

DIE
MUTIGSTEN
GESCHICHTEN
VON SEE



DAS KLEINE BUCH VOM MEER

HELDEN

VON
STEFAN KRUECKEN HRSG.
UND OLAF KANTER





CHANNEL ISLANDS LIFEBOATS

- 1. A.R.N. LIFEBOAT OF THE "JOHN LC
Stationed in Guernsey until the late





DAS KLEINE BUCH VOM MEER

HELDEN

VON
STEFAN KRUECKEN HRSG.
UND OLAF KANTER

DAS KLEINE BUCH VOM MEER – HELDEN

Originalausgabe, Oktober 2020

Alle Rechte vorbehalten

© 2020 by Ankerherz Verlag GmbH, Hollenstedt

© Texte: Stefan Kruecken, Hollenstedt (Hrsg.), Olaf Kanter, Hamburg

© Fotografie: Ankerherz Verlag GmbH,

Adobe Stock S. 122–129, iStock S. 107, 168/169, 225, Alamy S. 12, 30, 34, 50, 56, 59, 62, 65, 84, 76/77, 90, 94, 95, 100, 118, 119, 132, 156–167, 176 Chris Hewitt S. 104, Andree Kaiser S. 128, Christian O.

Bruch S. 150, 155, Princess Cruises S. 181

Illustrationen: Bernd Muss, Hamburg

Titelgestaltung: Susanne Schmaus, Berlin

Buchgestaltung und Satz: Daniela Greven, Berlin, Susanne Schmaus, Berlin

Bildbearbeitung: Markus Drangsal, Berlin

Lektorat: Olaf Kanter, Hamburg

Korrektorat: Sarah Schroepf, Losheim am See

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen

Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Angaben sind im Internet unter <http://d-nb.de> abrufbar.

Ankerherz Verlag GmbH, Hollenstedt

info@ankerherz.de

www.ankerherz.de

ISBN 978-3-945877-33-3

eISBN 978-3-945877-84-5

INHALT

Vorwort

WAS WIRKLICH ZÄHLT – ÜBER UNSERE HELDEN DER SEE

1

Grace Darling

DIE TOCHTER DES LEUCHTTURMWÄRTERS

2

Lotsen

DIE UNSICHTBAREN

3

Johann Niemann

EIN FAST VERGESSENER HELD

Gedicht

ULYSSES

4

Kapitän Koldewey

GANZ WEIT IM NORDEN

Entdecker

HIERMIT TAUFE ICH DICH AUF MEINEN NAMEN

5

Kapitän Carlsen

EIN ECHTER KAPITÄN

Piratinnen

DIE VIER GEFÄHRLICHSTEN FRAUEN ZUR SEE

6

Alexander Seton

FRAUEN UND KINDER ZUERST!

7

Banksy

DAS RETTUNGSBOOT VON BANKSY

8

Seenotretter

DIE TODESFAHRT DER VEGESACK

Seehelden

WELCHER EUROPÄER WAR DENN NUN ZUERST IN AMERIKA

9

Samuel Plimsoll

BIS HIERHIN UND NICHT WEITER

10

Fisherman's Friends

DAS MÄRCHEN DER SINGENDEN FISCHER

11

Captain Fryatt

HELDEN WIDER WILLEN

12

Störtebeker

VEREHRTER RÄUBER

Heldenfilme

13

Kapitän Schwandt

DAS LETZTE GUTE GEWISSEN

14

John Maynard

NOCH ZEHN MINUTEN BIS BUFFALO

Das frühe Instagram

POSTKARTEN MIT HELDEN

Das ABC

...DER ENTDECKER

15

Johannes Hirtz

DER TRAWLERKAPITÄN

Schiffe

DIE SCHIFFE DER SEEHELDEN

16

Pete Goss

DIE WENDE

17

Kapitän Arma

„DANKE, MEINE GLADIATOREN.“

Gedicht

LAND IN SICHT RIO REISER

18

Jonathan Darby

DER FREUND DER SEELEUTE

Expeditionen

SIE KAMEN NICHT ZURÜCK

19

Lillian Bilocca

DIE REVOLUTIONÄRIN MIT DEM KOPFTUCH

20

Oskar Kusch

DER AUFSTAND DES KOMMANDANTEN

Romane

DIE TRAUEN SICH WAS

21

Leif Larsen

SHETLAND LARSEN



Jaap Pronk half 2675 Menschen in Seenot

ÜBER UNSERE HELDEN DER SEE

Was wirklich zählt

Während wir an diesem Buch recherchieren und schreiben, erreicht uns eine traurige Nachricht aus den Niederlanden. Ein Seenotretter ist gestorben, er hieß Jaap Pronk und arbeitete auf der Station Scheveningen bei Den Haag. Er wurde 66 Jahre alt.

Was in der Mitteilung der Seenotretter steht, beeindruckt uns zutiefst. Zu 1896 Rettungen ist Jaap Pronk im Laufe der Jahre auf die Nordsee hinausgefahren, oft im Sturm und in schwerer See. „Viele Rettungen fanden unter schwierigen und riskanten Bedingungen statt“, schreiben die Seenotretter. „Jaap hat immer die Interessen von Menschen in Not über seine eigenen gestellt.“

Jaap Pronk half 2675 Menschen in Seenot.

2675! Was für eine unglaubliche Zahl.

Ein ganzes Dorf hat der Seenotretter Pronk mit seiner Courage aus den Wellen gerettet, und wenn man davon ausgeht, dass jeder dieser Menschen Familie hat oder vielleicht noch eine Familie gründete, dann hat sein Mut das Leben vieler Tausend Menschen in eine andere Richtung gelenkt. Er hat vielen Menschen Leid und Unglück erspart.

Doch es gibt nicht viele Google-Treffer, wenn man mehr über den Mann Jaap Pronk erfahren möchte. Man findet wenig über ihn, eigentlich so gut wie nichts, und wenn, dann erschienen die Beiträge nach seinem Tod. Ein paar Meldungen existieren und ein kurzer Bericht der Lokalzeitung. Der Redakteur will im Interview wissen, ob sich Pronk als Held fühle?

„Held, wieso Held? Das sind tote Menschen“, erwiderte Jaap Pronk.

Über „Helden“ wird gerne und häufig geschrieben in unserer Zeit. Helden, das sind auch Leute, die eine Pizza unfallfrei ausfahren. Helden versenken Elfmeter oder verkaufen Teppiche, und in einem Supermarktregal entdeckte ich vor Kurzem eine krumm gewachsene Möhre mit dem Werbe-Hinweis „Bio-Held“.

Unter dem Begriff des Helden lässt sich so ziemlich alles gut verkaufen, denn jeder möchte mit Helden zu tun haben. Je unruhiger und unübersichtlicher die Zeiten sind, desto größer ist der Bedarf nach Helden.

Das Seltsame ist nur: Echte Helden, die im Alltag anderen aus der Klemme helfen, echt und zum Anfassen, spielen eher selten eine Rolle. Helden, wie sie von der Redaktion des Duden definiert werden: Held, /Héld/, Substantiv, maskulin [der]: „Jemand, der sich mit Unerschrockenheit und Mut einer schweren Aufgabe stellt, eine ungewöhnliche Tat vollbringt, die ihm Bewunderung einträgt.“

Menschen wie Jaap Pronk, das sind für uns von Ankerherz echte Helden. Was gibt es Größeres, als einen anderen, den man nicht kennt, aus höchster Not zu retten? Und dies draußen auf See, also in einer Umgebung, die keine Fehler verzeiht?

Dieses Buch ist der dritte Band der Reihe „Kleines Buch vom Meer“. Nach Inseln und Leuchttürmen widmen wir uns den Helden der See.

Es gehört Mut dazu, sich auf das Meer zu wagen. Es braucht Courage, die Ozeane zu befahren, damals noch mehr als heute. Es ist auch heute noch eine Herausforderung, sich dieser lebensfeindlichen Welt weit draußen zu stellen. Menschen haben auf See eigentlich nichts verloren, vor allem dann nicht, wenn das Meer wütend wird. Stürme, Monsterwellen oder Fallwinde sind die natürlichen Gegner jedes Seemanns.

Wir möchten dieses Buch Menschen widmen, die Großes für andere Menschen geleistet haben. Die Leben gerettet oder Leben verbessert haben. Menschen, die anderen ein Beispiel sind und vielleicht sogar ein Vorbild. Menschen, die mit ihrem Mut Grenzen verschoben.

Einige Namen sind gewiss bekannt, wie einige Entdecker oder Seehelden, deren Legende weitergetragen wird. Wir erzählen aber auch von Lillian Bilocca, Arbeiterin in einer Fischfabrik von Hull in England, die nach dem Tod ihres Mannes für mehr Sicherheit auf Trawlern kämpfte und dafür bestraft wurde. Wir erzählen von einem Kapitän, der sein Schiff in der unmöglichsten Lage nicht aufgeben mochte und den Ruhm, der darauf folgte, ablehnte. Wir erzählen von Grace Darling, Tochter eines Leuchtturmwärters, die zu einer Ikone ihrer Zeit wurde. Wir berichten von einem Regattasegler, der umkehrt und gegen den Sturm zurücksegelt, um einem Konkurrenten in Not zu helfen. Wir sind bei den Helden unserer Zeit, den Seenotrettern, an der deutschen Küste und auf dem Mittelmeer. Wir beleuchten eine Legende namens Störtebeker und sind an Bord einer deutschen Expedition ans kalte Ende der Welt.

Der schwierigste Teil unserer Arbeit war es, manche Helden zum Reden zu bewegen. Zum Beispiel Kapitän Hritz aus Bremerhaven, einem Hochseefischer, der selbst die dramatischsten Geschichten ganz lapidar erzählt. Sein Beruf ist hart. Sein Arbeitsplatz auf dem Nordatlantik gefährlich. Doch um jeden Preis möchte Kapitän Hritz vermeiden, angeberisch zu klingen.

Vielleicht liegt es auch daran, dass die wahren Helden selten auftauchen.

Wir wünschen gute Unterhaltung mit diesem Buch.



GRACE DARLING

Heldin Grace Darling

Ort Nordostküste Englands

Datum 7. September 1838

Die Tochter DES LEUCHTTURMWÄRTERS

Manche Heldengeschichten lesen sich, als habe man das Drehbuch eines kitschigen Fernsehfilms abgeschrieben. Wie die Geschichte von Grace Darling, der mutigen Tochter eines Leuchtturmwärters im Norden von England. Was sie leistete, beeindruckte sogar die Königin – und wird bis heute erzählt.

Grace Darling lebte auf dem Leuchtturm von Longstone an der Nordostküste Englands, Grafschaft Northumberland. Zu den Farne-Inseln ist es nicht weit; Holy Island war einst ein Zentrum keltischer Kultur, bis es einmal zu oft von den Wikingern überfallen wurde. Der Leuchtturm, in dem Familie Darling einst wohnte, steht heute noch. Ein beliebtes Fotomotiv, angepinselt in Rot und in Weiß, das die Boote für Tagestouristen aus dem Hafen des Fischerdorfs Seahouses ansteuern. Im oberen weißen Ring soll sich das Zimmer von Grace Darling befunden haben.

Aus diesem Fenster sah sie am frühen Morgen des 7. September 1838 einen Schatten auf der gegenüberliegenden Felseninsel Big Harcar. Das Wetter war schlecht, es regnete und stürmte. Als der Morgen dämmerte, erkannte sie die Silhouette eines Schiffes. Sofort rief sie nach ihrem Vater William Darling, dem Leuchtturmwärter.

Was war geschehen?

Auf der „SS Forfarshire“, einem Raddampfer im Pendeldienst zwischen dem schottischen Dundee und dem englischen Hull, war die

Maschine ausgefallen. Bei schwerer See trieb das Schiff auf die Klippen von Big Harcar, wo es in zwei Teile zerbrach. Es war so stürmisch, dass die Boote der Seenotretter Schwierigkeiten haben würden, aus Seahouses herüberzukommen. Der Leuchtturmwärter und seine Tochter zogen ihre Jacken an und eilten zum Ruderboot. Von der Küste drangen die Schüsse der Kanonen herüber, mit denen Fischer alarmiert wurden, dass es einen Seenotfall gab.

In Sturm und Regen kämpften sich der Leuchtturmwärter und seine Tochter nur mit der Kraft ihrer Arme durch die Wellen und erreichten nach etwa einer Seemeile den Havaristen. Sie halfen vier Männern und der einzigen überlebenden Frau, Sarah Dawson, ins Boot. Mrs Dawson stand unter Schock, sie hatte in der Nacht ihre kleinen Kinder James und Matilda an die See verloren. William Darling ruderte das Boot mit drei Männern zurück zum Leuchtturm. Während sich Grace um die Schiffbrüchigen kümmerte, ruderte ihr Vater mit den Männern, die dazu körperlich imstande waren, zurück zum Wrack, um vier weitere Überlebende zu retten.

Auch die Fischer aus Seahouses erreichten die „Forfarshire“. Sie fanden keine Überlebenden, sondern nur die Leichen der Kinder. 43 Menschen starben bei der Havarie der „SS Forfarshire“, unter ihnen auch der Kapitän und seine Frau. Der Sturm steigerte sich zum Orkan. Die Fischer, denen der Rückweg abgeschnitten war, fragten den Leuchtturmwärter um Hilfe. Gemeinsam ruderten die Boote zum Leuchtturm von Longstone; drei Tage lang harrten sie dort aus, bis sich das Wetter beruhigte.

Die Geschichte der selbstlosen Rettung verbreitete sich rasch, und die Rolle von Grace Darling fand besondere Beachtung. Sie und ihr Vater wurden von der „Royal National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck“, der Vorgängerorganisation der Seenotretter, mit der silbernen Medaille für Tapferkeit ausgezeichnet. Königin Victoria

beteiligte sich mit einer Spende von 50 Pfund, damals ein kleines Vermögen, an einer Spendenaktion für die Familie. Grace Darling erhielt kistenweise Geschenke, Briefe und mehrere Heiratsanträge. Wie berichtet wird, machte sich in den Wochen nach der Rettungsaktion ein Dutzend Maler auf den Weg zur Leuchtturminsel, um die Heldin zu porträtieren. Gemälde von William Bett Scott oder Thomas Musgrave Joy (das besonders dramatisch geriet) hängen noch heute in Museen. Ihre Popularität war so groß, dass der Herzog von Northumberland eine Patenschaft für sie übernahm und ihr eine Teekanne aus Silber schenkte.

Grace Darling wurde zur Legende. Sie taucht im „Ulysses“ des James Joyce auf, und der Romantiker William Wordsworth, dem die Geschichte natürlich besonders gefiel, widmete ihr ein langes wie schmalziges Gedicht.

Die Geschichte der Grace Darling endete, man ahnt es, auf tragische Weise. Bei einer Reise aufs Festland erkrankte sie an der Tuberkulose. Ihr Zustand verschlechterte sich in den nächsten Wochen, und auch Versuche des Herzogs, ihr zu helfen, scheiterten. Sie starb im Oktober 1842 im Alter von nur 26 Jahren.

Ihr Grab befindet sich auf dem Kirchhof der St. Aidan's Kirche von Bamburgh, in der ihr Porträt ein Kirchenfenster schmückt. Bis heute lebt ihre Heldengeschichte weiter, in Gedichten, Liedern und einem Hotel, das im australischen Melbourne zu ihren Ehren eröffnete.







GRACE DARLING

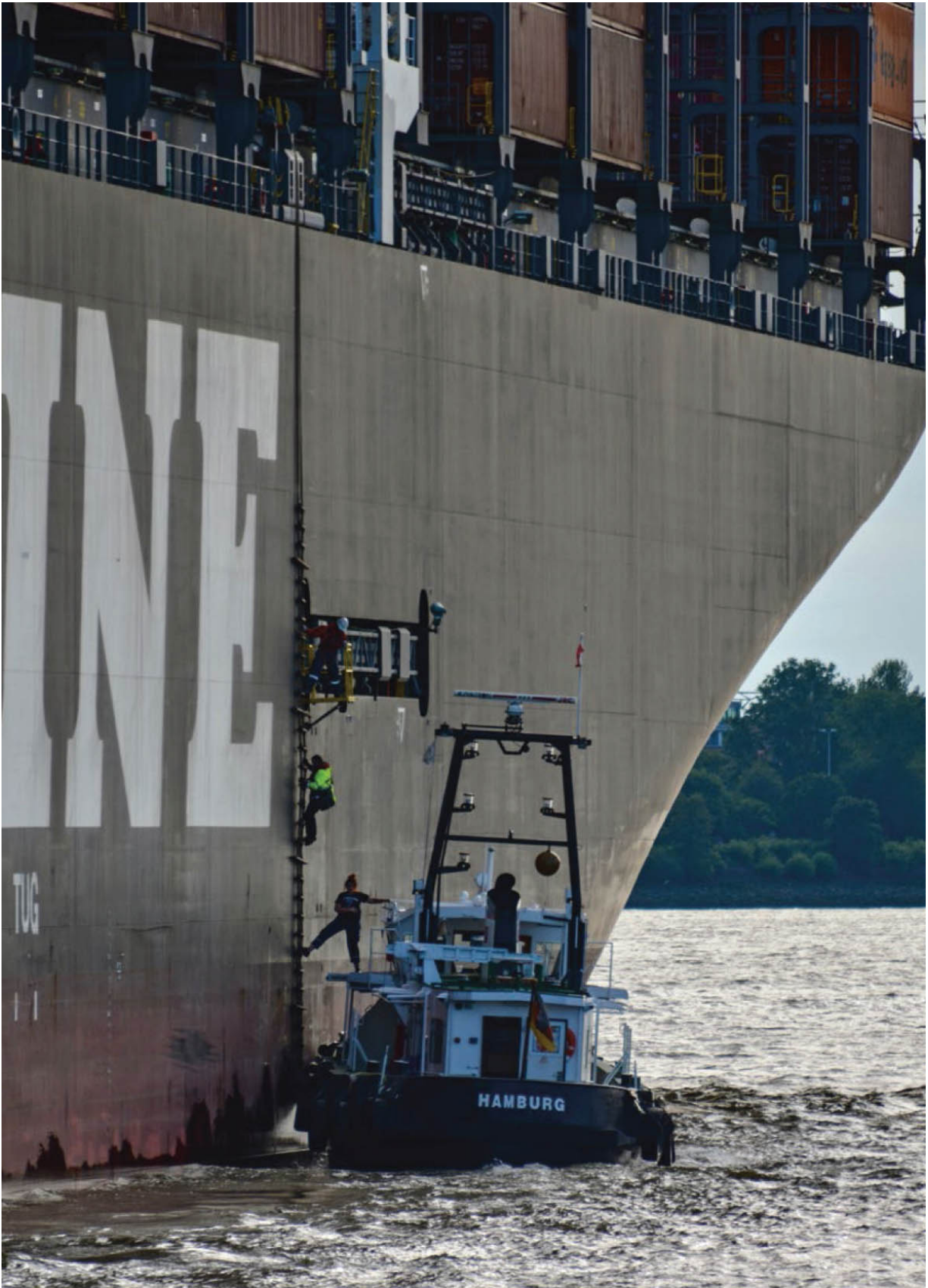
von

William Wordsworth

(Auszug)

True to the mark,
They stem the current of that perilous gorge,
Their arms still strengthening with the strengthening heart,
Though danger, as the Wreck is neared, becomes
More imminent. Not unseen do they approach;
And rapture, with varieties of fear
Incessantly conflicting, thrills the frames
Of those who, in that dauntless energy,
Foretaste deliverance; but the least perturbed
Can scarcely trust his eyes, when he perceives
That of the pair, tossed on the waves to bring
Hope to the hopeless, to the dying, life,
One is a Woman, a poor earthly sister,
Or, be the Visitant other than she seems,
A guardian Spirit sent from pitying Heaven,
In woman's shape. But why prolong the tale,
Casting weak words amid a host of thoughts
Armed to repel them? Every hazard faced
And difficulty mastered, with resolve
That no one breathing should be left to perish,
This last remainder of the crew are all
Placed in the little boat, then o'er the deep
Are safely borne, landed upon the beach,
And, in fulfilment of God's mercy, lodged
Within the sheltering Lighthouse. Shout, ye Waves
Send forth a song of triumph. Waves and Winds,
Exult in this deliverance wrought through faith

In Him whose Providence your rage hath served!
Ye screaming Sea-mews, in the concert join!
And would that some immortal Voice, a Voice
Fitly attuned to all that gratitude
Breathes out from floor or couch, through pallid lips
Of the survivors, to the clouds might bear,
Blended with praise of that parental love,
Beneath whose watchful eye the Maiden grew
Pious and pure, modest and yet so brave,
Though young so wise, though meek so resolute,
Might carry to the clouds and to the stars,
Yea, to celestial Choirs, Grace Darling's name!





LOTSSEN

Helden Lotsen

Ort Häfen weltweit

Datum 365 Tage im Jahr

Die UNSICHTBAREN

Sie sind ausgebildete Nautiker, die gelegentlich die Talente von Stuntmen mitbringen müssen. Machen sie einen groben Fehler, landen sie damit in der „Tagesschau“. Dennoch hört man wenig über Lotsen. Wieso eigentlich?

Auf dem Deck der Hamburger Hafenfähre „62“, die von den St. Pauli Landungsbrücken nach Finkenwerder pendelt, war kaum ein Stehplatz frei. Hamburg ist besonders im Sommer beliebt, und dass die „Bügeleisen“, wie der Volksmund die Fähren wegen ihrer Form nennt, eine preiswerte Alternative zur Hafentrundfahrt bieten, hat sich bis in die Mongolei herumgesprochen. Die Fähre passierte einen Großcontainerfrachter, die 364 Meter lange „Nyk Eagle“, als sich in der Bordwand, in etwa sieben Metern Höhe, eine Tür öffnete.

Ein Lotsenboot fuhr heran. Ein Mann in gelber Weste begann damit, zügig die Jakobsleiter hinunterzuklettern, aus etwa sieben Metern Höhe. Dann stieg er mit lässiger Bewegung über an Bord des kleinen Bootes. Natürlich während der Fahrt. An Bord der Fähre herrschte Staunen über die unerwartete Einlage.

Ich habe mehrfach zusehen können, wie Lotsen auf ein Schiff übersetzen. Einmal mochte ich es kaum glauben, bei bewegter See und sieben Beaufort im Firth of Forth vor Edinburgh. Das kleine Lotsenboot kämpfte mit der See und brauchte eine Zeit, bis es ohne Probleme die Bordwand des Kreuzfahrtschiffs erreicht hatte. Die Vorstellung, bei

diesen Bedingungen an eine Bordwand zu springen und eine wacklige Strickleiter hinaufzuklettern, ließ mich erschauern.



Der Beruf des Lotsen erfordert Nerven und Mut. Die Lotsen tragen enorme Verantwortung für Menschen, Schiff und Ladung, die Milliarden Euro wert sein kann. Ein grober Fehler bedeutet, dass sie beim Umstieg in der See oder der Elbe landen. Oder eben direkt in der „Tagesschau“. Mit vierhundert Meter langen Riesenschiffen fährt man besser nirgendwo gegen.

Ein Lotse ist der Berater des Kapitäns. Er hilft ihm durch die Tücken des Reviers, er lotst ihn an Untiefen vorbei und durch den teilweise extrem dichten Verkehr in einem vergleichsweise schmalen Fahrwasser. Letzte Verantwortung behält immer der Kapitän. Doch im Prinzip ist es so, dass der Lotse das Schiff fährt. Der Kapitän bestätigt die Kommandos des Lotsen. Was manchmal eine heikle Symbiose ergeben kann.

Ein ehemaliger Lotse, Henry Keller aus Blankenese, Jahrgang 1928, der seine Laufbahn als Seemann als Schiffsjunge auf der legendären Viermastbark „Padua“ begonnen hatte, erzählte mir von der heikelsten Situation. Als er das größte Schiff seiner Laufbahn, einen 315 Meter langen und 54 Meter breiten Eisenerzfrachter namens „Rhine Ore“ Richtung Nordsee lotste, frischte der Wind auf. Auf Höhe von Freiburg-Reede, einer kleinen Einbuchtung, in der gelegentlich Schiffe ankern, schwojten mehrere Schiffe. Schwojen bedeutet, dass die Schiffe mit dem Strom der Gezeiten drehen. Ein Frachter, 180 Meter lang, dessen Kapitän zu viel Ankerkette gesteckt hatte, blockierte die Fahrrinne. Doch auf der Brücke meldete sich niemand. Es wurde hektisch.

Die Minuten, in denen Keller mit dem gewaltigen Erzfrachter den Fluss hinunterschob, mit nur geringen Aussichten, eine Kollision zu vermeiden, beschrieb er als die „unangenehmsten und längsten meines Berufslebens“. Alles ging gut. Der Kapitän des Frachters, der als Hindernis im Strom lag, kam in buchstäblich letzter Minute zurück auf seine Brücke und manövrierte sein Schiff aus der Gefahrenzone hinaus.

Exakt 7405 Schiffe lotste Keller in 32 Jahren die Elbe stromauf und stromab, darunter den britischen Flugzeugträger „Ark Royal“, das Segelschulschiff „Gorch Fock“, ein atombetriebenes U-Boot und diverse Kreuzfahrtschiffe. Jedes einzelne trug er penibel in zwei Bücher ein, die er privat führte, versehen mit den Basisinformationen: Tiefgang, Radar, Flagge.

280 Lotsen sind in der Lotsenbrüderschaft Elbe organisiert, eine Vereinigung der Superlative. Keine hat mehr Tradition aufzuweisen, keine ist größer. 24 Stunden täglich stehen sie bereit für eines der anspruchsvollsten Reviere Europas. Elbaufwärts lotsen sie die Schiffe ab Tonne E3 bis auf die Höhe ihrer Station bei Teufelsbrück, wo dann die Hafenslotsen übernehmen. Auslaufende Schiffe begleiten sie in die Deutsche Bucht oder zum Nordostseekanal. Bei Sturm, wenn der