



BRIEF DER CHRISTLICHEN SEEFAHRT

zur Verfügung gestellt von Dr. Hendrik Busmann

Die zusammengefassten Seefahrten des Kapitäns *Johann Lange* (1841-1934) aus Papenburg in einem Brief an seinen Sohn *Hermann Lange*.

[in eckigen Klammern befinden sich Hinweise der Redaktion]

Dezember 1928

Lieber Hermann!

In Deinem letzten Brief sprichst Du den Wunsch aus, ich möchte doch mal alle Seereisen aufzählen, sowie eine kurze Lebensbeschreibung aufschreiben, zur späteren lieben Erinnerung; gerne erfülle ich Dir Deinen Wunsch.

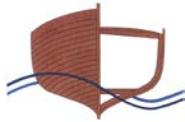
Ich besuchte nie die damals recht schlechte Volksschule, sondern ging mit drei gleichaltrigen anderen Knaben in den Jahren 1849, 50 und 51 zur höheren Mädchenschule von Frl. Öhls.

*Im Jahre 1851 wurde die höhere Bürgerschule hier gebaut, 1849 liess mein Vater mich eine Seereise nach Norwegen mitmachen auf dem kleinen Kuffschiffe *SUSANNA GESINA*, Kapitän *Hartkens*; mein Vater war Buchhalter des Schiffes. Wir fuhren von Halte in Ballast nach *Brevig*, luden dort Holz für Halte. Kaum von *Brevig* ausgefahren, erhielten wir Sturm aus S.W. und mussten schutzsuchend in *Aalesund* wieder einlaufen. Erst nach 6 Wochen erreichten wir Halte wieder, obgleich es mitten im Sommer war; in *Aalesund* hatten wir 14 Tage gelegen.*

*Die Bürgerschule hatte 3 Klassen und 3 Lehrer, Rektor *Krone*, Kaplan *Elfering* und Vikar *Behrmann*. Ich kam Herbst 1851 auf die dritte unterste Klasse, Herbst 1852 auf die zweite und Herbst 1853 auf die oberste, die ich bis Neujahr 1857, also reichlich 3 Jahre besuchte.*

*Im Februar 1857 kam ich als Deckjunge auf die Brigg *CLEMENS AUGUST*, Kapitän *Wittrock* aus *Aschendorf*, der dort später Ortsvorsteher war. Das Schiff lag in *Hamburg*. Damals war die Bahn *Leer – Oldenburg – Bremen* noch nicht gebaut. Um 5 Uhr morgens von *Papenburg* erreichten wir über *Rheine Hannover* abends *Harburg*; am anderen morgen brachte uns ein Dampfer nach *Hamburg*.*

*Von Hamburg fuhren wir anfangs April 1857 mit Hafer nach *Yarmouth*, dann mit Ballast nach *Riga*, von dort mit Leinsaat nach *London*; nahmen dann eine Ladung Kreide ein und segelten nach *Riga*; von dort mit Flachs nach *Kirkaldy* im *Firth of Forth* und dann wieder mit Ballast nach *Riga*. Während wir Holz für *Amsterdam* luden, kam mein Bruder *Rudolph* mit der neugebauten Brigg *MATHILDE* von den *Ems* in *Riga* an; mein Vater machte die Reise mit; nahm mich auch mit an Bord. Ende November mit Leinsaat für *Londonderry* beladen, hatten wir in der Nordsee eine lange stürmische Reise und erreichten *Inverness* am 1. Januar 1858. Nachdem wir durch den *kaledonischen Kanal* geschleppt, erreichten wir nach sehr schweren Weststürmen an der schottischen Westküste unser Ziel. Von *Londonderry* segelten wir in Ballast nach *Troon*, einem kleinen schottischen Kohleexporthafen. Von *Troon* reiste mein Vater über *London* wieder nach Hause. Mit Kohle fuhren wir dann nach *Konstantinopel* ferner in Ballast nach *Galatz*. Auf der *Donau* waren damals noch keine Schlepddampfer; es war deshalb eine mühselige und langdauernde Arbeit, gegen den ständigen Ebbstrom und meist westlichen Gegenwinden den Fluss aufwärts zu kommen. In *Galatz* luden wir Mais nach *Liverpool*. Die Barre von *Sulina* war damals noch so seicht, dass wir in *Sulina* fast die ganze Ladung wieder löschen mussten und in See vor Anker liegend wieder einladen mussten. Im *Mittelmeer* wären wir fast mit *Mann und Maus* verunglückt. Nachts um 12 Uhr übernahm der Kapitän, bei dem ich auf der Wache war, die Führung vom Steuermann. Es wehte ein stürmischer Nordwind. Wir sahen im Süden leewärts in 4 Seemeilen Abstand eine der hohen *Pitiusen-Inseln*. Wir steuerten West und da Schiff und Takelage neu waren, unter vollen Segeln. Unter dem schweren Segeldruck machte das Schiff eine rasende Fahrt; als wir um 1 Uhr loggten (die Fahrt massen) war die Loggleine zu kurz. Gerade wollte ich vom Kapitänsdeck abtreten, als ich unmittelbar vor dem Schiff eine fürchterliche Brandung sah. Ich schrie: *Brandung vörut!* Wir legten das Ruder sofort in Lee und glücklicherweise drehte das Schiff trotz des hohen Seeganges, der uns die Boote von Deck schlug, durch den Wind [Halse gefahren]. Hätten wir noch wenige Sekunden die Fahrt fortgesetzt, wären wir auf ein Riff blinder Klippen gelaufen, die die Inseln miteinander verbinden. Weder Steuer-mann noch Kapitän hatten aus Unachtsamkeit in die Seekarte geschaut. Manches Schiff und viele Menschenleben gehen durch Nachlässigkeit zu Grunde.*



Von Liverpool reiste ich anfangs November nach Hause und besuchte im Winter die Navigationsschule. 1859 im Frühjahr kam ich als Matrose an Bord des Schoners HERMINE, geführt von meinem Schwager B.Beckmann; meine Schwester Lina begleitete ihren Mann. Wir segelten von Antwerpen mit Stückgut nach Stockholm, mit Hafer nach London, mit Guano nach Hamburg. Von dort fuhr meine Schwester nach Hause. Wir luden dann Stückgut nach Riga. Als wir bei Skagen südwärts wendeten bei stürmischem Westwind, schlug der Baum vom Grossegel den Kapitän über Bord. Zum Glück hatte er ein Tau in den Händen, an dem er sich festhielt, sodass er gerettet werden konnte, nachdem das Schiff in den Wind gelaufen war. In Riga nahmen wir Tabaksballen ein für Antwerpen. Ich fuhr dann nach Hause, besuchte wieder die Navigationsschule.

Im März [1860] verheuerte ich als Matrose auf dem Schiffe CATHARINA [Schooner], Kapitän Jungebloed. Auf der Reise von Brake nach Danzig in Ballast, gerieten wir bei Tagesanbruch im stürmischen Südwind bei starkem Regen und deshalb unsichtigem Wetter an der norwegischen Küste zwischen die Brandung der Aussenschären. Glücklicherweise wendete das Schiff auch hier. Die Führung war wieder nachlässig und unvorsichtig gewesen. Wäre es eine Stunde früher bei finsterner Nacht gewesen, wäre wohl niemand von der Besatzung gerettet.

In Danzig luden wir Weizen nach Rotterdam, segelten dann in Ballast nach Archangel, von dort mit Roggen nach Rotterdam, sodann in Ballast nach Riga und mit Leinsaat durch den kaledonischen Kanal nach Belfast in Irland. Von Belfast mit Kartoffeln nach Cardiff, mit Kohlen nach Lissabon, in Ballast nach Setubal und mit Salz nach Hamburg. Von dort fuhr ich im Mai 1861 nach Hause.

Dann machte ich als Matrose die Reise mit von London nach Mexiko an Bord der Brigg GEORG, Kapitän mein Schwager B.Beckmann. Diese Reise habe ich in der Emszeitung beschrieben [dort vor 1928; auch publiziert in „Vom Moor zum Meer“ von J.Meyer, Seite 139-143; ebenfalls in der Mitglieder-Zeitschrift Nummer 7 des FVDMW], brauche deshalb wohl nicht näher darauf einzugehen. Nachdem wir das Schiff auf der mexikanischen Küste im Sturm verloren hatten, kam ich als Matrose auf die dänische Brigg KAREN, erreichte nach furchtbaren Stürmen im atl. Ozean London und reiste dann heim. Im Mai 1862 ging ich als Matrose an Bord der Brigg CLEMENS AUGUST. Wir segelten von Brake in Ballast nach Archangels, luden Hafer nach Leith in Schottland; ich fuhr dann im November 1862 nach Hause und besuchte im Winter die Schule. Am 4. und 5.März 1863 machte ich mein Steuermannsexamen und erhielt von König Georg V. von Hannover eine goldene Chronometeruhr für das beste Steuermannszeugnis.

Ich begab mich dann sofort als Steuermann auf die Brigg MATHILDE, Kapitän mein Bruder Rudolph. Das Schiff wurde von Berwick an der schottischen Ost-küste nach Newcastle geschleppt, lud dort Kohlen für Rio Grande do Sul, nahm dort gesalzene Häute für Hamburg, wo wir im Dezember [1863] nach schweren Stürmen anlangten. Das Schiff lud dann Stückgut nach Rio Grande und Porto Alegre. Wegen des Krieges mit Dänemark erhielt das Schiff die russische Flagge, was der Konsul in Riga vermittelte. Vor der Elbe kreuzten im April dänische Kriegsschiffe; wir zeigten die russische Flagge und passierten ungehindert. In Porto Alegre luden wir Maté nach Montevideo. Während wir dort unbefrachtet lagen, strandete etwas südlich von Rio Grande do Sul ein schwedisches Vollschiff, beladen von Cardiff nach Buenos Ayres mit 2100 Tons Eisenbahnschienen. Ein Nordamerikaner, Mister Loyons, kaufte Schiff und Ladung für 800 Dollar und beauftragte meinen Bruder, die Ladung zu holen. Wir nahmen ein Dutzend fremder Matrosen an Bord und zwei Leichter in Schlagtau und erreichten am dritten Morgen die Strandungsstelle, ankerten in 150 Meter Entfernung zum Vollschiff. Nachdem wir eine Verbindung durch Taue hergestellt hatten, nahmen wir abends schon einige Tonnen Schienen an Bord. Doch nachts drehte der Wind nach S.O. und fing an zu stürmen; der südatlantische Ozean sandte uns immer mehr höhere Wogen. Nachdem wir auch den zweiten Anker fallen gelassen und die ganze Länge an Ketten ausgesteckt hatten, peilten wir nur noch 4 Faden Wassertiefe; wir lagen in der schlimmsten Brandung. Gegen 10 Uhr morgens brachen beide Ketten, das leere Schiff trieb hoch auf den Sandstrand nicht weit vom Vollschiff. Weil keine Lebensgefahr bestand, blieben wir an Bord. Am andern morgen hatte der Sturm sich gelegt und das Wasser sich soweit zurückgezogen, dass wir trockenen Fusses an Land gehen konnten. Wir mussten noch 10 Tage an Bord bleiben, wegen einer Verklarung; in dieser Zeit hatten wir viel Besuch von den nächsten Bewohnern, den Estanzieros mit ihren Familien, die noch nie ein Schiff gesehen hatten. Dann kaufte jeder sich ein Pferd für einen Dollar, unsere wertvollsten Sachen wurden auf 2 zweirädrigen Wagen geladen, jeder von 4 Ochsen gezogen; nach manchen Abenteuern kamen wir nach 14 Tagen wieder in Montevideo an.

Ich konnte dort nicht sofort eine neue Stelle auf einem Schiff bekommen; von Abenteuerlust getrieben und uns verlassend auf die grosse Gastfreundschaft der Landbewohner, beschlossen einer unserer Matrosen,



Sohn eines thüringischen Pastors, und ich, noch einmal zum Schiff zurückzureiten. Dort nahmen wir Quartier auf der nächsten Estanzia bei Don Isidoro. Dort wäre ich beinahe für immer geblieben. Don Isidoro glaubte fest, ich wäre nur zurückgekommen, um seine junge, hübsche Tochter Dolores zu heiraten, was beide, wie ich wohl merkte, auch gerne gesehen hätten. So verlockend das auch war, hegte ich doch die schwersten Bedenken, Eltern, Geschwistern und Heimat wahrscheinlich nie wieder zu sehen, und in einem fernen, unruhigen Lande, dessen Sitten, Anschauungen und Sprache ich nicht verstand, zu bleiben; dazu konnte ich mich nicht entschliessen. Zudem verstand ich wohl, ein Schiff über den Ozean zu führen, aber von der Viehzucht, die dort fast allein, aber in grossartiger Weise getrieben wurde, verstand ich nichts. Am meisten wird's der schönen Spanierin wohl angetan haben, wenn mein Kamerad, der eine gute Stimme hatte, und ich abends im Familienkreise zweistimmig zur Mandoline deutsche Lieder sangen. Wir ritten also nach Montevideo zurück. Dort fand ich eine Stelle als Matrose auf dem Pap.-Schiffe LILI [aus Papenburg], Kapitän Olthaus. Wir luden trockenes Fleisch, carne seco, für Pernambuco. Dort lag das Pap.-Schiff VIDAR [eine Schuner-Brigg], Kapitän Brake ohne Steuermann, ich nahm die Stelle ein. Wir segelten mit Zucker nach Buenos Ayres, fuhren dann leer den Fluss [Uruguay] aufwärts nach Paysandu, um dort gesalzene Felle für Liverpool zu laden. Von dort reiste ich im Spätherbst 1865 nach Hause.

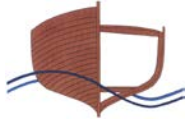
Im Mai 1866 war das bei Karl Freericks für meinen Bruder Rudolph neugebaute Schiff ELISE [eine Schuner-Brigg] fertig, ich ging als Steuermann an Bord. Wir segelten leer nach Archangel, mit Getreide nach Amsterdam, mit Zucker nach Liverpool, mit Stückgut nach Rio, in Ballast nach Maroim, mit Zucker nach Stockholm, mit Eisen nach London. Dann reiste ich im Spätherbst 1867 nach Hause. Im Sommer 1868 Rud. Mayer mir die Schonerbrigg HERMANN. Ende Oktober 1868 segelte ich in Ballast nach Cardiff, mit Kohlen nach Rio, mit Kaffee via Lissabon für Order nach Triest, von dort mit Mehl nach Bahia. Weil ich dort keine Fracht bekommen konnte, segelte ich in Ballast nach der Insel Sal (Kap. Verd.) kaufte dort für eigene Rechnung eine Ladung Salz, die ich nach Rio brachte und verkaufte. Von Rio mit Kaffee nach New-Orleans, mit Baumwolle nach Petersburg, mit Hanf nach Montrose, Ostküste Schottlands. Dann brach 1870 der Krieg mit Frankreich aus. Ich liess das Schiff unter Bewachung des Steuermanns und fuhr über Rotterdam nach Hause. Die deutschen Häfen waren blockiert.

Am 7. Sept. 1870 verlobte ich mich, am 7.2.1871 heirateten wir. Wir verweilten zuerst 14 Tage in Ibbenbüren, einige Tage in Hannover und Hamburg und fuhren dann mit einem Dampfer via Leith nach Montrose. Von dort in Ballast nach Newcastle, mit Kohlen nach Rio, mit Kaffee nach Galveston, mit Baumwolle nach Liverpool, von dort reiste meine Frau im Herbst nach Hause. Am 11. Oktober hatten wir in der Nähe der Bermudas einen westindischen Orkan den wir mit unserer leichten und sicheren Ladung glücklich überstanden. Ich segelte dann mit Salz nach Galveston, mit Baumwolle nach Liverpool, wo meine Frau im April 1872 wieder an Bord kam. Dann mit Kaffee nach Richmond, mit Mehl nach Rio, mit Kaffee nach Hamburg. Dort kam [1873] auch mein Schwager H. Eylert an Bord. Von Hamburg mit Stückgut nach Buenos Ayres, in Ballast nach Kapstadt, mit Guano nach Leith [1874]. Von dort ging H. Eylert wieder nach Hause. Von Leith nach Granton, mit Kohlen nach Barcelona, leer geschleppt nach Tarragona, mit Wein nach Rio, mit Kaffee nach Charleston, mit Baumwolle [1875] nach Liverpool. Auf 25 Grad westlicher Länge bekamen wir im schweren Sturm eine Sturzsee, die uns einen grossen Teil der Verschlagung zertrümmerte und beide Boote fortriss. In Liverpool übergab ich das Schiff an Kapitän Prinzhorn und reiste mit meiner Frau über Hull – Hamburg nach Hause im Frühjahr 1875.

Im Herbst 1875 erwarb ich mit meinem Vater die beiden Schleppdampfer der in Konkurs geratenen Firma „Franz Erpenbeck Beckmann & Co.“ GRAF MOLTKE und PONY, Kapitän Forkenbeck. Ich führte den GRAF MOLTKE, PONY verunglückte an 21. Oktober 1881 mit Mann & Maus im schweren N.W. Sturm auf dem Dollart. Im Herbst 1882 wurde die Pap. Schleppdampfer-Reederei gegründet, an die wir die GRAF MOLTKE verkauften. Ich führte den GRAF MOLTKE bis Juni 1883 und wurde dann Führer des neuerbauten grösseren Schleppers PAPENBURG. Mit diesem schleppte ich meistens von Papenburg bis See; in den Jahren 1886-1887 und 1888 hatten wir viel Arbeit; über See nach Bremerhaven, Bremen, Cuxhaven, Hamburg, Harlingen, Ymuiden werde ich wohl ca. 100 mal geschleppt haben.

Im Herbst 1884 lagen wir eines Abends in Delfzel, als ein grosser mit Jute beladener Dampfer in Brand geriet; wir legten uns sofort längseits und löschten mit unserer Dampfspritze die brennende Ladung und retteten dadurch das Schiff, wofür ein Sachverständigenurteil in Amsterdam uns 5520 holl. Gulden als Hilfslohn zuerkannte.

Im März 1909 schleppten wir von Leer einen kleinen Bagger nach Hamburg; auf See wurde der Bagger im Oststurm nahe beim Weserfeuerschiff leck, halb voll Wasser drohte er zu kentern; unter schwierige



Oststurm nahe beim Weserfeuerschiff leck, halb voll Wasser drohte er zu kentern; unter schwierige Umständen retteten wir unter eigener Lebensgefahr die Besatzung. Das den Unfall untersuchende Seeamt in Emden urteilte: Dem Verhalten des Kapitäns Lange gebührt die höchste Anerkennung; diese bestand in der Verleihung der Rettungsmedaille am Bande, die mir vom Regierungspräsidenten von Osnabrück bei einem eigens dazu veranstalteten Festessen der Reederei an die Brust befestigt wurde.

Im Dezember 1909 starb das Vorstandsmitglied Godfried Bueren, im März 1910 übertrug der Aufsichtsrat mir diesen Posten und legte ich die Stelle als Schiffsführer nieder. Den genannten Posten verwalte ich noch jetzt im Dezember 1928, trotz meines Alters von fast 87 Jahren. Bei der Schleppdampfer-Reederei stehe ich jetzt ununterbrochen über 46 Jahre in Dienst, und hoffe, so Gott will, noch die 50 voll zu machen.

Mit liebevollem Gruss

Dein Vater

[Der Text wurde so abgedruckt, wie er vor vielen Jahren auch geschrieben worden ist.]