

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 2 Hamburg 2004

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Die Bark **JACOB ARENDT**, ein Holzbau mit 270 Preußischen Normallasten, wurde 1861 in Danzig auf der Werft von J.W. Klawitter für den ortsansässigen Reeder Jacob Arendt gebaut. Die Bark erhielt zuerst die Flaggennummer **106** und führte später das Danziger Unterscheidungssignal **HFLC**. 1873 wurde die Bark an den Danziger Reeder Hermann Behrent verkauft, der sie dem Rostocker Kapitän Fritz Meestermann für 18 Jahre anvertraute. Nach 1890 wechselt das Schiff noch drei Mal den Eigner und ist seit dem 10.10.1899 auf der Reise von Hull nach Göteborg mit Kohle im Skagerrak verschollen. Wrackteile trieben seit dem 15.10. bei Tisted in Norwegen an, das Schiff selbst soll erst am 21.10. gekentert sein. Von der Besatzung aber fehlt jede Spur. Die Bark war zuletzt in Rostock beheimatet.

Das Original des nebenstehend abgebildeten Schiffsporträt der **JACOB ARENDT**



gehört heute dem Schifffahrtsmuseum der Hansestadt Rostock und ist in den kleinen Schriften des Schifffahrtsmuseums Heft 1. mit dem Titel **HEIMATHAFEN ROSTOCK** abgebildet.

Die Daten sind von Siegfried Fornacon, durch Reinhart Schmelzkopf bearbeitet und in der Zeitschrift **STRANDGUT** herausgegeben worden. HB

VEREINSNACHRICHTEN



Der Jahresausflug 2004

Unser Jahresausflug wird uns nach Lüneburg führen und ist auf Anfang September festgelegt worden. In Lüneburg ist der Besuch des Westpreußen Museum geplant. Ferner ist die Reise nach Danzig ist auf Ende September festgelegt.

Jahresausflug 2003 nach Bremerhaven

Im September 2003 machten wir einen gemeinsamer Besuch in Bremerhaven im Deutschen Seefahrt Museums; DSM. Unser Kamerad Prälat Johannes Bieler, Apostolischer Visitator der Danziger Katholiken und ein erfahrener Bremer Seemannspastor, führte uns sachkundig und mit Witz durch die umfangreiche Ausstellung. Erstaunlich viele Ausstellungsstücke, darunter mehrere Schiffsmodelle haben Bezug zu unserem Danzig und fanden darum unser besondere Aufmerksamkeit – wie in den Gesichtern unserer Kameraden Rodischewski, Hecker und Sieg unschwer in den Bildern auf der nächsten Seite zu erkennen ist. Zünftig haben wir gemeinsam in einer nahe dem Museum gelegenen maritim gestalteten Gaststätte zu Mittag gegessen. Mit spöttischem Humor wurde dabei die Tatsache gewürdigt; dass kein zweites Ei zum Labskaus vorgesehen war und wenn ein solches denn doch geordert wurde ist dieses dann extra in Rechnung gestellt worden. HB



Prälat Johannes Bieler bei der Begrüßung der Teilnehmer zum Rundgang durch das Deutsche Seefahrt Museum vor einer Schiffglocke der **BREMEN**.

HERR HECKER WURDE 70 JAHRE

Hartmut Hecker, der 1. Vorsitzender des Verein Danziger Seeschiffer vollendete am 3. April sein 70. Lebensjahr. Er hatte zu Feier seines Jubiläums in sein Haus nach Wismar eingeladen. Zur lokalen Prominenz gesellten sich auch sechs unserer Kameraden. HB

WIR HABEN BUCHSPENDEN ERHALTEN

Hiermit bedankt sich der Verein Danziger Seeschiffer beim Verlag Gert Uwe Detlefsen aus Bad Segeberg, der unserem Verein eine umfangreiche maritime Buchspende hat zukommen lassen. Herr Detlefsen ist unserer Ehrenmitglied. Die Spende umfasst die folgende zehn Bücher und ist in unsere Buchsammlung aufgenommen worden.:

Deutsche Reedereien, Bände 16 bis 20
 Detlefsens III. Schiffregister 2004/5
 Unter fremder Flagge
 100 Jahre Leonard & Blumberg
 Chronik der Kümös 500/1600 BRT
 BSH/Vom Segler NEPTUN zur KOMET

Unser Kamerad Herr Horst Tritschner übereignete dem Verein einen Nachdruck von PAUL SIMON, „Der Artushof in Danzig und seine Bruderschaften, die Banken“.

Unser Kamerad Herr Willy Follert übereignete dem Verein eine umfangreiche Kopie zum Thema „DANZIG, Wappen und Banner“.

Eine Liste der Bücher in unserer Sammlung, auch Archiv genannt, und noch unvollständig ist von den Kameraden Udo Rodischewski und Hermann Behrent elektronisch erfasst worden. Eine Kopie der Liste wird in der folgenden Ausgabe den Vereinsmitgliedern beigelegt werden.

Drei Bilder von unserem Jahresausflug nach Bremerhaven 2003

Hartmut Hecker und Volker Sieg an der Vitrine mit dem Model der MERCUR, Danzig



Ein von den Details beeindruckter Udo Rodischewski an der Vitrine der M M v. ROON



Gruppenbild zum Abschluss des Museumsbesuchs in Bremerhaven vor dem Museum

KURZBIOGRAPHIE UNSERES KAMERADEN

Irenäus Kraenz

Geboren:

am 12.11.1935 in Lublin, Polen

Wohnorte:

bis 1939 in Chelm, Polen

bis 1942 in Oborniko, Warthegau

bis 20.01.1945 in Scharnikau, Warthegau
Fluchtbis Mai 1950 in Rochau, Kr. Stendal,
Sachsen – Anhaltseit 1950 Hauptwohnsitz in Bremen
verheiratet, 3 KinderStand:Schule:1941 – 1950 Volksschule in Oborniko,
Scharnikau und RochauStudium: NAUTIK a.d. Seefahrtsschulen

1957 Bremen, A5II Seesteuermann II

1965 Bremerhaven, A5 Seesteuermann

1972 Hamburg, A6 Kapitän

Berufslaufbahn:1952 – 1956 Messejunge, Decksjunge,
Jungmann, Leichtmatrose,
Matrose

1958 – 1964 III. Offizier, II. Offizier

1965 – 1972 I. Offizier

seit 1973 fortlaufend Kapitän

Reederei:überwiegend Bremen, Hamburg, Schwe-
den, USA

seit 1985 fortlaufen Die Niederlande

Fahrgebiet: weltweitEinsätze: Tanker-, Massengut-, Holz-,
Stückgut- und SchwergutfahrtHobby:Philatelie, Numismatik, Maritimes,
Literatur, Kunst, Natur, Historie und
Gegenwart von Bremen, Hamburg undMitgliedschaft seit:

1962 DAG, ver.di

1982 NAVICULA, maritime Philatelie

1999 Verein Danziger Seeschiffer

seit 2002 2. Vorsitzender

2000 ARGE DANZIG, Philatelie

2002 Kulturwerk Danzig

2002 Hamburger Hafenverein v. 1872

Die Redaktion bedankt sich herzlich bei
Herrn Kraenz, weil er kurzerhand die Ini-

tiative ergriffen hat und uns mit seiner Vita als erster ein Beispiel vorgibt, wie jeder von uns seine Biographie zusammenstellen kann, so dass sie mit einem aktuellen Passbild versehen und bevorzugt gedruckt von dem SEESCHIFF zur Veröffentlichung übernommen und formatiert werden kann.

AUS HÄFEN & VON MEERENDate: 12.06.03 17:12:51 UTC

Liebe Kameraden

Mal wieder einen 30-Tage-Bericht um Mitternacht. Zeitunterschied nur 5 Std. Habe heute bereits eine längere Grußbotschaft an den VDKS Hamburg durchgejagt.

Den Süd Pazifik haben wir bei bestem Wetter durchpflügt. Alles von achtern: Sonne, Mond, Sterne, Wind, Wolken, Strom. Nach 22 Tagen das erste Land in Sicht, bei der Durchfahrt der Santa Cruz Inseln (Solomonen). Nach 24 Tagen den ersten Frachter passiert. Bis dahin nur einige wenige Hochseefischer im Umkreis. Am 26. Mai die Torres Street, zwischen Nord-Australien und Papua Neu Guinea, ohne Lotsen! durchfahren. Allerdings erst von Nachmittag bis Mitternacht, sodass wir das letzte enge interessante Stück bei voller Dunkelheit passierten. Ankunft Balikpapan auf Borneo, Indonesien am 31. Mai nachts. Draußen geankert, morgens mit Lotsen zur Hafeneede gefahren und dort zum Löschen wieder geankert. Am 1. Juni sind keine Barge zur Verfügung. Erst am 2. Juni haben wir begonnen die Ladung auf jeweils dieselbe eine Barge zu setzen. Diese musste dann zwischendurch erst ihrerseits die Ladung an Land setzen. Am 4. Juni nachts ausgelaufen in Ballast nach Laem Chabang in Thailand, nahe bei der Neckermann Hochburg Pattaya. Wenig Germanen und Touristen wegen der SARS-Angst. Dort am 10. Juni morgens eingelaufen und begonnen zu laden, wieder Projekt-Ladung, für Phu My im Mekong-Delta, dem am tiefsten gelegenen Flusshafen Vietnams für Überseeschiffe. Ist nicht kartographiert. Der Lotse kommt in Vung Tau an Bord und dann drei Std. Fahrt nach Phu My. Bin jetzt dorthin unterwegs. Kommen Freitagabend an, wir ankern und gehen am Sonnabendmorgen gegen 0800 Uhr an die Pier. Das Löschen wird etwa zwei Tage dauern. Von dort fahren wir in Ballast nach Singapore, um dort sechs Barge, 25x7.5 m und je 100 Tonnen Gewicht, zu laden. Diese Dinger bringen wir nach Noumea, der Hauptstadt und dem Haupthafen von Neu-

Kaledonien, Französischer Übersee-Besitz, liegt auf etwa 22°S 166°E. Noumea hat die drittgrößte Zinn-Weltproduktion. Also wieder den Äquator zur Südhälfte überqueren. Beim letzten Mal hatten dort die Südsee-Amazonen eine Wäscheleine gespannt und ihre Mini-stoffsetzen zum Trocknen und Anlocken aufgehängt. Wir werden sicherlich unbeschadet Anfang Juli in Noumea ankommen. Danach ist noch alles unbekannt. Es kann ja nur noch schöner werden. Mir geht es sehr gut, der Russen-Besatzung auch. Alles gute tüchtige Leute von St. Petersburg. Das war's mal wieder, bis zu den nächsten 30 Tagen. Die Reise von Callao in Peru nach Balikpapan hat genau 30 Tage gedauert, herrlicher Urlaub. Ich wünsche Ihnen und allen Kameraden die morgen bzw. heute Freitagabend zum Treffen erscheinen, alles Gute und weiterhin schöne genussreiche Tage. Herzliche Grüße an die Ehefrauen. Tschüss und Bye-Bye.

Ihr / Euer Kamerad Irenäus Kraenz

Fortsetzungen folgen

Die Redaktion dankt Herrn Kraenz für seine per e-mail übersandten Reiseberichte und wird weitere davon in den folgenden Ausgaben des SEESCHIFF veröffentlichen. Hier sei es schon versprochen, es wird noch interessanter.

IMPRESSUMDas **DANZIGER SEESCHIFF**

Herausgeber:

Verein Danziger Seeschiffer e.V.

Sitz Hamburg

Erscheint unregelmäßig; voraussichtlich
zwei Mal pro Jahr.

Redaktion:

Hermann Behrent

Anschrift:

Langenstücken 14

22958 Kuddewörde

Tel. 04154 841252

Fax 04154 841253

1922; DIE NAL VOR KAPHORN VERLOREN

Kapitän Wolf Matthisen ist 2002 gestorben, er schrieb im April 1973 sein Erlebnis, bei der Haverie mit dem Danziger Schiff NAL bei Kaphorn, nieder.

Ich weiß, meine Erinnerungen an die NAL aus Danzig sind längst fällig. Was aber hilft es, wenn man als Pensionär so gar keine Zeit hat. Doch will ich hier versuchen, einiges zu Papier zu bringen.

Als ich an Bord der NAL ging, lag sie im Strandhafen an den Pfählen, das muss laut Musterbuch der 23. April 1922 gewesen sein. Die Werftzeit war wohl gerade beendet. Zu diesem Zeitpunkt war vor dem Mast weiter niemand an Bord. Kapitän Skomrock und der 1. Offizier Schlata waren an Bord und ich meine auch der 2. Offizier von Witte.

Ich weiß nicht, wie das Schiff nach Danzig kam. Behnke & Sieg müssen eine Rolle gespielt haben, der Name fiel des öfteren von den Danzigern der Schiffsbesatzung. Schließlich kam auch Kapitän Skomrock daher. In Hamburg musste ich mich bei der Nordischen Handelsgesellschaft Hachfeld & Fischer, Alter Wall, melden.

Ich meine zu erinnern, dass die NAL nach dem 1. Weltkrieg von Chile – Caleta Buena ? – nach Zeebrügge segelte, dort den Franzosen zugesprochen wurde und schließlich über England nach Hamburg und Danzig kam.

Auf unserer letzten Reise hatte die NAL eine Besatzung vom 28? Mann plus Kapitän Skomrock mit Frau und ich glaube dreijähriger Tochter. Die Musterung der Besatzung erfolgte in Hamburg vor dem Seemannsamt, laut Musterbuch am 3. Mai 1922. Bald danach dürfte die Reise angetreten sein. Im Schlepp eines Fairplay Schleppers nach Grangmouth am Firth of Forth.

Die Besatzung war international, 2 Esten oder Letten, 1 Schwede, 1 Norweger als Segelmacher und aus Danzig kamen der Bootsmann, zwei Zimmerleute und ein Junge. Alle vor dem Mast hatten Erfahrung auf Segelschiffen, die jüngeren natürlich mit Schonertakelung in Nord- und Ostsee. Wenn die Erfahrung auf Tiefwassersegeln vor dem Mast auch nicht gerade sehr hoch zu veranschlagen war, so bin ich rückblickend doch der Meinung, dass die Qualität der Mannschaft durchaus gut war.

Vor dem Verlassen von Hamburg wurden die oberen Rahen an Deck genommen und die Stengen wegen der Brücke über den Firth of Forth eingefiert. Diese Arbeit führte die eigene Besatzung aus, die so zu

Beginn der Reise eine recht gute Übung in Seemannschaft ableistete.

Voll beladen mit Koks verließ das Schiff Grangmouth am 25. Mai 1922, ging unterhalb der Firth of Forth Brücke auf der Reede von Leith vor Anker und wir machten das Schiff endgültig seeklar. Die an Deck genommenen Rahen wurden hochgebracht, nachdem vorher die eingefierten Stengen getakelt waren. Die Segel wurden untergeschlagen und am 10 Juni 1922 wurde die Reise nördlich um Schottland angetreten.

Diese Arbeit in der Takelage hat der unerfahrenen Besatzung sicher sehr gut getan. Ich erinnere mich gut, meine Unsicherheit in der Takelage weitgehend verloren zu haben als wir die Reise antraten. Natürlich genügte diese Erfahrung keineswegs, doch das gute Wetter zu Beginn der Reise hatte uns Zeit gelassen, mehr über Squareriggers zu lernen.

Die Reise bis zum Äquator verlief noch normal und ich erinnere, dass der 1. Offizier Schlata davon sprach, dass wir recht günstig vorankämen und den Äquator an guter Stelle kreuzten. Die Stille machte uns nicht sehr viel zu schaffen. Regensegel waren aufgespannt und die Frischwassertanks wurden aufgefüllt. Ich nahm mein erstes Duschbad an Deck und machte fleißig Zeugwäsche. Die Erinnerung daran ist immerhin gut haften geblieben.

Auf der Höhe von Argentinien erlebten wir einen Pampero, der plötzlich hereinbrach und *all hands on deck* brachte. An diese Episode erinnere ich, dass die Untersegel eingefiert wurden, bevor die Obersegel aufgegeilt waren. Jedoch es ging alles klar. Am 29. August 1922 stand das Schiff zwischen den Falklandinseln und Staten Island, 60 Tage vom Firth of Forth. Das jedenfalls deutete keine schnelle Reise an.

In der Gegend um Kap Horn hat das Schiff außergewöhnlich schweres Wetter angetroffen. Wir kamen nur sehr mühsam voran. Es mag sein, dass dem Schiff nicht zuviel zugemutet werden durfte, die Takelage konnte während der Kriegsjahre an der Westküste nicht so gehalten werden, wie es erforderlich gewesen wäre. Kapitän Skomrock überließ das Segeln des Schiffes fast ausschließlich dem 1. Offizier Schlata, seinem Kriegskameraden, der vor dem Mast als erstklassiger Seemann galt. Klein aber oho! Und heute noch stehe ich unter dem Eindruck, dass dieser alle Chancen nutzte, die unter den Umständen genutzt werden konnten. Ich war ein junger Mensch damals und freute mich des Lebens, mir machte es Spaß. Und schließlich wusste ich auch nicht,

wie es normalerweise sein müsste. Der 1. Offizier holte mich gern zu sich um mit ihm hinter einem lächerlich kleinen Schutzkleid Ausguck zu gehen. Dabei machte er mich auf viele Dinge aufmerksam, dass gelegentlich die Nocken der unteren Rahen nur wenige Meter von der Wasseroberfläche entfernt waren, wenn die großen grey-baards das Schiff überholten.

Eines Tages, etwa Mitte September, wurde die Besatzung nach hinten zum Kapitän in den Salon gerufen. Uns wurde mitgeteilt, dass das Frischwasser knapp wurde und der Kapitän beabsichtigte umzudrehen und Port Stanley auf den Falklands Inseln als Nothafen anzulaufen. Der Bootsmann meldete sich zu Wort und schlug vor weiterzumachen, da das Schiff doch eine recht gut westliche Position erreicht habe. Jedoch Kapitän Skomrock kehrte um und versuchte in Port Stanley einzulaufen. Wir hatten vor dem Hafen begedreht in der Hoffnung, dass ein Schlepper auftauchen würde, um uns hereinzuholen. Später wurde es für unsicher gehalten, näher an die Küste heranzugehen und es wurde Kurs auf Bahia Blanca genommen.

Schließlich, irgendwann im Oktober erreichte die NAL die Ansteuerung nach Bahia Blanca. Ein ausgehender englischer Dampfer wurde angesprochen, wir erhielten einigen frischen Proviant, darunter ein Hinterviertel; und der Dampfer rief einen Schlepper herbei um uns hereinzuholen.

Ich meine, dass wir draußen vor der Einfahrt zu Anker gegangen waren, dass beim Einhieven des Ankers das Spill Schaden erlitt, das der Matrose Kurt Ohm die Order erhielt, das Notsignal NC zu setzen. Ob dies alles vor oder nach dem Dampfer war, erinnere ich mich nicht mehr.

Ein Marineschlepper holte uns schließlich in den Hafen von Ingenieur White. Ob es Bergung war? Das Datum der Ankunft weiß ich nicht mehr, jedoch waren wir mehr als 150 Tage auf See gewesen. Demnach müsste es November gewesen sein. Wir bekamen natürlich Trinkwasser und viel Fleisch. Das Spill wurde repariert, und die Besatzung hatte eine schöne Zeit im Hafen. Ein kleines Feuer in der Vorpiek sorgte nicht nur für mehr Arbeit aber vor allen Dingen für allerhand Latrienenparolen. Kapitän Skomrock verließ das Schiff mit Frau und Tochter und kehrte nach Danzig zurück, um dort als Lotse tätig zu werden. Der 1. Offizier Schlata wurde Kapitän.

Etwa Mitte Dezember 1922, sicherlich vor Weihnachten, wurde die Reise fortgesetzt. Am 3. Januar 1923 stand das Schiff

vor der Nordeinfahrt der Straße von Le Maire und hatte bei einer steifen Briesse die Straße vor der Dunkelheit passiert. Alles klappte recht gut und ich erinnere, dass Kapitän Schlata gut nach Süden hielt. Wir hatten sogar kurzfristig SO-Wind. Natürlich gab es auch schweres Wetter, doch wir kamen westwärts gut voran. In schwerem Wetter begedreht, wurde am 12. oder 13. Januar 1923 festgestellt, dass das Schiff vorn leck war. Ich weiß nicht, wo sich dieses Leck befand, an Bord sprach man davon, dass es in der Vorpink sei.

Der Tiefgang des Schiffes vorn nahm zu und von der Poomp aus war deutlich zu sehen, dass das Schiff stark kopflastig war. Unter diesen Umständen ließ sich das Schiff nicht mehr in einen entfernten Hafen bringen, und Kapitän Schlata entschloss sich es aufzugeben. Nach Wetterbesserung wurde die Küste angesteuert. Die Boote wurden klar gemacht und gut ausgerüstet. Die Besatzung bekam Erlaubnis, das Notwendigste mitzunehmen. Dafür wurde die Gig bereitgehalten, die der 2. (3.) Offizier Thür mit ein paar Matrosen führte. Kapitän Schlata hatte die Absicht das Schiff so weit zu segeln wie es möglich war. Zwischen Hardy Peninsula und Wollaston Island gehorchte das Schiff dem Ruder nicht mehr und drehte auf die Rocks zu. Bevor das Schiff Grund berührte kam der Befehl in die Boote zu gehen.

Das Wetter war gut, es war nicht viel Wind, eine lange Ozeandünung brach sich an den Felsen, alle großen Untersegel waren aufgegeit und ich meine, dass Mars- und Bramsegel gesetzt waren, das Schiff segelte vor dem Wind, die Rahen waren vierkant gebrast, so erinnere ich die Lage heute. Ehe das Schiff den Grund berührte, schlugen die Segel back, es drehte über Steuerbord und nahm einen eigenen Kurs in Richtung See. Die Boote können einige hundert Meter entfernt gestanden haben und ich glaube, es blieb nichts weiter zu tun übrig, als die Dinge laufen zu lassen. Wir hätten das Schiff nicht mehr erreichen können, selbst wenn wir es beabsichtigt hätten.

Wir blieben in den Booten und segelten oder ruderten zwischen den Inseln und Felsen durch eine echte Schärenlandschaft. Nachts gingen wir an Land, entzündeten ein riesiges Feuer von dem Treibholz, das in großen Mengen in der Uferlinie vorhanden war. Ich schlief tief und fest auf den nackten Felsen.

Wir hatten die Gewehre vom Schiff mitgenommen und die Matrosen gingen regelrecht Wache, wobei die Frage offen bleiben muss, ob sie die Dinger im Ernst-

fall wirklich hätten handhaben können. Wir nutzen die Tide aus und so war es nicht so schwer voranzukommen. Bei Windstille wurde gerudert. Es gab sehr viele Seelöwen, die sehr nahe an die Boote heran kamen. Offenbar kannten sie die Gefahr nicht, die ihnen vom Menschen droht. Sie waren ausgesprochen neugierig, und heute noch fühle ich die Sensation, wenn ich die Seelöwen mit dem Riemen berührte. Ich glaube es war irgendwo auf Hoste Island als wir an einem kleinen Fluss eine Schaffarm fanden und dort einige Tage blieben. Zwei Schotten, Mac Williams, wenn ich den Namen recht erinnere, betrieben dort eine einsame Schafzucht. Hier war es recht schön für uns. Wir schliefen in einem großen Raum, der, so meine ich heute, für die Schafschur oder als Lager benutzt wurde. Schafe wurden am Spieß gebraten, es wurde gelangt oder besser gesagt wir versuchten im Fluss Forellen mit einer kleinen Harpune zu ergattern. Ich jedenfalls hatte kein Glück, immer ging es daneben. Und die See-Lords ritten hoch zu Ross. Ich hatte damals schon Angst vor Pferden, das hat sich seitdem nicht gegeben. Mit ihrem Motorboot schleppten uns die Farmer nach Ushuaia, Argentinien. Der Schlepplohn war eines unserer Rettungsboote. Ushuaia ist der südlichste Ort Argentiniens am Eagle Channel und nur wegen des Zuchthauses bekannt.

Zu unserem großen Glück ankerte vor Ushuaia die CAP POLONIA von der Hamburg Süd auf einer Feuerlandreise von Buenos Aires aus. Nach Erledigung erforderlicher Papierkriege an Land nahm uns der Kapitän der CAP POLONIA an Bord mit nach Buenos Aires, wo wir am 2. Februar 1923 ankamen. Wir wurden im Deutschen Seemannsheim untergebracht und mit der SS VIGO der Hamburg Süd erreichten wir schließlich Hamburg am 22. März 1923.

In BA und später hörte ich, dass die NAL von einem argentinischen Wachboot gesichert worden war. Sie war am Grunde fest und die Argentinier waren an Bord gewesen. Später soll sie noch mal treibend gesichtet worden sein. Lloyd's meldete die NAL an der Küste von Wollaston Island gesunken.

Was an Bord wirklich passiert war, weiß ich nicht, wahrscheinlich weiß es niemand. Eine seeamtliche Untersuchung in Deutschland fand nicht statt, da das Schiff in Danzig beheimatet war. Ob dort eine Untersuchung durchgeführt wurde vermag ich nicht zu sagen. Ich meine, eine Art Verklarung hat vor dem polnischen Konsulat in Hamburg stattgefunden, an der ich jedoch nicht teilnehmen

musste. Rückblickend mit meinen Schifffahrterfahrungen von heute würde ich sagen, dass der Kapitän recht handelte als er das Schiff verließ. Kopflastig wie sie war ließ sich die NAL nicht manövrieren, es gab keinen Hafen in der Nähe und Hilfe konnte nicht angefordert werden.

Über den Ursprung des Lecks liefen unter Besatzungsmitgliedern Gerüchte um, die gehört haben wollten, dass es in der Vorpiek Klopfgeräusche gegeben habe. Ich selber geriet in die unangenehme Lage als ich eine solche Geschichte weitererzählte und der 2. (3.) Offizier Thür in der Nähe war und alles überhören musste. Ich meine, all dies waren reine Vermutungen, die darüber hinaus jeder Grundlage entbehrten. Es ist einfach unsinnig anzunehmen, dass ein erfahrener Segelkapitän unter den damals obwaltenden Umständen in der Nähe von Kap Horn sein Schiff absichtlich versenkt. Ganz abgesehen davon, dass es so einfach ja auch nicht ist Löcher in ein Stahlschiff zu schlagen und auch Nieten sind so ohne weiteres nicht abzuquetschen. Schließlich ließ es sich nicht voraussehen, dass sich das Wetter derart bessern würde, so dass man bei guten Wetterverhältnissen in die Nähe der Küste segeln könnte, um dort ein, das eigene Leben bedrohende und niederträchtige Werk zu vollenden.

Ja, das wär's. Meine Geschichte der letzten Reise der NAL. Ich habe mich bemüht alles korrekt niederzuschreiben und hoffe, dass mich mein Erinnerungsvermögen nicht zu sehr in Stich ließ.

Die schriftstellerischen Unfeinheiten bitte ich dem Praktiker nachzusehen, der meist mit der Schreibmaschine auch nicht so geschickt ist. Ihr R. Matthiesen

Zur NAL aus Fronacons Schiffsliste:
 Unterscheidungssignal **HGJD**
 Viermastbark, Stahlbau, 2781BRT
 1.-3.1892 Grangemouth Dockyard Co.
 1892 LORD RIPON Red. Unbekannt
 1898 NAL Red. Visurgis A.G., Bremen
 1914 NAL in Caleta Caloso/Chile intern.
 1919 als Kriegsbeute Frankreich zugeteilt.
 1921 NAL Red. Baltische u. Weißmeer
 Handel u. Schifffahrt Ges., Danzig
 1923 NAL am 16.1. auf der Reise von
 Gangemouth nach San Antonio/Chile mit
 Kohle in der Kap Horn Region auf einen
 Felsen gelaufen und von der Besatzung
 verlassen. Das Schiff selbst trieb später ab
 und ist seitdem verschollen.

In eigener Sache.
 Ein verdeckter Formatierungsfehler hat zu
 einem Überdrucken einer Zeile mit dem
 Wort Danzig in der Kurzbiographi ge-
 führt. (Sch... WINDOWS)

IM STURM AUF DER „ALEX“

Manfred Schleiff und das berühmte Becks Schiff.
Von Anping Richter

„Hand gegen Koje“ so hat der Buxtehuder Manfred Schleiff als Steuermann angeheuert. Dass ein gestandener Kapitän und Diplom-Wirtschaftsingenieur wie er nur für Kost und Logis arbeitet, hat einen triftigen Grund: „Es ist ein Virus. Wer einmal dabei war, fährt immer wieder mit.“ Die Rede ist von einem berühmten Schiff mit grünen Segeln, der „Alexander von Humboldt.“

Manfred Schleiffs achter Törn auf der „Alex“ führte ihn Ende Oktober 2003 in die Biscaya. Riesengroße Dünung, Windseen und Windstärke 9. Die Seeleute hangeln sich an Strecktauen über das Deck. Netze werden aufgespannt, damit keiner über Bord geht. Der Rudergänger steht frei an Bord, Schleiff als Steuermann daneben. Beide sind von Kopf bis Fuß in Ölzeug gehüllt.

„Nur mit Sturmbeseglung sind wir durch die Biscaya gerauscht“, berichtet Schleiff. Ein Teil der Wache blieb im Navigationsraum, um wenigstens dort eine Weile trocken zu bleiben. Eine Woche lang ging das so. „Tagelang haben wir uns nur mit dem Handtuch abgerieben und waren trotzdem von oben bis unten nass“, sagt Schleiff.

Die Köche gaben trotz des irrsinnigen Wetters nicht auf: „Die beiden waren so dick, dass sie sich gegenseitig in der Küche fixiert haben.- Wer nicht seekrank war, kam irgendwie zum Essen - auch Messen, Gänge und Räume waren mit Tauen gesichert. Nicht aber das Geschirr, von dem am sechsten Tag fast nichts mehr übrig war.“

„Herrlich“, schwärmt Manfred Schleiff, „gerade dieses geordnete Chaos macht ja solchen Spaß.“ Unter diesen Umständen dauere es nur ein, zwei Tage, bis sich eine „sagenhafte“ Bordgemeinschaft bildet: „Es sind sehr interessante Menschen, junge und ältere, die da mitfahren, und wir sind alle noch in Kontakt.“

Etwa 20 Männer und Frauen gehören, wie Kapitän Schleiff selbst, zur seemännisch erfahrenen Stammbesatzung der „Alex“: Ein Kapitän, drei Steuerleute, Maschinisten, ein Arzt, Bootsmann, Toppsmatrosen, Matrosen, Leichtmatrosen und zwei Köche. Sie alle fahren ehrenamtlich mit, im Fachjargon „Hand gegen Koje“. Außerdem an Bord: Etwa 30 „Trainees“, wie die zahlenden Gäste heißen, die auf der „Alex“ ebenfalls handfest anpacken. „So etwas kann man nur unter diesen extremen Bedingungen lernen“, habe Kapitän

Klaus Ricke seinem Steuermann Manfred Schleiff nach dem Biscaya Törn anvertraut, und er stimmt dem voll zu: „Ich lerne auf jedem Törn Neues.“

Dabei hat der 67-jährige Manfred Schleiff schon als Schiffsjunge angefangen. Heute kann und will er ohne die See nicht mehr sein. Als Schleiff vor zweieinhalb Jahren bei der Reederei Transeste (Eigner sind die Altländer Kapitäne Gerd Ritscher und Dietrich Tamke) in den Ruhestand ging, hat er deshalb umgesattelt.

Im Jahr 2000 hat er auf der „Alex“, wie er den ehrwürdigen Großsegler zärtlich nennt, angeheuert. „Jeder einzelne Tampen war neu für mich“, erklärt er. Mit dem Ehrgeiz des erfahrenen Seebären und einem ständig mitgeführten Notizbuch hat er sich die 222 Tampen schnell draufgeschafft. Der erste 14-tägige Doppeltörn reichte so für die Grundausbildung Neu für Schleiff, der jahrelang mit eigenem Steward die Kapitänskabine großer Frachter belegte, war auch die Enge an Bord. Immerhin: Die Acht-Mann-Kajüte, wegen ihres speziellen Geruchs „Pumakäfig“ genannt, blieb ihm bisher erspart. Der Rest der Mannschaft kommt mit zwei bis fünf Leuten pro Kabine unter.

„Wer sich geschickt anstellt und vielleicht schon etwas Segelerfahrung hat, bekommt schnell verantwortungsvolle Aufgaben“, sagt Schleiff. Trainees und Stammmannschaft schieben Wachen: Von 8 bis 12 Uhr, von 12 bis 4 Uhr und von 4 bis 8 Uhr, zweimal pro Tag. Außer dann, wenn bei einer Wende oder Halse ein Alle-Mann-Manöver angesagt ist. Langeweile kann also auch bei den Gästen nicht aufkommen.

Wer jetzt meint, dass solch ein Trip neben einer Portion Abenteuer vor allem Strapazen mit sich bringt, kennt aber noch nicht die ganze Geschichte: Nach dem Sieben-Tage-Sturm in der Biscaya waren erst mal vier Tage Aufenthalt in Lissabon angesagt. Erst wurde unter Anker das - „auf gut Deutsch vollgekotzte“ - Deck gewienert. Dann donnerte die Alex mit vollen Segeln in den Tejo. Bei 25 Grad Außentemperatur und blauem Oktoberhimmel fiel der Blick vom Liegeplatz am Passagierkai direkt auf den alten Hafen.

„Die alten Lagerschuppen sind in schicke Bars, Cafés, Restaurants und Boutiquen umgebaut worden“, sagt Schleiff. Und die Alex-Gang, die sich in der stürmischen Woche gut angefreundet hatte, machte gemeinsam die Stadt unsicher: „Nach so einer Tour in einem schönen Cafe in der Sonne sitzen - ein Traum.“ Für Manfred Schleiff steht der nächste Törn schon fest. Zusammen mit seiner Frau und einer Trainee-Besatzung von Jugendlichen will



er Ende Februar die Badebuchten, Felsentäler und kleinen Häfen der Kanaren absegeln. Nur in welcher Reihenfolge, das weiß er noch nicht: „Das hängt ganz allein von den Winden ab.“

Quelle: Stader Buxtehuder Altländer Tageblatt vom 27.12.2003

Nachtrag: Ein funkelnder Kontrast zu den grünen Segeln war in St. Malo unsere Danziger Flagge an Steuerbord. Den Törn durch die bewegte Biscaya machten noch zwei weitere sturmerprobte Kameraden unseres „Verein Danziger Seeschiffer“ mit, Jens Loewer und Hermann Behrent.



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.