



# Der Albatros

MITTEILUNGSBLATT DER DEUTSCHEN CAP HORNIERS

Schriftleitung und verantwortlich für die Herausgabe:  
Dr. Jürgen Meyer, An Knoops Park 34 A, 2820 Bremen 77,  
Tel.: 04 21/63 32 76;  
Kapitän Heimer Sumfleth, Ginsterstieg 3 A, 2000 Hamburg 56.  
Nichtmitglieder können das Mitteilungsblatt bei der Maximilian-Verlagsgruppe, Postfach 2352, 4900 Herford, bestellen.

Heft 3  
Jahrgang 35  
1990

ISSN 0516-5016

DER ALBATROS erscheint im März, Juli und November jeden Jahres.

Copyright, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung gestattet.

## Tagebuch des Philipp Haarstick, Bremen

### Seereise von Bremen nach Singapur und Batavia und zurück

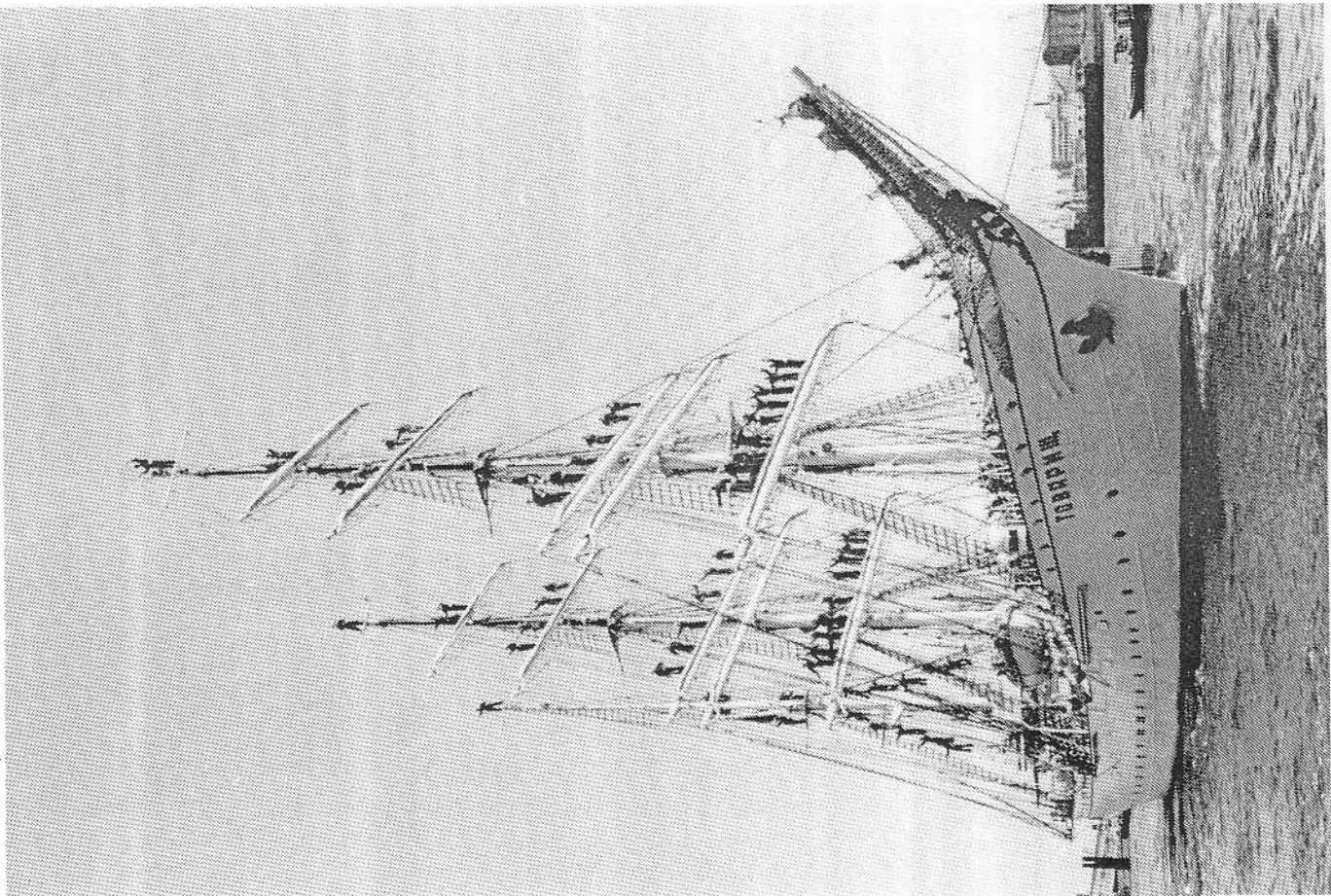
Als im April 1860 der 1. Bremer Staatschemiker Friedrich August Haarstick seinen 16jährigen Sohn Philipp auf eine Reise mit der Bark „Thusneida“ nach Ostasien schickte, da nicht deshalb, weil der Junge Seemann werden sollte. Vielmehr meinte der Vater, daß Philipp sich einmal Wind um die Nase wehen lassen und fremde Länder und Leute kennenlernen sollte. Und so geschah es denn auch. Nach Beendigung der Reise, auf der Philipp gewissenhaft Tagebuch geführt hatte, erlernte er den Beruf eines Gürtlers und gründete 1874 in Bremen, „Auf den Häfen 37“, ein Geschäft, das allerdings im 2. Weltkrieg den Bomben zum Opfer fiel. Sohn und Enkel wurden dann Silberschmiede, der Urenkel Peter führt heute in der 4. Generation die Gold- und Silberschmiede in der Kohlhöckerstraße. Er stellte dem ALBATROS das Tagebuch seines Urgroßvaters zum Abdruck zur Verfügung; dafür sei ihm auch an dieser Stelle noch einmal gedankt. Und nun hat Philipp Haarstick (1844–1905) das Wort:

Am 21. April 1860 musterte ich für die Bremer Bark „Thusneida“ Capt. H. Meier, welche nach Singapur expeditiert wird und zu Bremerhafen im neuen Hafen lag. Am 23. April um 2 Uhr verließ ich Bremen mit dem Dampfsboot „Bremer“, um mich an Bord der „Thusneida“ einzufinden, wo ich um 7 Uhr mit dem Koch und einigen Matrosen ankam. Am 24. und 25. April kam die übrige Mannschaft an Bord und wurde Ballast eingenommen. Am 26. und 27. erhielten wir unseren Proviant an Bord nebst 2 Kanonen, 12 Musketen, Gewehren, 12 große Hausäbel und Pulver und Blei.

Den 28. April um 3 Uhr nachmittags lichteten wir, nachdem wir das ganze Schiff in Ordnung gebracht hatten, die

Anker und verließen unter iröhlichem Gesang und Kanonendonner, nachdem der Lootse an Bord gekommen war, die Rehde von Bremerhafen, und da wir günstige Briese hatten, verschwand die Küste Deutschlands bald hinter uns. Am 29. Apr. verließ uns der Lootse, und den nächsten Tagen hatten wir sehr schönes Wetter und günstigen Wind.

Am 2. Mai um 6 Uhr abends erblickten wir die Küste von England, steuerten N.N.W., nahmen den Lootsen an Bord und liefen am anderen Morgen, nachdem wir ein Dampfboot zum Bogsiren erhalten hatten, in den Hafen von Sunderland, welches unser nächster Bestimmungsort war, ein. Nachdem wir unser



Auch die „Tovarisch“ ex „Gorch Fock“ nahm an „Windjammer '90“ im August 1990 in Bremerhaven teil. (Foto: H.-J. Gersdorf, Hamburg)

Schiff festgemacht hatten, kamen die Steuerofficire an Bord, welche das ganze Schiff nebst unseren Kisten und Kojen fisirtirten, und allen Taback und Cigaretten welche sie fanden wurde in die Kajüte geschlossen und versiegelt, damit wir keinen an Land schmuggeln konnten. Am 14. Mai nahmen wir, nachdem unser Ballast gelöscht war, Steinkohlen ein, was höchstens 2 Tage dauerte und von engl. Kohlenstauern gestaut wurden. Am 15. Mai bekamen wir noch mehrere Stückgüter und eine Kanone an Bord.

Am 19. Mai um 3 Uhr verließen wir den Hafen von Sunderland und nachdem uns das Dampfboot hinausbugsiert hatte, traten wir die Reise direct nach Singapur an. Da die See ziemlich hoch ging und der Wind günstig war, liefen wir ziemlich rasch. Am 25. erhob sich ein heftiger Sturm und der Wind schlug um, das Schiff nahm viel Wasser über und stampfte hart, die Marssegel mußten dicht gereift werden.

Am 26. und 27. Mai hatte sich der Sturm noch nicht gelegt, und die See ging sehr hoch, 2 Mann im Ruder, alle Segel, bis auf das Vorstengtagsegel und Vormastsegel fest. In der Nähe von der Straße von Calais und waren in Gefahr zu stranden. Am 28. Mai wollten wir die Straße von Calais passieren, was uns aber nicht möglich war, da uns der Sturm wieder zurück trieb, und wir mußten kreuzen. Am 29. hatte sich der Sturm etwas gelegt und konnten die Straße von Calais passieren, der Wind wurde wieder günstig.

Am 31. Mai erblickten wir die Insel Wight, liefen ziemlich rasch und hatten schönes Wetter. Wir konnten die schöne Küste von England deutlich erkennen, da wir höchstens 4 engl. Meilen von derselben entfernt waren. Am 3. und 4. Juni erhob sich ein neuer Sturm, welcher auch mehrere Tage anhielt, mehrere Segel wurden vom Winde zerrissen. 2 Mann am Ruder mußten kreuzen.

Am 8. Juni hatten wir wieder klares Wetter und günstigen Wind, passirten die schöne Küste von Falmouth mit den zwei weißen Leuchthürmen, hatten viele Schiffe in der Nähe. 10 Meil. in der Wache. West war Cours. Am 9. Juni segelten wir mit guter Briese in die spa-

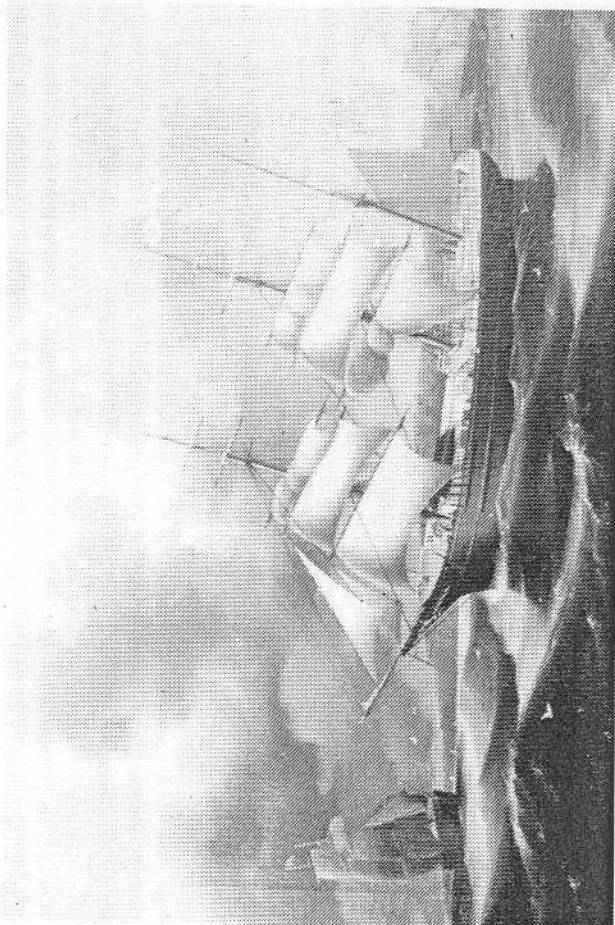
nische See od. Atlantischen Ocean ein und hatten somit den Canal hinter uns. S.W. war Cours.

Am 10. Juni schweren Sturm, das Schiff stampfte hart, 2 Mann am Ruder. Die Marfsegel mußten dicht gereift werden, passirten mehrere Schiffe. Am 13. Juni erblickten wir Cap Finisterre, die Nordwestspitze von Spanien. Das Schiff lief zwölf Meilen in der Wache. S.S.W. war Cours. Nachdem wir mehrere Tage günstige Briese gehabt und durchschnittlich 9 Meilen in der Wache gelaufen hatten, passirten wir am 23. Juni die Insel Madeira, von welcher mehrere Singvögel auf unser Schiff kamen.

Am 1. Juli sprachen wir eine engl. Barke an, welche nach Rangoon bestimmt war, auf den 14° nördl. Breite. Vom heutigen Tage an mußten wir uns ohne Kartoffeln begnügen, da dieselben alle waren. Mehrere Tage Windstille und zunehmende Hitze. Süd war Cours. Am 2. Juli hatten wir 149° Hitze nach Fahrtheit, sahen viele fliegende Fische, Schweinfische, Delphine u.s.w. viele Windstille.

Am 13. Juli Sonntags um 3 Uhr nachmittags passirten wir die Linie auf 27° Länge. Auf diesem Tage wurde die sogenannte tropische Taufe vollzogen. Leichte Briese. Am 28. Juli befanden wir uns auf der Höhe von St. Helena, zunehmende Briese, S.S.O. war Cours. Viele Seevögel ums Schiff. Am 29. u. 30. Juli Sturm und starkes Gewitter während mehrere Segel vom Wind zerrissen wurden, und ein Irrlicht auf der Spitze des großen Mastes sahen. Das Schiff machte 10 Meil. in der Wache, passirten den 32° südl. Breite.

Nachdem wir mehrere Wochen hindurch ziemlich günstige Briese gehabt und sich weiter nichts besonderes zuge tragen hatte, passirten wir am 20. August Capstadt, welches wir auf dem 40 bis 45° südlicher Breite umsegelten. Am 21. August fingen wir 2 große Albatrosse, welche jeder 11 Fuß klapften, und mehrere andere kleine Seevögel. Das Schiff lief 10 Meil. Ost war Cours. Am 22. und 23. August hatten wir Sturm, so das die Marfsegel dicht gereift werden mußten, 2 Mann am Ruder, mehrere Sturzwellen zerschlugen die Reling und richteten sonstigen Schaden auf Decken an.



Bark „Thusnelda“, 850 NRT, erbaut 1858 von F. W. Wencke, Bremerhaven, für eigene Rechnung, Kapitän J. H. Meyer. In Öl gemalt von C. Fedeler, 1869. (Foto: B. Havighorst)

Am 29. Aug. sahen wir, nachdem der Sturm sich etwas gelegt hatte, ein Nordlicht. Am 2. Sept. signalisiereten wir mit einem englischen Transportschiff, auf welchem sich ungefähr 400 Soldaten befanden und nach Ostindien bestimmt waren. Günstige Briese. Viele Schiffe in der Nähe. Am 7. Sept. signalisiereten wir mit einer engl. Bark, welche von Newport kam und nach Singapur wollte, war 125 Tage in See gewesen, während wir von Sunderland 111 Tage. Das Schiff lief 10 Mi.

Am 10. u. 11. Sept. hatten wir einen Sturm, welcher bald an Heftigkeit zunahm. Das Vormarflagel und mehrere andere wurden uns von harten Stoßwinden zerrissen. Auch kamen viele Sturzseen über, welche Schaden an der Reling und auf Deck anrichteten. 2 Mann am Ruder.

Am 13. Sept. legte sich der Sturm etwas und wir bekamen günstigen Wind. Am 14. Sept. signalisiereten wir mit einem engl. Vollschiffe, welches von Liverpool kam und nach Singapur wollte. Auf dem 68° östlicher Länge. Am 16. Sept. erreichten wir nach mehrtägigem

gutem Lauf die Inseln St. Paul und Amsterdam, welche auf dem 77° östlicher Länge liegen. Am 17. Sept. starke Briese, das Schiff macht 10 Meil. O.N.O. ist Cours.

Am 21. Sept. signalisieren wir mit einer Bark, welche ihre Vorbamstenge verloren hatte und nach Melbourne wollte. Wir befanden uns auf dem 92° östlicher Länge. Am 28. Sept. 105° Länge, 10° Breite. Am 30. Sept. erblickten wir die Weihnachtsinseln, das erste Land, welches wir seit wir die Insel Madeira passirt hatten, sahen. Hatten günstige Briese.

Am 1. Oct. machten wir alle Segel außer den beiden Marfsegeln fest, um nicht zu schnell zu laufen. Am 2. Oct. Morgens erblickten wir die Insel Java und liefen in die Sundastrabe ein, nachdem wir einige Stunden dicht an der schönen Küste von Java entlang segelt waren, sahen wir die Prinzen Insel, welche wie die meisten der Prinzen Inseln mit schönen Waldungen bedeckt waren.

Wir passirten viele Schiffe, unter anderen eine engl. Brigg, welche von Glasgow kam und nach Singapur