



Der Anfang des Seepfadfindens

Ich bin nie ein Seepfadfinder gewesen, so gehe ich behutsam voran, (oder sollte es besser heißen: paddle achtsam vorwärts?) wenn es dazu kommt Vorhersagen über moderne Entwicklungen im Seepfadfinden zu machen. Jedoch, viel darüber gelesen zu haben was es da zu lesen gilt, über das Leben B - Ps und die Geschichte unserer Bewegung, erscheint es mir, dass die Geschichte des Seepfadfindens unauflösbar mit der unserer Bewegung als ein Ganzes verbunden ist. (der Verfasser)



Baden - Powells seefahrerischer Hintergrund

BADEN - POWELL wuchs heran im ständigen Bewusstsein über die Verbindungen seiner Familie zur Seefahrt. Sein Großvater mütterlicherseits war Kapitän William Smyth, der aus niederem Rang kommend im Jahre 1863 Admiral wurde und auf vielen Gebieten als herausragend galt. B - Ps Vater starb als B - P gerade drei Jahre alt war, und so war es nicht ungewöhnlich, dass es B - P liebte seinen Großvater zu besuchen, der ihn mit Geschichten über das Meer verwöhnte, während sie dabei über ein imaginäres Kommandodeck schritten.

B - P war veranlasst zu glauben - obgleich es nur einen geringen Beleg dafür zu geben schien, dass er mit dem in Virginia, USA berühmten Kapitän John Smith von Pocahontas verwandt sei. Ein Spiel, das auf dieser Erzählung fusste, war in der ersten Ausgabe von „Scouting for Boys“, erschienen im Jahre 1908, groß herausgebracht worden. Es gab andere Familienerzählungen die sich um Verbindungen zu Admiral Lord Nelson drehten.

Wahr oder nicht, B - P wuchs auf mit der Sehnsucht zur See in seinem Blut, und so war es nicht überraschend, das sein größerer Bruder Warington, zehn Jahre älter als B - P, eine Laufbahn in der Handelsmarine anstrebte. Warington war ein früher Pionier im Kanusegeln und hatte ein Buch über das Reisen mit dem Kanu zusammen mit praktischen Tipps für die Konstruktion und Ausrüstung von Kanus geschrieben. Er verbrachte komplette drei Jahre in der Ausbildungseinrichtung HMS¹ Conway bevor er auf der *Hotspur* der Smith Linie im Jahre 1864 anheuerte.

Warington Baden - Powell

WARINGTON Baden - Powell sollte eine wichtige Rolle fürs Seepfadfinden spielen. (Sein ungewöhnlich zu buchstabierender Vorname war ziemlich gebräuchlich in der Familie und

¹: „HMS“ = Her / His Majesty Ship

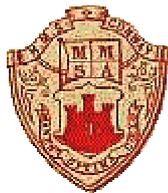


stammte von einem Zweig der Familie her, der in Shrewsbury im Gebiet Shropshire beheimatet war.).

Er kam auf die HMS Conway im August 1861 im Alter von 14 Jahren mit der Eintrittsnummer 187. Die HMS *Conway* war ein fest vor Anker liegendes ehemaliges Schiff der königlichen Kriegsmarine, das jetzt als Ausbildungseinrichtung diente, zur Unterbringung und für Übungszwecke.

Die Gebühren beliefen sich auf 35 Guineas pro Jahr, mit zusätzlich 7 Pfund Sterling und 5 Shillings² für Bekleidung und Wäschewaschen. (Die Gesamtkosten von £ 44 waren mehr als das Jahreseinkommen eines Arbeiters!). Das Schiff, die frühere HMS *Winchester*, war von der Admiralität im Jahr 1861 erworben worden und diente bis 1876 als HMS *Conway*. Sie war im Jahr 1816 vom Stapel gelaufen und nach langer und ereignisreicher Karriere in Plymouth im Jahr 1921 abgewrackt worden. Leider ist es mir nicht gelungen Bilder von der HMS *Conway* ausfindig zumachen. Die letzte HMS *Conway* stellte ihren Dienst als Ausbildungseinrichtung im Jahr 1974 ein. Es gibt eine exzellente Organisation mit Namen „Freunde der HMS *Conway*“ der ich alle Informationen aus der Zeit Warington Baden – Powells verdanke, als er auf ihr stationiert war. Das Logbuch der HMS *Winchester* / HMS *Conway* von 1816 bis 1861 steht im Anhang dieses Artikels als Appendix A.

Am Ende von Waringtons erstem Ausbildungsjahr notierte sein Kommandeur, Kapitän Mowll, dass obwohl seine Führung mit „Gut“ beurteilt, er als „Ziemlich störenderisch“ galt. Am Ende der drei Jahre auf der *Conway* schloss er als achtbester von 25 Kadetten ab. Sein Marinezeugnis gab seine Befähigung mit „Gut“ und seine Führungseigenschaft mit „Sehr Gut“ an. Jedoch, akademisch war er nur „Ausreichend“ in seinem Können, seiner Verwendung und in seinem Leiten. Ungeachtet dessen, war es für ihn ziemlich ausreichend mit dem ausgezeichnet zu sein, was sein offizielles Zeugnis ein „Doppel Extra Zertifikat“ nannte.



HMS *Conway* Mützenabzeichen z.Z. Waringtons



aktuelles Mützenabzeichen der HMS *Conway* Gesellschaft

Als Warington auf der HMS *Conway* war, fertigte er ein Modell des Schiffes an. Es befindet sich jetzt in der Sammlung des National Maritime Museum in Greenwich, London, ist aber nicht ausgestellt.

Ein weiterer von B - Ps Brüdern, George, wurde ebenfalls ein Handelsmarineoffizier im Indienst. Es scheint so zu sein, dass er ebenfalls auf der HMS *Conway* ausgebildet worden war. Ich bin aber nicht in der Lage gewesen seine Zeugnisse ausfindig zu machen.

Im Jahr 1872, als er 15 Jahre alt war, begleitete B - P seine Brüder auf einer Querfeldein - Expedition mit einem faltbaren Kanu. Sie paddelten die Themse aufwärts bis zur Quelle, trugen

² : 20 Shillings = 1 Pfund Sterling £ / 21 Shillings = 1 Guinea ('gini)



das Kanu über die Wasserscheide, paddelten den Severn flussabwärts und den Wye aufwärts nach Wales hinein. Sie schliefen in Zelten und kochten ihre Mahlzeiten am offenen Feuer. Das dürfte auch heute eine wunderbare Expedition sein. In 1872 muss es eine beeindruckende Erfahrung gewesen sein.

Kein Wunder also, dass B - P später über sein Leben schrieb, dass er sein Pfadfinden als ein Seepfadfinder begonnen hat.



Warington verließ die Handelsmarine mit 26 Jahren im Jahr 1873, um eine Laufbahn in der Justiz einzuschlagen und wurde ein Q.C. (Queens Counsel = Anwalt der Krone) bei der Admiralität. Als er die HMS *Conway* 1864 ohne irgendeine Übung in Gesetzeskunde verlassen hatte, scheint diese rauschende Entwicklung ziemlich bewundernswert und auf ihre Weise dem kometenhaften Aufstieg von B - P in seiner Armeelaufbahn zu entsprechen.

Warington Baden - Powell entwarf und beaufsichtigte den Bau seiner eigenen 5-Tonnen Yacht, der *Diamond*. Das Bild zeigt die Yacht mit Warington an der Pinne.

Für die nächsten drei Jahre verbrachte Baden - Powell viele Ferientage mit seinen Brüdern die Südküste entlang kreuzend. Er spann oftmals sein Seemannsgarn über diese Tage, die Schwierigkeiten und die rauen Wetter, denen sie begegnet waren. B - P war auf vielen dieser Expeditionen zum Koch bestimmt worden, und er schrieb, dass er seine späteren kulinarischen Fähigkeiten über dem Lagerfeuer zu kochen seinen Überlebensinstinkten schuldete. Es war die Wahl zwischen etwas Essbares zu kochen oder hungrig zu bleiben. B - P sagte das Warington sich ihm gegenüber wie ein Vater verhalten hatte und

„ er soviel Fröhlichkeit und Romantik in das erste See - Training einfließen ließ, das es mich vom ersten Augenblick an gepackt hatte...“

Die „*Headquarter's Gazette*“ vom 14. Mai 1921

Meilensteine

Brownsea



Es gab etliche Gründe warum B - P Brownsea Island für sein „Versuchs-Lager“ auswählte, aber es gab keinen Zweifel daran, dass die Nähe zum Seebaden und die Gelegenheit Boote benutzen zu können sehr ansprechend gewesen ist.

Bild: Brownsea Island



Das ‚Humshaugh‘ Pfadfinderlager

Das Lager von 1908 nahe Humshaugh war B - Ps erstes Lager für etablierte Pfadfinder. Es gab keine anderen Wasser-Aktivitäten als ein Eintauchen in den North Tyne, obschon die Lagerteilnehmer der damals berühmten HMS *Calliope* an ihrem Liegeplatz in Newcastle einen Besuch abstatteten. Es gibt einen Beleg dafür das die Lagerteilnehmer mit „See - Erfahrungen“ bei Blyth in Northumberland versehen wurden. Der Besuch selber mag vereitelt worden sein, was unzweifelhaft gewesen war, durch das erschreckend schlechte Wetter.

Zu dem Zeitpunkt als das Lager beendet war, wurde das Pfadfinden weit über ganz Britannien verbreitet. Der *Hexham Courant* berichtete über das Humshaugh Lager und stellte fest, dass es in beinahe jeder Stadt im Land eine Pfadfinderpatrouille gab. Für diejenigen Pfadfindergruppen, die an der Küste und an den Binnenwasserstraßen wohnten, war es ganz natürlich, dass Wasser-Aktivitäten einen Großteil ihres Pfadfindens bildeten.

Scouting for Boys

Zuerst herausgegeben in Teillieferungen mit dem Jahr 1908 beginnend, hatten Pfadfinder ihre Gedanken von Anfang an ausgerichtet auf die See und die Schiffe, schon als sie die Erstausgabe der Serie von „Pfadfinden für Jungen“ gelesen haben, da auf deren Bucheinband eine Skizze mit einem Pfadfinder abgebildet war, der sehnsuchtsvoll nach einem Schiff auf dem Meer Ausschau hält.

In der Erstausgabe unterstützte B - P das

„...ein Pfadfinder sollte in der Lage sein ein Boot zu handhaben, es passend an ein Schiff oder einen Steg längsseits zu bringen...“

Dies, zusammen mit anderem Ratschlag, stand unter der Überschrift „Wassermansschaft“. Nicht lange danach im Dezember 1908, befand sich das „Seemann-Abzeichen“ mit unter den ersten fünf „Tüchtigkeit“ - Abzeichen, die jemals herausgebracht worden sind.



Das Beaulieu River - Pfadfinderlager

Das Lager von 1909 war am Beaulieu River, bei Buckler's Hard und auf der TS³ *Mercury* aufgeschlagen worden. Es war das letzte Pfadfinderlager das von Baden - Powell selber organisiert und geleitet worden ist. Es beinhaltete die wasser-gestützten Aktivitäten, die bereits geplant gewesen waren, jedoch während des „Humshaugh“ Lagers nicht durchgeführt werden konnten.

³ : TS = Training Ship ?



Es wird oft behauptet, das die TS *Mercury* der Anfang des Seepfadfindens war und tatsächlich gibt es Planungen das 100jährige Jubiläum des Seepfadfindens im Jahr 2009 zu feiern, indem das Datum des Beaulieu River - Lagers als sein Beginn angesehen wird. Dies jedoch scheint eine weitere „Chicken and Egg“ - Situation zu sein. Dort auf der TS *Mercury* mögen keine Seepfadfinder gewesen sein, denn sicherlich entstand das offizielle Schema erst später.

Seepfadfinden zünftig

BADEN - POWELL wusste aus seinen eigenen Erfahrungen und der Arbeit die auf dem Beaulieu River - Lager getan worden war, dass es hier eine weitere Form von Training gab, die genauso nützlich für das Land war, wie die Hauptströmung des Pfadfindens. Und in seinem Bruder Warington hatte er den Mann zur Verfügung, um das Buch dafür zu schreiben!

Warington skizzierte das Konzept des Seepfadfindens auf einem Scoutmaster Kurs (Woodbadgekurs) in London im Januar 1911.

B - P schrieb:

„Der Generalplan des Seepfadfindens für Pfadfinder wurde von meinem Bruder Warington Baden - Powell entworfen. Er, obgleich ein Rechtsanwalt der Krone, ist ein alter Segler und hat sich sein Interesse für die See erhalten, indem er die meiste Zeit beim Segeln verbrachte, wenn er nicht am Hof der Admiralität arbeitete. Da er das Herz eines Jungen besitzt, ist er bestens darauf eingestellt das Ziel des See Pfadfindens zu erklären.“

„Seepfadfinden ist nicht notwendigerweise ein System um einen Jungen zu einem fertigen Seemann werden zu lassen, mit der Aussicht für ihn zur See fahren. Sondern ihn zu lehren, durch Dinge die ihn interessieren, geschickt zu sein, ein flinker und disziplinierter Mensch zu werden, in der Lage sich um sich selber zu kümmern und anderen in Gefahr beizustehen.“

„Bootsmannschaft, Schwimmen und Leben retten im Wasser kann Pfadfindergruppen im Binnenland genauso beigebracht werden, wie denen an der Küste...“

„Wenn es möglich ist ein schwimmendes Clubhaus zu bekommen ... um so mehr ergreift die Stimmung des Meeres das Gemüt des Jungen...“

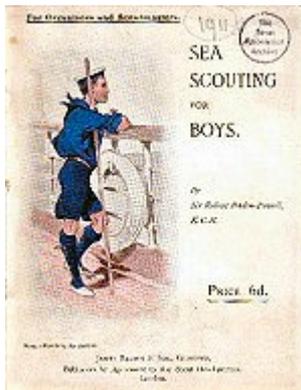
B - P war nie ein Mann, der einfach „Fünfe grade sein ließ“, denn während Warington an seinem Buch schrieb, bereitete B - P den Grund vor.

Am 25.März 1911 schrieb er einen Brief an die Admiralität und bat um die Erlaubnis Seepfadfinder als Seeleute und Küstenwächter aufzustellen. Die Einwilligung wurde gegeben. Küstenbewachen war, soweit es B - P betraf, nicht ein bloßer Zeitvertreib, sondern eine wirkliche Notwendigkeit.

Wie man von einem Generalmajor es erwarten mag, B - P hatte immer die Auffassung unterstützt: „, sei bereit für den Krieg, wenn du den Zustand des Friedens erhalten willst“. Er ging noch ein Stück weiter indem was er dachte, als er bei einem privaten Treffen in Newcastle im Jahr 1908 verlauten ließ, da die zukünftige Bedrohung des Landes von Deutschland zu



erwarten sei, identifizierte er die Nordostküste Englands als mögliche Route für eine Invasion. Zu der Zeit wurde diese Ansicht für verleumdend gegenüber einer befreundeten Macht angesehen, so wurden Fragen im Haus gestellt und B-P wurde dazu aufgefordert seine Bemerkungen zu erläutern. Er erwiderte, er wüsste aus direkter Erfahrung um die Kraft und Effizienz der deutschen Streitkräfte und wie der deutsche militärische Verstand arbeite. Obwohl es keine tatsächlichen deutschen Landungen an der Nordostküste gegeben hat, (obgleich es Beschießungen durch die Marine gegeben hat); würden B - Ps Voraussagen ihre Einwirkungen gehabt haben: wer kann sagen, dass der Erste Weltkrieg, wenn nicht verhinderbar, dann doch durch besseres Vorbereitetsein hätte abgekürzt werden können?



B - P fasste ins Auge, dass Küstenwächter im Seepfadfinden mitwirken sollten. Denn Küstenwächtern würde es gestattet sein Südwester anstatt Seglermützen zu tragen.

Noch vor dem Handbuch seines Bruders, veröffentlichte B - P ein „entzückendes Büchlein“ über das Seepfadfinden im Mai 1911, herausgegeben im Verlag James Brown und Söhne, Glasgow, zum Preis von 6 Pence⁴. Das Büchlein gab bekannt, dass das Handbuch im werden ist und mit vielen Ideen kommt, wie der, das ein Seepfadfindertrupp als „Die Schiffsgesellschaft“ entworfen würde.

Erste Seepfadfinder

Sofort nachdem das Seepfadfinden bekannt gemacht war, gab es viele Pfadfindergruppen, insbesondere die von der Küste, die das neue System übernehmen wollten. Im Unterschied zu den Mainstream - Pfadfindern, gab es ausreichend Erwachsene, die bereit waren Seepfadfinderleiter (Sea Scoutmaster) zu werden, um der Nachfrage entsprechen zu können. Viele der Freiwilligen kamen aus den Dienstgraden der Küstenwache und das versetzte manche Seepfadfindergruppe in die Lage sich zugründen, bevor Waringtons Buch herausgebracht worden ist.

Kapitän Daintree, RN⁵, war mit einer ausführlichen Untersuchung durch das Handelsministerium beauftragt worden das Potential der Pfadfinder-Küstenwache zu untersuchen. Und er traf „gewillte Pfadfinderleiter oder örtliche Bevollmächtigte an, die sich an der Idee interessiert zeigten, dass Pfadfinder Küstenwächter vor Ort und auswärts werden“. Die Ausgabe von September 1912 der „Headquarters Gazette“ brachte Berichte über Seepfadfindergruppen, deren Entstehungsgeschichte vor dem Erscheinen von Waringtons Buch zu datieren ist.

Im Juni 1911, Pfadfinder aus Kent unternahmen Küstenwachen unter der Leitung von Leutnant Garrett bei Dymchurch.

Im April 1911 Seepfadfinder aus Vancouver in Kanada hatten nun ein feines Wachschiiff (Guardship - war der Name für einen Treffplatz für Seepfadfinder, wenn er die Form wie irgendeine Art von Schiff hatte.).

⁴ : 12 pence (pennies) = 1 shilling

⁵ : RN = Royal Navy



Unter den frühen Gruppen in England und im Ausland waren:

Die 1. Cleethorpes

Die ersten Mitglieder dieser Gruppe hatten mit ihrer eigenen Sippe (Patrol) begonnen, als sie die Teilausgaben von „Scouting for Boys“ lasen! Pfadfinderleiter (Scoutmaster) R.J. Chester war von der Kirchen-Jünglings-Brigade und einige seiner Burschen hatten ihn gefragt ein Pfadfinderleiter zu werden. Der Trupp spezialisiert aufs Seepfadfinden, sobald das bekannt gegeben worden war, verfügte über einen Küstenwacheninstructor. Sie hatten ein Dinghy und nahmen es mit heraus aufs Wasser unter der Anleitung eines „sea dad“ (See-Vaters?). Im September 1912 war die Gruppe nicht in der Lage ein Wrack als „Wachschiff“ (Pfadi - Heim) zu finden und trafen sich an Land. Viele Burschen dieser Gruppe fanden später Beschäftigung auf Dampftrawlern⁶ außerhalb von Grimsby.

Die 1. Ratcliffe, London

Das war der erste Trupp in London, der das Seepfadfinden aufnahm. Er wurde am 5. März 1909 von einem Herrn Lukus gegründet, aber unternahm in den ersten paar Monaten keine Wasserfahrten. Am 10. Juni 1910 jedoch setzte die Gruppe auf dem 9 Tonner-Kutter ihres Pfadfinderleiters die Segel nach Canvey Island für ein Lager. Das war nur der Anfang, sie machten weiter um einen alten Walfänger von der Marinewerft in Plymouth zu erwerben. Sie gewannen Leutnant Keen von der Londoner Hafenbehörde dazu, der dann damit fortfuhr die P.L.A. Seepfadfinder zuzubilden. Lt. Stuart Garnett berichtet in der zweiten Auflage seines Buches „Seemannschaft für Pfadfinder“ von den „Ratcliff Seepfadfindern“ als „Müßiggängern“ wie ein Dickschiff.

Die 1. Skegness

Zwölf der älteren Jungen waren unter die Anleitung von Chefküstenwachoffizier Hook gestellt worden. Sie bildeten den Kern eines Seepfadfindertrupps (troop), der bei Normanton-on-Sea im Mai 1911 lagerte. Der Pfadfinderleiter war Mr. F. Rose. Sie erhielten einen Zuschuss und bauten eine Küstenwachestation, wo Küstenwache praktiziert wurde.

Hamble Seepfadfinder, Mercury Gruppe

Meine Information stammt von der gruppeneigenen Web-Seite welche, wenn korrekt, darauf hinweist, das die Leute eine bemerkenswerte Historie aufweisen können. Es scheint so zu sein, das es dort fünf Sippen (patrols) von Pfadfindern gab, errichtet auf der TS *Mercury* im Jahr 1908. Sie waren natürlich keine Seepfadfinder, weil dieser Zweig der Pfadfinderbewegung da noch im Heranwachsen war, aber sie verstanden sich als Marinepfadfinder. Sie standen unter der Führung von Reverend Bloomfield. Im April 1910 rettete ein *Mercury*-Pfadfinder namens Enric einen Kameraden vor dem Ertrinken durch einen Sprung vom Boot aus in den Fluss Hamble um die Rettung auszuführen. Er erhielt anschließend das erste Silberkreuz im Pfadfinden. Die Gruppe wurde als Seepfadfinder am 10. Juli 1910 registriert.

⁶ Trawler = Schleppnetzfischereifahrzeug



Gibraltar Seepfadfinder

Das Pfadfinden in Gibraltar hat eine lange Tradition. Mit dem 1. Gibraltar Trupp/Stamm (Troop) gegründet sehr früh bereits im März 1908, es müsste sie sicherlich zum ersten Pfadfindertrupp machen, der außerhalb Britanniens gebildet wurde. Seitdem wird es so viel wie fünf Gruppen auf dem „Felsen“ gegeben haben. Die 5. Gibraltar Seepfadfinder, gebildet im Jahr 1914, ist die einzige Gruppe, die noch aktiv ist. Ihre Tradition dürfte nicht weiter zurückreichen als die von einigen anderen in diesem Artikel genannten Gruppen, aber sie sind hier mit einbezogen, weil die Gruppe noch anderswo in den Meilensteinen des Pfadfindens herausgestellt wird.



Das Bild zur linken ist Teil eines Briefumschlags frankiert mit einer Briefmarke von Gibraltar mit dem Schiffseblem der HMS *Blankney*. Die Briefmarke ist entwertet durch einen bebilderten Stempel, der dem 75jährigen Jubiläum der Seepfadfinder aus Gibraltar gedenkt.

Die erste Parade der Seepfadfinder in Gibraltar fand am Empire Tag 1914 statt. Die Seepfadfinder trugen weiße Halstücher, die aus den Bettlaken der HMS *Cormorant* angefertigt waren, dem Unterkunftsschiff in Gibraltar! Die Dudelsackband (pipe band) begleitete das erste Weltjamboree bei Olympia in London im Jahr 1920. Unter ihren Leitern befand sich „Pipe Major“ Rob Ray, dem „Pfeifer von Tobruk“. Das Heim der Seepfadfinder war bei der Bedenham Explosion⁷ von 1951 zerstört worden. Seepfadfinder aus Gibraltar trafen oft mit B - P und Lady Olave B - P zusammen, wenn sie den Hafen besuchten, beachtenswert der Besuch vom Jahr 1934, während der adriatischen Kreuzfahrt.



Seepfadfinder aus Gibraltar beim Olympia Jamboree. 1920 (*The Jamboree Book* p. 11)

⁷ : 27. April 1951 Explosion des Marineversorgers Bedenham beim leichtern von Munition, 13 Tote



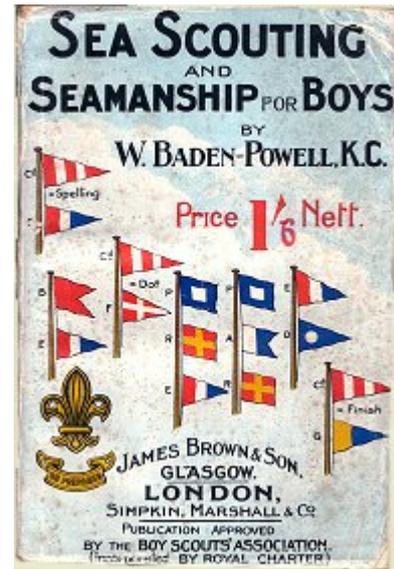
Seepfadfinden und Seemannschaft für Jungen von Warington Baden-Powell

DAS Handbuch erschien im Juli 1912 . Warington hatte einen ehrlichen Stil, der nicht so leicht mit dem seines berühmteren Bruders in Beziehung zu bringen war.

In seinem Vorwort schreibt er:

„Ich habe Schwierigkeiten über solche vielfältigen und technischen Themen, die die See und die Schiffe betreffen, zu schreiben, in einer Weise zureichender elementarer Aufbereitung und in zusammenfassender Form, wie es für junge Burschen und für ein schmales Buch angezeigt ist. Was ältere Jungs `nicht mögen, das können sie klumpen`, und was irgendein Junge nicht versteht, kann er seinen Pfadfinderleiter fragen und was der Pfadfinderleiter wünscht - kann er mich fragen.“

Jedoch, wie „Scouting for Boys“ zuvor, legt „Seepfadfinden und Seemannschaft für Jungen“ eine komplette und zusammenhängende Philosophie und einen Trainingsplan aus. Einiges davon hat auch heute noch Evidenz. Regeln, Organisation, Abzeichen, Stufen, Kluft und Probenempfehlungen werden klar angegeben.



„Küstenwächter und pensionierte Marineleute werden für Abzeichentest wo immer möglich gebraucht. Es sollte für jede Gruppe ratsam sein einen ‚sea dad‘⁸ zu berufen, der im allgemeinen ein ‚Küstenwachmann‘, ein ehemaliger Marineoffizier oder ein Skipper eines Fischdampfers sein sollte.“

Eine Sache war ziemlich klar: **„Seepfadfinden ist einfach ein Zweig des Jungen-Pfadfindens.“** Das wurde so ausgedrückt: **Pfadfinder zuerst, danach Seeleute.“**

Warington schloss sein Buch mit einem Kapitel ab, das er: *Halts Maul!* (pipe down) nannte. Hierin schrieb er:

„Dieses kleine Schiff [Seepfadfinden] ist gut unterwegs: und, so weit man das ohne aktuelle Prüfung beurteilen kann, erscheint es in jedem Fall vollständig ausgerüstet und fit für ihre erste Seereise zu sein.“

⁸ : ‚sea dad‘ = väterlicher Freund für Belange pfadfinderischer Seemannschaft und Sicherheit



„Unterwegs“

DER Chief Scout schrieb in seinen „Aussichten“ in der Januar-Ausgabe von 1912 der *Headquarters - Gazette*:

„ Ein machbarer Plan ist für uns ausgearbeitet worden von Mr. Hordern, den mein Bruder, ein alter Segler, in ein Buch mit Anleitungen übersetzt hat, und so hat Lord Charles Beresford den Dienst als „Chief Sea Scout“ angenommen. Wir dürften auf eine große Entwicklung in diesem Bereich schauen.“

Die Auswahl von Admiral Lord Charles Beresford G.C.B., M.P.⁹ zum Chefseepfadfinder muss sicherlich darauf hinweisen, dass Warrington Baden-Powell entweder zu beschäftigt war, oder er mochte nicht das Rampenlicht des Postens. Baden-Powell hatte Lord Beresford seit einiger Zeit schon gekannt, da es einen Bericht zur Korrespondenz zwischen ihnen beiden gibt, der vor dem Jahr 1904 her stammt. Lord Beresford war gleichsam nur eine Galionsfigur, wie er selber in einem Interview eingestand, das in einer späteren Ausgabe der *Headquarters Gazette* nachzulesen war. Seine Arbeit als Parlamentsabgeordneter schloss seine aktive Beteiligung am Seepfadfinden aus. Ziemlich vertrackte Sache, in einem Artikel der *Headquarters Gazette* ließ er erkennen, dass es sein aktives Engagement für seine Männer gewesen ist, das ihn zum erfolgreichen Admiral gemacht hat.



Er war jedoch bei dem ersten Seepfadfinder - Treffen anwesend, das am 20. Juli 1912 am Earl's Court See abgehalten worden ist. Dort gab es eine Parade mit einem Nachbau von Drakes Flaggschiff der HMS *Revenge*. Lady und Sir Charles waren durch eine hundertköpfige Ehrenwache von Seepfadfindern willkommen geheißen worden. Raketen-Rettungsgerät, Hosenbojen und Lebensrettung auf See waren alles demonstriert worden. Da gab es eine Walfangjagd mit einem mechanischen Wal und eine Attacke von Indianern mit Kanus, bei der alle Teilnehmer im Wasser landeten, sehr zur Freude der Zuschauer.

Im März 1912, die neuen Seepfadfinder - Richtlinien waren an alle Bevollmächtigten herausgegeben worden und obgleich die Seepfadfinderabzeichen nicht vor Juni verfügbar gewesen waren, konnten die Seepfadfinder beginnen dafür sofort zu arbeiten. Oben links ist das damals neue Königs-Seepfadfinder-Abzeichen abgebildet. Ich wundere mich darüber, wie viele von den Abzeichen von Leuten weggeworfen worden sind, weil sie dachten, die hätten nichts mit dem Pfadfinden zutun?

Die Seepfadfinder gewannen schnell in der Öffentlichkeit das Bild: sie seien fröhlich und ihnen wurde zugejubelt, als eine ihrer Gruppen bei der Bürgermeisterparade 1912 erschien, komplett mit einem Walfänger.

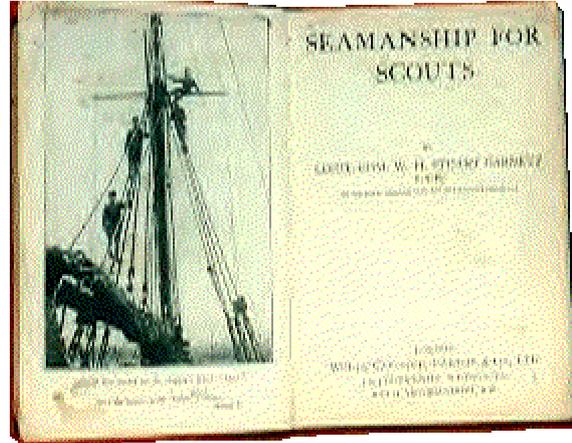
⁹ : G.C.B. = Ritter des Großkreuzes des Bathordens; M.P. = Mitglied des Parlaments



Seemannschaft für Pfadfinder

Da gibt es keinen Zweifel daran, dass Warington Baden - Powells Buch einen bedeutende Wirkung gehabt hat, es ist wenigstens bis 1949 lieferbar geblieben. Ich bin mir aber nicht sicher, ob es so bedeutend für das Seepfadfinden geblieben ist. Um 1915 war eine zweite Auflage eines anderen Buches „Seemannschaft für Pfadfinder“ von Leutnant (Lt.) Stuart Garrett erschienen (wie hier illustriert).

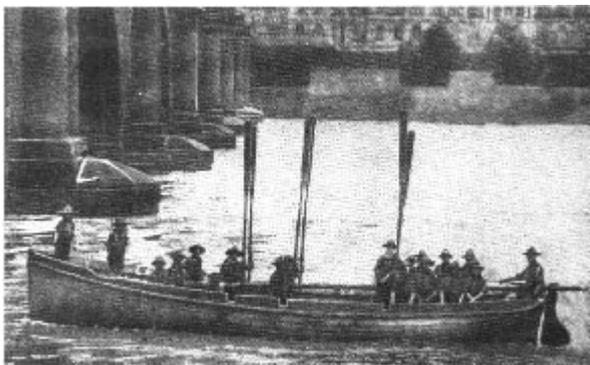
Das Buch erschien ursprünglich vor dem I. Weltkrieg ab 1914. Ich besitze die Kopie einer Ausgabe von 1952. Warington Baden - Powells Buch ist darin nicht erwähnt. Lt. Garnett führt als seinen Ausweis der Autorschaft an, dass er der Leitende der Pfadfinder - Ketsch *Mirror* war, von der wir später auf diesen Seiten noch einiges mehr erfahren werden. Es scheint vermutlich so zu sein, dass es eher dieses Buch war, das zu dem Seepfadfinderhandbuch geworden ist, wie das von Warington.



Warington Baden - Powell starb am 24. April 1921 an Tuberkulose. Der Chief sagte, das es die Krankheit gewesen ist, die seinen Bruder daran gehindert hat im Seepfadfinden eine aktivere Rolle zu übernehmen. Warington hinterließ ein kleines Vermächtnis um viel versprechende junge Seeleute in unseren Stufen zu fördern“.

Frühe Rückschläge

Die Leysdown Tragödie



Pfadfinder der 2. Walworth Pfadfinder Gruppe üben bei der alten Waterloo-Brücke, London, vor der Tragödie in ihrem Kutter, der unter einem unglücklichen Stern stand. Pfadfinderleiter Marsh ist an der Ruderpinne

Am 4. August 1912 passierte eine schreckliche Tragödie bei Leysdown, Insel von Sheppey, als neun Pfadfinder ertranken. Es gab eine plötzliche Sturmbö, die einen ehemaligen 32-Fuss langen Marinekutter traf und zum Kentern brachte. Das Boot nahm 23 Pfadfinder mit auf ihrem Weg zu einem einwöchigen Lager bei Leysdown. Der Kutter war 2 Meilen draußen und drehte zum Ufer hin, als eine Fallbö das Boot traf und die Besatzung ins Wasser schleuderte. Das Boot richtete sich auf, aber kenterte nochmals. Alle bis auf einen Jungen waren Schwimmer, anderenfalls wäre der Verlust an Leben noch viel größer gewesen.

So geschah es, dass neun Pfadfinder starben, alle bis auf einen waren von den 2. Walworth.



Die, die starben waren: Noel Filmer, 14; Thompson (Tommy) Filmer, 12; Albert Dack, 11; Harry Gwynn, Sippenleiter, 13; Edward Smith, 11; William Beckham, Sippenleiter, 12; James Skipsey, 12; Peter Huxford, 12 und Frank Masters, 14.

Frank Masters gehörte nicht zu den Walworth Pfadfindern, er kam vom Trainingsschiff *Arethusa*.

Die Gruppenmitglieder waren weder unvorbereitet, noch waren sie Neulinge. Sie waren für eine Vorführung beim Seepfadfinder - Treffen bei Earl's Court nur einen Monat vorher ausgewählt worden. Der Pfadfinderleiter Mr. Sidney John Marsh war ein junger städtischer Geschäftsmann, ein ehemaliger „Dulwich College Boy“, der daran glaubte, er erfülle eine christliche Mission, indem er mit weniger privilegierten Jungen in Walworth arbeitete. Er war auch, seit 1904, ein Assistenz - Zahlmeister in der Königlichen Marine Reserve gewesen.

Den selben Törn zum Lager hatten ein Jahr zuvor Dulwich Missions Pfadfinder unternommen gehabt, die gut mit dem Senior - Küstenwächter von Leysdown, Chef - Maat Streeter, befreundet waren. Marsh und Streeter hatten den Törn der Walworth - Pfadfinder gemeinsam geplant gehabt. Streeter wartete in Leysdown auf das Eintreffen des Kutters. Er hatte die Zusage bekommen, der Kutter werde um 13:30 Uhr ankommen und ging schnell zu seiner Ausguckstation. Er war wegen des Wetters nicht in der Lage das Boot auszumachen, dann aber klarte es auf und er konnte den Kutter 2 Meilen vom Ufer ab sehen. Der Wind sprang herum als der Kutter das Ruder umlegte um Kurs auf die Küste zu nehmen. Streeter war schockiert das Boot Kiel über gehen zu sehen und wie die Jungen ins Wasser geschleudert wurden. Er sorgte sofort dafür, dass das Rettungsboot mit vier von seinen Leuten und ihm an der Ruderpinne bemannt wurde. Und sie verloren keine Zeit den Unglücksort zu erreichen. Die Jungen trieben im Wasser und schrien um Hilfe, Pfadfinderleiter Marsh war am Ertrinken. Marsh wurde geborgen, aber sprang sofort wieder ins Wasser, um einen ertrinkenden Jungen zu retten. Die Rettungsbootmannschaft konnte schließlich acht Jungen und Leiter Marsh bergen, sie waren jedoch nicht in der Lage irgendeinen der Körper wieder zu finden.

Mr. John Filmer, Vater von zwei der Jungen, ein ehemaliger Marineangehöriger, war mit in dem Boot als es kenterte. Aber wie der Pfadfinderleiter konnte er das Unglück nicht verhindern. Er sagte später den Reportern, dass das Boot ohne jede Vorwarnung umschlug und ihn mit ins Wasser schleuderte.

„Natürlich, das erste was ich dann tat war, mich nach meinen Jungs umzublicken.“, so wurde es später von ihm wiedergegeben. „Ich sah wie Tommy von Mr. Marsh empor gehalten wurde. In einiger Entfernung, es herrschte eine starke Gezeitenströmung (Tide), befand sich Noel der ältere Junge, der sich am Dinghy anklammerte, das wir am Heck vertäut gehabt hatten.“

Zu dem Zeitpunkt als die Küstenwache eintraf, waren beide Burschen bereits ertrunken. Wie die anderen Betroffenen waren sie nicht in der Lage gewesen der Kälte oder der Gewalt der Wellen zu widerstehen. Mr. Filmers Uhr blieb fünf Minuten vor 14:00 Uhr stehen und hielt so die Zeit des Unfalls fest.

Einer von den geretteten Burschen, Pfadfinder Schofield, wurde nach rund einem halbstündigen



Wiederbelebungsversuch nach der Schafer - Methode gerettet. Pfadfinderleiter Pottack vom 2. Cobham Trupp versuchte zu helfen, indem er mit einer Rettungsleine hinausschwamm und dem Schauplatz sehr nahe kam. Pfadfinderleiter Picket vom Sheppey Trupp half dabei sofort Erste - Hilfe zu leisten, als das Rettungsboot an Land zurückgekehrt war.

Gleich nach dem Unglück sagte Chef - Maat Streeter, dass Pfadfinderleiter Marsh „so niedergeschlagen war, dass ich fürchtete er würde seinen Verstand verlieren.“

Einer der Ertrunkenen, Sippenleiter William Beckham, hatte zwei Brüder, die mit im Boot waren und gerettet wurden. Seine Mutter berichtete einem Reporter, dass sie deren Leben Pfadfinderleiter Marsh verdanke und ihm dafür auf immer dankbar sein würde.
(David Beckham, Kapitän der englischen Fußballnationalmannschaft von 2000, ist eng mit dieser Familie verwandt.)

Auch aus heutiger Distanz, ich habe Einzelheiten über diese Tragödie und die nachfolgende quälende Begräbnisfeier gefunden, die gelinde gesagt durch die persönlichen Umstände von einigen der Jungen noch mehr Leid hinzufügen: insbesondere das von Harry Gwyn. Harrys Vater starb als Harry gerade sieben Jahre alt war und seine Mutter ebenfalls an Pfingsten vor dem Unglück. Ihre letzte Bitte war, dass Pfadfinderleiter Marsh ihren Jungen adoptieren sollte, weil sie der Ansicht war er „sei wie ein Vater zu ihm“. Marsh hatte den Jungen gesetzlich adoptiert, konnte ihn aber nicht aus dem Wasser retten.

Der erste Lord der Admiralität, Mr. Winston Churchill, M.P., befahl dem Zerstörer HMS *Fervent* die Särge die Themse aufwärts zur Begräbnisfeier zu bringen. Als das Schiff passierte, setzten alle Schiffseinheiten auf dem Fluss ihre Flaggen zum letzten Gruß auf Halbmast. Es nahmen tausende von Menschen Anteil als das Schiff in Rotherhyde anlegte.

Der Union Jack bedeckte die weißen Särge auf ihrem Weg zur St. Johannes Kirche in Walworth, wo 100 000 Menschen an ihnen vorbeifiliierten. Pfadfinder von der Walworth Gruppe standen still, die Köpfe gebeugt, vor jedem der Särge und in wechselnder Wache die Nacht hindurch.

Pfadfinder aus vielen verschiedenen Ländern¹⁰ nahmen an dem Sammelbegräbnis teil, das am 10. August 1912 stattgefunden hat und trotz des Dauerregens standen die Leute tief gestaffelt am Rand des Trauerwegs. Pfadfinder verbunden miteinander an ihren Pfadfinderstöcken, hielten die Menge zurück als das Trauergefolge vorbeizog. Gleich hinter dem Geistlichen und in Front vor den pferdebespannten Leichenwagen, marschierte Pfadfinderleiter Marsh, der die ganze Sympathie der schweigenden Menge hatte.

Der Daily Express schätzte das über eine Million Leute anwesend gewesen sind.

B - P sandte ein Trauergebilde in Form einer Rettungsboje für jedes der Opfer. Es hat Fotografien von jedem Abschnitt des Begräbnis in einer 16-seitigen Ausgabe des Daily Mirror von Montag, dem 19. August 1912 gegeben.

¹⁰ : Am 15. April 1912 ist der britische Luxusliner Titanic gesunken, wobei ca. 1500 Menschen umgekommen sind



Das Bild stammt von einer Postkarte. Leider gibt es kein Datum oder eine Ortsangabe dazu auf der Karte. Jedoch die von Pferden gezogenen Leichenwagen gleichen denen auf den anderen Fotografien vom Leysdown - Begräbnis

Nur acht der Opfer waren an diesem Tag bestattet worden. Percy Baden Powell Huxford, so benannt in Verehrung nach Baden - Powell, weil er in der Zeit des Einsatzes von Mafeking geboren worden war, war nicht dabei. Sein Körper war ins Meer hinausgezogen worden und erst am 13. August entdeckt worden, neun Tage nach dem tragischen Unglück. Seine Beerdigung fand am 15. August statt, zusammen bei seinen Freunden. Der Schmerz, den seine Eltern in Erwartung das sein Körper aufgefunden wird, im Verlauf des Begräbnisses der anderen auszuhalten hatten, ist kaum vorstellbar.

Die *Headquarters Gazette* vom August 1914 zeigte ein Bild des Denkmals, entworfen von Sir Gilbert Scott, R.A.¹¹ und ausgeführt von Miss Read. Es wurde finanziert durch eine Spende von 100.000 Penny und aufgestellt auf dem Nunhead Friedhof im Sommer 1914 zum ehrenden Angedenken an die neun Pfadfinder. Einer der Spender schrieb folgendes:

**„ Sehr geehrter Herr,
ich lege 12 Pennies bei für das Denkmal an meine
Bruder - Pfadfinder. Ich fühle, ich sollte mehr als
einen Penny schicken, da wenn ich nicht eine Hals-
entzündung gehabt hätte, ich einer von ihnen hätte
sein können.
Aufrichtig Ihr
James Cook
2. Walworth Pfadfindertrupp.“**



¹¹ : R.A. = Royal Academy



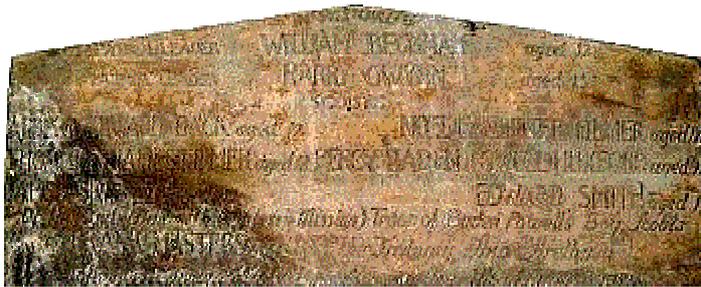
Ein Abguss des Denkmals ist in der Königlichen Akademie ausgestellt worden.

Es wird sicherlich eine offizielle Untersuchung über das Unglück gegeben haben und ohne Zweifel auch Nachforschungen im Pfadfinder - Hauptquartier. Ich bin aber in Unkenntnis über die offiziellen Ergebnisse. Jedoch in der *Headquarters Gazette* von Oktober 1912 wurden die nachfolgenden Richtlinien veröffentlicht. Als sie erschienen, wurden sie nahezu nicht in Bezug gesetzt zu den Umständen des Leysdown Unglücks, das mag darauf hinweisen, dass dem Pfadfinderverband keine Schuld angelastet worden ist.

1. Kein Boot soll in den Gebrauch durch Seepfadfinder übernommen werden bis es überprüft und freigegeben worden ist.
2. Kein Boot soll durch Seepfadfinder benutzt werden, außer wenn es durch eine befähigte Person geführt wird und ordnungsgemäß bemannt ist.
3. Kein Seepfadfinder soll Teil der Besatzung irgendeines Ruderboots bilden, bis er sein Schwimmabzeichen bestanden hat. Oder er soll nicht Teil der Crew eines Segelboots werden, bis er ein „Waterman“ geworden ist.

„Waterman“ war eher eine Dienststufe als ein Tüchtigkeitsabzeichen, obschon eine Voraussetzung dafür war das Schwimmer- und das Bootsmann-Abzeichen zu führen. Ein „Waterman“ war berechtigt eine achtfach geflochtene Schleife zu tragen, die er sich selber anzufertigen hatte. Danach folgt eine Liste mit Richtlinien für Seepfadfinder - Komitees, die Seepfadfinderaktivitäten zu kontrollieren hatten und sicherstellen sollten, dass die Regeln eingehalten werden.

Während der Recherche für diesen Artikel im Pfadfinderarchiv von Gilwell Park im September 2001, hatte der Archivar, Paul Moynihan, eine erstaunliche Geschichte zu erzählen. Er war von einem Schrotthändler im Jahr 1997 kontaktiert worden, der wissen wollte, ob der Name Percy



Baden Powell Huxford ihm irgendetwas sagen würde. Der Archivar erkannte den Namen Percy Huxford wieder als einen der Opfer des Leysdown Unglücks. Der Schrotthändler meinte, er hätte eine Messingplatte mit dem Namen des Jungen zwischen den Namen anderer darauf. Mr. Moynihan suchte den

Händler auf und stellte fest, dass der die Namensplakette aus Messing von dem Denkmal hatte. Es sickerte durch, dass am 4. Juni 1969 der *Evening Standard* einen Artikel über den Diebstahl der besagten Statue, die in Bronze gegossen war, gebracht hatte. Die Polizei meinte, die dürfte nicht mehr aufzufinden sein, sondern sei schon eingeschmolzen worden. Ihr Schrottwert belief sich auf nur £ 40.-. Ich weiß nicht, ob die separate metallene Namensplakette zum selben Zeitpunkt gestohlen wurde, aber Paul Moynihan versicherte, es sei die gestohlene Plakette, die dann dem UK¹² Pfadfinder Archiv geschenkt wurde.

Die Geschichte endet hier noch nicht ganz. Es gibt eine Gruppe ‚Freunde des Nunhead Friedhofs‘, sie waren für eine Kampagne verantwortlich, die die Errichtung eines neuen Denkmals des Portland Steins auf dem Friedhof im Jahr 1992 zum Ergebnis hatte.

¹² : UK = United Kingdom = Vereinigtes Königreich / Großbritannien



Pfadfinder überall sollten für die Arbeit dieser Gruppe dankbar sein, weil ohne sie gäbe es überhaupt kein Denkmal mehr, was auch immer beider gedenkt, den Seepfadfindern, die ihre Leben verloren und uns an die Tapferkeit derjenigen erinnert, die versuchten sie zu retten. Ich persönlich schulde meinen Dank an Mr Rex Batten vom Freundeskreis, der ein äußerst instruktives Buch über das Thema geschrieben hat (siehe Quellenverzeichnis).

Die Ketsch *Mirror*

Das Seepfadfinden war gut unterwegs und Baden - Powell muss sehr erfreut gewesen sein über die öffentliche Reaktion Boote zu spenden für den neuen Bereich der Pfadfinderbewegung.

Im Juli 1912 schenkte die Zeitung *Daily Mirror* eine 50 Tonnen Ketsch mit Namen *Mirror*, die mit der neuesten drahtlosen Funktechnik ausgerüstet war und dies war nur ein Beginn.

Es wurde sich erhofft, dass solche Geschenke alle Seepfadfinder befähigen würde den Raum für Aktivitäten in der Handhabung von Booten zu erhalten. Die Geschenke kamen in allen Typen und Größen von seegängigen Yachten bis hin zu Dinghies für Trupps, die im Bereich von Kanälen und Stauseen ansässig waren.

Das erste öffentliche Auftreten von Baden - Powells Verlobter Olave Soames fand statt, als sie beide das neue Schiff am 21. September 1912 inspizierten. Die entzückende Bildpostkarte, die hier wiedergegeben wird, zeigt die ebenso entzückende Olave, wie sie sich mit einem von Ehrfurcht ergriffenen Pfadfinder plaudert, der vielleicht noch lebt um sich

an die Gelegenheit zu erinnern. Der Titel lässt verlauten: -Nr. 16 Miss Soames „B - Ps“ Verlobte mit einem Pfadfinder an Bord der „*Mirror*“. Die Postkarte stammt aus der Sammlung von John Ineson.

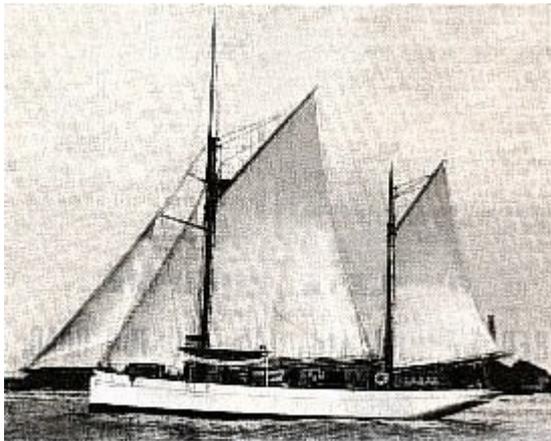


Die *Mirror* war sehr bald in Dienst gestellt um Seepfadfindergruppen für Sieben-Tage-Törns entlang der Südostküste mitzunehmen. Eine der Gruppen, die die *Mirror* nutzten, war *Leander*, eine Seepfadfindergruppe, die sich aus dem ursprünglichen 2. Kingston Pfadfindertrupp entwickelt hatte. Sie verbrachten eine Woche an Bord im August 1913. Diese Törns waren ein früher Vorläufer der „Segeltraining“- Kurse die heutzutage für junge Leute durch eine Reihe von Organisationen angeboten werden. Die *Headquarters Gazette* vom November 1913 erzählt die traurige Geschichte wie die *Mirror* ihr Ende fand.



„ Eine Gruppe von 13 Seepfadfindern, unter Leitung der angehenden Pfadfinderleiter Carnell und Vowles, waren auf Törn draußen an Bord der segelnden Ketsch *Mirror*, der feinen Yacht, die uns durch den *Daily Mirror* letztes Jahr gegeben worden ist. Zusätzlich zu den Pfadfindern waren Kapitän Olley, Kommandeur des Schiffes und zwei Matrosen mit an Bord.“

Assistenz - Pfadfinderleiter Vowles war ebenfalls ein Segler.



Am Samstagabend des 25. Oktobers, war eine schöne klare Nacht und die meisten der Pfadfinder befanden sich unter Deck. Die *Mirror*, zwischen Gravesend und Tilbury über die Themse gekommen, hatte über den Fluss gewechselt und zwei Dampfer passiert, als ein dritter, die *Hogarth*, nahe aufkam, zu nahe. Die *Hogarth* schien Ruder zu legen, um hinter der *Mirror* zu passieren, kollidierte jedoch mittschiffs mit ihr und ließ sie sinken.

Für einige Zeit blieb die Yacht am Vorschiff des Dampfers hängen und einigen der Jungen gelang es aufs Deck des Dampfers zu kommen. Taue wurden geworfen und vier oder fünf mehr der Jungen wurden gerettet. Das Beiboot der *Hogarth* wurde sofort zu Wasser gelassen und las noch mehr Jungen aus dem Wasser auf.

Als die Mannschaftsrolle aufgerufen wurde, wurden Assistenz - Pfadfinderleiter Carnell, Seepfadfinder - Bootsmann Witt und die Seepfadfinder S. Rendall und Purnell vermisst. Es wurde vermerkt: „**Mut wurde durch die Jungen und ASM Vowles bewiesen.**“

Der Zeitungsartikel fuhr fort „**Schuld ist jetzt zu teilen**“ (wie anders zu einem heutigen Unglück!). Die *Mirror* war gut in Schuss, ordnungsgemäß ausgerüstet und geführt, sowie vorfahrtsberechtigt.

Der Chief Scout schrieb über die Opfer:

„**In ihrem kurzen Leben haben sie durch ihre freiwilliges Bemühen sich selber darin einzuüben bessere Menschen zu sein, ein Beispiel für andere Burschen gegeben.**“

Weiter oben in diesem Abschnitt habe ich Lt. Stuart Garnett, dem Verfasser von *Seemannschaft für Pfadfinder* als den Leitenden der *Mirror* notiert. Das war offensichtlich in der Unglücksnacht nicht der Fall. Er muss dann einen Report über die Sicherheitsführungsstelle gehabt haben, soweit es die *Mirror* anbelangt.





Lt. Garnetts Buch, geschrieben nach dem Leysdown - Unglück, konzentrierte sich außerordentlich auf die Sicherheit. Ist es vernünftig aus dem Blickwinkel des Unglücks folglich darüber zu spekulieren, das Garnetts Arbeit erlaubt die von Warrington Baden - Powell zu ersetzen, weil es das ältere Buch ist und das fehlende Sicherheitsmanagement darin? Wenn das der Fall gewesen ist, ungeachtet der Sicherheit eine neue Bedeutung zu zusprechen und ein allgemeines Festlegen auf Regeln, es vermindert nicht den Verlust an Leben. Unglücke ereignen sich fortgesetzt, da die Anzahl der Seepfadfindergruppen zunimmt.

Das Lowestoft Unglück

In der *Headquarter's Gazette* vom Juli 1914 berichtet der Chief Scout in seinem ‚Ausblick‘ über eine gerichtliche Untersuchung des vorherigen Monats zu einem Unglück bei Oulton Broad. Pfadfinderleiter T W P Lory, Ausbilder Mr James Lewington und eine ungenannte Anzahl von Jungen waren ertrunken.

Eine Nachforschung im Archiv offenbarte, dass die 1. Carlton (St. Markus) Pfadfindergruppe mit zwei Leitern, einem Ausbilder und vier Jungen auf einem Wochenendlager bei Herringfleet nahe Oulton Broad gewesen waren. Sie hatten auf einem Gelände gezeltet, das ans *Duke's Head Hotel* bei Somerleyten am Fluss Waveney angrenzte. Beim Lagerabbau am klaren Pfingstmontagmorgen des 1. Juni 1914 stopften sie all ihre Ausrüstung in ihr Boot, ein Halbdecker von 16 Fuss Länge und 4 Fuss 6 Zoll¹³ breitem Deck. Anschließend ruderten sie flussabwärts (zu Tal) und erreichten Oulton Broad. So gleich unter der Eisenbahnbrücke hindurch richteten sie den Mast auf und versuchten das Segel zu heißen. Das Boot kenterte und alle von der Besatzung bis auf einen wurden unter dem Segel eingefangen.

Stanley Wood, 17 Jahre alt, war die einzige Person, die frei herausgeschleudert wurde. Er schwamm zum Ufer und rannte zurück zum Hotel um Hilfe zu holen, die sofort erfolgte, aber ohne sich nützlich machen zu können. Wood wird so wiedergeben, dass er sagte, er könne das Unglück nicht anders erklären, als das es einen plötzlichen Windstoß gab. Alle in der Gruppe waren Schwimmer. Außer dem oben genannten Pfadfinderleiter und dem Ausbilder sind auch noch ertrunken: Sydney Scarle, 19 Jahre, Assistenzpfadfinderleiter; Reggie Middleton, 16 Jahre, ; Arthur Beare, 15 Jahre und Sydney Thrower, 15 Jahre.

Das Boot war nicht „...durch den Bevollmächtigten für Segelzwecke genehmigt und es besteht keinen Zweifel darüber, dass das Boot sehr schwer beladen und offensichtlich nicht gut gestaut gewesen war.“

Der betreffende Bevollmächtigte, Mr A. Williamson vom Yarmouth Distrikt, stellte fest, das Boot war zu klein für Anzahl der Insassen und das Gewicht und die Menge des Zeltlagermaterials.

¹³ : 1 inch / Zoll = 2,54 cm; 1 foot / Fuss = 30,48 cm; 1 yard = 3 feet = 91,44 cm

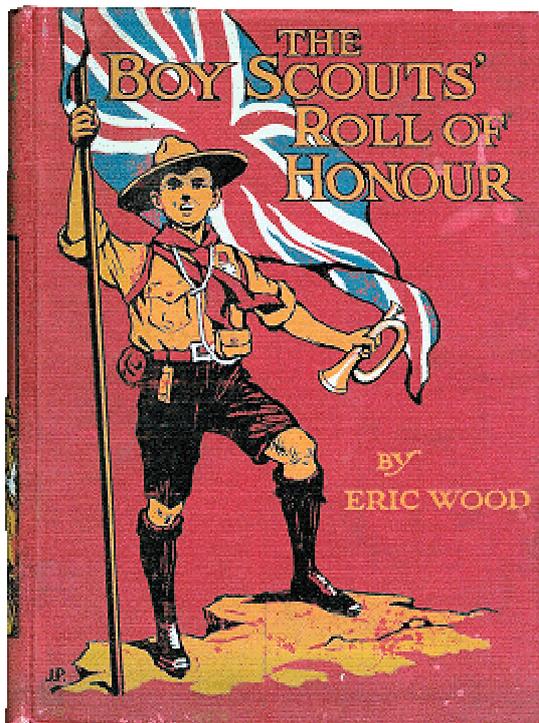


Die Begräbnisse fanden an der St. Markus Kirchengemeinde statt und entlang des Wegs zum Carlton Colville Friedhof stand eine große Masse Menschen. Dreihundert örtliche Pfadfinder reihten sich entlang der Strecke auf und vierzig Trauerkarossen folgten den pferdebespannten Trauerkutschen nach.

Im selben Juli 1914 berichtete die Ausgabe der *Headquarters' Gazette* auch über einen Artikel des *Daily Mirror* zum Unglück der *Mirror*, der sehr Pro - Pfadfinder war und keine Schuld zuteilte. Jedoch Auftakt des Schreibens war, die Wirkung dieser sehr ernstesten Unglücke in solch einem kurzem Zeitabschnitt muss einen tiefgreifenden Effekt auf alle in der Pfadfinderbewegung und der Gesellschaft gehabt haben.

Lebensrettung

Glücklicherweise gab es nicht nur schlechte Nachrichten. Als ob der schreckliche Verlust an jungem Leben wettzumachen wäre, gibt es viele Beispiele wo das Seepfadfinder-Training



ausschlaggebend für die Rettung von Leben gewesen ist. Gleich der nächstfolgende Artikel nach der Berichterstattung über die Leysdown Tragödie in der *Headquarters Gazette* war ein Report von einem Offizier der Küstenwache aus Padstow, der die unschätzbare Unterstützung kommentierte, die ihm durch Seepfadfinder geleistet wurde durch Sichern, so dass alle Mann vom Wrack der *Bessie* gerettet werden konnten. Die Burschen halfen in verschiedener Weise, „...sie waren äußerst hilfreich...was ihrem sehr guten Wissensstand bezüglich der Lebensrettungsausrüstung zu verdanken war...“

Das Buch *Der Pfadfinder Ehren-Rolle*, erschienen im Jahr 1914, hat ein Kapitel über „das neueste Ding im Pfadfinden - Seepfadfinder“.

Es gibt viele Berichte seepfadfinderischer Waghalsigkeiten auf den Seiten dieses Buches und in der *Headquarters Gazette*, aber ich füge diese eine noch hinzu, auf Grund der Verbindung mit der

glücklosen *Mirror*.

In der letzten Juliwoche im Jahr 1913 befanden sich die 10. Kensington Seepfadfinder auf der *Mirror* auf dem Fluss Hamble. Eine Gruppe Schwimmer (Nicht-Pfadfinder) einschließlich Arthur Purchase versuchten über den Fluss zu schwimmen, als Arthur dabei in Schwierigkeiten geriet. Die Gig (ihr Tender-Ruderboot) der *Mirror* wurde schnell durch die Sippenleiter Owen und Page zum Einsatz gebracht. Ein weiterer Sippenleiter, namens Bennett, lenkte sie zu dem ertrinkenden Jungen, indem er den Ruderern die Richtungen zurief. Arthur Purchase hatte einen



ernstzunehmenden Krampfanfall erlitten und war absolut hilflos sich selber zu retten, wurde jedoch bald ins Boot gezogen. Den Rettern wurden die Pfadfinder-Tapferkeitsauszeichnungen verliehen.

Weder Woods Bericht noch die *Headquarters Gazette* stellten irgendeine Verbindung zwischen dem Unglück der *Mirror* und dem oben genannten Ereignis her. Das ist schade, weil es eine deutliche erhebliche Eindringlichkeit in der Lebensrettung vom Juli und dem bedeutenderen Verlust an Leben im Oktober von dem selben Schiff her gibt.

Kriegs - Wolken

Es gab eine frühzeitige Berechtigung für B - Ps und seines Bruders Werk mit dem Seepfadfinden zu beginnen. Als der Krieg 1914 kam, bestand sofortige Notwendigkeit die Küstenlinie mit „Küsten - Wächtern“ zu bemannen. Eine Funktion für die viele Seepfadfinder trainiert und dazu befugt waren. Es gab Küstenwächter die keine Seepfadfinder waren, einige aus dem Binnenland soweit entfernt von der Küste wie Wakefield: vielleicht ist das nicht so erstaunlich, wenn man realisiert das der Koordinator für diese Arbeit in der Nähe von Pontefract lebte. Ich habe vor noch genauer die Arbeit von Pfadfindern, die der Seepfadfinder eingeschlossen, in der Kriegszeit zu betrachten. Als einen zukünftigen *Meilenstein des Pfadfindens* kann aber manche Idee des Seepfadfinderdienstes in dem *Milestone* bei Jack Cornwell V.C. gefunden werden.

Die *Headquarter's Gazette*, vom September 1914, beinhaltete die Zusammenfassung der Arbeit, die von Seepfadfindern getan worden war. Diese Übersicht war von Leutnant R. H. Hordern von der Königlichen Marine verfasst worden, dem der Chief bestätigt hatte den praktischen Plan für das Seepfadfinden bereitzustellen.

„Es gibt beinahe 1.300 Pfadfinder bei dieser Arbeit (des Küstenbewachens)...und und sie werden vermutlich dafür erforderlich sein so lange wie der Krieg andauern wird.“

„Die Burschen in dieser Dienstpflicht erhalten einen Shilling am Tag anstelle von Verpflegungsrationen, aber keine Bezahlung für ihre Dienste.“

„In den meisten Fällen nehmen die Pfadfinder den Tages- und den Nachtdienst wahr. Sie sind gewöhnlich in Sippen von acht Leuten zusammengefasst - zwei Leute zu irgendeiner Zeit“

Die Pfadfinder mussten über 14 Jahre alt sein und Proviant für 3 Tage mit sich nehmen. In einigen Fällen war eine Behausung verfügbar, aber oftmals mussten sie im Freien zelten, was, wie Leutnant Hordern bestätigte, nicht immer ein Vergnügen war, wenn das Wetter wechselte.

Der Chief Scout schrieb folgende Botschaft an die Küsten-Wächter:

„ Haltet guten Ausguck. Zeigt, dass ihr nicht kleine Jungs seid die Küstenbewachen spielen, wohl aber könnt Ihr wirklich Euren Teil dazu beitragen unserer Königlichen Marine bei ihrer großen Leistung bei der Verteidigung unseres Landes zu helfen, bis



wir den Krieg zu einem erfolgreichen Ende gebracht haben - auch wenn es ein Jahr oder noch länger dauert.“

„Bleibt dabei. Spielt das Spiel für Euer Land und nicht für Euch selber, und alle Zeit ‚Seid bereit‘.“

Nachwirkung

DIE *Headquarters Gazette* vom Januar 1918, notierte das:

„Wir sind erfreut ankündigen zu können, dass die Admiralität entschieden hat die Verwendung von goldenen „Verwundetenstreifen“ bei Seepfadfindern für gut zu heißen, die durch jegliche Feindeinwirkung verletzt werden könnten. Bereits sind einige unserer Jungs auf diese Weise verletzt worden und sie werden, ohne Zweifel sehr stolz sein den schmalen goldenen Streifen auf ihrem linken Ärmel zu tragen.“

B - P stellte, in der *Headquarters Gazette* vom Januar 1918, fest, dass am Jahresende 1918 25.000 Pfadfinder am Küstenbewachen teilgenommen hatten.

Bei Beendigung der Feindseligkeiten sandte B - P eine Karte an jeden von ihnen. „...sagten ihm, was wir von ihm denken. Gut getan Küsten - Wächter.“

(Ich würde sehr darüber erfreut sein, verbunden mit einer Anerkennung, ein Bild von einer dieser Karten hier einzufügen.)

Bei einer Amtseinsetzung im Buckingham Palast am 19. Dezember 1918, inspizierte König Georg V eine repräsentative Gruppe von Pfadfinder -Küsten - Wächtern und brachte seine Bewunderung zum Ausdruck für „...einen Dienst, der so gut von Pfadfindern für das Wohl des Landes in einer kritischen Periode seiner Geschichte ausgeführt worden ist.“

Küstenwächter sind bis zum 7. März 1920 offiziell nicht demobilisiert worden und waren das einzige Zivilpersonal, das bei der offiziellen Siegesparade teilnahm. Einige von den fünfzig anwesenden Pfadfindern trugen das Band der britischen Kriegsmedaille und zeigten damit an, dass sie als flüchtige Angehörige der bewaffneten Streitkräfte vor Beendigung des Krieges weitergedient hatten.

Es gibt im World Wide Web zahlreiche Belege dafür, dass das Seepfadfinden zuhause und im Ausland fortfährt zu gedeihen. In der Tat, es hat seinen eignen „Webring“. Für eine Zusammenschau der Pfadfinderbewegung im Vereinigten Königreich (UK) gibt es nichts besseres als die hervorragende Scoutbase - Seite aufzurufen. Heutzutage gibt es im UK rund 9.000 Seepfadfinder.





Anhang

HMS *Winchester* - Schiffslogbuch

1816 auf Kiel gelegt worden in Woolwich am Fluss Themse, London als eine 60 Kanonen - Fregatte der Java - Klasse vierter Art mit sechzehn 42 Pfünder Kanonen, acht Karronaden und sechszwanzig 24 Pfünder Kanonen. 1.487 BRT Verdrängung, 173 Fuß lang, 44 Fuß und 6 Zoll breit. Sie wog 487 Tonnen und mit einer Gesamtbesatzung von 450 Männern und Schiffsjungen. In Dienst gestellt am 21. Juni 1822.

1822 - 52 für einige Zeit Flaggsschiff bei den Westindischen Inseln und auch in Ostindien eingesetzt, vor Nordamerika und im Indischen Ozean

1852 eingesetzt im burmesischen Krieg

1855 - 61 Hafendienst bei Chatham.

Die zweite HMS *Conway*

November 1861: Die Admiralität entschied die HMS *Winchester* für die HMS *Conway* auszuleihen als Ersatz für das Originalschiff, das nicht groß genug war um die Kadetten unterzubringen.

Die beiden Schiffe tauschten die Namen und so wurde die HMS *Winchester* zur zweiten HMS *Conway*. Das war das Jahr als Warrington Baden - Powell auf die HMS *Conway* kam.

In den 1850er Jahren musste man, um sich zum Handelsmarineoffizier zu qualifizieren, eine vierjährige Ausbildungszeit auf See absolvieren. Die Liverpooler Schiffskompanie von Jones, Palmer & Co. und Anderen hatte, bei der Eröffnung der Seefahrtsausbildungseinrichtung, bekannt gemacht, dass zwei oder drei Jahre auf der *Conway* von ihnen als Äquivalent für ein Jahr auf See anerkannt würde, so konnte sich die Ausbildungszeit reduzieren.

Im Jahr 1861 entschied das Handelsministerium formal, dass zwei Jahre auf der *Conway* verbrachtes Training wie ein Jahr als Kadett auf See zählen würden. Deshalb mussten Kadetten der *Conway* nur drei Jahre Training auf See erfüllen, anstatt der für jeden direkt auf See vier erforderlichen Jahre. Aus diesem Grund wurden Kadetten in ihrem letzten Jahr „Quarter Boys“ oder „QBs“ genannt. Diese Praxis ist über 100 Jahre lang bis zur Schließung im Jahre 1974 beibehalten worden. Kadetten erhielten ein *Conway*- Entlasszertifikat zur Befreiung, wenn sie die *Conway* verließen.

Danksagungen

Meinen besonderen Dank an:

Pfadfinder - Historiker Graham Brooks für die Erlaubnis das Bild des extrem seltenen Seemann - Abzeichens scannen zu dürfen.

Gedruckte Quellen

Scouting for Boys, Teil V1. erschienen 1908

Sea Scouting and Seamanship for Boys, W. Baden - Powell K.C., erschienen 1911, bearbeitete Ausgabe 1948

Seamanship for Boys, Lt. Stuart Garnett, Erste Ausgabe 1914? Bearbeitete Ausgabe 1952

The Jamboree Book, 1920

The First ten Years (Die Ersten Zehn Jahre), Sir Percy Everett, erschienen 1948

The Leysdown Tragedy (Das Leysdown Unglück), Rex Batten, Freunde des Nunhead Friedhofs, 1992

Material im UK Pfadfinder Archiv, Gilwell



Internet Quellen

BCU Webpage

Chief Scout's Yarn (Chef Pfadfinders Seemannsgarn). Die Kohlen der Calliope

Gibraltars Seepfadfinder Homepage

Hamble Seepfadfinder Historie

HMS *Conway*

Leben an Bord der T.S. *Mercury* (*Gannet*)

The Heritage Trail (Der Pfad des Erbes). HMS *Gannet*

TS *Mercury*

Return to the "**Milestones**" introduction, or go to *Childhood memories* First Page
(Zurück zur „Meilenstein" Einleitung, oder gehe zu *Kindheitserinnerungen* Erste Seite)

Johnny Walker hofft, das du im Gästebuch schreibst, auf die Feedback - Seite schaust und er begrüßt deine Bemerkungen über diese Seite,
die ist Version 3.4 und wurde zuletzt im Januar 2006 aktualisiert.
Wenn du technische Anfragen oder Anmerkungen hast, kontakte WebPages Designer Mike Ryalls.

Dieser Artikel, der Text, die Bilder (außer wenn getrennt genehmigt) und die unterlegte Kodierung unterliegen dem Copyright von C.R. Walker©, 2001 - 2006

< The Early History of Sea Scouting >
ins Deutsche von Dibo (Dieter Bossmann) Kreuzpfadfinder und Scoutmaster („Woodbadger") im V C P
im Januar 2007
zusammengestellt für an Wasser-Aktivitäten interessierte Pfadis, insbesondere für Sifüs,
die ihren Leuten erzählend davon berichten möchten, wie wichtig das Beachten
von Standards und Sicherheitsregeln beim Seepfadfinden
für das Wohlergehen aller Beteiligten war, ist und bleiben wird.

Weiterer Literaturtipp zum Nach- und Vorlesen:
Hansen, Walter; Der Wolf, der nie schläft;
das abenteuerliche Leben des Lord Baden - Powell;
Georgs-Verlag; Neuss, 1997³ ;
Seiten 22 - 30

