

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 5 Hamburg 2005

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Der Lebenslauf dieses Schiffes spiegelt nicht nur die bewegte Geschichte des 20. Jahrhunderts wider, sondern auch die weitverzweigten Verflechtungen im internationalen Ölgeschäft, die selbstverständlich die Tankschiffahrt maßgeblich mit beeinflussten. 1914 gab die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Hamburg, bei den Nordseewerken in Emden einen Tankdampfer in Auftrag, der zunächst wegen des Ersten Weltkriegs nicht weitergebaut wurde. Erst im Mai 1919 lief das Schiff vom Stapel und setzte 1920 als BALTIC die Flagge des Freistaates **Danzig**, blieb somit dem Zugriff der Entente entzogen. Die Daten der BALTIC: 8.988 BRT, 13.580 tdw, Länge 160 Meter, Breite 19,5 Meter, zwei Dreifachexpansionsmaschinen (3.150 PSi). 1926 erfolgte der Umbau zum Motorschiff. 1931 übernahm die Waried Tankschiff Rhederei GmbH in Hamburg die Bereederung und führte sie auch nach 1935 fort, als der Tanker an die Panama Transport Co., in Panama ging, die zur Standard Oil Company (der späteren Esso) gehörte. 1939 endete die deutsche Bereederung. Danach verkehrte die BALTIC hauptsächlich zwischen Nord- und Südamerika. Im Juli 1942 rettete das Schiff vor Brasilien 62 Überlebende eines von einem deutschen U-Boot versenkten britischen Frachters. Der Tanker überstand den Krieg und setzte dann 1950 als



Tanker BALTIC um 1930 im Hamburger Hafen,

Foto: Sammlung Hans Graf

ESSO BALTIC wieder die deutsche Flagge sowie die Kontorflagge der Waried, die ab Juli 1956 als Esso Tankschiff Reederei GmbH firmierte. Als in den fünfziger Jahren infolge der stürmischen Nachkriegskonjunktur der Bedarf für Rohöl in die Höhe schoss, wuchsen auch die Tankergrößen. Die 1953 als „Supertanker“ jener Zeit gefeierte TINA ONASSIS besaß 45.000 tdw. Verglichen damit, wurden ältere Einheiten aus der Vorkriegszeit sehr schnell zu klein und unmodern. So wurde die BALTIC im Nov. 1957 an die Eisen u. Metall K.G. Lehr & Co. verkauft und 1958 in Bremerhaven verschrottet. Unser Foto zeigt das Schiff um 1930 im Hamburger Hafen, noch unter der Flagge Danzigs. Im Hintergrund sieht man die charakteristische Silhouette der Hansestadt, also zwar vor den verheerenden Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges. Deutlich auszumachen sind der berühmte „Michel“ (rechts) und das Gebäude der Deutschen Seewarte (links). An den Landungsbrücken liegt ein älteres Linienschiff der Reichsmarine, das noch aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammt. Zahlreiche Schleppdampfer der Reedereien Fairplay und Petersen & Alpers sind an ihren Anlegern vertäut und warten auf ihren Einsatz. Quelle: Schifffahrt im Industriezeitalter, Christian Ostersehlte

VEREINSNACHRICHTEN



Am Freitag, den 8. April 2005, 18 Uhr, war in den *Remter* der Handwerkskammer Hamburg zur Hauptversammlung geladen. 20 Mitglieder waren erschienen. Nach dem Bericht der Kassenprüfer Rudolf Engler und Jens Loewer wurde dem Schatzmeister Volker Sieg Entlastung erteilt. U.a. wurde dann die Übergabe einer silbernen Ehrennadel an unser Mitglied *Axel Bauer* (siehe Biographie Seite 8) und die Aufnahme von drei Ehrenmitgliedern beschlossen. Einstimmig wurden die Herren Prälat *Johannes Bieler*, Prof. *Peter Tamm* und Archimandrit *Irenäus Totzke* von der Versammlung als Ehrenmitglieder des Vereins aufgenommen. Herr Prälat *Johannes Bieler*, geb. am 16.

Juni 1936 in Oliva, ist der Visitor für die Danziger Katholiken in Deutschland. Herr Professor *Peter Tamm*, geb. am 12. Mai 1928, ist Leiter des Wissenschaftlichen Institut für Schifffahrts- und Marinegeschichte Peter Tamm. Herr Archimandrit *Irenäus Totzke* geb. am 8. August 1932 in Danzig ist im Ruhestand in der Abtei Niederaltaich. Prälat *Johannes Bieler* nahm nach dem Beschluss wieder an der Versammlung teil. Er gab eine Runde Machandel aus, der auch *ohne* Pflaume allen mundete. Abschließend wurden zwei mögliche Termine, der 10. oder 17. September, für den Jahresausflug 2005 ausgewählt. H.T.



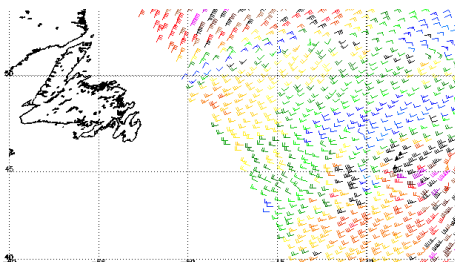
AUS HÄFEN & VON MEEREN

IRRÜMER ÜBER RIESENWELLEN

u.a. von Thomas Frankfeld, Hamburg
Valentinstag 1982. Vor der Küste Neufundlands tobt ein Orkan. Der stählerne Koloss, die OCEAN RANGER, ist die größte schwimmenden Bohrinsel der Welt und gilt als unsinkbar.



Dann die Katastrophe: Eine mehr als 30m hohe Welle schlägt gegen die Plattform und zerbricht ein hochgelegenes Fenster. Das eindringende Wasser erzeugt einen Kurzschluss im Kontrollraum für die Pumpen, welche die Plattform stabilisieren. Die Pumpen laufen Amok. Die riesige Bohrinsel kentert, und 84 Mann sterben in der tosenden See.



Latest Satellite Wind Map for this Area from: <http://www.ndbc.noaa.gov>

Die OCEAN RANGER wurde Opfer einer sogenannten Monsterwelle. Bis vor wenigen Jahren glaubte man, dass derartige Wellen, die Kammhöhen von mehr als 40m erreichen können, höchstens alle 10.000 Jahre einmal vorkommen. Viele Forscher hielten sie gar für Seemannsgarn und physikalisch unmöglich.



FLARE postcrossing Freak Wave

Ein folgenschwerer Irrtum. Mittlerweile nimmt man an, dass in den vergangenen 2 Jahrzehnten mehr als 200 Tanker, Frachter und Containerriesen diesem Naturphänomen zum Opfer fielen. So ist die 181m lange FLARE am 16. Jan. 1998 von einer Freak Wave in zwei Teile zerschlagen worden. 15 Mann starben. Als Opfer einer Riesenwelle gilt auch der 261m lange deutsche Frachter MÜNCHEN, der im Dezember 1978 mit 28 Menschen verschwand. Im Februar und März 2001 traf es zwei Kreuzfahrtschiffe, die BREMEN und die CALEDONIAN STAR; *Freak*



Waves zertrümmerten die Fenster der Kommandobrücken in 30m Höhe. Aber keiner der Passagiere kam ums Leben.

Nicht so viel Glück hatte der australische



Meeresbiologe *Hamish Saunders*, New Zealand, geb. 7.6.1976, der am 15. April 2003, hoch oben auf der Vogelinsel *Pedra Branca* vor der Küste Tasmaniens von einer mehr als 40m hohen Welle ins Meer gerissen wurde. So erging es auch dem deutschen Hobbyfotografen *Dietrich Versl*, der in 25m Höhe auf der irischen Steilküste die Brandung fotografierte, als ihn eine Monsterwelle ins Meer riss. Beide Männer kamen ums Leben.

Neuere Beobachtungen ergaben die alarmierende Erkenntnis, dass Riesenwellen in jedem größeren Sturm entstehen können. Radarsignale aus dem Nordsee-Ölfeld *Goma* belegten 466 solcher Monster innerhalb von 12 Jahren. Die Europäische Union startete im Dezember 2000 das auf 3 Jahre angelegte Forschungsprojekt *MaxWave*. 2 Satelliten der europäischen Raumfahrtbehörde ESA, ERS-1 und ERS-2, tasten die Weltmeere mit einem speziellen Radar in Abständen von

200 Kilometern ab. Sie lieferten ein unglaubliches Ergebnis: Innerhalb von drei Wochen registrierten sie 10 Monsterwellen von mehr als 25m Höhe.

"Damit haben wir bewiesen, dass es viel mehr hohe Wellen gibt, als wir bisher geglaubt hatten", sagte Wolfgang Rosendhal vom GKSS Forschungszentrum in Geesthacht, das maßgeblich an *MaxWave* beteiligt war.

Eine der Regionen, in denen Monsterwellen besonders häufig auftreten, ist vor der Südostküste von Südafrika, wo heftige Winde gegen den warmen Agulhas-Strom drücken. Hier gibt der südafrikanische Wetterdienst sogar schon *Freak Wave Warnings* heraus. Auch die Küstenmeere vor Florida, der Golf von Alaska und das Meer vor Norwegen gelten als Geburtsorte tödlicher Wasserwände.

FREAK-WAVE & PASSAGIERSCHIFF

(27-01-2005) Eine 15 m hohe Welle hat am Mittwoch die Explorer (ex Olympia Explorer) getroffen. Die Welle traf das Schiff, welches als schwimmende Universität unterwegs ist, auf seinem Weg von Vancouver nach Busan/Südkorea. Dabei wurden die Brückenfenster eingedrückt und die nautischen Gerätschaften zum Teil zerstört bzw. schwer beschädigt. Außerdem fielen drei der vier Hauptmaschinen aus. Zwei der 990 Personen an Bord sollen verletzt worden sein. Das Schiff befindet sich nun mit nur einer Maschine auf dem Weg zur mitten im Pazifik gelegenen Inselgruppe Midway Islands, wo eine notdürftige Reparatur stattfinden soll.

KREUZFAHRER IN SEENOT



MS VOYAGER in Seenot vor Sardinien

Es war eine ungewöhnliche Situation für die GRAND VOYAGER, als eine Welle in die Brücke schlug und das Schiff in Seenot geriet. Andere Fenster an Bord können mit Seeschlagblechen von innen geschützt werden. Die in der Kommandozentrale aber nicht. Deshalb müssen Brückenscheiben 1,3 t/m² aushalten. Das erfordert Panzerglas von knapp 2cm Stärke, aber diesmal reichte es nicht. "Je steiler eine Welle ist, umso direkter fährt das Schiff in sie hinein", beschreibt Olaf Ma-

ger solche Situationen. „Der Aufprallwinkel der Wellen auf Grund des gefährlichen Kurses ist maßgeblich an der Wucht des Meeres beteiligt“, so der Sprecher des Germanischen Lloyd, der den Bau der VOYAGER geprüft hat.

Bei dem eher kleinen 180m langen Schiff aus Hamburg schlug das Wasser in den 15m über dem Meer liegenden Kommandostand. "Dort läuft die gesamte Elektronik zusammen", sagt Jürgen Engelskirchen, Leiter Handelsschiffbau bei Blohm + Voss und Projektleiter bei den Schwesterschiffen VOYAGER und EXPLORER. Durch einen Kurzschluss wurden die Maschinen abgeschaltet. Die Stromversorgung fiel aus. Im Notfall können Antrieb und Ruder vom Maschinenkontrollraum tief im Rumpf bedient werden. Mit dem automatisch anlaufenden Notstromaggregat konnte eine der 4 knapp 13.000 PS starken Maschinen in Gang gesetzt werden. "Eine Hauptmaschine reicht, um das Schiff auf Kurs zu bringen", weiß Engelskirchen. Ohne Steuerung legen sich Schiffe quer zur See und beginnen unangenehm und gefährlich zu rollen. Stabilisatoren wirken nur bei Fahrt. Darum steigt die Anfälligkeit eines Schiffes in schwerer See mit der Geschwindigkeit. Die VOYAGER ist mit 28 kn, knapp 52 km/h, eines der schnellsten Kreuzfahrtschiffe der Welt. Am Montag wird sie nur langsam gelaufen sein. 8 kn gelten in einer solchen Lage bereits als schnell. Von der Seefähigkeit der bei Blohm + Voss entwickelten Kreuzer ist Engelskirchen indes fest überzeugt.

NEPTUNS HAMMER



Eine schwer verletzte Passagierin wird von Bord der GRAND VOYAGER gebracht. "Ich spürte einen schweren Schlag, und das Schiff spielte verrückt, als wäre es von einer Ohrfeige Neptuns getroffen". So schilderte ein spanischer Passagier, was er und rund 700 andere Menschen 24 Stunden zuvor an Bord der GRAND VOYAGER erlebt hatten. Das Kreuzfahrtschiff war auf dem Weg von Tunis nach Barcelona von einer riesigen Welle getroffen worden und erlitt Maschinenschaden. Französische und spanische Hilfskräfte eilten dem unter der

Flagge der Bahamas fahrenden Schiff zu Hilfe. Es konnte aber aus eigener Kraft Kurs auf den Hafen Cagliari (Sardinien) nehmen.

"Der Seegang war furchtbar. An Bord flogen alle möglichen Dinge umher: Tische, Stühle und Liegen", erzählt eine Passagierin. Andere Reisende berichten, das Schiff sei mit solcher Wucht auf die Wellen geprallt, dass zahlreiche Gegenstände aus ihren Verankerungen gerissen wurden. "In meiner Kabine flog der Fernseher durch die Luft und zerschellte in 1000 Stücke", sagt ein Passagier.

Quelle: Hamburger Abendblatt, 16.2.2005



NORWEGIAN DAWN Foto: dpa

Charleston (18.04.2005) - Eine Riesenwelle hat das norwegische Kreuzfahrtschiff, die NORWEGIAN DAWN, auf der Reise von den Bahamas nach New York vor der Küste Floridas beschädigt. Die Welle türmte sich nach Augenzeugen 14 Meter hoch auf, zerschlug Fenster und überflutete 62 Kabinen. Vier Passagiere erlitten Schnittwunden und Prellungen. Das Schiff lief den Hafen von Charleston im US-Staat South Carolina für Reparaturen an. Die Welle war 14 Meter hoch und riss Whirlpools über Bord - Die Leute schliefen in Rettungswesten in den Gängen - Überall splitterte Glas. Was nicht festgenagelt war, flog in der Kabine herum, sagten Passagiere der New York Daily News. Ihre Hausschuhe seien im kniehohen Wasser an ihrem Bett vorbeigeschwommen.

Die Reederei versicherte: Zu keinem Zeitpunkt ist die Sicherheit des Schiffes in Gefahr gewesen. Die Sprecherin der Reederei Norwegian Cruise Line (NCL) Susan Robison teilte mit: Die Monsterwelle hat am Wochenende zwei Kabinenfenster zerschlagen, und sie hat bis zum Deck 10 gereicht. Die Passagiere, deren Kabinen überflutet wurden, sollen mit dem Flugzeug zurückkehren. Jeder Passagier erhielt als Entschädigung die Hälfte der Reisekosten zurückerstattet und einen Gutschein für den halben Ticketpreis zu einer künftigen Kreuzfahrt. Das Schiff war Sonntag vor einer Woche mit 2500 Passagieren an Bord aus New York ausgelaufen. Insgesamt 300 Passagiere haben sich nach dem Vorfall entschieden

sich nach dem Vorfall entschieden nicht mit dem Kreuzfahrtschiff die Heimreise anzutreten. 100 Reisende sind mit dem Flugzeug zurückgefliegen.

Man kann ein Kreuzfahrtschiff nicht auf jegliche Extremsituationen vorbereiten, erklärte der Sprecher der Meyer Werft Peter Hackmann in Papenburg. Das Schiff verfügt über 1120 Kabinen für maximal 2240 Passagiere. Eine Besatzung von rund 1000 Männern und Frauen kümmert sich um das Wohl der Passagiere. Es ist 2002 gebaut, 294 Meter lang und 32 Meter breit. Es erreicht eine Geschwindigkeit von maximal 24,6 Knoten (45,6 Stundenkilometer). Quelle: Internet, AP/dpa

FREAK WAVES

Lange galten 35m hohe Riesenwellen als Seemannsgarn. Doch aktuelle Untersuchungen zeigen: Es gibt sie wirklich. GEO.de fasst den Stand der Forschung wie folgt zusammen.

Am 11. Sep. 1995, morgens um 4:10 Uhr, lässt ein gewaltiger Schlag die QUEEN ELIZABETH II vibrieren. Das Kreuzfahrtschiff ist im Atlantik auf der Reise nach New York "Wir sahen eine weiße Riesenwelle auf uns zurollen", berichtet



später der Kapitän Ronald Warwick. "Es sah aus, als steuerten wir auf die Kreidekliffs von Dover zu". Sekunden später schlägt die Monsterwelle gegen das Schiff, reißt die Deckaufbauten am Bug ab, zerschlägt in 22m Höhe ein Fenster und überspült die 29m hoch gelegene Brücke, in der Kapitän Warwick und seine Männer den Atem anhalten. Besatzung und Passagiere kommen mit dem Schrecken davon.

Am 22. Feb. 2001 entrinnt die MS BREMEN nur knapp einer Katastrophe. Das Kreuzfahrtschiff ist im Atlantik,

nordöstlich der Falkland-Inseln. Eine Welle von geschätzten 35m Höhe prallt auf das 111m lange Schiff, zerbricht die Fenster in der Brücke, legt die Elektronik lahm, stellt den Rumpf mit 40° Schlagseite quer zu den Wellen und hinterlässt die BREMEN manövrierunfähig. Nach einer



MS BREMEN

halben Stunde in schwerer See und höchster Gefahr gelingt es, den Hilfsdiesel zu starten. Mit 137 Passagieren an Bord ist der Dampfer knapp einer Katastrophe entkommen und erreicht den Hafen von Buenos Aires. "Ich habe den Atem Gottes gespürt", notiert Kapitän Heinz Aye in seinem Logbuch.

Datum	Tagesziele	Mittagsposition (12.00 Uhr)	Distanz (sm)	Wind	Barometer
Donnerstag, 22.02.2001	Auf See			12 - 13	989

Unsere harmonische Seereise wird heute jäh unterbrochen: Um ca. 06:20 Uhr erlitten wir bei sehr schwerer See einen Seeschaden. Ein großer Brecher (Seeschlag) von ca. 35m Höhe zerstörte das Brückenfenster, wodurch viel Wasser in den Brückenraum eindrang. Ca. 35 Min ist das Schiff manövrierunfähig, dann konnte die Situation glücklicherweise wieder unter Kontrolle gebracht werden; Verletzte gab es nicht. Start nach Rio setzen wir nun unsere Reise nach Buenos Aires fort, wo das Schiff repariert wird.

Aus dem Logbuch der MS BREMEN

Die BREMEN lag schwer angeschlagen in Buenos Aires an der Pier, da geriet vor der Küste Argentiniens schon wieder ein Schiff in Seenot. Diesmal war es die ENDEAVOUR, die am 2. März in einen Orkan steuerte. Dieser Vorfall wurde nie publik. Eigner des Schiffs ist die Reederei Lindblad mit Sitz in der 5th Avenue, New York. Das Gefährt bietet klimatisierte Kabinen, Pool, einen Haarsalon. Upper Class Manhattan und betuchte Briten



buchen sich hier ein. Kapitän Karl-Ulrich Lampe, 64, wohnhaft in Oldenburg, ist der einzige Deutsche an Bord. Mit 110 Gästen sei er auf den Falkland-Inseln eingetroffen, erzählt der Kapitän: "Wir gingen in der Hauptstadt Stanley vor Anker." Lampe steuerte zwei Inseln im

Westen des baumlosen Archipels an, die sich in Privatbesitz befinden. Um 19 Uhr nahm das Schiff Kurs aufs offene Meer Richtung Feuerland.

Auf eine kurze sternklare Nacht folgte eine "dramatische Zunahme des Windes", so Lampe. Wütende Böen fauchten übers Meer. Gegen morgen, mit der aufgehenden Sonne, stürmte es noch heftiger. Der Kapitän drehte bei und stellte auf Sicherheitskurs um. Dabei wird der Motor auf 2 bis 3 kn gedrosselt und der Bug 20° in den Sturm gehalten. Die Decks Mannschaft verkeilte die Schotten zu den Innendecks mit Stahlstangen.

Am Nachmittag schlug backbords bereits zwölf Meter hoher Seegang an die Reling. Wild stampfend schob sich der Luxusliner auf Position 53° 03' S, 63° 35' W. Ein Rudergänger, ein Ausguck und der 1. Offizier Göran Persson waren zu dem Zeitpunkt auf der Brücke. Angestrengt blickte das Team durch das große Panoramafenster. Die Scheibenwischer rotierten. Ein Geschrei wie von Raubvögeln lag in der Luft. Da plötzlich hob sich ein grün schäumender Koloss aus dem Wasser, der komplett den Horizont verdeckte.



Die ENDEAVOUR, nur 90 Meter lang, ist ein wendiges Schiff. Tapfer stieg sie den Kaventsmann empor, kippte über den Kamm und geriet in ein neues, ungeheures Tal, das sich zu einer Killerwelle aufwölbte. Auch sie war etwa 30 Meter hoch. Wieder kletterte der Cruiser, fast im 50° Winkel, die bleckende Krone hinauf. In den Servicräumen polterten Geschirr. Radios, Espressomaschinen gingen zu Bruch. Auch diese Woge konnte das Schiff noch mit knapper Not erklimmen. Dann war allerdings Schluss: Ein drittes Ungetüm brauste heran, ganz dicht und steil, mit spritzendem Kamm, als würde es geifern. Wie ein Pflug stach der Bug des Luxusliners in der Brecher hinein und geriet für Sekunden fast komplett unter Wasser.

Umgehend trat auf dem nach Panama ausgeflaggten Cruiser der Ernstfall ein. Der Kapitän griff zur Epirb-Boje und warf sie über Bord. Bei Kontakt mit Salzwasser funkt der Ballon automatisch Mayday. Der Chronometer zeigte den 2. März 2001 an, 17.31 Uhr Ortszeit.

Schwer lädiert konnte sich das Schiff nach Montevideo retten, wo es Tage später einlief. Vier Brücken- und ein Kabinfenster waren eingedrückt. Steuerbords hatte der Brecher den äußeren Fahrstand (Brückenmock) weggerissen. Die geschlossene Reling (Schanzkleid) hing abgeknickt am Rumpf.



gezeichnet von Cap. K.U. Lange

Am 12. Dez. 1978 verschwindet die MÜNCHEN in einem Orkan nördlich der Azoren spurlos. Das über 260m lange Containerschiff befand sich auf der Fahrt von Bremerhaven nach Savannah in den USA. Der griechische Frachter MARION empfängt den SOS-Ruf des Hapag-Lloyd-Liners. 110 Schiffe und 13 Flugzeuge beteiligen sich an der zehntägigen Suche.



Doch Schiff und 28 Mann Besatzung werden niemals gefunden. Nur ein leeres Rettungsboot, das in 30m Höhe an der Reling der MÜNCHEN befestigt war, treibt im Atlantik. Die Beschädigungen legen den Schluss nahe, dass das Boot von einer über 30m hohen Welle abgerissen wurde.

Schätzungsweise sind 100 Schiffe der 200-Meter-Klasse in den vergangenen 10 Jahren in schweren Stürmen gesunken. Vermutlich als Opfer von Riesenwellen, auch Freak Waves genannt. Freak Waves sind Wellen, die den Durchschnitt um das Doppelte überragen. Mit bis zu 40 km/h rollen diese Wellenberge durch Sturmgebiete - und bis zu 500 km weit.

Man unterscheiden drei Kategorien:

Kaventsmäner sind Einzelwellen von gewaltiger Höhe und unbestimmter Form, die auch in ihrer Bewegungsrichtung vom vorherrschenden Seegang abweichen können. [Das Wort *Kaventsmann* kommt von *Konventsmann* für Mönch und bedeutet *dickleibiger Mann*, weil man sich so Mönche vorstellte. Belegt ist es seit dem 19. Jahrhundert. Es wird auch für große, schwere Gegenstände verwendet. In der Schifffahrt bezeichnet ein Kaventsmann eine einzelne, hohe Welle von über 10 m, die plötzlich auftritt und zu schweren Verwüstungen oder zum Untergang eines Schiffes führen kann.]

Drei Schwestern bestehen aus drei, unmittelbar aufeinander folgende Riesenwellen. Weißer Wände sind Einzelwellen mit steiler Forderflanke und einer gewaltigen Höhe bei Breiten von über 10km. An ihrer steilen Vorderflanke fließt Schaum von der Krone herunter; daher der Name.

Im Vergleich zum *Tsunami*, der mit Jet-Geschwindigkeit bis zu 800 km/h über die Meere rast, sind *Freak Waves* verhältnismäßig lahm. Der Grund: Die Riesenwellen sind viel kürzer und werden vom Wind nicht so stark beschleunigt. Zudem erreichen *Freak Waves* niemals das Land. Ihre Erscheinung ist auf das offene Meer beschränkt.

Wie Riesenwellen entstehen ist nicht zweifelsfrei geklärt. Meeresforscher haben drei Typologien entwickelt:

das Huckepack-Modell: Schnellere Wellen holen langsamere ein, überlagern sich und bauen Schicht um Schicht die Monsterwelle auf.

das Strömungs-Modell: Wurde hauptsächlich am Kap der Guten Hoffnung erforscht, wo der Agulhas-Strom fast frontal auf die nordwärts gerichteten Sturmwellen aus dem Atlantik oder der Antarktis trifft. Durch die entgegengesetzten Strömungen nimmt die Wellenlänge ab, sie werden zusammengedrückt, werden steiler und türmen sich zur Riesenwelle auf. das Kreuzseen-Modell: Strudel, drehende Winde und Wirbel konzentrieren Meereswogen, die bei ruhiger See, wie aus dem Nichts, bedrohliche Wasserberge hervorbringen.

Der Wind macht den Seegang. Entscheidend ist die Windstärke. Ab einer Stärke von 2 auf der Beaufort-Skala kräuselt sich die Meeresoberfläche, und erste kleine Wellen entstehen. Mit der Windstärke und der Dauer des Windes nimmt die Höhe der Wellen zu. Doch können sie auf hoher See nicht länger als 150m und kaum höher als 10m werden. Die meisten Wellen jedoch bleiben viel kleiner und kürzer. Die Wellenhöhe ist die Höhendifferenz

zwischen einem Wellental und dem nachfolgenden Wellenscheitel. Die Wellentäler sind meist langgezogen, die Wellenberge kurz und steil. Von einer 30m hohen Welle liegen 10m unter dem Wasserspiegel, 20m darüber.

Erst ein lange anhaltender Orkan, der über große Meeresabschnitte streicht, kann Wellen von 20m Höhe erzeugen. Das Geschehen ist auf die Wasseroberfläche beschränkt. Bereits in einer Tiefe von 200m ist von dem Tumult an der Oberfläche kaum mehr etwas zu spüren. Ist der Sturm abgeebbt, bleibt der hohe Seegang noch lange erhalten. Gebiete mit starker Seegangs-Aktivität können über den halben Globus wandern. Sie entstehen zum Beispiel in der Antarktis, durchqueren den Pazifik und werden dann vor Alaska gemessen.

Schiffskonstrukteure müssen Wellenhöhen bis zu 16,5m annehmen. Doch die Zahl der Schiffsunfälle mit unbekanntem Begleitumständen lässt Versicherer und Klassifikationsgesellschaften reagieren. Augenzeugenberichte über 40m hohe Wellen werden nicht mehr als Seemannsgarn abgetan. Die Auswertung von Radarsignalen des europäischen Umweltsatelliten ENVISAT zeigt: Monsterwellen gibt es viel häufiger als bislang angenommen. 2 Mal täglich, so zeigte sich, überragt eine Welle alle anderen deutlich. Im Frühjahr 2001 wurden in einem Zeitraum von 3 Wochen nicht weniger als 10 Wellen mit einer Höhe von über 25m registriert. Darum wird die Forderung nach einer verlässlichen Wellen-Vorhersage für einen besseren Schutz von Containerschiffen und Ölplattformen immer lauter.

Auf europäischer Ebene haben sich Forschungsanstalten und Firmen unter dem Namen *MaxWave* zusammengetan, um die Riesenwellen zu erforschen: Das GKSS Forschungszentrum Geesthacht bei Hamburg, die TU Berlin und andere internationale Einrichtungen und Kooperationspartner arbeiten an einem Frühwarnsystem für Schiffe und Bohrinseln. Da sich die Riesenwellen in freier Natur schlecht beobachten lassen, wird ihre Wirkung im Labor, im Wellenkanal beobachtet. Europas größter Wellenkanal gehört zu der Hamburger Schiffbau Versuchsanstalt (HSVA) und misst 300 mal 18m, ist 5,60m tief und hat sogar einen Strand. Am anderen Ende sorgt eine 200 kW starke Wellenmaschine für mächtigen Wirbel. Im Kanal werden Schiffsmodelle im Maßstab 1:30 oder 1:40 auf ihre Seetüchtigkeit getestet.

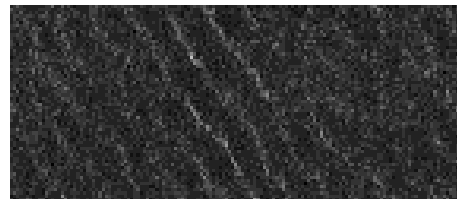


13.6.1968 WORLD GLORY, broke and sank.

Größere Schiffe leben gefährlich. Experten haben unter anderem herausgefunden, dass die international gültigen Bauvorschriften für Schiffe unzureichend sind. Sie orientieren sich an Schiffen der 160-Meter-Klasse. Doch die deutlich längeren Typen haben gegenüber kürzeren das Problem, bei typischen Wellenlängen von 200 oder 300m sicher durch Wellental und -berg zu navigieren. Was für ein 50-Meter-Schiff kein Problem ist, kann einen Tanker mit 450m Länge und über 500.000 Tonnen zerbrechen.

MaxWave erforscht nicht nur die Entstehung der Monsterwellen - das Projekt zielt auch darauf ab, Vorhersagemöglichkeiten aufzufinden und die Vorarbeit für ein Frühwarnsystem zu erbringen. Es besteht eine Möglichkeit, das bordeigene Radarsystem mit zu benutzen, um die Monsterwellen zu erkennen. Bisher werden die störenden Radarechos unterdrückt, die von den Wellenkämmen kommen. Aber mit einer speziellen Software gezielt analysiert kann die Wellenhöhe, -richtung und -periode ermittelt und auf das Herannahen einer Riesenwelle reagiert werden. Denn je nach Schiffstyp ist eine einzelne Welle besser mit dem Bug oder seitlich zu nehmen.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), arbeitet an einem satellitengestützten Frühwarnsystem. Schon heute gelingt es, aus den Signalen des Radargeräts auf dem Umweltsatelliten ENVISAT, die Höhen der Wellen zu ermitteln. Der Satellit macht aus 800km



Ausschnitt aus einer Radaraufnahmen

Höhe täglich 1000 Radaraufnahmen von ca. 6km mal 10km großen Meeresabschnitten. Aus den Aufnahmen können die durchschnittliche Höhe als auch die von Einzelwellen abgelesen werden. Zu einer flächendeckenden Überwachung sind mindestens fünf Satelliten notwendig. Beim gegenwärtigen Forschungsstand scheint ein Frühwarnsystem machbar. Eine Technik, die das Schicksal der MÜNCHEN hätte abwenden können.

Quelle: Im Internet ausgesucht, google.de



DURCH DEN EISERNEN VORHANG

Polen Mitte der 70er Jahre. Der Eiserner Vorhang trennt die Welt und Deutschland. Wer im Westen wohnt, hält den Osten für den Hort der Unfreiheit und Unterdrückung. "Doch," so versichert *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz*, "so schlimm war es nun auch wieder nicht, schließlich hat hier keiner versucht, den Kommunismus mit der typisch deutschen Gründlichkeit in die Tat umzusetzen. Wer wollte, konnte Reisen, auch wenn es nicht einfach war."



Begegnet man der in Warschau geborenen Polin in ihrer jetzigen Heimatstadt Danzig auf der Straße, wird sie nicht weiter auffallen. Eine zierliche Frau in den Sechzigern, die sich äußerlich in nichts von anderen Frauen in diesem Alter unterscheidet. Und doch ist sie etwas ganz Besonderes. Von 1976 bis '78 ist *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* als erste Frau mit ihrem 9m langen Segelboot MUZAREK alleine, in 2 Jahren und 24 Tagen, um die Welt gesegelt. Dass sie die erste war betont sie nicht nur deshalb, weil wir in einer Zeit leben, in der es nun einmal wichtig ist, der erste, schnellste oder beste zu sein, sondern auch deshalb, weil es der Neuseeländerin *Naomi James* gelungen ist, in der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, sie sei die erste Einhandweltumseglerin. *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* schüttelt den Kopf. "Die ist durch die Gegend gerannt, und hat behauptet, sie habe als erste Frau die Welt umsegelt. Sogar auf dem Cover ihres Buches hat es in dicken Lettern gestanden! Und auch als wir zusammen in Kanada auf eine Veranstaltung eingeladen waren hat sie nicht aufgehört, diese Geschichte zu erzählen. Aber wo es um Geld und Ehre geht, bleibt die Wahrheit leicht auf der Strecke." Als ob es noch nötig wäre, ihre Erstleistung unter Beweis zu stellen, zeigt sie eine vergilbte Kopie der amerikani-

schen Ausgabe des *Guinness Book of Records* her. "Da steht mein Name". In der aktuellen Ausgabe des *Guinness Book of Records* ist ihr Name nicht mehr zu finden. So lebt die Legende, dass *Naomi James* die Welt als erste Frau umsegelt hat, weiter. "Ich hatte ja auch keinen PR-Apparat, der meine Reise medienwirksam verkauft hat" Im ehemaligen Ostblock kennt man sie, schließlich ist ihr Buch über die Reise auf polnisch, bulgarisch, russisch und tschechisch erschienen. Aber Verlage im Westen haben abgewinkt, kein Interesse, schließlich hatte man mit *Naomi James* ja schon eine erste Weltumseglerin im Programm. Dabei sei ihr Buch eigentlich ganz gut, sagt die Frau mit den wachen Augen mit einer Mischung aus Trotz und etwas Stolz in der Stimme. Wie eine Frau aus dem Ostblock die erste Einhandweltumseglerin werden konnte und nicht eine Frau aus dem reichen und freien Westen? "Ich weiß nicht, warum die Geschichte auf mich gewartet hat." gibt *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* zu. Betrachtet man die Situation in Polen zu dieser Zeit und ihre Biographie genauer, dann sind die Rahmenbedingungen für eine solche Erstleistung sehr gut. *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* ist Schiffbauingenieurin und begeisterte Seglerin, die vor ihrer großen Fahrt schon gut 10.000 Meilen auf Nord- und Ostsee zurückgelegt hat. Ihr Mann *Waclaw* ist auch Schiffbauingenieur und begeisterter Segler, der schon 1967 an Bord einer polnischen Yacht bis nach Spitzbergen gesegelt ist. Der Traum von der großen Reise wird durch die Bücher der bekannten Einhandsegler *Chichster*, *Colas* und *Tabarly* genährt, die alle auch in Polen verlegt wurden. Aber woher die nötigen Mittel nehmen, um ein Boot und die Fahrt zu finanzieren? 1975 ist das internationale Jahr der Frau, und dies dient *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* bei ihrer Suche nach Unterstützung beim polnischen Seglerverband, bei der Dachorganisation der polnischen Schiffbauindustrie und vor allem bei ihrem Mann. "Ohne ihn hätte ich es nie geschafft" gesteht sie freimütig. Er konstruiert das Schiff für ihre Reise. Es entsteht unter seinen wachsamen Augen in der Werft, in der er beschäftigt ist. Bug- und Hecksektion werden ausgeschäumt, um bei einer Kollision Sicherheit zu bieten. Im Vorschiff wird ein kleiner Dieselgenerator installiert, der die Batterien laden soll. Wichtige Ausrüstungsteile müssen importiert werden: Der Mast und die Selbststeueranlage kommen aus England, der Kurzwellensender aus Dänemark und Sextant samt Quarzchronometer aus Westdeutschland.

Als die Vorbereitungen abgeschlossen sind, ist Januar und die Ostsee zum Teil zugefroren. Kurzerhand wird die Yacht auf einen Frachter verladen und nach Las Palmas auf Gran Canaria gebracht. Am 28. März 1976 sticht die damals vierzigjährige in See. Zum ersten Mal in ihrem Leben ist sie länger als 24 Stunden alleine mit einer Yacht unterwegs. "Zu Anfang der Fahrt hatte ich fast jeden Tag mit meinem Mann Funkkontakt, später wurde es wegen der zunehmenden Entfernung immer schwieriger" erzählt sie. Nach 29 Tagen erreicht sie Barbados, weiter durch den Panamakanal in Richtung Galapagos. Die weiteren Zwischenstationen lesen sich wie aus dem Katalog der Traumziele dieser Welt: Marquesas, Tahiti, Fidschi, Australien. Ein schwerer Sturm vor Südafrika macht ihr das Leben zur Hölle. Die Selbststeueranlage bricht und wird unbrauchbar. "Für die letzten 900 Meilen habe ich gut drei Wochen gebraucht und fast Tag und Nacht am Ruder gesessen." *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* sagt dies so, als ob sie vom letzten Ölwechsel an ihrem Bootsmotor erzählt.

In Südafrika wird ihr überwältigende Gastfreundschaft zuteil. Aber Polen und Südafrika haben in dieser Zeit keine diplomatischen Beziehungen. Ein Visum zu bekommen ist schwierig. Ein langersehntes Wiedersehen mit ihrem Mann *Waclaw* erscheint darum unmöglich. Trotz diplomatischer Funkstille zwischen den Ländern können polnische Trawler in Südafrika die Crew wechseln. *Waclaw* bekommt den letzten Platz auf einem der Flieger, der eine Crew austauscht. Der Haken, er muss mit dem gleichen Flieger wenige Stunden später nach Polen zurückkehren. Am 5. Februar 1978 verlässt sie Kapstadt und erreicht nach 75 Tagen nonstop auf See ihren Ausgangshafen Las Palmas. Die Weltumsegelung ist geschafft, und für *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* beginnt wieder ein Leben als Ingenieurin.

Zu ihrer Motivation befragt hat sie eine kurze Antwort parat: "Ich wollte die erste sein." Die Frage, warum es gut 80 Jahre gedauert hat, bis nach dem ersten Mann die erste Frau die Welt alleine umsegelt hat, ist unbeantwortet. *Krystyna Chojnowska-Liskiewicz* hat lange über diese Frage nachgedacht, ohne eine Antwort zu finden. Sie wundert sich nur, dass sich 80 Jahre lang nichts tat, bis Ende der 70er Jahre neben ihr und *Naomi James* auch noch die Französin *Brigitte Oudry* eine Einhandweltumsegelung erfolgreich beendeten. Quelle: <http://www.seefieber.de>



AUS DEM SPÜLSAUM

VORGESTELLT



Windhoek, Namibia 11. März 2005. *Laimi Mondjila* aus Swakopmund in Namibia, ist die bisher erste Semifinalistin für den *Nokia Face of Africa* Wettbewerb 2005.

Quelle: Allgemeine Zeitung

HOCHGESTAPELT

BESTE SCHWEINEBACKE

17.02.2005 Beim Manövrieren in der Schleuse von Demange-aux-Eaux, Frankreich, riss sich das Binnenschiff BM-

5247 am 16. Februar ein 80 Zentimeter langes Leck in die Bordwand. Die herbeigerufene Feuerwehr stopfte das Leck mit einem Stück Schweineschwarte, dass dafür bei einem örtlichen Schlachter erworben wurde. Die Technik sei in der Binnenschiffahrt altbekannt, hieß es. *"Es reicht, eine Schwarte auf einen Holzbalken zu spannen und das Ganze ins Leck zu pressen"*. Der Vorteil der Schwarte liege darin, dass sie sich in der Form anpasse. Die BM-5247 konnte ihre Fahrt anschließend fortsetzen, die Ladung von 250 Tonnen Getreide wurde gerettet.

Quelle: Tim Schwabedissen

<http://www.esys.org/news/sos.html>

UM- & TIEFGESTAPELT**BINNENSCHIFF VERLOR AUTO**

18.02.2005 Ein mit Granulat beladenes Binnenschiff entwickelte am Abend des 17. Februar in einer Schleuse des Datteln-Hamm-Kanals in Hamm Schlagseite. Dadurch rutschte das auf Deck stehende Auto des französischen Kapitäns ins Wasser und musste von der Feuerwehr geborgen werden. Verletzt wurde bei dem Zwischenfall niemand. Die Schleuse wurde zunächst gesperrt, zur Klärung der Unfallursache das Wasser der Schleusenkammer abgelassen.

Quelle: Tim Schwabedissen

<http://www.esys.org/news/sos.html>

EINE LÖSUNG DURCH ROT - GRÜN

Unser Held, der stets verdeckt arbeitende und bisher z.G. unerkannt gebliebene freie SEESCHIFF BILD-Reporter *Ei-GuckMal* (Name von der Redaktion leicht verändert), hat den folgenden, auch ohne Worte verständlichen Bilderbeitrag erstellt. Von dem Verlust des PKWs durch einen Binnenschiffer im Datteln-Hamm-Kanal s.o., hat er unter konspirativen Umständen rechtzeitig erfahren können. Er hat den heimlichen, vor der Öffentlichkeit verborgenen Versuch der Bergung des PKWs abgelichtet und bei der Redaktion des SEESCHIFF abgegeben. Es freut uns sehr, unseren Lesern hiermit eine *wahre* Geschichte unterbreiten zu können.



Lösung durch ROT gescheitert – darum:



und dann noch dies ...



Ups ---



ANGRIFF DURCH DRECKTEUFEL

Aufgedeckt und bekannt gegeben durch unseren Kameraden Jens Loewer. Mit tiefrot angelaufenen Ohren und zähneknirschend muss ich, der die Redaktion vertritt, eingestehen: Uns hat der Druckteufel in der Beilage zum DANZIGER SEESCHIFF Nr. 4 arg zugesetzt. Hier nun einen Sticker zur *do-it-your-self* Korrektur des J (Abziehen und Überkleben – Basta).



FLUNDER

IMPRESSUM

DANZIGER  SEESCHIFF

Herausgeber:

Verein Danziger Seeschiffer e.V.

Sitz Hamburg

Erscheint unregelmäßig; voraussichtlich zwei Mal pro Jahr.

Redaktion: Hermann Behrent

Anschrift:

Langenstücken 14; D-22958 Kuddewörde

e-mail: danziger-seeschiff@freenet.de

Tel.-Anrufaufzeichnung- 04154 841252

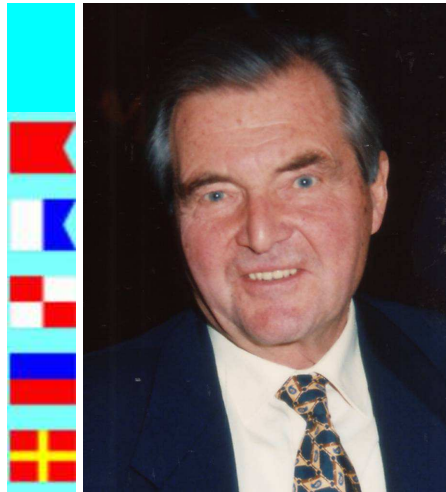
Fax 04154 841253



POMUCHEL

Als Lektoren haben die Kameraden Willy Follert und Horst Tritscher mitgearbeitet.

Kurzbiographie unseres Kameraden



Axel Bauer

Als Sohn von Franz-Erwin Bauer und seiner Ehefrau Elli kam ich am 23. 12. 1922 in Danzig auf die Welt. Meine Mutter war die Tochter von Emil Behnke, der mit Waldemar Sieg im Jahre 1895 die Reederei Behnke & Sieg gegründet hatte.

Jugend- und Schulzeit - Abitur im März 1940 - verbrachte ich im Zoppoter Elternhaus mit dem Lebensplan vor Augen, nach einem Schiffbaustudium Partner in der großväterlichen Reederei zu werden. Es langte noch zu einem einjährigen Praktikum auf der "Danziger Werft", dann aber, für die Marine zu jung, ließ ich mich zur Panzertruppe rufen und beendete den Krieg als junger Leutnant des "Afrika-Corps" in amerikanischer Gefangenschaft.

Einen letzten Hauch von Schifffahrt bekam ich 1946 noch als angeblich gelernter Schiffbauer mit, als ich mich zum Flicker alter Schuten bei einer kleinen Hamburger Werft anheuern ließ.

Da der Schiffbau und das Reedereigeschäft 1946 hoffnungslos danieder lagen, die Nachricht kam, dass meine Mutter und meine Schwester in polnischen bzw. russischen Lagern umgekommen waren und auch sonst alles verloren sei, siedelte ich nach Bayern über, studierte in München Jura und ging nach vorübergehender Tätigkeit als Anwaltsassessor 1953 zur Allianz Versicherung. Hier kam ich noch einmal, wenn auch nur mittelbar, mit Schifffahrt und Luftverkehr in Berührung, d.h. mit der See- und Luftfahrtversicherung, zuletzt nach etlichen Auslandsaufenthalten als Geschäftsführer des Deutschen Luftpools.

Nach fast 35 Berufsjahren wurde ich Ende 1987 pensioniert.

Seit 1951 bin ich verheiratet, wir haben 2 Kinder und 4 Enkelkinder, bis auf eines

alle schon aus dem Haus und ihren Eltern naheifernd, Medizin studierend.

Mit Schiffen verbinden mich leider nur noch wehmütige Erinnerungen.

Icking den 6. Dezember 2004

Axel Bauer

Kurzbiographie unseres verstorbenen Kameraden



Hans Speerschneider

Herr Dipl.-Ing. Hans Speerschneider war Marineoberbaurat a.D.

Er ist am 10. November 1906 in Görlitz geboren und am 8. April 2005 in Cuxhaven gestorben.

1925 Abitur in Görlitz.

1925 bis 1932

Studium des Schiffmaschinenbaus an der TH Danzig.

Mitgliedschaften

... als Ehrenmitglied im *Verein Danziger Seeschiffer e.V. Hamburg*.

... in der Korporation *Landmannschaft Preußen*.

... als Pianist und mit dem Schifferklavier im Orchester der TH Danzig *Orden der Heiligen Frau Latte*.

... in der Gesellschaft der *Freunde der TH Danzig e.V.*

Er war der Herausgeber der Zeitschrift *Danziger Goldwasser*



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.