



Die SEELORDS

Shanty-Chor München von 1987 e.V.
Gemeinnütziger Verein



Rundschau

Ausgabe
Juli – September 2019



Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen!

Ende März haben Dino, unser „Seelord“

Dieter Meyer und seine Frau Elfriede Höfer eine 5-wöchige Indonesien-Reise nach Java, den Gili-Inseln, nach Lombok und Bali unternommen. Die Eindrücke, die die beiden dort erlebten, sind mit ein oder zwei Seiten nicht zu vermitteln. Also habe ich beschlossen diesen Bericht von Elfriede (umfasst ca. 30 Seiten) unverändert zu



lassen und ihn als eine Serie in unserer Rundschau zu veröffentlichen.

Fortsetzung auf Seite 11

DIE REDAKTION



Unser Heimathafen: „Alte Utting“ neben der Großmarkthalle
Lagerhausstraße 15 – 81371 München-Sendling
Unsere Homepage: <http://www.seelords.de>
Unsere E-Mail: antonhalmos@freenet.de



Unterstützt durch die
Marinekameradschaft
München

Der Vorsitzende hat das Wort

Das Wichtigste in der Musik

Gustav Mahler (1860 - 1911), österreichischer Dirigent und Komponist, sagte: "Das Wichtigste in der Musik steht nicht in den Noten." Sondern auch Spaß und Leidenschaft beim Musizieren und Singen gehören dazu. Und das haben „Die SEELORDS“.

Dass wir, nicht studierte Musiker, als Shanty-chor sehr oft gebucht werden, ja sogar bei unseren Auftritten Lob- und Anerkennungsworte entgegennehmen dürfen, verdanken wir unserer sehr engagierten Chorleiterin Daniela Papadopoulos-Marotta und dem Einsatz aller Chormitglieder, die das Erlernte auf der Bühne umsetzen. Durch ihre Arbeit und unsere Freude am Singen bei den Auftritten, bleiben wir unseren Kunden immer in Erinnerung. Das beweisen die Mehrfachbuchungen unserer Kunden.

Die Hälfte des Jahres 2019 ist vergangen. Unser Konzert am Samstag, den 29. Juni beim Kreisverbandes der Banater Schwaben in München war ein voller Erfolg. Und wieder bekamen wir einen Folgeauftrag. Ich bin stolz auf ALLE SEELORDS, dass wir uns einen solchen Treuebonus bei unseren Kunden, erarbeitet haben. Unser Auftragsbuch für dieses Jahr ist fast gefüllt. Diese Aufträge sind für uns ein weiterer Ansporn immer besser zu werden.



Wir sind in der glücklichen Lage, über genügend flexible, leidenschaftliche Sänger und Musiker zu verfügen - um Aufträge mit relativ kurzen Wartezeiten auszuführen. Wir bieten auch SINGEN FÜR KINDER auf dem Schiff „ALTE UTTING“ an, oder entsenden einen oder mehrere Musiker unentgeltlich in Senioreneinrichtungen mit Demenzabteilungen, um Freude und Lebensmut zu vermitteln. Manche Leitungen in den Seniorenheimen sind da richtig überrascht, teilweise gerührt und nehmen gerne unsere **caritativen** Angebote an. DANKE an alle Mitglieder, dass Ihr Euch dafür einsetzt.

Anton Tiberius Halmos
München, den 29.06.2019

Liebe Freunde der SEELORDS

Bitte unterstützen Sie die Arbeit und das soziale Engagement des gemeinnützigen Vereins „Die SEELORDS“ mit Ihrer Spende.

Unser Spendenkonto:

Commerzbank IBAN DE59 7008 0000 0410 3993 00

Ein großes Dankeschön an alle Spender, die unsere sozial engagierte Arbeit bisher mit Spenden unterstützt haben. Ohne Sie wären wir nur halb so gut.

Die Redaktion



Die Chorleiterin hat das Wort

**Liebe Freunde der Seelords,
liebe Lords und Ladies!**

Jetzt darf ich bereits das zweite Vorwort für unsere Vereinszeitung schreiben! Die Zeit vergeht rasend schnell und wir steuern bereits wieder auf die zweite Jahreshälfte zu!

(Fast) alle Damen und Herren der Seelords kommen fleißig zu den Stimmbildungsterminen und ich bin sehr stolz, dass wirklich schöne Erfolge zu hören sind!

Stimmbildung ist eine ganz besondere Sache, wenn es um einen Chor geht. Es ist nicht nur wichtig, dass die Stimmen trainiert und geschult werden, dass die Atmung stabilisiert und richtig eingesetzt wird. Wir lernen auch, genau aufeinander zu hören, im Chor quasi zu EINER Stimme zu werden.



Durch das GEMEINSAME Atmen, durch das HÖREN auf die anderen Sänger, durch das daraus resultierende „sich anpassen“ und die anderen Sänger spüren, entwickelt sich ein homogenes Ganzen.

Ich hoffe, dass wir weiterhin noch viele Möglichkeiten haben, uns weiterzuentwickeln und freue mich auf die gemeinsame Arbeit.

Die Seelords sind ja eigentlich ständig unterwegs und da ich natürlich diese Termine aus zeitlichen Gründen nicht wahr nehmen kann, möchte ich an dieser Stelle ein ganz besonderes Dankeschön an Harry aussprechen, der sozusagen die „zweite Spitze“ übernommen hat und den Chor durch die vielen Auftritten begleitet, immer bemüht, die Vorgaben umzusetzen.

Ein musikalisches AHOI an ALLE ...und vielleicht sehen wir uns bei der nächsten Veranstaltung meiner Akademie im Gasteig. RAGNARÖK 2.0 GAME OVER!

Eure Daniela

Der fliegende Holländer

Die Sage vom fliegenden Holländer erzählt von einem verfluchten Kapitän des 17. Jahrhunderts. Beim Versuch, das Kap der Guten Hoffnung zu umschiffen, schwor der Seemann, dass er, um das sagenumwobene Kap einmal zu umrunden, bis zum Jüngsten Tag segeln wolle, wenn es denn sein müsse. Was dann auch prompt geschah. Mit seinem verfluchten Gespensterschiff musste er umherirren, ohne in einen Hafen einlaufen oder Erlösung im Tod finden zu können. Das Schiff des verfluchten Kapitäns besaß besondere Fähigkeiten: So sollte es gegen den Sturm, bei absoluter Flaute oder auch rückwärts segeln können. Selbst schwebend oder plötzlich aus den Tiefen des Meeres auftauchend soll es schon gesehen worden sein. In der Sage sind die Segel rot wie Blut, Feuerschein tanzt um den Mast und der Rumpf des Bootes ist schwarz. Die Besatzung an Deck besteht aus lebenden Toten. Alle sieben, zehn oder hundert Jahre darf der verfluchte Kapitän an Land. Wenn er dort eine Frau findet, die ihn

aufrichtig und treu liebt, so würde er Erlösung finden. Eine Begegnung mit dem Fliegenden Holländer galt unter Seemännern als düsteres Omen und kündet den Untergang des Schiffs oder ein bevorstehendes großes Unglück für seine Mannschaft an. Die Ursprünge der Legende sind nicht bekannt.



Sagenhafte Verzierungen: Die Galionsfigur

Die Popularität von Galionsfiguren geht zurück bis ins 17. Jahrhundert und dauerte bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts. Im 18. Jahrhundert nannte man die Galionsfigur Bild des Schiffs. Seeleute begannen damals, den Bugspriet ihrer Schiffe mit Figuren zu verzieren. Meist wurden diese Gebilde aus Holz geschnitten und bunt bemalt. Heute werden hauptsächlich traditionelle Segelschiffe mit Galionsfiguren geschmückt. Der Begriff „Galionsfigur“ leitet sich von „Galion“ (Spanisch: Balkon) ab. Das ist ein hölzerner Vorbau in Form eines

Balkons, der bei einigen Segelschiffen zu finden ist. Die Galionsfigur hat oft einen deutlichen Bezug zum Schiffsnamen. Sie dient als Schutzpatron oder zur Abschreckung: Um ihre Feinde zu beindrucken, befestigten die Wikinger geschnitzte Drachenköpfe an ihren Schiffen. Andere beliebte Figuren waren brüllende Löwen, mutige Krieger und Ritter, geldgebende Fürsten, Reeder, aber vor allem auch Meerjungfrauen und Nixen sowie andere, mal zarte, mal besonders üppige Frauengestalten. Die Mannschaft eines Schiffs betrachtete die Galionsfigur als Talisman.



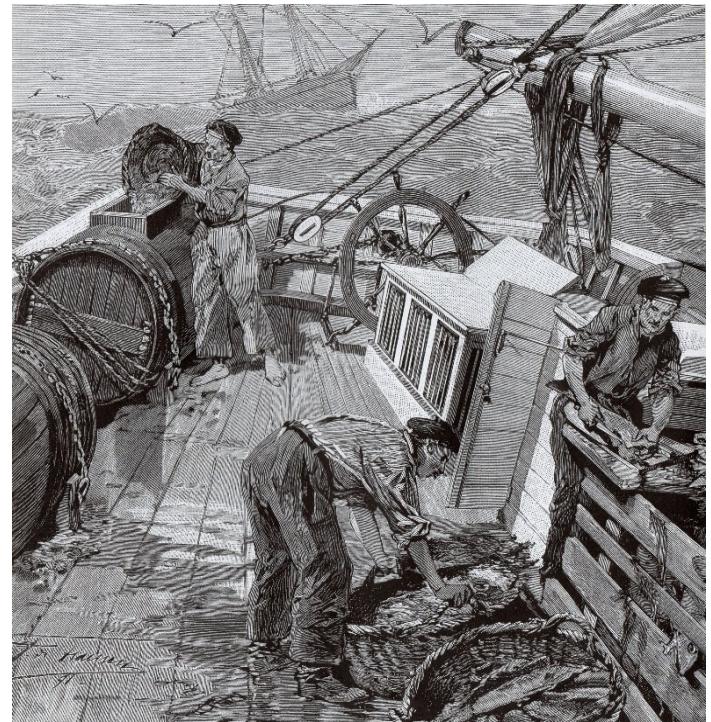
Sie stemmte sich jedem Wetter entgegen, beobachtete den Kurs des Schiffes und bewahrte es vor Unglück. Wurde sie zerstört oder be-

schädigt, war das ein böses Omen, das das Gelingen der ganzen Reise in Gefahr brachte.

Der Seemannssonntag

Der Seemannssonntag ist eine Tradition, die die Mägen füllt. Am Donnerstag einer jeden Woche gibt es für die Schiffsbesatzung ein besonders gutes Essen, vergleichbar einem Sonntagsessen. Und ähnlich wie der Sonntag der Christen heilig ist, ehren die Seeleute den Donnerstag. Die Wikinger haben diesen kulinarischen Brauch etabliert. Ihnen war der Donnerstag – Thorsdag – heilig. Den Göttern zu Ehren wurde an diesem Tag auch gut gegessen.

Urkundlich erwähnt und geregelt wird er dann in den Hamburger Artikelsbriefen von 1727. Zu dieser Zeit wurde auf den Schiffen täglich eine Andacht abgehalten. Den Seeleuten kam das gelegen, - wer betet, muss nicht schuften. Dem Hamburger Senat waren diese kirchlichen Pausen nicht recht, und so wiesen sie die Schiffs prediger an, nur an Sonntagen und Donnerstagen Gottesdienste abzuhalten. Den Brauch des üppigen Mahls am Donnerstag, ließen sich die Seeleute aber nicht verbie-



ten. Vielleicht hatten auch praktische Erwägungen zur Auswahl des Donnerstags geführt: Segelschiffe liefen traditionell freitags nicht aus, sodass am Donnerstag stets weniger Arbeit zu verrichten gab. Genug Zeit zum Essen!

Hier kann man gut kroatisch essen





Zum Freistoss
GASTSTÄTTE • GRILL • SPORTSBAR



Hacker Pschorr

Siegenburger Str. 49
81373 München
089 / 760 2636
0176 / 70 220 771





MVM auf dem Rotkreuzplatz

Genau ein Jahr ist vergangen, am Samstag den 18. Mai unterstützten die Seelords bereits das vierte Jahr in Folge die Münchener Maritime Vereinigungen bei ihrer Öffentlichkeitsarbeit auf dem Rotkreuzplatz im Stadtteil Neuhausen. Wir hatten schon manchmal mit leichtem Regen zu kämpfen gehabt, aber heuer war der Wettergott uns wohlgesonnen. Kamerad Josef Motl hatte uns wie jedes Jahr beim KVR (Kreisverwaltungsreferat) eine Auftrittsgenehmigung besorgt, so dass wir von 13 bis 14 Uhr die Passanten auf dem Rotkreuzplatz zum Verweilen bringen konnten. Ob sich die Leute auch so für die politischen Parteien interessierten, die kleine

Stände für den Wahlkampf (Europawahl) aufgebaut hatten, wage ich zu bezweifeln. Die freundliche Dame vom Gemüsestand hat uns wieder mit Strom versorgt und acht leere Gemüsekisten für die Positionierung unseres Verstärkers ausgeborgt. Inzwischen haben wir uns einen Klapptisch zulegt, um unabhängiger von solchen Aktionen zu sein. Da wir heuer so wenig Sänger waren, hat sich von der Marinekameradschaft München die Kameradin Gudrun Sohn entschlossen uns beim zweiten Teil des Programms sängerisch tatkräftig zu unterstützen. Vielen Dank Gudrun! Der gemeinsame öffentliche Auftritt hat uns allen wieder gut gefallen.



Im Anschluss haben sich einige Kameraden und Kameradinnen zu einem Getränk und einem Essen im „Jagdschlösser“ gleich auf der gegenüberliegenden Seite getroffen, um diesen wunderschönen Nachmittag ausklingen zu lassen.

*Fotos: MK
Bericht: Harry*



Karlsruher Straße 1, D-86156 Augsburg

Telefon: +49 (0)821 / 422 772
E-Mail: info@feil-reisen.de

Fax: +49 (0)821 / 426 793
Internet: <http://www.feil-reisen.de>

Seit mehr als 25 Jahren ist Feil Reisen Ihr kompetenter Partner für Busreisen. Wir bieten unseren Kunden erholsame Reisen in die schönsten und aufregendsten Länder und Städte Europas an.

Ob Kurztrip oder erholsamer Urlaub in den reizvollsten Metropolen Europas - wir bieten Ihnen preiswerten Pauschalreisen und Transfers, sowie Gruppenreisen für Schulklassen, Vereine und Firmen an. Durch unseren modernen Fahrzeugpark, mit variablen Busgrößen von 8-79 Sitzplätzen, können wir Ihnen Bequemlichkeit mit allem Komfort anbieten und können so den verschiedenen Vorstellungen der Reisegäste gerecht werden.

Reisen für Schüler und Schulen Wir planen gerne mit Ihnen zusammen Ihren Ausflug/ Abschlussfahrt und organisieren auf Wunsch Ihre Übernachtung (vom Campingplatz bis zum ***** Hotel) und Tagesausflüge (z.B. Museen, Sehenswürdigkeiten, Stadtführung, Naturparks) vor Ort!



marketing8
FULLSERVICE MARKETING

BEI UNS ERHALTEN SIE ALLE LEISTUNGEN AUS EINER HAND! GANZ GLEICH OB GROßUNTERNEHMEN ODER STARTUP, WIR FÜHREN IHRE MARKE CROSSMEDIAL UND MIT LEIDENSAFT ZUM ERFOLG.

TEL. +49 (0) 941 / 788 420 74
FAX. +49 (0) 941 / 788 420 75

WEB. WWW.MARKETING8.DE
MAIL. INFO@MARKETING8.DE
FB. FACEBOOK.COM/MARKETINGACHT
IG. WERBEAGENTURMARKETING8

SIE BENÖTIGEN HILFE IM BEREICH DER **KLASSISCHEN WERBUNG**,
ODER MÖCHTEN **IHR UNTERNEHMEN DIGITAL TRANSFORMIEREN?**

MARKENENTWICKLUNG
BRANDING, LOGO, CI & CD

WEB, DIGITAL & ECOMMERCE
WEBSITES, WEBSHOPS, SOCIAL MEDIA

KLASSISCHE WERBUNG
PRINTMEDIEN, DRUCK & WERBEMITTEL

MARKENAUFBAU | WEB & DIGITAL | PRINT & OFFLINE | FULLSERVICE
FRAGEN SIE JETZT AN! **WWW.MARKETING8.DE**
ODER UNTER +49 (0) 941 / 788 420 74





Münchner-Musikwerkstatt - Reparaturen für alle Musikinstrumente
Manfred Rathmayr, Romanstr. 37c, 80639 München, Tel.: +49 89 14 33 21 35
Mobil: +49 174 33 67 197, info@muenchner-musikwerkstatt.de, www.muenchner-musikwerkstatt.de

Wissenswertes

Der Hamburger Gruß „**Hummel, Hummel - Mors, Mors**“ ist ein traditioneller, in Hamburg entstandener Ausspruch oder Ausruf, bei der eine Person eine zweite mit „**Hummel, Hummel**“ anspricht, die darauf „**Mors, Mors**“ erwidert. Es handelt sich dabei weniger um eine in Hamburg übliche



Grußformel, sondern wird eher als Erkennungszeichen und Schlachtruf von Hamburgern verwendet. Der Gruß ist wohl auf den 1854 verstorbenen Wasserträger Johann Wilhelm Bentz zurückzuführen, der unter dem Spitz- und Spottnamen Hummel oder Hans Hummel zu den alten Hamburger Originalen zählte und

bis heute eine bekannte und populäre Hamburger Figur geblieben ist. Bentz, ein missmutiger Mensch, wurde der Überlieferung nach von Kindern geneckt, in dem sie ihn beim Spottnamen „**Hummel, Hummel**“ riefen, worauf er mit „**Mors, Mors**“ antwortete, einer Kurzform des niederdeutschen Ausspruchs „**Klei mi an'n Mors**“ („**Leck(t) mich am Arsch**“). In Kombination mit „**Hans**“ – der Kurzform seines Vornamens „**Johann(es)**“ – wurde er unter seinem Spitznamen **Hans Hummel** bekannt. Zur Herkunft des Spottnamens Hummel gibt es mehrere Erklärungen:

Der Spottname wird auf den Stadtsoldaten Daniel Christian Hummel aus der Franzosenzeit zurückgeführt, der wegen seiner Kriegserzählungen bei den Straßenkindern der Hamburger Neustadt sehr beliebt war. Nach dessen Tod zog Bentz in dessen Wohnung, woraufhin der Rufname seines Wohnungsvorgängers auf Bentz als Spitzname überging. Andererseits wird vermutet, dass sich der Name von der norddeutschen Bezeichnung „**Griephummer**“ oder kurz „**Hummer**“ ableitet, dem Spottnamen der ebenfalls „**greifenden**“ **Gerichtsdienner**; „**Hummer**“ wurde dann sprachlich zu „**Hummel**“ verschliffen. Als 1848 die Stadtwasserkunst in Hamburg-Rothenburgsort den Betrieb aufnahm, wurde Bentz arbeitslos. 1854 starb er und wurde auf Armenhauskosten auf dem Dammtorfriedhof begraben.

Witz des Tages



Der alte Kapitän hat eine merkwürdige Angewohnheit. Jeden Morgen öffnet er den Safe in seiner Kajüte, nimmt einen kleinen Zettel heraus, liest aufmerksam was drauf steht, und legt dann den Zettel zurück in den Safe. Alle Crewmitglieder wissen davon und wundern sich, was wohl auf dem Zettel stehen mag, aber keiner traut sich, den Kapitän zu fragen. Eines Tages stirbt der alte Kapitän. Nun will die Crew es aber wissen. Sie nehmen den Safe-Schlüssel des toten Kapi-

täns, öffnen den Safe, nehmen den Zettel heraus und lesen erstaunt:



Warum Steuerbord grün und Backbord rot ist

Bei der Frage nach den Positionslichtern bei Schiffen gibt es viel Seemannsgarn und wenig historische Belege.

"Links ist wo das Herz sitzt, und das Herz blutet, und das Blut ist rot" – mit dieser Eselsbrücke soll sich der Seefahrer die Vorschriften zur Lichterführung auf See merken können: Backbord, die Seite, die vom Heck nach vorn schauend die linke Seite des Schiffs bezeichnet, ist mit einem roten Positionslicht auszustatten. Steuerbord auf der anderen Seite trägt ein grünes Licht. Doch wer hat diese Farben wann festgelegt? Und vor allem: mit welcher Begründung? Seefahrer antworten auf diese Fragen häufig mit einem Achselzucken: Das Wer



und Wann ließe sich schließlich nachschlagen, und über das Warum brauche man sich keine Gedanken zu machen. Schließlich funktioniert das System, da bedarf es doch keiner weiteren Begründung. Die Kollisionsverhütungsregeln des internationalen Seeverkehrsrechts schreiben die Beleuchtung von Schiffen bei Nacht und schlechter Sicht am Tag eindeutig vor. Doch hätte es mit der Beleuchtung auf See natürlich auch ganz anders aussehen können: Statt des grünen hätte es ein weißes Licht an Steuerbord geben können. Oder man hätte Rot und Grün genau umgekehrt zuordnen können: Grün an Backbord und Rot an Steuerbord. Beinahe wäre es tatsächlich so gekommen. Doch zunächst einmal waren die Positionslichter auf See weiß, wenn es denn überhaupt welche gab. Wie Kapitän Alfred Lübke in einem 1957 in

der nautischen Zeitschrift "Der Seewart" veröffentlichten Artikel schreibt, nutzten in einem Konvoi fahrende Kriegs- und Handelsschiffe bereits im Altertum Lichtsysteme, doch sind Einzelheiten über die jeweiligen Regelungen und Art der Lichtquellen nicht überliefert. Das älteste bekannte Gesetz zur Lichterführung ist im "Rhodischen Seugesetz" zu finden, das um das Jahr 740 durch den byzantinischen Kaiser Leo Isaurus erlassen wurde. Dies Gesetz schrieb vor Anker liegenden Schiffen bei Nacht ein weißes Licht vor. Lange Zeit blieb es bei weißen Laternen, die sich auch bei Schiffen in Fahrt bewährten. Tatsächlich schien sich im 16. Jahrhundert die Regel, in der Nacht ein weißes Licht zu führen, allgemein durchgesetzt zu haben. Trotz des teilweisen regen Schiffsverkehrs kam es dabei zu erstaunlich wenigen Kollisionen, da die Segler noch verhältnismäßig klein und langsam waren. Außerdem waren sie dank starker Bemannung gut zu manövrieren. Mit der Erfindung der Dampfmaschine und damit auch der Dampfschiffahrt änderten sich im 19. Jahrhundert die



Kräfteverhältnisse auf See. Das Segelschiff hatte mit der Konkurrenz zu kämpfen, die Geschwindigkeit stieg auf Kosten der Manövriertfähigkeit, und „man knüppelte bei jedem Wind“, wie Kapitän Lübke schreibt.

Und mit der steigenden Kollisionsgefahr kam denn auch Farbe ins Spiel der Lampen und Positionsleuchten. Im Jahre 1834 kam der erste Vorschlag zur Einführung farbiger Positionslaternen auf Schiffen: Der englische Ingenieur Shaw von der Dubliner Reederei "City of Dublin Steamship Company" empfahl ein weißes Topplicht, das über den ganzen Horizont sichtbar sein sollte, kombiniert mit einem weißen Steuerbord- und einem roten Backbordseitenlicht. Dazu schreibt Lübke: "Die Verwendung eines roten Lichts war zunächst eine Sensation... Man hatte sich aber von dem ersten Staunen noch nicht erholt, da tauchte schon ein neues System auf." In der Tat führte die "P&O Company Southampton" zwei Jahre später für ihre Dampfer eine Lichterführung mit grünem Positionslicht ein: weißes Topplicht, rotes Steuerbord- und grünes Backbordlicht. Das Durcheinander, das folgte, brachte nicht nur zahlreiche Kollisionen, sondern auch eine Vielzahl weiterer Vorschläge, wie man dem Chaos Herr werden könne. Allerdings bezogen sich diese Vorschläge meist nur auf nationale Gewässer und entbehrten mitunter aller Anwendungsfreundlichkeit. 1847 endlich ergriff Großbritannien als führende Seefahrernation die Initiative und ging mit der Einführung eines Systems voran, das bald allgemeine Zustimmung fand: weißes Topplicht, an Steuerbord ein grünes Licht und an Backbord ein rotes. Warum sich die versammelten Admirale und Kommandanten so und nicht anders entschieden – man weiß es nicht. Doch hat sich dies grundsätzliche System seither weltweit durchgesetzt und wird bis heute beibehalten. Es hätte also auch ganz anders kommen können, oder zumindest gibt die Überlieferung keinen eindeutigen Aufschluss über die Beweggründe für die Farbzuordnung. Das hindert den Schiffer, der ja bekanntermaßen ein Freund des Seemannsgarns ist, jedoch nicht am Spekulieren. So lässt sich beispielsweise argumentieren, dass die Farbwahl, die sich am Ende durchgesetzt hat, angesichts der gängigen Vorfahrtsregeln auf See durchaus sinnvoll erscheint. Sieht der Steuermann auf der Steuerseite – also an Steuerbord – die rote Positi-

onsleuchte eines anderen Schiffes, dann muss er unter Umständen den Kurs ändern, um dem nahenden Kahn auszuweichen. Auf See gilt nämlich wie im Straßenverkehr die "Rechts vor links"-Regel (bei Maschinenschiffen): Das Schiff, das sich von Steuerbord her nähert, hat Vorfahrt. Und es zeigt dem, der die Vorfahrt zu gewähren hat, seine rote Positionsleuchte. Wie eine rote Ampel signalisiert so die rote Farbe dem Steuermann, dass er keine freie Fahrt hat – ein Ausweichmanöver kann nötig sein. Sieht der Steuermann dagegen ein grünes Licht, so kann er getrost auf Kurs bleiben, denn das andere Schiff hat ihm auszuweichen. Um dies Argument zu Ende zu bringen, müssten zunächst allerdings jede Menge weiterer Fragen beantwortet werden: Seit wann gelten die bestehenden Vorfahrtsregeln auf See? Und seit wann bleibt man bei Rot stehen und darf bei Grün gehen? Es bleibt bei der Spekulation. Fest steht jedoch, dass die Sammlung der nautischen Eselsbrücken um einige Schöpfungen ärmer wäre, wenn die Farbwahl für Back- und Steuerbord anders ausgesehen hätte. Und schade wäre es um Kreationen wie diese: Wenn Dir ein Rechtshänder eine Backpfeife verpasst, so wird Deine linke Backe rot – daher ist Backbord rot.



Wenn jemand eine Reise tut ...

Fortsetzung von Seite 1

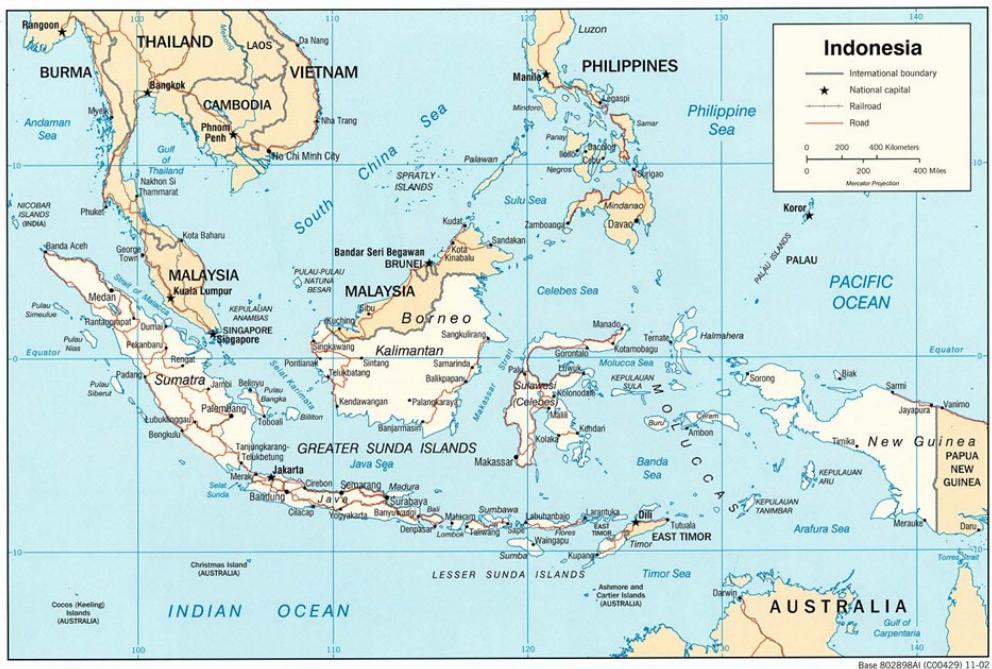
Java, Gili-Inseln, Lombok und Bali vom 28.3. – 3.5.2019

Ich hatte es nicht gewagt, mich auf irgend eine Insel festzulegen. Fünf Wochen hatten wir Zeit. Da müsste man doch nach Sumatra, nach Borneo oder evtl. auch noch bis Neuguinea kommen – dachte ich. Weit gefehlt! Die Zeit reichte nur für die oben genannten Inseln. Immerhin hatten wir schon vor ca. 30 Jahren Sulawesi und Bali besucht. Es war eine sehr exotische Reise gewesen. Und ich hatte immer noch wundervolle Bilder im Kopf: Eindrucksvolle Beerdigungsfeiern, wundervolle Berglandschaften, Frauen, die Opfergaben auf dem Kopf trugen, Tempel-Tänzerinnen, farbenprächtige Trachten.

Auf Großstädte, wie auf Jakarta (9,6 Mil.) war ich nicht vorbereitet. Vor allem fiel mir auf, dass die Bevölkerung stark zugenommen hat. Indonesien liegt mit 260 Mil. Einwohnern an vierter Stelle der Weltbevölkerung. Und trotzdem gelang es uns immer wieder, ins Hinterland zu reisen, wo wir Asien von seiner schönsten Seite kennenerntten.

Jetzt, wo ich selbst die Menschen auf Java und Bali kennengelernt habe, weiß ich, wie freundlich und zurückhaltend die Indonesier sind – und auch ein wenig antriebslos. Außerdem sind sie sehr tolerant. Da kommt es durchaus vor, dass eine Europäerin im Tanga zusammen mit einer verschleierten Muslimin im wahrsten Sinne des Wortes in einem Boot sitzt, ohne dass feindliche Blicke hin- und hergehen. Sicherlich gäbe es noch bessere Beispiele, um diese Menschen zu beschreiben. Aber dieses fällt mir grade ein.

Wenn man Freunden erzählt, dass man nach Indonesien reist, bleiben die meisten stumm. Es fällt den Leuten einfach nichts zu diesem



Land ein. Vielleicht liegt es daran, dass diese Nation an sich schon unglaublich ist. Sie besteht aus über 17.500 Inseln, wovon 6000 bewohnt sind von Menschen aus über 360 Ethnien, die über 700 Sprachen sprechen. Der indonesische Staat schmiegt sich wie ein Gürtel auf die Erde und überspannt eine Entfernung von über 5.000 km.

Man könnte auch vom „Feuerring“ sprechen, denn es brodelt hier in Form von Erdbeben und Tsunamis unentwegt.

Das Äußerste, nordwestliche Ende von Sumatra wird von muslimischen Malaien bewohnt, deren Gesichtszüge einen leicht arabischen Einschlag haben, während die Menschen auf Neuguinea dunkelhäutig sind und bis vor kurzem bis auf Penisköcher nackt waren. Auf Java wohnen die meisten Menschen. Deshalb gilt diese Insel als der Schmelzriegel Indonesiens. Im Vergleich zu anderen Inseln sind die Menschen auf Java reich. So kommen vor allem junge Menschen hierher, die es zu etwas bringen wollen.

Obwohl viele Menschen arm sind, wächst die Bevölkerung weiter. Die Armen haben kaum zwei Euro pro Tag zur Verfügung, leben eventuell auch ohne Strom. So habe auch ich zum ersten Mal in einem Wald gesehen, wie man

eine Stromleitung anzapft. Es fiel mir auf, dass trotz dieser Armut wirklich alle ein Smartphone haben und fleißig damit zugange sind. Meines wurde mir auf dieser Reise gestohlen – evtl. von jemanden, der es sich ansonsten nicht leisten könnte.

Indonesien wurde ca. 350 Jahre lang von den Holländern beherrscht und ausgebeutet. Die fruchtbare Vulkanerde und die Meeresluft lassen auf diesen Inseln schon immer heiß begehrte Gewürze wachsen.

Im Gegensatz zu den indischen, chinesischen und arabischen Händlern, die bereits einen regen Handel betrieben, bevor die Europäer ankamen, waren die Holländer damit nicht zufrieden. Sie hatten keine Lust die begehrten Waren den örtlichen Prinzen und Sultanen abzukaufen, nein, die neuen Kolonialherren wollten alles und das sofort und umsonst. Dieses egoistische Verhalten führte natürlich zu Auseinandersetzungen und Kriegen. Und aus diesen Trümmern wurde der moderne indonesische Staat gebildet.

Die Holländer haben keinerlei Strukturen hinterlassen, die Menschen nicht ausgebildet oder auf die Unabhängigkeit vorbereitet. Das fällt einem sogar als absoluter Laie auf, wie ich einer bin. Außer ein paar renovierten Gebäuden und noch viel mehr Verfallenen, erinnert nichts an die Holländer. In Indien haben sie immerhin noch das Schienennetz samt den Zügen der Engländer – leider auch deren umständliches Verwaltungssystem.

Bei meinem Versuch, innerhalb der Bevölkerung herauszufinden, ob gegenüber den Holländern noch ein gewisser Groll vorhanden wäre, erntete ich nur verständnislose Blicke.

„Wieso denn das? Damals war ich doch noch gar nicht auf der Welt!“ oder: „Das ist doch schon so lange her“. So, oder so ähnlich, waren die Antworten. Auch ein Holländer bestätigte das. Dieser Mann wunderte sich ebenfalls über diese Einstellung. Aber ich habe so etwas ähnliches auch schon in Vietnam gehört, als ich nach dem Verhältnis zu den Amerikanern fragte. „Ach, der Krieg wäre doch schon so lange her. Wir wollen nicht mehr an die Vergangenheit denken, sondern lieber in die Zu-

kunft schauen.“

Noch kurz zur Unabhängigkeit:

Die Japaner waren 1942 in Niederländisch-Ostindien einmarschiert und hatten die holländischen Kolonialherren von den Inseln vertrieben. Allerdings erwiesen sich die Japaner als keinen Deut besser. „Sie wären ja soooooo grausam gewesen....“ erzählt eine uralte Frau. Auch mir ist schon auf meinen Reisen aufgefallen, dass Japaner in Kriegen schlimmste Foltermethoden angewandt haben. Das hat mich überrascht, denn heutzutage besticht doch dieses Volk durch seine Höflichkeit. So hatten die Indonesier mit Ende des zweiten Weltkrieges die Nase voll von sämtlichen Besatzern und verkündeten ihre Unabhängigkeit mit folgenden Worten: „Wir, die indonesische Nation, erklären hiermit die Unabhängigkeit Indonesiens. Die Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Machtwechsel usw. werden so sorgfältig und so zügig wie nur möglich erledigt.“ Und an dieser Aufgabe arbeitet die Nation noch heute.

Und nun zu uns:

Der eine oder andere wird sich allmählich fragen, wie wir eigentlich mit der Sprache zuretkamen. Obwohl Indonesisch keine sehr schwere Sprache ist – im Grunde würde es reichen, viele Vokabeln zu lernen, hatte ich mir doch diese Mühe nicht gemacht. Inzwischen sprechen wohl auf der ganzen Welt die jüngeren Menschen Englisch. Das ist eine wundervolle Sache.

Ich kann mir nur wünschen, dass dieser Trend anhält. Denn auf diese Weise kann man sich wirklich durchschlagen und wenn das Land noch so exotisch ist.

In Jakarta interessierte uns vor allem der alte Hafen. Hier kann man die alten Fracht-Segelschiffe bewundern. Ich erinnerte mich, wie gerne ich damals – vor 30 Jahren - mit so einem Moslem-Segler von dem damaligen Ujung Pandang – heute Makassar auf der Insel Sulawesi nach Jakarta mitgesegelt wäre. Aber mein Dino hatte sich vehement dagegen gewehrt. Damals wurde die Ladung noch durch Malaien gelöscht, ganz ohne Kräne, Sattelschlepper, Tieflader, oder was man sonst noch

an schweren Geräten in einem Hafen braucht. Das war Schwerst-Arbeit und man verbot es mir, die schuftenden Kulis zu fotografieren.

Natürlich denkt man in so einem Hafen sofort an die VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) auf Deutsch: „Niederländische Ost-indien-Kompanie“. Sie wurde 1602 gegründet und hatte ihren Hauptsitz in Amsterdam und Batavia. So hieß Jakarta früher.

Viele Jahrzehnte lang trug das Gewürznelken- und Muskatmonopol zum Gewinn der VOC bei. Sie waren allerdings nicht zimperlich in der Durchsetzung dieses Ziels.

So richtete 1621 der niederländische Gouverneur von Batavia, Coen, einen Völkermord an der Bevölkerung der Banda-Inseln an. Etwa 15.000 Menschen, fast alle Einwohner und deren Anführer, wurden getötet. Zuvor hatte sich die einheimische Bevölkerung geweigert, dem Monopol zuzustimmen.

Doch die Kosten waren ebenfalls hoch, denn die Kompanie wurde in eine Reihe teurer Kriege zwischen den javanischen Prinzen untereinander und auch gegen die VOC hineingezogen. 1798 ging die VOC schließlich bankrott. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten fünfzigtausend Menschen für die VOC. Sie besaß eine Flotte von 150 Handelsschiffen und einige Dutzend Kriegsschiffe. Damit war die VOC zum Scheitern zu groß, so dass sich die holländische Krone entschloss, Besitz und Schulden zu übernehmen. Solchermaßen gerettet,

herrschte die Niederländische Ostindien-Kompanie bis zum Einmarsch der Japaner weitere einhundertfünfzig Jahre.

Wie die VOC zuvor, waren die Holländer weit mehr an Erträgen als an den Menschen interessiert. Ihr Antrieb waren allein die Reichtümer der fernen Kolonie. Zum Beispiel holzten sie auf Sumatra große Teile des Dschungels ab, um Kautschuk und Kakao anzubauen.

Auf Java, Sulawesi und anderen Inseln wurden für Kaffee-, Tee-, Zucker- und Tabakplantagen gerodet. Des Weiteren gruben die Holländer nach Zinn und Gold und bohrten nach Öl.

Zur Religion:

Da ich keine übermäßig klugen Artikel, die eh nicht von mir stammen würden, in meinen Reisebericht einfügen möchte, erkläre ich die Sache mit dem Islam in Indonesien mit meinen Worten:

Bei einem stimmungsvollen Abendspaziergang durchs Javanische Hinterland war es uns vergönnt einen Blick ins sogenannte „Leben“ zu werfen. Die Menschen waren wieder mal überwältigend freundlich. Sie leben sehr eng aufeinander, haben viele süße Kinder, fahren mit Mopeds, werden von winzigen Läden versorgt. Schon bald rief der Muezzin zum Abendgebet – was heißt „der“ Muezzin? Es sind mindestens zehn.

Das ganze Gebirgstal erschallt wieder vom Gesang – vielmehr vom Geplärre dieser Geistlichen. Der Gesang überschlägt sich förmlich.



Es hört sich grauenvoll an. Schließlich sind ja nicht alle Muezzins begnadete Sänger. Es nützt alles nichts. Wir müssen uns daran gewöhnen, dass fast 90% der Indonesier Muslime sind. Die Nicht-Muslime – Hindus - leben auf Bali. Ja, und dann gibt es noch ein paar Prozent anderer Religionen, z.B. Christen oder Juden.

Ich habe auf meinen Reisen schon erlebt, dass sich islamische Mädchen nicht gerne fotografieren lassen. Auf Java war das nicht der Fall.



Der Islam in Indonesien ist ein sehr toleranter Islam. Schließlich wird er auch schon sehr lange praktiziert. Man begegnet durchaus Musliminnen, die kein Kopftuch tragen und sich einfach nur wünschen, dass alle Religionen gut miteinander auskommen.

Und nun wieder mal zu uns:

Wir hatten allmählich Sehnsucht nach einem Urlaubsort am Meer bekommen und beschlossen, nach Pangandaran zu reisen. Auf Java fährt man mit dem Zug, aber auch mit dem Bus oder man mietet sich ein Taxi. Eine wichtige Rolle, um von Insel zu Insel zu kommen spielen natürlich die Fähren. Sie sind alle miteinander fest in einer Hand und heißen „Pelni“. Wir nützten alle Möglichkeiten zum Vorwärtskommen. Am meisten Spaß machte jedoch das Motorrad-Taxi. Mit so einer Maschine – natürlich hatte jeder von uns seinen eigenen Fahrer – fuhren wir ganz langsam in Pangandaran der Strandpromenade entlang, um nach einem Hotel Ausschau zu halten. Das war kein schwieriges Unterfangen, denn Dino entschied sich einfach für das exklusivste. In der Nebensaison, die wir gerade haben, kann man sich so ein feines Hotel schon mal leisten. Es kostete 572.000 Rupiah (35 Euro). Dafür bekamen wir



2 x Queen-Size-Beds, Air-Conditioner und eine Art Föhn, der nur die Luft durcheinanderwirbelt, so als ob ein kleiner Wind durchs Zimmer fegt, TV mit vielen Programmen, ein großes Bad, Swimming-Pool und Frühstücksbuffet inclusive Gamelan-Orchester. Am Abend saßen wir immer auf der Terrasse mit Blick aufs Meer. Himmlisch! Das Hotel war so gut wie neu. Alle Hotels waren quasi neu. Allmählich dämmerte es mir:

Alle Hotels in der ersten Strand-Reihe waren vom letzten Tsunami weggefegt worden.

Das Seebeben vor Java am 17. Juli 2006 mit einer Stärke vom 7,7 auf der Richterskala, verursachte eine Flutwelle, die nach Augenzeugenberichten eine Höhe von bis zu vier Metern erreichte. Ihr fielen ca. 700 Menschen zum Opfer, etwa 300 wurden vermisst. Zudem wurden rund 30.000 Menschen obdachlos.

Der letzte verheerende Vulkanausbrauch in Indonesien war erst an Weihnachten 2018 – nicht der erste und auch nicht der letzte. Ich schlief schlecht in dieser Nacht – kein Wunder!

Ein diesbezügliches Interview mit der Umweltministerin, das ich am Fernsehen verfolgen konnte, trug auch nicht grade zur Beruhigung bei. Die Frau musste Rede und Antwort stehen, warum die Bevölkerung beim letzten Tsunami nicht rechtzeitig gewarnt wurde. Es wäre nicht möglich gewesen, da sich das Epizentrum nahe der Küste befand und nur 4 Minuten Zeit gewesen wären. Weiter ging es um das Frühwarnsystem. Die Menschen würden eher bei Katastrophen spenden als in ein modernes Frühwarnsystem investieren. Was letztendlich zu tun wäre? „Beten“ meinte die Umweltministerin.



Dieses Foto stammt gottseidank nicht von mir.
 Java befindet sich, zusammen mit der größeren nordwestlichen Nachbarinsel Sumatra und den kleineren östlich gelegenen Inseln, am Sundagraben (oder auch Javagraben). Dieser Graben ist unvorstellbar tief. – 7500 m. Er ist deshalb so tief, weil sich eine tektonische Platte über eine andere geschoben und diese in den darunter liegenden Teil des Erdmantels gedrückt hat.

Während der letzten Eiszeit war Java mit dem Festland verbunden und Teil des Sundalandes. Wir blieben einige Tage in Pangandaran und machten schöne Ausflüge. Jeder von uns leistete sich einen Motorradfahrer. Es war schön durch die üppige Natur auf kleinsten Pfaden und Nebenstraßen zu fahren. Wir lernten etwas über Reisanbau – es gibt in diesem fruchtbaren Land bis zu 3 Ernten pro Jahr. Einmal gerieten wir sogar in eine Hochzeit und wurden vom Bupati (Bürgermeister) sehr herzlich eingeladen. Die Hochzeitsgesellschaft bestand darauf, dass wir mit aufs Foto kommen.



Eigentlich wurden wir andauernd fotografiert, fühlten uns allmählich wie VIPs.
 Es wird immer wieder berichtet, wie vermüllt die Strände in Indonesien wären. Ich kann nur sagen: Scheinbar wird es besser, denn ich habe

mehr saubere als dreckige Strände gesehen.
 In den Tropen geht ja die Sonne schon immer recht früh unter, etwa um 17:30 Uhr. Danach wird es schnell dunkel.
 Wir machten einen letzten abendlichen Strandspaziergang und erlebten den schönsten Sonnenuntergang, den ich je gesehen haben. Der Strand schimmerte in den zartesten Farben. Das ging von orange bis violett.



Während unseres Aufenthaltes auf Java wurde gewählt. Bevor ich kurz über den neuen Präsidenten berichte, will ich doch noch die beiden letzten erwähnen, von denen wir alle gehört haben.

Da wäre zunächst Sukarno.

Sukarno war Mitbegründer des indonesischen Staates. Er war populär, scharfsinnig, doppelbödig und charismatisch. Trotzdem war ihm bewusst, wie zerbrechlich seine Idee von einem vereinten Indonesien war. Aufstände auf den Molukken, auf Sumatra, Java und Sulawesi in den 50iger Jahren unterstrichen die Tatsache, dass nicht alle Indonesier seine Vision eines Zentralstaates teilten. Zu Hilfe kam ihm letztendlich die Weltöffentlichkeit, der das Festhalten der Holländer an ihren Kolonien missfiel.

In der Zeit zwischen der Unabhängigkeitserklärung und den ersten Parlamentswahlen 1955 wurde die Republik von vierzehn verschiedenen Kabinetten regiert, und nach den Wahlen zogen 28 Parteien im Parlament ein. Die Wirtschaft lag darnieder. Am Ende verlor der sprunghafte Sukarno die Geduld.

Fortsetzung folgt!

Bericht & Fotos: Elfriede Höfer



FRÜHSCHOPPEN



Am Samstag, den 22.06.2019 fand der zweite Frühschoppen im Marineheim statt. Es fanden 21 Personen den Weg zu uns in die Lilienstraße. Pünktlich um 10:30 Uhr kamen die ersten Gäste, um die frischen Weißwürste zu bekommen. Gegen 11:40 Uhr begannen „*Die SEELORDS*“ mit Ihrem Auftritt. Eine Stunde maritime Lieder und ein paar Zugaben ist bei allen anwesenden Personen wieder sehr gut angekommen. Alle schunkel

ten und sangen mit. Sogar zwei Nachbarn sind gekommen. Es war wieder ein gelungener Frühschoppen, es ist wie immer, zu wenig Mitglieder anwesend. sechs Mitglieder, elf Seelords und vier Gäste (Ehefrauen, Freunde) da soll Geld in die Kasse kommen, um die Miete zu bezahlen. Da kann man nur träumen, dass Kohle reinkommt. Schade, Schade, Schade. Vielen Dank unseren Pantrygästen Kalle und Kai.

Fotos & Bericht: Sepp



DANKESCHÖN an Alle

Ich möchte auf diesem Wege allen Seelords und Seeladies, die sich an den Glückwünschen, Geburtstagskarten und finanziellen Gaben beteiligt haben, ein recht herzliches **DANKESCHÖN** sagen. Weil jedes Chormitglied diese Rundschau liest, bin ich mir sicher niemanden vergessen zu haben.

Danke Euer „**SEELORD**“ Wolfgang Timm.



Die SEELORDS beim Sommerfest des Kreisverbandes München der Landsmannschaft der Banater Schwaben in München-Haar am 29.06.2019



Das Sommerfest wurde von der KV Vorsitzenden der Banater Schwaben eröffnet. Insgesamt waren mehr als 150 Personen anwesend.

Mit großer Begeisterung sangen alle Gäste die Seemannslieder der **SEELORDS** mit. Alle Gäste waren überrascht und sagten, die Lieder

erinnerten sie an Ihre Jugendzeit, sie sangen so enthusiastisch mit, dass uns Herr Bernhard Fackelmann (KV Vorsitzender der Banater Schwaben) kurzerhand sofort für das Jahr 2020 buchte.

Fotos & Bericht: Anton Tiberius Halmos



Die SEELORDS wurden gut verköstigt





Datum	⌚	Wer / Was / Wo	
So. 07.07.	15:00	DS-M Kindersingen auf der „Alten Utting“	öffentlich
Mi. 10.07.	15:00	DS-M Auftritt im Waldsanatorium Krailling	
Sa. 13.07.	15:00	MK-M Hafenfest im Marineheim	öffentlich
So. 14.07.	12:00	DS-M Auftritt auf der „Alten Utting“	öffentlich
Mi. 24.07.	19:00	DS-M Auftritt auf der „Alten Utting“	öffentlich
Do. 25.07.	14:00	DS-M Auftritt in der AWO Ismaning	
So. 28.07.	12:00	DS-M Feier 1 Jahr nach Eröffnung der „Alten Utting“	öffentlich
Di. 06.08.	16:00	DS-M Auftritt in der Diakonie Baierbrunner Str. Solln	
Sa. 17.08.	14:00	DS-M Auftritt auf der „Alten Utting“	öffentlich
So. 25.08.	12:00	DS-M Kindersingen auf der „Alten Utting“	öffentlich
Mi. 28.08.	19:00	DS-M Auftritt auf der „Alten Utting“	öffentlich
Fr. 13.09.	15:00	DS-M Auftritt im Hestia 2 Einsteinstraße	
Mi. 18.09.	15:00	DS-M Auftritt im Hestia 1 Prinzregentenstraße	
Sa. 21.09.	10:30	Frühschoppen mit MC-M im Marineheim	öffentlich

DS-M = Die Seelords München

MK-M = Marinekameradschaft München

MC-M = Matrosenchor München

WJF-M = Windjammerfreunde München

UK-M = Ubootkameradschaft München

MVM = Maritime Vereinigungen München

Geburtstage März – September

07. März	-	Horst Nowack
22. April	-	Daniel Hahn
23. April	-	Balbina Nitschke
30. April	-	Theresia Seidl
20. Mai	-	Max Seidl
28. Mai	-	Philomena Stolzmann
13. August	-	Hermann Paul
26. August	-	Anita Kellerer
30. August	-	Rosi Bayer-Böck
17. September	-	Manuela Eckmeier
18. September	-	Wolfgang Eberl
26. September	-	Heinz Heinze



Alles Gute





Die SEELORDS

Shanty-Chor München von 1987 e.V.
Gemeinnütziger Verein



-Aufnahmeantrag-

Name:

Straße/Nr.:

Vorname:

Wohnort:

Geburtsdatum:

Telefon:

Mobil:

E-Mail:

Ich möchte in den Shanty-Chor-Die Seelords-München als

aktiver Sänger/in

Förderer/Förderin

der Chorgemeinschaft aufgenommen werden.

Jährlicher Förderbeitrag von 40,-- €. Bei aktiver Mitgliedschaft ist eine 3-monatige Probezeit vorgesehen. Die Chorrichtlinien (siehe unten) erkenne ich an.

Unterschrift

München, den

Mitgliedsausweis ausgestellt am:

Unterschrift Vorsitzender

Kleiderordnung: Über Kleidung bei Auftritten entscheidet der Chorleiter/in oder Vertreter/in. Bei den Sängerinnen wird bei einer Neuanschaffung gemeinsam abgestimmt. Sängerinnen die schon länger dem Chor angehörig sind, besprechen ihre Kleidung für zukünftige Auftritte. Sängerinnen die neu dazugekommen sind, kleiden sich zumindest maritim.

Frauen: Blaue oder weiße Hose,
kurz oder langärmlige weiße Bluse, Halstuch, blauer Blazer

Männer: Blaue oder weiße Hose,
kurz oder langärmliges weißes Hemd, Krawatte, blaues Sakko

Die Teilnahme in anderen Shanty-Chören ist unerwünscht.

Seemannsgebet

Ehre sei Gott auf dem Meere!

**Er hat das Meer so weit bestellt, als schönsten Teil der ganzen Welt,
und tat damit seine Weisheit kund, damit nicht jeder Lumpenhund,
mit denen die Erde so reich gesegnet,
dem ehrlichen Seemann da draußen begegnet.**

Verwechslungsgefahr



drunken sailor



sunken trailer



Impressum:

Redaktion: Harald Tiedemann und Josef Motl

Redaktions- und Vereinsadresse:

Die SEELORDS - Lagerhausstr. 15 - 81371 München

Reservierungen / Kartenanfragen:

Anton Tiberius Halmos

Tel.: 0179 926 7523

