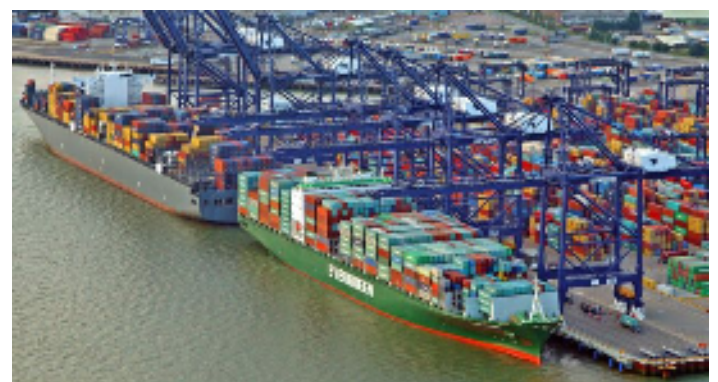
Felixstowe ist im Besitz der [Hutchison Port Holdings](#) (HPH) Group und war schon immer in Privatbesitz. 1951 kaufte Gordon Parker, ein Agrarhändler, die Felixstowe Dock & Railway Company, die zu dieser Zeit nur Getreide und Kohle verarbeitete. 1976 wurde Felixstowe von [European Ferries](#) gekauft. Im Juni 1991 verkaufte [P&O](#) Felixstowe für 90 Millionen Pfund an [Hutchison Whampoa](#) aus Hongkong. Im Juni 1994 kaufte Hutchison Whampoa's Hutchison International Port Holdings den 25%igen Anteil von Orient Overseas International an Felixstowe für £ 50m auf.

Der Hafen hat seinen eigenen Hafen von [Hafen von Felixstowe Polizei](#), [Feuerwehr](#) und [Krankenwagen](#).

Seeleute und Besatzungsfürsorge

Die Wohltätigkeitsorganisation [für Seeleute, Apostelschaft des Meeres](#), die Seeleuten praktische und pastorale Unterstützung bietet, hat einen [Hafenseelsorger](#) im Hafen von Felixstowe.

https://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Felixstowe



Port-of-Felixstowe



DANZIGER SEEHANDEL UND SEESCHIFFFAHRT

von Hans Georg Siegler

Die Weichsel bildet als Wasserweg die Mittelachse des Stromlandes zwischen den beiden bedeutendsten Hansestädten Thorn und Danzig. Der Strom ist zugleich die Quelle des Reichtums dieses Landes, als Verkehrslinie und Handelsweg. Hier führte schon zur Zeit der alten Griechen die Bernsteinstraße entlang, auf der das Gold der Ostsee in den Mittelpunkt der damaligen Welt gelangte. Von hier aus stachen Wikingerboote zu Entdeckungsfahrten nach unbekanntem Ländern in See. Die Goten gründeten hier ihre Siedlungen, deren bekannteste Gothiskandza, das heutige Danzig ist.



West- und Ostpreußen

Schicksal und Auftrag Westpreußens sind eng miteinander verknüpft. Der Auftrag des unteren Weichsellandes ist, Brücke zwischen den Völkern, Verbindungsglied, nicht Trennwand, zu sein. Die natürliche Lage am Strom, an Delta und Küste, ist dafür geschaffen.

Ursprünglich besiedelten dieses Gebiet etwa anderthalb Jahrtausende die germanischen Stämme; zuletzt die Burgunden, die Goten und Gepiden, bis ins 6. nachchristliche Jahrhundert. Ihnen folgten die wendischen Stämme der Cassuben, als die Völkerwanderung einsetzte. Mit der im 12. Jahrhundert beginnenden Christianisierung des Landes durch den Deutschen Ritterorden gehörte es wieder zum deutschen Kulturkreis. Mit der Gründung von tausend deutschen Dörfern und vielen Städten, blühte Handel und Wirtschaft auf. Die roten Burgen der gotischen Ziegelkirchen leuchteten über das Grün der Wiesen und Wälder, und Jahr für Jahr wanderten immer reichere Ernten der neuen Siedler stromabwärts, wo „der Schiffe mastenreicher Wald“ sie aufnimmt und in aller Herren Länder führt.

Die berühmten Wahrzeichen des Ordenslandes, der Christenheit einzigartige Feste, aus roten Backsteinen erbaute Marienburg, das weltbekannte Krantor zu Danzig, sie die vielen Ordensburgen und Wehrkirchen, prägten dem Land das Siegel der christlichen Kultur auf. Neben dem Orden sind es die Mönche der Zisterzienser, deren Klöster zu Zentren der Ausstrahlung von Religion und Kultur werden, wie auch die lübischen Kaufleute, welche in

eifrigem Wettbewerb mit den Rittern den Reichtum des Landes mehren und seine Freiheit begründeten. Viele der Städte schließen sich dem über ganz Europa verbreiteten Bund der Hanse an. Die Kogge, als Handelsschiff, wird zum Symbol der Siegel und Wappen.

Mit dem Niedergang des Deutschen Ritterordens wird der überwiegende Teil des unteren Weichsellandes von Polen beherrscht. Allein die Stadt Danzig sichert sich ihre Unabhängigkeit und Freiheit durch königliches Privileg. Der „Drang zum Meer“ ist für dieses Land zum anderen Schicksal geworden, denn seitdem hat Polen immer wieder versucht, zuletzt mittels des „polnischen Korridors“ (als Folge des 1. Weltkriegs) sich der Schlüsselstellung dieses Küstenlandes zu bemächtigen. Erst mit den polnischen Teilungen gelangt das Land wieder zu Preußen, das seinen Namen von den Ureinwohnern, den Prussen, ableitet und übernimmt wiederum seine schicksalhafte Brückenstellung im deutschen Osten.

Sein Auftrag als Brücke der Deutschen, begründete zugleich die Vereinigung Preußens und des Reiches. Alexander von Humboldt von der Landschaft der Küste bei Danzig, sie gehöre zu den schönsten überhaupt, die er je gesehen habe. Es ist der Blick von der Zoppoter Höhe, über den blauen Golf, unter einem hohen Seehimmel, auf den weißschimmernden Kranz des Sandstrandes, der das Halbrund der weiten Bucht wie ein Juwel einfaßt.

Schon in den ersten Jahren des Bestehens der Stadtgemeinde Danzig, 1224, unter der Herrschaft des pomerellischen Hauses, bestanden Seehandelsbeziehungen zwischen Danzig und der Schwesterstadt Lübeck. Herzog Swantopolk, der 1220 seinem Vater Mestwin nachfolgte, gelang es, Danzig zu einem erkennbaren Aufblühen zu verhelfen. Schon 1209 vernehmen wir von einem Tuche, die eingeführt werden mußten, auferlegten Zoll. Tuche wurden gegen den Bernstein von den einheimischen Fischern an fremde Kaufleute getauscht, die zugleich Erzeugnisse und eine höhere Kultur in das Land brachten. Den Lübecker Kaufleuten wurde im Falle eines Schiffsbruchs Sicherheit vor dem Strandrecht gewährt, und die Höhe der Hafengebühren festgesetzt.

Außer Tuchen wurde damals vor allem schon Salz eingeführt. Aus der Aufhebung des Strandrechtes auf alle, die an der Küste Schiffbruch erleiden, ist im Jahre 1248 schon auf eine lebhaftere Ausdehnung des Danziger Seehandels zu schließen.

Die günstige Handelslage Danzigs zog nach und nach Einwanderer aus dem Westen an. Die Verleihung des lübischen Rechts und die einer Stadtverfassung begründen Danzigs Rechte in den folgenden Jahrhunderten. Die Bürger der Stadt werden von Metwin II. ausdrücklich als Deutsche genannt (1271).

Auch nach der Übernahme der Schutzherrschaft durch den Orden dehnte sich der Handel, auf dem schon früher der Wohlstand und das kulturelle Leben Danzigs gründeten, weiter aus.

Der Gewinn mit dem Salzgeschäft wurde Schiffer und Kaufleuten zuteil. Der Umfang und das Interesse am Salzhandel beleuchtet die Tatsache, daß nicht nur Kaufleute, sondern auch Privatpersonen, die Marienkirche und

das Heilige Geisthospital, an dieses Geschäft Kapitalien wandten. Das Salz der südlichen Bretagne war ebenso begehrt wie der Wein aus dem benachbarten La Rochelle und aus Bordeaux. Mit Italien wurden indirekte Handelsbeziehungen über Brügge mit den betriebsamen genuesischen und lombardischen Geschäftsleuten abgewickelt.

Für den Seehandel war die Abgabe des Pfundzolls an den Landesherrn von wirtschaftlicher Bedeutung. Der Warenumsatz des Danziger Hafens läßt sich anhand des erhobenen Pfundzolls ablesen und wird von Simons in seiner „Geschichte der Stadt Danzig“ für die Jahre 1443 bis 1449 auf 27 Millionen Goldmark bewertet.

Neue Schiffsfunde – auf dem Grund der Danziger Bucht 1974 eine Kogge mit einer Kupferladung entdeckt – zeichnen ein Bild der Seefahrzeuge von den Wikingerbooten der Vorzeit als Ruderschiffe für 18 bis 20 Ruderer bis zu den mittelalterlichen Kauffahrteischiffen, Einmastseglern der Hansezeit. Bei Brösen wurde das größte Schiff, ein Frachtsegler von 17,5 m Länge und 4,9 m Breite 1872 gefunden, welches als Handelsschiff aus der Zeit um 1250 gilt.

Danziger Schiffe durchpflügten die Ost- und Nordsee bis zu den atlantischen Küsten Westeuropas. Umschlagsplatz war das als spätere „Lange Brücke“ bekannte Westufer der Mottlau, die Pons Danensis, seit dem Jahre 1178. In einer erhaltenen Urkunde in lateinischer Sprache von 1227, erwähnte Fürst Swantopolk von Danzig die Bedeutung des Hafens als Umschlage- und Stapelplatz und die neuen Zollabgaben. Der Danziger Hafen entwickelte sich in der Zeit des Deutschen Ritterordens von Anfang des 14. Jahrhunderts bis Mitte des 15. Jahrhunderts zunehmend zu einem wichtigen Stützpunkt des Überseehandels für das gesamte Hinterland von Livland bis zu den Karpathen und Südrußland.

Die Entwicklung des Danziger Hafens im Ausbau der Hafenanlagen, der Anlage der neuen Mottlau als Holzlagerplatz, der Bildung der Speicherinsel und dem Bau des Krantors, gründet sich auf der Zunahme des Handels, der von politischen Einflüssen, Krieg und Frieden und dem Willen der Selbstbehauptung, sowie der wirtschaftlichen Stärke und der Seeherrschaft abhängig ist. Auf dem ersten Hansetag waren Danziger noch nicht vertreten. Erst 1361 entsendet Danzig einen Abgesandten, den Ratmann Gottschalk Nase, nach Greifswald zu einer hansischen Versammlung.

Der Hanse, aus dem Unternehmensgeist deutscher Kaufleute entstanden, eine Art von Europäischer Wirtschaftsgemeinschaft des Mittelalters, war Danzig, als einem ihrer Vororte, eng verbunden, wie es ihr stolzes Attribut „Hansestadt“ verbrieft. Diese Verbundenheit mit dem alten Hansegeist prägte als eine wesentliche geistige und wirtschaftliche Kraft das Bild Handelsstadt mit. Als eine Genossenschaft oder Gilde deutscher Kaufleute betrieb die Hanse im Außenhandel den Warenverkehr (13. Bis 14. Jahrhundert) nach ihren Stapelplätzen. Von Bergen in Norwegen oder Nowgorod im westlichen Rußland, bis hinauf nach Schottland und Irland erstreckten sich ihre Kontore.

Zu diesem Städtebund der Hanse gehörten in Westpreußen

neben Danzig, die Ordensstädte Elbing, Thorn und Kulm. Das wirtschaftliche Aufblühen der Städte, ihr aufkeimendes Selbstbewußtsein und der Ausdruck ihrer materiellen Kraft im Bund der Hanse, die einen Krieg gegen Dänemark siegreich führt, gelang in Widerspruch zur Macht des Ordens, der den Städten ein Mitspracherecht in der Verwaltung und Staatsführung versagte.

Die Vormacht Danzigs und der Hanse auf der Ostsee wurde begründet durch den Frieden von Stralsund, der 1370 Dänemark entmachtete. Die Danziger waren durch ihren Ratmann Nikolaus Godesknecht vertreten. Als Falsterbo erhielten die preußischen Städte die „Vitte“ eine Niederlassung mit allen üblichen Freiheiten, zum Heringsfang. Diese Vitte brachte den Danzigern hohe Einnahmen und ging 1436 ganz in ihre Verwaltung über. Auf den Aufschwung des Danziger Seehandels lassen die hohen Aufkommen der Pfahlgelder und die vielen nun entstehenden Speicher auf der Speicherinsel schließen, die reichlich beliehen wurden.

Auch der Schiffbau auf der Lastadie und Brabank, Sicherungsmaßnahmen für die Schifffahrt, die Einstellung von Beamten dafür und die Errichtung des Krantors zum Aufziehen der Schiffsgüter¹, sowie die Aufstellung von zwei Stadtwaagen zeigen schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts eine gute Entwicklung des Seehandels und der Seeschifffahrt. ¹das Krantor diente zum Einsetzen der Schiffsmasten



Danziger Medaille (Revers): FÜR HERVORRAGENDE VERDIENSTE
Sammlung und Bild-Archiv P.Backhaus

Die Namen der Danziger Schiffe waren seit altersher marianisch, wie ja auch eines der letzten Danziger Schiffe den Namen „Sankt Marien“ geführt hat.

Die ersten Friedenskoggen und Orlogschiffe waren auf die Namen „Maria“, „Marienknecht“ und „Mariendrachen“ getauft. Daneben waren die meisten Namen der Schiffe von Heiligen entlehnt, wie es der christlichen Seefahrt gebührt:

„Christoffer“ war wohl der häufigste Koggenname, aber auch „Reynoldus“, „Barbara“, „Peter“ wie auch „Peter von Danzig“, „Trinitatis“, „Jacob“ und „Jürgen“ führten die Danziger Flagge auf rotem Grund mit zwei übereinanderstehenden, von einer goldenen Blattkrone gefirsteten weißen Kreuzen, über die von Seeräubern gefährdeten Schiffswege.

Seeschiffe waren die Koggen, die dem Handelsverkehr

dienten, als Friedenskoggen, die, für den Kriegsfall, mit zahlreichen Kanonen bestückt, Orlogschiffe hießen. Daneben gab es den Holk, den Kreyer, die Barse und die Schute. Holke und Koggen sind in der Größe meistens gleich und unterscheiden sich offenbar mehr in der Bauart und dem Takelwerk.

Der Holk „Christiffer“ wird im Jahre 1428 für 1.600 Mark gebaut, der Holk „Reynoldus“ 1443 für 1.828 Mark verkauft.

Die Kreyer sind im Verhältnis zu den Holken und Koggen kleine Seeschiffe. Während bei Seekriegen die Koggen 40 bis 100 Gewappnete außer dem Schiffsvolk fassen, haben die Kreyer, welche für den Lebensmittelvorrat der Kriegsschiffe sorgen, nur 10 Gewappnete an Bord.

Die Barsen sind ebenfalls kleinere Schiffe; jedoch kostet die „Catharina“ im Jahre 1430 die Kaufsumme von 430 Mark.

Die Schuten werden hauptsächlich zum Heranführen der Heringsfänge von Bornholm und Schonen gebraucht. Den Friedenskoggen als kleinere Fahrzeuge werden die Schmikken beigegeben. Die größte Schaluppe eines Kauffahrteischiffes ist der Esping, die 17 Mann faßt. An Gattungsnamen von Schiffen werden auch Balinger, Busen und Eyner genannt.

Zu den „Schiffskindern“, der Besatzung zählten der Schiffer, Steuermann, Zimmermann, Reffstewermann, Hauptbootsmann, Schiffsmann, Bootsmann, Putken und Knechte. Der Schifferstand war ein angesehener. Handelsherren, die selbst zu Ratsmännern aufgestiegen sind, hielten es nicht unter ihrer Würde, Schiffsführer zu bleiben.

Mit den südeuropäischen Staaten, Spanien und Portugal, sind schon Anfang des 15. Jahrhunderts Handelsbeziehungen vorhanden. Ausgeführt wurde vor allem Holz, Mehl und Fische, während die Schiffe Salz, Öl, Wein und Südfrüchte zurückbrachten. Im Seeverkehr mit Frankreich spielte der Warenhandel eine wichtige Rolle.

Der Untergang des Deutschen Ordens und die Übernahme der polnischen Schutzherrschaft wirkte sich auch auf den Danziger Hafen und seinen Seehandel aus. Danzigs wirtschaftliche Selbständigkeit wurde im Privileg Casimirs von 1457 verbrieft. Mit der wirtschaftlichen Stärkung Polens wurde der Versuch unternommen, in der „Statuta Karnkowiana“ sich der Danziger Hafenrechte zu bemächtigen. Im Pfahlgeldvertrag von 1485, dem Tractatus Portorii, wurde die Verwaltung und die Einnahmen des Hafens Danzig überlassen, wie es in den vergangenen Jahrhunderten der Fall war.

Über ein Jahrhundert, von 1490 bis 1620, stieg die Getreideausfuhr im Hafen Danzigs von jährlich 50.000 Tonnen bis auf nahezu 300.000 Tonnen an. Die Entwicklung des Schiffverkehrs läßt an der Gegenüberstellung der Zahlen von 1474, als 403 Schiffe Danzig als Seehafen anliefen und dem Jahre 1583, als 2.229 Schiffe in Danzig vor Anker gingen, erkennen, daß Danzig sich damals zum größten Kornstapelplatz des mittleren und östlichen Europa entwickelt hat. Die Schiffe kamen überwiegend aus den deutschen Häfen Lübeck, Rostock, Wismar, Stralsund und Stettin, sowie aus Schweden und

Dänemark, um Holz und Getreide auszuführen.

Aus dem Aufkommen des Pfundzolls läßt sich auf den Wert des Warenumschlages schließen. Für die Jahre 1450 und 1451 hat sich der jährliche Pfundzoll auf nahezu 10.000 Mark belaufen. Das würde einen Wert der davon betroffenen Waren von 1,3 Millionen Mark darstellen, das wären etwa 25 Millionen Goldmark. Dies entspräche den Angaben der vorangegangenen Jahre.

Die hauptsächlichsten Einfuhrgüter waren Tuche aus England und den Niederlanden, Salz aus Frankreich und Schottland, Heringe aus Schonen und Holland, schwedisches Eisen, Wein, Öl, Südfrüchte, Pelzwerk, Felle und Wachs. Ausgeführt wurden vorwiegend Holz und Getreide, hauptsächlich Roggen.

Bestimmungsorte des Getreides waren besonders Holland, wohin 1481 1.100 Schiffsfrachten angeliefert wurden, Frankreich, Schottland, Skandinavien und die Hansestädte an den Küsten an den Küsten der Nord- und Ostsee. Andere Ausfuhrartikel waren Pech, Teer, Asche, Flachs, Garn und Hanf.

Der nach Danzig kommende Besucher aus dem Binnenland empfand als die Hauptsehenswürdigkeit den Hafen, mit dem bunten Treiben von Wasserfahrzeugen aller nur denkbaren Arten und Völker, mit dem geschäftigen Leben an den Kränen und Speichern, den Brakestellen und Werften.

Die Seeräubereien gegen Danziger Schiffe nehmen zeitweise ein unerträgliches Ausmaß an. Einzelne Schiffe wagten sich nicht mehr auf die offene See. In Geleitzügen von Dutzenden von Kauffahrteischiffen, die teils noch von Orlogschiffen eskortiert waren, wurden die mehr und mehr unsicher und gefährlich gewordenen Seewege überwunden. Die Frachten stiegen im Preis und waren zuweilen so teuer, wie die Herstellungskosten des Schiffes, in dessen Verlust sich zur Minderung der Kosten mehrere Reeder teilten.

Paul Beneke und Martin Bardewiek waren die gefürchteten Danziger Kapitäne im Seekrieg der Hanse gegen England. Die erste größere Kriegsbeute, die Beneke und Bardewiek am 1. Januar 1470 in die Hände fiel, war die Kaperung des großen englischen Kauffahrteischiffes „John of Newcastle“. An Himmelfahrt wurde in der Maasmündung heiß gekämpft. Am 31. Mai wurden zwei Danziger Schiffe, die mit elf englischen Schiffen den Kampf aufgenommen hatten, in den Grund gesegelt.

Mit mehr Glück führte Paul Beneke die Danziger Seeleute zum zweiten Male gegen die Engländer und eroberte zwei Schiffe, die „Madeleine von Diepp“ und den „Schwan von Caen“. Es gelang ihm auch den Lordmayor (Oberbürgermeister) von London gefangen zu nehmen. Im August erschien das große Kraweel, der „Peter von Danzig“, die ehemalige „Peter von La Rochelle“ unter dem Kommando des Ratmannes Bernt Pawest in der Nordsee und kreuzte in Begleitung kleinerer Kaperschiffe von Januar bis März 1472 im Kanal, derart Furcht und Schrecken über die englischen Hafenstädte verbreitend, daß kein englischer Kauffahrer sich herauswagte. Das Schiff war aber schwer zu lenken und wurde zuletzt durch ein gefährliches Leck zur Rückkehr nach Sluys gezwungen.

Bislang hatten die Danziger, abgesehen von den freien Kaperern, den Seekrieg gegen England allein bestritten. Im Frühjahr 1472 griffen auch die Lübecker, Hamburger und Bremer in den Kampf ein. Während die Lübecker und Bremer von einer überlegenen französischen Flotte überwältigt wurden, fielen im Juli Lübecker und Danziger Schiffe in die Hand der Engländer. Da den Danzigern die Unterhaltung des „Peter von Danzig“ zu teuer kam, verkauften sie das Schiff an die Kaufleute Johann Sidinghausen, Tidemann Valandt und Henrik Niderhoff. Der Rat gab ihnen zugleich die Erlaubnis, auf eigene Rechnung Kaperfahrten zu unternehmen. Als bewährter Kapitän übernahm Paul Beneke die "Peter von Danzig".

Am 27. April 1473 besiegte die Danziger Flotte, der sich burgundische Schiffe anschlossen, eine reiche, unter burgundischer Flagge segelnde Galeide „S. Thomas“.

Nach hartem Kampf wurde die Mannschaft des englischen Schiffes überwältigt. Die Beute war groß. Caspar Weinrich, ein Danziger Chronist, schätzte sie auf 60.000 Pfund oder 420.000 Goldmark. Beneke ging in die Chroniken als harter Seevogel und deutscher Held ein. Die Engländer beugten sich und der Friede wurde am 28. Februar 1474 in Utrecht unterzeichnet. Die Privilegien der Hanseaten wurden erweitert und die Danziger Kaufmannschaft entschädigt.



Gemälde von Hans Memling „Das jüngste Gericht“

- <http://mng.gda.pl/zbior/sztuka-dawna/hans-memling/>, Gemeinfrei, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1455943> -

Der Handel Danzigs nahm fortan einen glänzenden Aufschwung. Der Lübecker Magistrat behauptete, daß die Londoner Faktorei hauptsächlich den Danzigern diene.

Unter der Beute die Beneke gemacht hatte, befand sich ein von dem berühmten Brügger Maler Hans Memling 1467 gemaltes Altarbild „Das jüngste Gericht“, welches noch heute zu den bedeutenden Kunstschatzen der Stadt gehört. Die Reeder der „Peter von Danzig“ stifteten das Kunstwerk der Kapelle der Georgenbrüderschaft in der Danziger Marienkirche.

Zwischen den Befrachtern der gekaperten Galeide, Florentiner Kaufleuten Tomaso Portinari und Angelo Tani, kam es zu langwierigen Prozessen mit der Stadt Danzig um die Rechtmäßigkeit des Besitzes von Hans Memlings Flügelaltarbild. Selbst Papst Sixtus IV. wurde bemüht und der päpstliche Bann der Stadt angedroht. Noch nach

zwanzig Jahren bestand Portinari auf seiner Entschädigung und erhielt sie auch von Brügge. Danzig behielt den Ruhm der kühnen Seemannschaft Paul Benekes und das Altargemälde Hans Memlings. Für Generationen von Danzigern war es eine Offenbarung bildender Kunst, ein ergreifender Eindruck, den Johanna Schopenhauer in ihren Erinnerungen beschreibt. Napoleon ließ das Gemälde 1807 nach Paris schaffen. Zehn Jahre später hatte es Danzig wieder. Im 2. Weltkrieg befand sich das Bild in einem thüringischen Salzbergwerk und wurde nach einigen Jahren Aufenthalt in der UdSSR an Danzig zurückgegeben. Das Original befindet sich heute im alten Danziger Stadtmuseum in der Fleischergasse.

Paul Beneke erlitt 1475 mit der „Peter von Danzig“ Schiffbruch vor La Rochelle, wo sie einst vom Stapel gelaufen war und nach ruhmreicher Seefahrt ihr abenteuerliches Schiffsleben aufgab.

Aus Caspar Weinrichs „Danziger Chronik“ erfahren wir, daß im Jahre 1481 allein 1 100 Schiffe – groß und klein – mit Korn nach Holland ausliefen. Zu Fahrten nach den außerhalb der Ostsee gelegenen Häfen vereinigten sich größere Handelsflotten von 4 bis zu 40 Schiffen. Das größte, „Peter von Danzig“, ladet über 2 000 Salzlasten und hat zu Zeiten 400 Mann Besatzung.

Führend im Handel mit Venedig und Toscana ist der 28jährige Kaufmann Speimann. Der Seehandel mit dem Vatikan, Neapel, Sizilien und Genua wird von Schiffen der Kaufleute und Ratsherren übernommen, dem „Goldenen Löwen“ des Bartholomäus Schachmann, Andreas Jasky, Johann Falk und David Wichmann mit den Schiffen „Die Sonne“, „Die Hoffnung“ und „Sankta Maria“.

Die kulturellen Verdienste der Italienfahrer bestanden darin, aus den reichen Quellen geistiger Bildung und der Künste zu schöpfen und ihrer Heimatstadt zu vermitteln.

Die Söhne der Patrizier werden zu Bildungsreisen in Italien angeregt. Viele ließen sich zur Fortsetzung ihrer Studien in Venedig, Florenz oder Padua nieder. So lassen sich Danziger als Mediziner und Architekten in Italien ausbilden, wie z.B. Joachim Oelhaf, nachmaliger Professor und Stadtphysikus und der Arzt Heinrich Heill oder die Architekten Johann Losius und Peter Petri.

Seit der Zeit der italienischen Fahrten um 1600 kleidet die italienische Renaissance Danzig in ein neues, festliches Gewand reichgeschmückter Fassaden und Giebel mit italienischer Architektur und Skulptur. Der Handelsverkehr Danzigs mit Italien wirke sich zweifellos wesentlich auf die geistige und kulturelle Entwicklung der Stadt Danzig aus. So wandelte sich der Stil des Langgasser Tores von der Gotik zur Renaissance, und die Sommerratsstube des rechtstädtischen Rathauses wird offensichtlich dem großen Saal des venezianischen Dogenpalastes nachgebildet.

Im 16. Und 17. Jahrhundert läßt sich mit der Entdeckung der neuen Welt und der damit verbundenen Verlagerung des Welthandels auf den Atlantik ein deutlicher Rückgang der Getreideausfuhr ablesen. Von 250 000 Tonnen im Jahre 1650 auf 50 000 Tonnen im Jahre 1700. Erst mit der 3. Teilung Polens und der Eingliederung Danzigs in das preußische Königreich wendet sich das Blatt wieder zum Guten. Die Getreideausfuhr, als ein Barometer guten

Handelswetters, stieg wieder langsam bis auf die Spitze von über 330 000 Tonnen nach 1850 an und übertraf damit die Ausfuhrkapazität in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Die Einführung der Dampfschiffahrt und der Industrie beflügelten die weitere Entwicklung, ebenso wie die Verkürzung der Stromweichsel durch Weichseldurchbruch und -Durchstich und den Ausbau der Hafenanlagen mit Hafenbecken von 17 km Länge, hauptsächlich für die Holzlagerung.

Das Hafengebiet wurde von dem Innenhafen an der Mottlau auf die tote Weichsel ausgedehnt. Der Hafen bei Neufährwasser erhielt, nachdem die alte Mündung versandet war, eine neue Fahrrinne.

Die Erweiterung der Hafenanlagen mit Verladeeinrichtungen, Molen, Leuchtfeuer und Ausbaggerungen hatten beträchtliche Verkehrssteigerungen zur Folge, nicht zuletzt durch die neue Verkehrsverbindung – der Eisenbahn.

Aus dem Handelshafen, mit Stapelplätzen und Umschlaganlagen wurde ein moderner Industrie- und Handelshafen, der sich der industriellen und weltwirtschaftlichen Entwicklung anpaßte.

Bruno Schmidt hat in seinem Beitrag mit dem Titel „Vom Werden und Ausbau des Hafens Danzig“ im Westpreußen-Jahrbuch 1960 darüber sehr anschaulich berichtet. Einige seiner Formulierungen dürfen zur Ergänzung der weiteren Entwicklung und zur Vollendung des Bildes vom Aufblühen und Absterben des Danziger Handels und der Danziger Seeschiffahrt angegeben werden:

In den Jahren von 1870 bis 1913 entwickelte sich der Hafenverkehr von 0,4 Mio tons aus 1,3 Mio tons Einfuhr und die Ausfuhr im gleichen Zeitraum von knapp 0,5 Mio tons auf 1,2 Mio tons.



Erzentladebecken im Danziger Hafen um 1930

Der Hafenumschlag des Danziger Hafens von 1910 bis 1938 läßt einen starken Aufschwung seit 1922 erkennen. Der Warenumsatz stieg von 2,2 Mio tons im Jahre 1912 auf 7 Mio tons im Jahre 1938. Diese Steigerung betraf aber überwiegend Massengüter, während die wertvollen Stückgüter über den polnischen Hafen Gdingen geleitet wurden.

Der Rückgang des Danziger Warenumschlages infolge des Ausbaues des Gdingener Hafens brachte Danzig an den Rand des Staatsbankrottes, nachdem Gdingen den Danziger Hafen 1938 mit 9 Mio tons weit überflügelte und die Stückgutanteile, wertbezogen, den quantitativen

Unterschied qualitativ noch um ein Vielfaches überstiegen. Danzigs seewärtiger Warenverkehr fiel von 1928 bis 1934 von 8,6 auf 6,4 Mio tons, während der seewärtige Warenverkehr Gdingens in der gleichen Zeit von 2,0 auf 7,2 Mio tons anstieg.

Die Umschlagkapazität des Danziger Hafens, die ungefähr 15 Mio tons betrug wurde damit noch nicht einmal zur Hälfte ausgenutzt.

Hauptausfuhrwaren bildeten in der Zeit der „Freien Stadt Danzig“ Holz, Getreide, Saatgut, Naphtha, Textilien, Kohle und Melasse. Eingeführt wurden im wesentlichen Kolonialwaren, Heringe, Häute, Leder, Erz, Metallwaren, Düngemittel, Wolle und Gerbstoffe.

Die Uferlänge des Seehafens betrug 30,8 km. Davon ausgebaute Kais 8,6 km mit 88 Umschlagsanlagen.

Den jahrhundertalten Kampf um den Danziger Hafen hat der zweite Weltkrieg vorläufig zu Gunsten Polens entschieden.

Die Kapazität ist zu Beginn der siebziger Jahre nicht nur voll ausgenutzt, sondern sie reicht bei weitem nicht mehr für die Bewältigung des Seeverkehrs aus.

Polen plant einen neuen Danziger Seehafen, den Nordhafen bei Heubude, um vor allem auch die größeren Tankschiffe mit ihren Übervolumen zu kompensieren. Der Danziger Handel und die Seeschiffahrt erleben heute einen neuen Aufschwung

Hafen von Danzig – Wikipedia

https://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Danzig

Der Hafen von Danzig (polnisch Port Gdańsk) ist der größte Hafen Polens und der viertgrößte an der Ostsee.

Lage und Ausstattung

Der Danziger Hafen liegt an der südlichen Ostseeküste. Nach Plänen der Europäischen Union spielt der Hafen eine wichtige Rolle im Transport Corridor No. 6, der die skandinavischen Länder mit Süd- und Mitteleuropa verbindet.

Der Hafen hat eine Landfläche von 652 Hektar und eine Wasserfläche von 412 Hektar.^[1] Die Gesamtlänge aller Kais beträgt 23,9 Kilometer. Im inneren Hafen können Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 10,2 m, im äußeren Hafenbecken mit bis zu 15 m anlegen. Der Danziger Hafen ist ganzjährig eisfrei. Es gibt zwei Containerterminals, den seit 2007 im Nordhafen befindlichen Deepwater Container Terminal (DCT Gdansk) und den älteren, im Inneren Hafen liegenden Gdansk Container Terminal (GTK). Daneben besteht Infrastruktur für Schwerlastumschlag, Schüttgut und andere Güter. Außerdem legen hier Passagierfähren, RoRo-Schiffe und Autotransporter an.

Der Hafen besitzt einen von der polnischen Marine genutzten Teil.

Innerer Hafen

Der im nordwestlichen Bereich der Toten Weichsel liegende Gdansk Container Terminal (Gdański Terminal Kontenerowy = GTK) ist seit der Inbetriebnahme des DCT im Nordhafen nur noch von untergeordneter Bedeutung.

Die Wassertiefe beschränkt die Zufahrt auf Schiffe mit 9,2 Meter Tiefgang und einer Tragfähigkeit unter 20.000 Tonnen. Auf der Insel Ostrów befindet sich die Reparaturwerft Gdańska Stocznia Remontowa SA.



Das Feederschiff **ROGALAND** am Containerterminal GTK

https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Brosen_conshiploading.jpg

Nordhafen

Der Port Północny (Nordhafen) ist der größere und moderne Teil des Danziger Hafens und liegt direkt an der Ostseeküste auf der Wyspa Portowa (Hafeninsel). Hier befinden sich die Kaianlagen für den Umschlag von Flüssiggas, Kohle, Treibstoffen und weiteren Gütern. Der im südöstlichen Bereich liegende Deepwater Container Terminal Gdansk (DCT Gdansk) bietet in der gegenwärtigen (2014) Ausbaustufe (DCT 1) zwei Liegeplätze mit einer Tiefe von 16,5 m an einer 650 m langen Kaianlage. Bis 2016 wird westlich daneben der DCT 2 mit ebenfalls 650 m Kailänge gebaut. Die jährliche Umschlagkapazität wird dann bei 3 Mio. TEU liegen.^[3]

Umschlag-Zahlen

Im Jahr 2018 wurde mit insgesamt 49,03 Millionen Tonnen umgeschlagener Güter ein Umschlagrekord erreicht. Davon waren 21,58 Mio. t Stückgut einschließlich Holz, 15,51 Mio. t Flüssiggut, 7,18 Mio. t Kohle und 3,92 Mio. t anderes Massengut.^[4] 2017 waren es insgesamt 40,6 Mio. t (2014: 32,2 Mio. t^[5], 2012: 26,9 Mio. t^[6], 2008 17,78 Mio. t). Die Umschlagkapazität lag 2010 im inneren Hafen bei 11,5 Mio. Tonnen und im Nordhafen bei 48,5 Mio. Tonnen. [1] Die TEU-Anzahl der umgeschlagenen Container lag im Jahr 2014 bei 1,2 Mio. TEU, 2018 waren es bereits knapp 2 Mio. TEU und 2020 über 2 Mio TEU

Der Modal Split beim Hinterlandverkehr lag im Jahr 2016 bei 31 % Eisenbahn (+ 3 % gegenüber dem Vorjahr), 29 % Lkw-Verkehr (+ 5 %) und 40 % in Pipelines (– 8 %).^[7]

Passagier- und Fährverkehr

Vom Hafen verkehren im Nahverkehr Schiffe hauptsächlich auf den touristischen Routen Richtung Westerplatte, Sopot und Gdynia. Ferner besteht eine regelmäßige Fährverbindung zwischen dem schwedischen Nynäshamn und Danzig.



Sammlung und Bild-Archiv P.Backhaus



HEUBUDER RUNDSTUNK

Waldesrauschen mit Esperanto.

(Veröffentlicht am 30. Juli 1927.)

Zur Schaffung der großen Rasenfläche für einen neuen Sportplatz in Heubude hatte man hinter der dortigen Försterei im Sommer 1927 wieder als Düngemittel penetrant riechenden Klärschlamm vom Rieselfeld verwandt, wodurch der Kiefernwald des durch die Straßenbahn grade neu erschlossenen Seebades zum Entsetzen seiner Besucher wochenlang mit übelsten Dünsten „vergast“ wurde. Zu gleicher Zeit tagte in Danzig ein großer internationaler Esperanto-Kongreß, der unter anderen Ausländern auch asiatische Vertreter in die Freie Stadt geführt hatte, wo man Teilnehmer aus verschiedensten Ländern und Erdteilen den grünen Esperantostern als Abzeichen tragen sah und sich in Esperanto verständigen hörte, was im Danziger Straßenleben als interessante Seltsamkeit vermerkt wurde.

Sinjoro Oberlino! Dallifixo! Allegro con moto: uno piccolo piwobiro colorado claro! Aber caldo wie Eifo! Esperantotalo vädurschto! Nich zu knappujo! Hatten hoito mittago Heringoj Matjes kaj Pällkartofflino pikobrillo! Ah. Kickediu, danko bästo! Famoso! Na, dänn: nasdrowjo prostino! Zum Wohlo – sie jubilo!

Hach! War das nich en scheener Zuch von mir? Hier, Oberchen, rännen Se nich wäch. Machen Se mich man gleich das Glaschen noch mal voll! Der Esperanto=Sprächapparatur will jeschmiert sein. Das tut ein' vleichtwohl, wänn ma so aus de mochumsche Heibuder Waldluft kemmt!

De Danzjer Natjzonalhymne kennt eijentlich noch en neien Vårs vätragen. „Willst reine Luft mal Riechen – in Danzich muß es sein!“ Seitdem se neemlich in meine Sommerfrisch Heibud im Wald jätz de drahtlose Groß=Sändestatzjohn fier Rundfunk anjeleecht hahm, meine Härren, fiehlt ma

sich hier inne Stadt diräkt innen Luftkurort. Ich würde mir gar nich groß wundern, wänn Heibuder Einjeborene jätz mechten ne Weil nache Stadt ziehn Zur Aeholung. Tjawoll. Ich hab mir doch sagen lassen, daß es so an vierhundert Kubikmeter konzäntrierter Stinkstoff sind, was se vom Rieselfäld ranjeschlüpft hahm auf dem Rasenplatz anne Heibuder Fersterei. Na, und nu is das Zeich hibsch auseinander jepuhlt jeworden. Jeder siebzehtausend Quadratmeter! Machen se sich en Begriff! Na, und nu Iulisonn' rauf und mal bißchen Nejen und dänn Nordwästwind, wo das Aroma im Wald und im Ort reindriekt. Dufte Sache! Schweijen im Walde! Alles hält den Atem an!

Dabei hat ma sich doch schon vorchtes Jahr mißd auf ribbeln, wie se da im Wald anfangen zu kiern und zu stänkern mit dem Schweinezeich. Wie mein Freund Adolf Schaweiter und ich en Gasmaskenväleihinstitut aufmachten im Wald.

Aber red wä von was andres. Ma mecht ja nich stänkern, aberst wänn ma auf die Art zuerst anjestänkert wird, mecht ich dem sehn, wo da nich auch der Roogen hochjeht! Meine Ollsche hat jästern nuscht nich konnt jenießen, dänn bei den Wind hätt wä jästern dem Hochjenuß mitten in unsre Heibuder Sommerwohnung inne Sandstraß. Mein Hund mißd ich diräkt anne Lein durchziehn durch den Parfiem, der wollt mich auspeilen. Der hätt de Nas' voll. Kann ma ihm auch nich vädänken. – Prost!

Wie ich mich nu Reicherkäzchen jing holen inne Stadt, traf ich mein Freund Adorf. Der hätt sich grad en Eperant=Lehrbuch jekauft und war ganz voll von wejen de Welthilfssprache. Nu hier der große Danzjer Kongräß mit die Aexoten, das is doch was fier ihm!

„Mänsch“ saacht er, „dänk dir, mit de ausjefalleneste Ostasiaten kann gleich reden und dir väständjen, is doch großartig! Seh mal drieben dem kleinen Jälben mit die Brill, das ist sicher en Esperanto=Japaner! Oder Schines! Seh mal, der Schupo västeht im nich. Woll wir mal ranjehn, sone ausländische Kongräßteilnehmer muß ma als Danzjer nätt behandelnd hälfen, wo ma kann!“

Na, wir nu ran, und Adolf berießt ihm gleich und jibbt ihm dänn gleich saures von wejen: „Salemo Aleikum, Sinjoro, hau du ju du? Wuleh wu parlee Esperanto?“

Jen kleiner Ostasiat grient sehr freindlich und redt dänn auch – er stottert en bißchen – gleich los auf Eperanto: „Oh, merci, dje kuje, Esberando danko pello!“

Nanu, Adorf natierlich Feier und Fätt, daß ihm der Ostasiat gleich västanden hat und er ihm. Also Adolf winkt mir, nimmt dem kleinen Ostasiaten dreibastich unterm Arm und jibbt ihm von wejen: „Aufo awanti in Kamfio Esperantorero! Bekicki la Urba Danziga!“

Darauf meint der Kleine: „Eijawollja, sehro angenähmo!“ Schon kemmt ne neie Linie vier „Heibuder Strand“ anjeklingert und Adolf äkleert unsem Gast aus dem Lande der aufgehenden Sonne bejeistert: „Kicko, Sinjoro Japoneso! Nuwote Elekraj Straßenbahna alla Riewiera splenissima di Heibudejo! Largo Strando per Bado! Tanti tradizioni di Missionsfesti con amore passiontiefo! Grando Kiefernwaldo ...

„Tjawolljao, unterbrach ich ihm nu da, „Stinko, Stanko

zum Verrecko! Fui Deiblio nichnochmalo! Schisko jedno Misto väflixt!“

Darauf saacht Adolf auf Deitsch zu mir: „Aber Franz, wie kannst dänn so losbullern und dem Främdling gleich das Jebelste untre Nas' reiben?! Ich bitt dir, der Mann muß ja en Schräck kriejen. Mit sone Ostasiaten kann man ich liebenswirdich jenuch sein. Wä werden ihm zu en kleines Friehestick einladen. Ich weiß bloß nich, ob er nich wird am Aend jebrat'ne Ratten oder Rejenwirmer ässen wollen ...“

Da äkleert unser kleiner Ostasiat: „Ach nee, meine Härren, sehr freindlich, das geeme Sie wirklich aber nu gar nich in Frage, ich bin Sie neemlich so gut wie Fejetarijaner!“

„Mänschkind“, schreit nu Adolf ganz platt, „nanujo, Sie sprächen Deitsch? Wie kemmt dänn das?“

„Na, ich bin doch aus Leipzich an der Bleiße!“ grient unser Japaner.

„Warum hahm Se das dänn nich gleich jesaacht, Mann?!“ frag ich nu. „Dänn hätt wä uns doch nich so dirfd mit Esperanto de Zung väbogen hahm!“

„Tja“, meint der Leipz'jer, „ich dachte, Sie weeren baar ganz fremde Esberandisten, und da hab ich mir eben Miehe jejähm, mit Ihnen zu quotschen, ich gann Sie nämlich sonst gee Word Esberando!“

„Na, meinen Se vleicht, wir kennen es?“ beruhicht ihm. Und dänn jing wä mit unsern „Japaner“ en Frieschoppen jenehmijen. Und da stieß wä mit unsern bierjemietlichen äxotischen Gast natierlich bejeistert auf Esperanto an, wobei Adolf saachte: „Meine Härren, Se kenn sagen, was Se wollen, aber Se hahm doch eben am eijenen Leib erfahren, daß Esperanto ne Sache is! Obwohl wir doch aus ganz väschied'ne Staaten stammen und ganz väschied'ne Sprachen sprächen, wä hahm uns doch durch Esperanto soffort glänzend västanden und sehr jemietlich zusammenjefunden!“

„Ei, nu freilich!“ meinte unser Pleißejapaner, der wo man unlängst Jälbsucht jehabt hätt, wie er uns nachher äzeehlte. Daher der ostasiatische Teng. Und sein Abzeichen, was fier das Esperantokongräßabzeichen anjesehn hätten, das war das Väeinsabzeichen der „Liga zur Fleje und Wahrung sächsicher Sprachscheenheit!“ Natierlich hahm wä im weiteren Välauf von unsre dänkwirdije Zusammenkunft auch auf dem Wohle von diese Liga jetrunken. Warum auch nich?

Fritz Jaenicke aus 25 Jahre Rentier Poguttke

- Stammtischgespräche -

Verlag und Druck: A.W. Kafemann G.m.b.H., Danzig -1932





DIE JÄGERHÜTTE

Südseegeheimnisse, der Zauber des afrikanischen Busches in Danzig, wer weiß das?

Auf der Langenbrücke gibt es ein kleines Lokal, das mit zu den Sehenswürdigkeiten Danzigs gehört. Die „Jägerhütte“, die weniger als Gaststätte, sondern als ein kleines seltsames Museum sich aus dem Rahmen der Gaststätten Danzigs heraushebt. Sie hat Sie hat weder mit den Grünröcken und Jagdgründen des deutschen Waldes etwas zu tun, noch sorgt eine blonde Försterchristel für das leibliche Wohl der Besucher. Dieses Amt versieht vielmehr ein lieber alter Seebär, der mit seinen 71 Jahren eine abenteuerliche gefahrvolle Lebensreise hinter sich hat. Jahre an Bord der verschiedensten Schiffe führten ihn in die entlegensten Gegenden unseres Planeten. Den gefährlichen Taucherberuf bei der deutschen, englischen und russischen Nation ausübend, hatte er Gelegenheit, auch das geheimnisvolle Leben und Treiben der Meeresbewohner in allen Erdteilen kennen zu lernen. Auch nahm er teil an den Kämpfen mit den Eingeborenen im ehemaligen deutschen Kamerungebiet.

Beim Betreten der „Jägerhütte“ weiß man nicht, wohin man den Blick zuerst richten soll. Auf die zierlichen Seesterne, die an der Zimmerdecke ihren eigenen Himmel bildeten, auf die zahlreichen, herrlich geformten Geweihe und Tierschädel oder auf den freundlichen Herrn, der so packend zu erzählen vermag und mit Vorliebe ein bißchen Seemannsgarn spinnt. Da ist die Meerwelt mit ihren Vertretern. Aus der einen Ecke starren die fünf Zahnreihen eines gierig aufgesperrten Haifischgebisses, Ein kleiner Sägefisch scheint sich ebenso wie der junge Hammerhai, Seeteufel und Schildkröte als Wandbehang recht wohl zu fühlen. Unmutig verzweigte Korallenstöcke, die verschiedensten Korallenfische und Seepocken geben Kunde von der wunderbaren Farbenpracht des tropischen Meeresgrundes. Seltsame Schalentiere, Seeigel, Seepocken, die sich am Schiffsboden festsetzen und als blinde Passagiere durch alle Meere spazieren fahren, sind auf einem Wandbrettchen angesiedelt worden. Kleine Tintenfische, die ein Gewicht bis über 50 Zentner erreichen, die mit ihren verschlungenen, schlangenartigen Fangarmen zum Schrecken des Tauchers werden können – auch unser

Freund kann von einer Begegnung mit einem Tintenfisch berichten – vermögen sich beim Beschauer nicht viel Zuneigung er erwerben. Dagegen betrachtet man mit heimlicher Rührung einen fliegenden Hund, der sein blasses Schnäuzchen mit vorlugender Zungenspitze an die Glaswand gequetscht hat und seit 40 Jahren unverändert wie ein Schneewittchen im durchsichtigen Glase liegt. Auch wunderbar gezeichnete Schlangen, Skorpione, Eidechsen, Chamäleon, Muschelketten und einzigartige Schnitzereien vervollständigen ein Landschaftsbild, das sich in Gedanken mit seinen Eingeborenen belebt.



Nun! Die Sammlung beschränkt sich nicht nur auf allerlei Getier. Auch wissenschaftliche und kulturgeschichtliche Merkwürdigkeiten sind zahlreich vertreten. Chinesische Münzen aus dem dritten Jahrhundert vor Chr. Sprechen von Handel und Gewerbe, desgl. Stempel, die ein Alter von freitausend Jahre haben. Eine Buddha-Figur trägt auf der Brust ein Hakenkreuz, das sich in China bis ins dritte vorchristliche Jahrtausend nachweisen läßt. Ein Hinrichtungsschwert beleuchtet die Strafverfahren Chinas. Schnitzereien von großer Eigenart bannen den Blick. Fratzenhaft geschnitzte Holzfiguren gemahnen an den Götzenkult Afrikas, Pfeile und Speere sind die Kampf Waffen des dunklen Volkes. Eine Palavertrommel erweckt mit ihrem hohlen, fremdartigen Klang Erstaunen. Neue Begebenheiten werden damit von Dorf zu Dorf weitergegeben, und überall lauscht man den dumpfen Anschlägen.

Das historische Tintenfaß von Dr. Nachtigal¹, das zur Unterzeichnung von Verträgen benutzt wurde, erzählt von deutscher Pionierarbeit des Forschers, der in Kamerun (Duala) seine letzte Ruhestätte gefunden hat. Photographien zeigen sein Grab und Denkmal, welches 1888 enthüllt wurde.

Nach beendeter Besichtigung sitzt man in der „Jägerhütte“ mit dem Wirt, der diese reichhaltige Sammlung voll unermüdlicher Geduld zusammen-getragen hat, der in den Urwäldern unseres Planeten ebenso zu Hause war, wie auf dem Meere, im im Meere und auf dem Meeresboden. Gefesselt lauscht man den Erzählungen des alten Herrn. Schmunzelnd erzählt er von den schwarzen Afrikanerinnen, den zierlichen Japanerinnen und Chinesinnen und den Flirts mit Nixen auf dem Meeresboden, mit

den unergründlich schönen Nixenaugen, dem rotblonden Haargewoge und den schillernden Schuppenschwänzchen. In zahlreichen Ölmalereien hat er die Meerweibchen verewigt, die ihm doch wohl zu gut gefallen haben müssen. Schnell verfliegt die Zeit und freundliche Abschiedsworte begleiten den Gast zur Tür. Langsam und nachdenklich geht man die Langebrücke hinunter und wundert sich im Stillen, wie viele Seltsamkeiten in einem so kleinen Raum zusammen sein können.



Auszug aus der Danziger „Sonntags=Zeitung“ im September 1934.

¹**Gustav NACHTIGAL** (* 23. Februar 1834 in Eichstedt (Altmark); † 20. April 1885 vor der Küste Westafrikas) war ein deutscher Afrikaforscher und Beamter im auswärtigen Dienst des deutschen Kaiserreichs. Als Reichskommissar vollzog er die Gründung deutscher Kolonien in Westafrika.



Gustav Nachtigal by Hanfstaengl (cropped) - Gustav Nachtigal – Wikipedia

Gründung von deutschen Kolonien in Westafrika: 1884–1885

Bismarck ernannte Nachtigal 1884 zum Reichskommissar für [Deutsch-Westafrika](#) und beauftragte ihn, die vor kurzem durch hanseatische Kaufleute erworbenen Territorien und Handelsstützpunkte in [Deutsche Kolonien](#) zu überführen. Im Frühjahr 1884 reiste er als kaiserlicher Kommissar mit der Drohkulisse von Kanonenbooten nach Westafrika. Er landete in [Kapitaï und Koba](#) sowie am [Golf von Guinea](#) an, zeigte aber Bedenken gegenüber einer Konfrontation mit Frankreich. Am 5. Juli 1884 errichtete Nachtigal die sogenannte deutsche „Schutzherrschaft“ über das Gebiet von [Togoland](#) (heute Togo bzw. Teilgebiet von [Ghana](#)). Am 14. Juli stellte er [Kamerun](#) „unter deutschen Schutz“. Im selben Jahr beglaubigte er die teilweise betrügerisch erworbenen Rechte bzw. Landerwerbungen der Firma [Lüderitz](#) im heutigen [Namibia](#) („Lüderitzland“). Er hielt sich noch einmal in Kamerun

auf und stellte am 11. März 1885 das [Mahinland](#) unweit des [Nigerdeltas](#) „unter deutschen Schutz“. Um die westafrikanischen Vertragspartner zum Abschluss der Verträge zu bewegen, drohte Nachtigal auch mit Gewalt und Geiselnahmen. In allen beanspruchten Gebieten kam es nach den Vertragsabschlüssen zu Aufständen und Protesten.

Auf der Rückreise nach Europa erkrankte er an Tuberkulose. Er starb am 20. April 1885 an Bord des Kanonenbootes [SMS Möwe](#). Am 21. April 1885 wurde er auf [Kap Palmas](#) beigesetzt. 1888 wurden seine sterblichen Überreste nach Kamerun überführt, wo ihm beim ehemaligen Gouvernementsgebäude ein Denkmal errichtet wurde.



Das Regierungsgebäude in Douala (Kamerun) mit der Grabstätte Nachtigals (1894)

Nachtigals Tod während seiner Mission als Reichskommissar trug mit zu seiner Stilisierung als Kolonialheld bei. Er wurde zur Schlüsselfigur der deutschen Kolonialpropaganda. Nach ihm wurden in Kamerun das [Kap Nachtigal](#)[5] bei [Viktoria](#) und das [Krankenhaus von Duala](#), in Togo das [Nachtigal-Krankenhaus](#) in [Sebbe \(Togo\)](#) sowie das Schiff [Nachtigal](#) benannt, das 1914 während des Ersten Weltkrieges in Kamerun sank. Die [Gesellschaft für Erdkunde](#) verlieh von 1896 bis in die 1990er Jahre die [Gustav-Nachtigal-Medaille](#). In Stendal wurde ihm zu Ehren westlich des Nachtigalplatzes (Ende Bahnstraße) am 28. Juni 1891 eine Bronze-Büste enthüllt. Im Frühjahr 1970 musste sie einem überlebensgroßen Standbild [Lenins](#) weichen. Anlässlich seines 100. Geburtstages hatte die in Stendal garnisonierte [Sowjetarmee](#) der Stadt das Denkmal geschenkt. Nachtigals Büste lag jahrzehntelang im Schuppen des [Altmärkischen Museums](#). Auf Betreiben von [Detlev Brüning](#) wurde sie am 22. Dezember 1991 am alten (rückbenannten) Platz wieder aufgestellt.[7] In vielen Städten Deutschlands wurden, teilweise nach 1933 im Rahmen des [Kolonialrevisionismus](#), Straßen und Plätze nach Nachtigal benannt. Seit den 2000er Jahren wird die Ehrung Nachtigals durch Denkmäler und Straßennamen in vielen Städten Deutschlands kritisch diskutiert. Die [Bezirksversordnetenversammlung](#) des [Bezirks Mitte](#) beschloss im Frühjahr 2016 die Umbenennung des Nachtigalplatzes[8] und gab am 11. April 2018 bekannt, dass der Platz nach Emily und [Rudolf Duala Manga Bell](#) benannt werden soll, die eine zentrale Rolle im Widerstand des Volkes der [Duala](#) gegen die deutsche Kolonialherrschaft spielten.[9]

Quelle: [Gustav Nachtigal – Wikipedia](#)



VEREINSNACHRICHTEN

Rückblick auf 2021

Das letzte Jahr war in der Gesamtheit geprägt von Einschränkungen durch die aktuelle Corona Epidemie.

Unsere Vorstandssitzungen mit anschließendem Stammtisch konnten 2021 nur unregelmäßig an jedem 2. Freitag des Monats stattfinden, erschwert und zeitweise unterbrochen durch Einschränkungen bezüglich der geltenden Corona-Schutzmaßnahmen. Im Frühjahr mussten somit mehrere Sitzungen ausfallen. Betroffen davon war auch unsere Jahreshauptversammlung, die statt im Februar, erst am 14. Oktober stattfinden konnte.

Da ein regelmäßiges Treffen des Vorstands und der monatliche Stammtisch nicht möglich waren, wurden während des Jahres wiederholt Rundschreiben zum aktuellen Stand der Vereinssituation an alle Vereinsmitglieder gesendet, um auch weiter den Kontakt zum Verein zu bewahren.

Auch unser 146. Stiftungsfest, verbunden mit dem traditionellen Schaffermahl, konnte im Frühjahr, bedingt durch Corona, nicht stattfinden.

Für den 31.07.2021 erhielt unser Verein eine Einladung vom Haus Stettin zur Teilnahme als Gäste zur Jahreshauptversammlung in Lübeck. Der 1. Vorsitzende, Kapitän Diether Dauscher und der kommissarische 2. Vorsitzende und Schriftführer, Peter Backhaus nahmen an der Versammlung teil.

Im Ergebnis wurde mit dem Vorstand des Haus Stettin vereinbart, zukünftig auf freundschaftlicher Basis enger zusammen zu arbeiten, da vergleichbare, vereins- und geschichtsrelevante Interessen zwischen beiden Vereinen bestehen.

Für September war als Jahresausflug die Besichtigung der 4-Mast Bark "PEKING" geplant, die nach ihrer Rückkehr aus New York und nachfolgender Restaurierung wieder nach Hamburg zurückgekehrt war. Der Ausflug musste leider ausfallen, da das Schiff für Besichtigungen noch nicht zugänglich war.

Zum Totensonntag am 21.11.2021 nahmen als Vertreter unseres Vereins Herr Backhaus, Herr Loewer und Herr Kapitän Römer teil. Wie schon in den Jahren davor, wurde ein Kranz bei der "Madonna der Seefahrt" abgelegt. Die

Veranstaltung war durch die Corona-Schutzmaßnahmen stark eingeschränkt.

Vertreter unseres Vereins haben im ersten Halbjahr und im Herbst 2021 an den Vorstandssitzungen und am Verbandstag des VDKS in Hamburg teilgenommen, die aufgrund der Corona-Maßnahmen nur per Video stattfinden konnten.

Bei der Jahreshauptversammlung des Vereins wurde der bisherige Schriftführer und kommissarische 2. Vorsitzende Peter Backhaus als neuer offizieller 2. Vorsitzender gewählt, so dass unser Verein wieder über einen satzungskonformen Vorstand verfügt.

Zum Jahresende 2021 verzeichnen wir in unserem Verein 34 Mitglieder.

Vorausschau auf 2022

Im Hinblick auf das Jahr 2022 sind nachfolgende Termine fest vorgemerkt, jeweils in Abstimmung mit den aktuellen Corona-Schutzmaßnahmen:

26. Februar 2022	Jahreshauptversammlung
26. März 2022	146. Stiftungsfest verbunden mit den traditionellen Schaffermahl
	Geplant ist, dass Frau Richenberger, Projektleiterin für das neue Deutsche Hafenumuseum, die Festrede halten wird

Unsere monatl. Vorstandssitzungen mit anschließendem Stammtisch werden, soweit es die Corona-Maßnahmen zulassen, wieder regelmäßig an jedem 2. Freitag des Monats in Hamburg, im Hotel Alte Wache stattfinden.

Für das Jahr 2022 ist für September als Jahresausflug die bereits für 2021 geplante und hoffentlich durchführbare Besichtigung der 4-Mast Bark "PEKING" geplant.

Geplant ist auch, dass unsere Mitgliederzeitschrift DANZIGER SEESCHIFF wieder regelmäßig einmal im Jahr, jeweils zum Jahresende erscheint, mit interessanten Berichten aus der Seefahrt, aus Danzig und aktuellen Informationen über unser Vereinsleben.

Das Jahr 2021 geht langsam dem Ende entgegen, ein Jahr, das uns allen in unguter Erinnerung bleiben wird, als weiteres CORONA-JAHR, und damit wohl weiterhin unvergesslich bleibt.

Der Vorstand der Danziger Seeschiffer wünscht allen Vereinsmitgliedern, deren Angehörigen und den Freunden unseres Vereins, dass sie gesund und von Corona verschont über die Advent- und Weihnachtszeit in das neue Jahr 2022 kommen.

Alles Gute für die weitere Zukunft.

Euer Kapitän Diether Dauscher





Der nach 1945 wiederaufgebaute Artushof in Danzig

Vogtmahl der Marienbürger Bank

Anfang 2020 erhielt der 1. Vorsitzende des Vereins der Danziger Seeschiffer, Kapitän Diether Dauscher eine Einladung der Marienbürger Bank zu unserer lieben Frauen Rosenkranz zu Danzig zur Teilnahme am Vogtmahl im historischen Artushof zu Danzig für Mai 2020. Traditionell wird das Vogtmahl immer am Samstag nach Himmelfahrt durchgeführt.

Das Vogtmahl konnte aufgrund der Corona-Epidemie nicht stattfinden, musste abgesagt werden und wurde zunächst auf Mai 2021 verschoben in der Hoffnung, dass sich bis dahin die Situation bezüglich Corona geklärt hat. Da jedoch auch zu diesem Zeitpunkt, aus dem gleichen Grund, die Durchführung des Vogtmahls nicht stattfinden konnte, wurde der Termin nach längerer Überlegung und Abstimmung auf Samstag, den 11. September 2021 verschoben und konnte da auch stattfinden.

Um in Danzig auch flexibel zu sein, wurde entschieden, mit dem Auto zu fahren, was zeitlich sehr aufwendig war, jedoch durch eine Zwischenübernachtung in Swinemünde gut realisiert werden konnte.

So konnte auch bereits einen Tag vor dem offiziellen Programm, nach einer Fahrt von ca. 1 Stunde von Danzig aus, eine ausführliche Besichtigung der bedeutenden Marienburg des Deutschen Ordens, erbaut im 13. Jahrhundert vorgenommen werden. Die weiträumige Burganlage mit sehr wechselvoller Geschichte über die vielen Jahrhunderte des Bestehens ist der größte Backsteinbau Europas und UNESCO-Weltkulturerbe.

Am darauf folgenden Tag begann das offizielle Begleitprogramm im Zusammenhang mit dem Vogtmahl.

Bei einem ersten, gemeinsamen Essen der Bankenbrüder und geladenen Gäste in der Altstadt von Danzig und einem Landausflug per Bus nach Wygoninki, dem ehemaligen Oberförsterhaus, an einem idyllischen See, mitten im Wald

gelegen, lernten sich alle Teilnehmer bei vielen interessanten Gesprächen kennen.

Schließlich kam der große Tag des Vogtmahls im Artushof mit 70 Teilnehmern.

Nach einem Sektempfang in der großen Halle des Artushofes mit einem Glockenspiel in Begleitung durch zwei Trompeter in historischen Kostümen begaben sich alle Teilnehmer in das angrenzende Rechtstädtische Rathaus, dessen Ursprung bis auf das 14. Jahrhundert zurückgeht. Dort wurde zunächst ein Barockkonzert, Boismortier op. 91 für Barockflöte und Cembalo aufgeführt.

Im Anschluss daran lief ein Video, erstellt und kommentiert durch den amtierenden Vogt, Janusz Jaskiewicz, über Warcino, das Landgut Otto von Bismarcks, das er 1867 kaufte und wo er viele Jahre seines Lebens mit seiner Gattin verbrachte und bedeutende politische Entscheidungen getroffen hatte.

Das Landgut ist heute Technischule und Bildungseinrichtung für Forstwirtschaft.

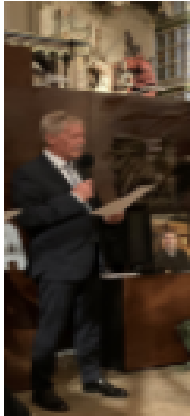


Danach begaben sich alle Teilnehmer des Vogtmahls wieder in den Artushof, wo insgesamt 7 runde Tische für jeweils 10 Personen, festlich geschmückt, für das Vogtmahl vorbereitet waren.

Nachdem die deutschen und polnischen Teilnehmer, Bankenbrüder und Gäste, ihre Plätze eingenommen hatten, wurden zunächst alle durch den amtierenden Vogt herzlich begrüßt.

Zwischen den einzelnen Gängen des Vogtmahls - begonnen mit Vorspeise, über Suppe, Zwischengericht und Hauptgang kam man schließlich bis zum Dessert. Dazwischen wurden als Unterbrechung verschiedene Reden gehalten:

- Ansprache auf die Marienbürger Bank
- Ansprache auf den Vogt
- Dank des Vogts
- Ansprache auf den Neuvogt
- Dank des Neuvogts und Rede auf die Senioren
- Damenrede
- mehrere Gästereisen, inkl. Grußwort des 1. Vorsitzenden vom Verein Danziger Seeschiffer

Grußwort zum Vogtmahl am 11.09.2021**im****Artushof zu Danzig****Kapitän Diether Dauscher**1. Vorsitzender des
Vereins Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg

„Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Bankenbrüder,

als 1. Vorsitzender des Vereins Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg, bedanke ich mich, auch im Namen des gesamten Vorstandes, sehr herzlich für die Einladung zum heutigen Vogtmahl im historischen Artushof zu Danzig.

Der Ursprung unseres Vereins geht nachweislich zurück auf das Jahr 1386 mit Gründung der Danziger Schifferzunft. Seit dem Jahre 1508 gab es die Danziger Schifferbank im Artushof, eine von fünf weiteren Banken. Nach fast 300 Jahren, im Jahre 1801, löste sich die Schifferbank auf.

In traditioneller Nachfolge der Schifferbank erfolgte eine Neugründung 1875 in Danzig als Danziger Seeschiffer Verein und in traditioneller Fortführung 1952 unter der Bezeichnung Verein Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg. Der Verein ist 1956 Gründungsmitglied des VDKS, Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, eine berufsständische Vereinigung für die Interessen deutscher Seeleute.

Unser Verein setzt die lange Tradition der Danziger Seeschiffer in weltoffener Art und Weise und in enger Verbindung mit Danzig für die Zukunft fort.

Ich wünsche allen Banken des Artushofes weiterhin viel Erfolg in der Fortsetzung der alten Tradition unter heutigen, zukunftsweisenden Aspekten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit“

Zum Abschluss des Vogtmahls wurde in lockerer Runde und bei vielen persönlichen Gesprächen Danziger Goldwasser, leider kein Machandel, gereicht.

Die Einladung zum Vogtmahl der Marienbürger Bank in Danzig für den 1. Vorsitzenden des Vereins Danziger Seeschiffer kann als große Ehre und Wertschätzung des Vereins angesehen werden, verbunden mit einer sehr alten Tradition in Verbindung und Nachfolge der Schifferbank im Artushof zu Danzig.



Medaille von Stumpf & Sohn
450 jähriges Bestehen der Danziger Bankenbruderschaften

Paul Borrusch zum Gedenken

Am 05.11.2021 haben die Familie und Vertreter unseres Vereins in der Kreuzkirche in Fleckeby Abschied genommen von Paul Borrusch.

Paul Borrusch ist am Freitag, den 29. Oktober nur wenige Wochen vor seinem 93. Geburtstag in seinem letzten Zuhause im Seniorenheim Stexwig eingeschlafen.

Paul Hans Borrusch wurde am 21. November 1928 in Junkeracker im Kreis Danzig geboren. Mit seiner Mutter Hulda und seiner jüngeren Schwester Hilde wuchs Paul auch in Danzig auf. Als der Krieg am 01. September 1939 begann war er gerade einmal 11 Jahre alt.

Anfang der 50er Jahre kam Paul nach Geldern, dort lernte er seine liebe Gisela kennen. Am 24. Dezember 1952 wurde in Geldern geheiratet.

Im Mai 1953 wurde der erste Sohn Horst geboren. Ihm folgten die Kinder Peter, Christen, Uwe und zuletzt Detlev.

Ende der 60er Jahre kamen Sie dann nach Schleswig-Holstein und schafften sich ein schönes Eigenheim in Schülþ bei Rendsburg, in dem Sie fast 50 Jahre ihr Zuhause hatten. Mit 48 Jahren ging Paul bereits in Pension.

Da Paul schon früh Rentner wurde, beschäftigte er sich mit dem Bau von Buddelschiffen. Mit großer Ausdauer und Geduld bastelte er stundenlang. Und so hatte Paul Buddelschiffe in allen Größen hergestellt. Die kleinsten steckten wohl in den kleinen 4711-Flacons.

Im September 2004 trat Paul Borrusch in den Verein Danziger Seeschiffer ein.

Madonna der Seefahrt

In Hamburg, in der Nähe des Altonaer Fischmarktes, wurde nach einem Entwurf des Bildhauers Manfred Sihle-Wissel am 6. Mai 1985 ein ca. vier Tonnen schweres Mahnmahl für Menschen, die auf See verschollen sind feierlich eingeweiht.

Die deutsche Sektion der Cap Horniers hatte bereits in den Fünfzigerjahren die Idee, in Hamburg solch eine Gedenkstätte zu errichten.

1980 gründeten Hamburger Kapitäne und die Cap Horniers einen Verein zur Verwirklichung des Ehrenmahls an der Elbe, was durch Sponsoren und viele Spendengelder einige Jahre somit später auch realisiert werden konnte.

Das Denkmahl zu Ehren der auf den Meeren Gebliebenen sollte mit seiner Ausstrahlung und Bedeutung an die Opfer erinnern und die Verbundenheit mit der Schifffahrt und den toten Seeleute bekunden.

Die Madonna ist eine schlichte, kauernde Frauenfigur auf einem Sockel, eine große Welle scheint die Figur erfassen

zu wollen. Doch die Frau blickt unbeirrt seewärts in die Ferne, aus der aufkommende Schiffe erwartet werden. Es scheint als könne sie nicht glauben, dass das Warten vergebens ist. Symbolisiert werden durch die Frauenfigur Trauer und Leid der Familien, aus deren Mitte die See jemanden gerissen hat.



Frau Scheefe - Vorsitzende vom Hamburger Hafenverein
am 21.11.2021

Jedes Jahr am Totensonntag findet eine Gedenkfeier bei der Madonna der Seefahrt statt. Es treffen sich Angehörige von Opfern der See und Vertreter von Reedereien sowie schiffahrtsbezogener Vereine und Institutionen, begleitet von der Seemannsmission der Nordkirche und des Hamburger Hafenvereins.



Pastor Ristau von Seemannsmission der Nordkirche

Regelmäßig nehmen seit vielen Jahren an der Veranstal-

tung auch Vertreter des Vereins Danziger Seeschiffer e.V. teil.

In angemessener Würde wird der Opfer der See gedacht und es werden Kränze niedergelegt. Die Feierlichkeit begleitet der CHANTY-CHOR WINDROSE musikalisch.



Kränze am Mahnmal

Fotos P.Backhaus

Im Jahre 2004 übernahm der Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg e.V. die Schirmherrschaft für das Ehrenmahl.

Kapt. D. Dauscher

Quelle: Zusammenstellung aus dem Internet

Wir trauern um unsere verstorbenen Kameraden.

Karl-Heinz Jessner

* 07.01.1929 † 10.01.2021
in Danzig-Schidlitz in Fleckeby



Kapitän Michael Betz

* 15.12.1941 † 01.02.2021
in Augsburg in Hamburg



Wir werden ihr Andenken in Ehren halten.

IMPRESSUM

DANZIGER  **SEESCHIFF**

Herausgeber: Verein Danziger Seeschiffer e.V.,
Sitz Hamburg

✉ Redaktion: Vorstand des *Vereins Danziger Seeschiffer*
1. Vorsitzender Kapitän Diether Dauscher
E-Mail: ddauscher@freenet.de

Text- und Bildbearbeitung: Peter Backhaus
E-Mail: dzg_seeschiffer-Peter.Backhaus@t-online.de

<http://www.danzigerseeschiffer.de>