

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 14 Hamburg 2007

<http://freenet-homepage.de/danziger-seeschiff/index.html>

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Nebestehend wird das Portrait der hölzernen Danziger Brigg HERRMANN, Unterscheidungssignal **HFQS**, mit einer preußischen Flagge am Heck beim Querbrassen gezeigt. Das Schiff wurde von dem dänischen Marinemaler Carl Emil Baagøe (1829–1902) in ein historisch leicht identifizierbares Szenario, die Schlacht um Helgoland vom 9. Mai 1864, hineingestellt. Signiert und datiert 1864. Öl auf Baumwolle, 38x58 [cm].

Das Bild der HERRMANN, eine Leihgabe aus Privatbesitz, wurde von Sept. 1984 bis Jan. 1985 im Westpreußischen Landesmuseum, dem Schloss Wolbeck bei Münster, zu dem Thema *Danzig und die Schifffahrt* ausgestellt. Siegfried Fornacon schrieb in einem Artikel in dem die Ausstellung begleitenden Katalog dazu:

Ein Fremdling unter den Danziger Schiffen war der Schoner PICCOLO HENRICO, der 1848 in Italien vom Stapel lief und 1860 von dem Danziger Reeder Herrmann Behrent erworben wurde; dieser gab ihm seinen eigenen Vornamen und takelte ihn zur Brigg um. Mit 258 t Tragfähigkeit war dies Schiff auch für eine Brigg nur klein. Mindestens von 1873 bis 1887 wurde der Segler von Kapitän Theodor Fernau aus Kollberg befehligt. Er war höchstwahrscheinlich ein Vorfahr des Schriftstellers Joachim Fernau, der seinen Roman "Ein wunderbares Leben" in einer Ostseekleinstadt lokalisierte - wenn nicht Theodor Fernau überhaupt das Vorbild für jenen Kapitän abgegeben hat, der in dem Buch vorkommt.



HERRMANN (1848-1887), Heimathafen Danzig, Carl Emil Baagøe (1829–1902)

1874 befand sich die HERRMANN auf einer Reise von Gefle in Schweden nach Grimsby in England mit Holz. Auf der Nordsee sprang das schon 26 Jahre alte Schiff leck und wurde von seiner Besatzung aufgegeben. Aber es schwamm auf seiner Ladung, wurde von britischen Bergern entdeckt und nach Leith geschleppt, wo man die Holzladung löschte. Da die Bergungs- und Reparaturkosten zu hoch waren, obwohl Behrent das Schiff mit 30.000 Mark in Stettin versichert hatte, wurde die Brigg den Bergern überlassen. Ein paar Jahre fuhr sie für A.B. Gowan in Berwick upon Tweede in Nordengland, dann kehrte sie zu Behrent zurück und war noch bis 1887 in Fahrt, insgesamt also 39 Jahre. Das Schiff hatte eine Metallhaut; die Bolzen, die Spanten und Planken zusammenhielten, waren über und unter Wasser aus nichtrostendem Metall. Der Segler konnte also in den Tropen eingesetzt werden. Begründete Bedenken an der im Bild gezeigten Situation der HERRMANN hat bereits unser Kamerad Reinhard Schmelzkopf vorgebracht. Ich, ein Urenkel des Eigners der Brigg, habe großes Interesse an der wahren Herkunft des Schiffes, zumal mir sowie meinem Großvater und Vater der Namen Hermann gegeben wurde. Die Suche nach Spuren der HERRMANN aus der Zeit vor 1873, als dem Schiff das Unterscheidungssignal HFQS in Danzig zugeteilt wurde, ergab berechnete Zweifel an der Identität mit der 1847 in Italien gebauten PICCOLO ENRICO ex H.D. POOK. Doch woher kam die HERMANN? s. Seite 8-10. H. Behrent



KAPERFAHRT ERFOLGREICH

Der VdKS in Lübeck hatte zum 3. Mai dieses Jahres in die Räume der Lübecker Schiffergesellschaft zu seinem jährlichen Festmahl mit Reis und Curry, sowie anschließender Tombola und Unterhaltung geladen. Wir, die Danziger Seeschiffer, waren, des gepflegten Beisammenseins, des guten, betörenden und reichlichen Essens sowie der stets angenehmen Geselligkeit wegen, reichlich vertreten, und wir haben, wie man auf dem nebenstehenden Lichtbild leicht auszumachen ist, auch noch zwei Vollschniffe ganz unblutig an uns und heimbringen können.



Mit ihren Preisen, die Kameraden Hartmut Hecker und Kapt. Thomas Marquardt beim Absetzen des Heimatkurses.

VEREINSMITTEILUNGEN**UNSER AUSFLUG NACH STETTIN**
vom 24. bis 26. September. 2007

An unserem diesjährigen Jahresausflug nahmen 17 Personen teil. Einige davon trafen sich in Hamburg, andere in Lübeck, von wo es dann per Eisenbahn in Richtung Stettin ging. Unser Vorsitzender, Herr *Hartmut Hecker*, stieg in Bad Kleinen zu. Die Fahrt verlief gut und wurde durch ein vom Ehepaar *Rudolf und Sibylle Engler* vorbereitetes Sekstfrühstück verschönert. Nach kleinen Fahrtunterbrechungen – in Bützow umsteigen auf einen Schienenbus, in Sponholz warten auf den Gegenzug – Ankunft in Stettin gegen 15 Uhr. Fünf Taxen brachten uns zum Hotel Neptun, wo uns gleich unsere Zimmer zugeteilt wurden. In der alten Hansestadt hatten wir neben dem Reiseprogramm genügend Zeit, durch die Straßen zu bummeln und uns Stettin anzusehen. Mehrmals trafen wir uns im Turm-Cafe 22 und hatten von dort einen Überblick über die ganze Stadt. Vom Anleger an der Haken-terrasse aus machten wir eine Rundfahrt durch den Hafen; Petrus war uns dabei wohl gesonnen. Danach hatten wir ein gemütliches Beisammensein und Abendessen auf dem Restaurantschiff LADOGA. Die Zeit in Stettin verlief schnell und am folgenden Tag brachte uns der Zug wieder zurück nach Lübeck. Die weiter nach Hamburg fahrenden Kameraden mussten eine Zugverspätung in Kauf nehmen, so dass einige in Hamburg ihre Anschlusszüge verpassten. Doch das tat dem Gelingen des Ausflugs keinen Abbruch. Die Fahrt nach Stettin hat allen gefallen. Wir danken unserem Kameraden Rudolf (*Rudi*) Engler für die Planung und Organisation des Ausflugs herzlich und wünschen unserem Kassenwart *Volker Sieg*, der die Fahrt trotz eines verletzten Fußes mitgemacht hat, gute Besserung. H. Tr.

**ALTES & NEUES AUS DANZIG****DANZIG, MEER DER MÖGLICHKEITEN**

Das DIALOG-Gespräch mit *Pawel Adamowicz*, dem Stadtpräsidenten von Danzig, ist am 2. Aug. 2007 unter der Überschrift - *Gewachsen ist der Stolz der Danziger auf ihre Stadt* - erschienen. Aus dem Polnischen von *Ulrich Heiße*. Mit *Pawel Adamowicz* sprach *Wojciech P. Duda*.



Vor kurzem waren in ganz Polen Plakate zu sehen, die Danzig als Meer der Möglichkeiten zeigten. Welche Chancen hat unsere Stadt heute?

Um diese Frage beantworten zu können, müssen wir uns zuerst an den Ausgangspunkt erinnern. In der Zeit der Volksrepublik unterschied sich Danzig nicht sehr von anderen Städten des damaligen Ostblocks. Das Grau und die Armut des realen Sozialismus wurden durch die Nähe des Meeres etwas abgemildert. Die Atmosphäre des Besonderen bildeten auch die wiederaufgebauten Teile der Altstadt, die im März und April 1945 zu 90 Prozent zerstört worden war (immer noch sind sie der Stolz nunmehr schon der dritten Generation polnischer Danziger). Wichtig für die Identität der Stadt war auch die Erfahrung des Dezembers 1970, des Arbeiteraufstandes gegen den kommunistischen Staat. Den Wendepunkt bedeutete jedoch das Jahr 1980, als Danzig in der ganzen Welt berühmt wurde. Ich denke hier natürlich an den Streik auf der Danziger Werft im August 1980 und die Gründung der *Solidarność*. Das politische Wendejahr 1989 hingegen hat Danzig in einer Krise vorgefunden. Als Symbol dafür galt das Schicksal der Danziger Werft, die noch von der letzten kommunistischen Regierung in den Konkurs geführt wurde. So wurden leider diejenigen, die ein ganzes Jahrzehnt lang die Speerspitze des kommunistischen Widerstandes gewesen waren, die Arbeiter der großen Industriebetriebe, zu den ersten Opfern der Wende. Zu jener Zeit wurde auch *Lech Wałęsa*, ein Danziger Bürger, erster Präsident des freien Polens. Das war zugleich der Beginn der Kommunalre-

form. Aus der Sicht dieser siebzehn Jahre kann man sagen, dass wir uns über die lokale Demokratie langsam vorwärts getastet haben. Aus dieser Perspektive war alles bis zum Jahr 2004 eine Zeit großer intellektueller und organisatorischer Anstrengungen, als wir lernten, die eigene Stadt zu verwalten und unsere sehr bescheidenen jährlichen Haushaltsmittel optimal zu nutzen. Erst 2004 wurde zu einer wichtigen Zäsur in der sozialen Geschichte Danzigs. Ich glaube, wir stehen jetzt vor der Chance, unsere Stadt in eine echte europäische Metropole zu verwandeln.

Angesichts der heutigen Modernisierung der Stadt komme ich zu der Feststellung, dass die Veränderungen in ihrer Dynamik sicher zu vergleichen sind mit jenen sozialen und wirtschaftlichen Veränderungen nach der Wende 1989, ja ich habe sogar den Eindruck, dass sie noch weitreichender sind als jene Momente, da wir begannen, eine freie Wirtschaft und eine Demokratie aufzubauen.

Stimmt, sogar heute, obwohl wir uns der Auswirkungen dieser Modernisierungen nur unzureichend bewusst sind, glaube ich, dass gerade eine Stadt mit großen Möglichkeiten entsteht. Sicherlich sind wir mutiger geworden. Bisher hatten wir im Hinblick auf unsere bescheidenen Finanzreserven Angst, große Ziele zu formulieren. Heute ist das anders: wir haben einen großen Plan für die kommenden zehn Jahre umzusetzen. Auch unsere Phantasie ist reicher geworden. 2012 wird Danzig einer der Gastgeber der Fußball-Europameisterschaften sein, und all das bewirkt, dass unser Ehrgeiz und unsere Ambitionen viel größer geworden sind. Gewachsen ist aber auch der Stolz der Danziger auf ihre Stadt.

Sie gehören einer Generation an, deren Eltern nach 1945 nach Danzig gekommen sind.

Mein Vater wurde in Wilna geboren und kam zusammen mit Eltern und Bruder 1946 hierher. Alle wurden von den Russen aufgrund der Beschlüsse von Jalta und Potsdam aus ihrer Heimatstadt vertrieben. Die Eltern meiner Mutter stammen zwar auch aus der Gegend von Wilna, sind aber noch vor dem Krieg, der Großvater war Eisenbahner, nach Łapy bei Białystok umgezogen. Nach dem Krieg kamen sie nach Elbing. Meine Eltern lernten sich beim Studium in Danzig kennen, heirateten 1960 und zogen in ein Mietshaus, damals noch eine Ruine, das auf den Trümmern der Altstadt neben der Brigittenkirche stand.

Danzig befand sich in den sechziger Jahren noch im Wiederaufbau. Heute können

wir uns nur schwer vorstellen, wie diese Stadt einst aussah.

Wie fühlten sich Ihre Eltern in dieser Stadt der Backsteingotik, ohne die Schönheit des Wilnaer Barocks?

Für meine Eltern, die damals junge Leute waren, war die Eingewöhnung sicher nicht so ein großes Problem. Auch bei meinen Großeltern, hat die gotische, ehemals deutsche Stadt interessanterweise keine Feindschaft geweckt. Vielleicht hat das damit zu tun, dass mein Großvater während des Ersten Weltkrieges zur Zwangsarbeit nach Deutschland gebracht wurde und dort auf einer Werft arbeitete. Jahre später hat er mir erzählt, er habe mit eigenen Augen den Feldmarschall Hindenburg, den späteren Reichspräsidenten, gesehen. Er empfand Achtung für Deutschland und für die Deutschen. Man hatte allerdings Misstrauen gegenüber Russland als Staat, nicht gegenüber den Russen. Meine Familie hatte stärker unter dem NKWD und Sowjetrussland zu leiden.

Wir erben in der Regel das Gedächtnis der Eltern und Großeltern, zumindest gewisse Fragmente ihrer Geschichte. Welche Erfahrung haben Sie als Erbe für die eigene Geschichte übernommen?

Wenn ich zurückschaue, denke ich, dass die Geschichte über Wilna eine solche prägende Erfahrung gewesen ist. Wilna war belebt, wunderschön, voller Kolorit und was wichtig ist, religiös und national differenziert. Mein offenes Verhältnis anderen Religionen und Nationen gegenüber habe ich eben aus den Geschichten über Wilna mitgenommen. Es ging dabei nicht darum, dass überall Polen waren, sondern dass es neben den Polen Juden, Russen und Weißrussen gab. In der Erzählung tauchten auch Tataren auf, somit habe ich schon früh von den Tataren gehört, noch vor der Lektüre von Sienkiewicz.

Danzig ist ein Ort der Erinnerung. Hier begann am 1. September 1939 der Zweite Weltkrieg, und hier wurde am 31. August 1980 die Solidarność gegründet – der Anfang vom Ende des Kommunismus. Das Danziger Gedächtnis ist also in paradoxer Weise zweigeteilt. Bleiben wir daher bei den deutsch-polnischen Aspekten dieses Ortes der Erinnerung.

In den neunziger Jahren vollzog sich eine beschleunigte Bildung des Danziger Selbstbewusstseins. Es gab keine Zensur mehr, dafür viele Diskussionen und vermehrt ausländische Kontakte. All das trug zur Wiederentdeckung Danzigs, seiner Geschichte und Traditionen bei. Der Umfang dieser Entdeckungen war riesig. Viele aus meiner Generation begriffen da-

mals zum ersten Mal, dass es in Danzig einst sehr viele Friedhöfe vor allem rund um die Aleja Zwycięstwa gab, was für ältere Bürger der Stadt nichts Neues war. Dann äußerte Kalina Zabuska, Mitarbeiterin am Nationalmuseum in Danzig, das Bedürfnis, an diese Friedhöfe zu erinnern. Wir wussten noch nicht, wie wir das tun sollten, aber wir waren uns sicher, dass man an sie erinnern musste. Als ich 1998 Stadtpräsident wurde, nahm ich mir die Idee zu Herzen: das Denkmalprojekt eines *Friedhofs der nicht existierenden Friedhöfe*. Ich habe persönlich über die erfolgreiche Verwirklichung dieses Denkmals, dieses Zeichens der Erinnerung gewacht. Die feierliche Einweihung fand im Jahr 2000 während des 1. Welttreffens der Danziger statt. Die Idee des Denkmals konzentriert die Erinnerung an alle Friedhöfe, die in den ersten zwei oder drei Jahrzehnten der Volksrepublik unwiderfürlich zerstört wurden. Wir haben Künstler beauftragt, mit dem Denkmal an die religiöse Vielfalt Danzigs zu erinnern, deshalb gibt es auf dem Friedhof auch christliche, moslemische und jüdische Symbole. Aber damit ließen wir es nicht bewenden, ich übernahm später auch die Schirmherrschaft für die Entstehung eines Lapidariums. Der „Friedhof der nicht existierenden Friedhöfe“ sollte kein Ort sein, an dem aus ganz Danzig Reste von Grabplatten ehemaliger Friedhöfe zusammengefahren werden. Wir waren uns jedoch dessen bewusst, dass solche Platten oft noch an vielen Stellen unangemessenen Zwecken dienen; als Gehweg oder Untermauerung. Deshalb gab es die Idee, auf dem ehemaligen Friedhof nahe der Technischen Hochschule in Danzig ein Lapidarium einzurichten, für das wir alle Überreste von Friedhöfen sammeln und zu einer Art Kugel der Zeit zusammensetzen würden. Der Ort wurde vor drei Jahren eingeweiht. Die nächste Initiative war, auf speziellen Granitafeln in polnischer und deutscher Sprache an zahlreiche Friedhöfe zu erinnern, damit alle wissen, wo diese Friedhöfe waren und welche Namen sie trugen. Dieses Projekt wird solange fortgesetzt, bis an alle Friedhöfe erinnert worden ist. Ich glaube, dass das die einzige Initiative dieser Art und dieses Umfangs in Polen ist.

Sie haben das Welttreffen der Danziger erwähnt. Was ist das für eine Initiative?

1996 und 1997 ist der Bund der Danziger aus Lübeck nach Danzig gekommen. Das war ein wichtiges historisches Ereignis. Ich war damals Vorsitzender des Danziger Stadtrates und habe als dessen Vertreter die Landsmannschaft aus Lübeck offi-

ziell empfangen, deutsche Danziger, für die Danzig ebenso wichtig war wie Wilna für meinen Vater. Wir hatten keinerlei politische oder psychologische Barrieren, uns mit diesen Menschen zu treffen und zu unterhalten – was, wenn man an die stark antideutsche Propaganda in der Volksrepublik denkt, eine gewisse symbolische Neuerung war. Danach fanden meine Besuche in Lübeck, Hamburg und Bremen statt. Dadurch, dass ich die Lebensläufe der deutschen Partner kennen lernte, sah ich, wie zahlreich die Danziger in Deutschland sind. Ich werde nicht vergessen, wie ein Bremer Senator mir erzählte, er sei in Danzig in der ul. Kartuska geboren. Später übergab ich ihm eine Kopie seiner Geburtsurkunde, nachdem ich den Auftrag erteilt hatte, in den Archiven danach zu suchen, und er war sehr gerührt. Ich habe diese Geste bei Günter Grass und dem Schauspieler Matthias Habich wiederholt, der in dem Film „Unkenrufe“ mitgespielt hat. Später erfuhr ich, dass die Goralen in Zakopane einen Kongress der Einwohner von Podhale organisieren. Ich dachte, wenn die Einwohner von Podhale ein solches Treffen organisieren können, warum könnten sich dann die Danziger nicht auch treffen? Schließlich hat die Summe dieser Erfahrungen dazu beigetragen, das Welttreffen der Danziger ins Leben zu rufen. Wir haben es im Jahr 2000 sehr zügig organisiert. Die Treffen finden alle fünf Jahre statt. Das zweite fand 2005 statt, das dritte planen wir für 2010.

Wozu dienen diese Treffen?

Vor allem dem Aufbau unserer Danziger Identität. Ich erwähnte bereits, dass zur Größe Danzigs in den vergangenen Jahrhunderten die Vertreter vieler Nationen und Religionen mit ihrer Arbeit beigetragen haben. Wir hatten hier Schotten, Holländer und Juden, vor allem aber Polen und Deutsche. Wir, als Generation der heutigen Danziger, sind ihre Erben. Und wenn wir ernsthaft an unsere Stadt und ihre Tradition denken, dann dürfen wir diese Menschen nicht vergessen. Die Erinnerung an sie, an ihren Beitrag zur Geschichte unserer Stadt ist unsere historische und moralische Pflicht. Beim Nachdenken über Danzig das deutsche Element zu vergessen, wäre für mich genauso absurd, als würden wir an Wilna denken, ohne den Beitrag der Polen in dessen Tradition zu berücksichtigen.

Auch im Fall Günter Grass haben Sie eine wichtige Rolle gespielt. Wie sind Ihre Erinnerungen an jenes Ereignis?

Ich kam gerade mit dem Auto aus der Kaschubei, als ich hörte, in Deutschland sei

der so genannte Fall Grass hochgekommen. Ich wusste, dass es ein enormes Problem geben würde, obwohl mir noch nicht klar war, wie riesig es tatsächlich sein sollte. Aber mein erster Gedanke war, dass man niemanden verurteilen dürfe, sondern erst einmal die Fakten kennen lernen müsse – in diesem Fall die Begründungen und Meinungen von Grass in Bezug auf seinen Dienst in der Waffen-SS gegen Ende des Krieges. Ich kenne die Geschichte Polens gut. Ich weiß sehr wohl, dass die Generation von Grass – sowohl Deutsche als auch Polen, Russen usw. – traumatische Erfahrungen mit den beiden größten totalitären Systemen gemacht haben, dem Nationalsozialismus und dem Kommunismus. Oft beruhten diese Traumata auch auf einer Art Faszination an diesen Systemen. Viele große Menschen haben das durchgemacht. Sowohl in Deutschland als auch in Polen.

Im Stadtrat gab es jedoch eine Gruppe von Leuten, die verlangte, ihm die Ehrenbürgerschaft abzuerkennen.

Ich habe damals einen ungeheuren Druck empfunden, als Stadtpräsident von Danzig Grass sofort zu verurteilen und mich von ihm distanzieren sollen. Und dieser Druck wuchs noch. Ich erinnere mich, dass ich telefonisch einen Brief an Grass diktierter, in dem ich um Aufklärung dieser Angelegenheit bat, von Danziger zu Danziger, wie von Landsmann zu Landsmann. Ich hatte Angst, Graß würde nicht antworten. Meine Freude war umso größer, als er es tat! Er hat nicht in der Sprache der Publizistik, der Sprache politischer Verlautbarungen, sondern in seiner schriftstellerisch-poetischen Sprache geantwortet. Ich habe diesen Brief als erster gelesen und gab ihn dann weiter an den zweiten großen Danziger, an Lech Wałęsa. Wałęsa hat die Lebensverstrickungen jener Generation sofort verstanden. Und hat seine Meinung über Grass, die anfangs ziemlich ablehnend war, geändert. Er hat verstanden, wie fast alle von uns, dass wir in diesem konkreten Beispiel eher in den Kategorien von Unglück als von Schuld denken sollten.

Kommen wir jetzt zum Europäischen Solidarność-Zentrum. Wann entstand die Idee, ein solches Zentrum zu gründen, und was soll das sein?

Noch als Vorsitzender des Danziger Stadtrates gewann ich Mitte der neunziger Jahre den Eindruck, das Erbe der *Solidarność* würde von uns allen stiefmütterlich behandelt. Dass wir alle der *Solidarność* entstammen, und sie der wichtigste Teil unserer individuellen und kollektiven Biografie ist; wir aber nichts tun, um an

sie zu erinnern, dass wir gegenüber Deutschen und Tschechen den Kampf um die Erinnerung, um den Platz der *Solidarność* im europäischen Gedächtnis verlieren. In der damals bereits vorherrschenden Überlieferung wurde der Beginn des Kommunismus-Zusammenbruchs mit der „Samtenen Revolution“ in Prag oder dem Fall der Berliner Mauer verbunden. Zu dieser Zeit verfasste ich den ersten Entwurf für die Gründung eines *Museums des polnischen Weges zur Freiheit*. Als ich 1998 Stadtpräsident wurde, verfügte ich über die nötigen Instrumente und beschäftigte mich mit den Vorbereitungen für ein *Solidarność-Zentrum*. Das Jahr 2000 und der 20. Jahrestag der Entstehung der *Solidarność* waren so ein mobilisierendes Datum. Es gelang uns eine Dauerausstellung im BHP-Saal der Danziger Werft mit dem Titel *Wege zur Freiheit* zu organisieren. Schon seinerzeit war ich überzeugt, dass wir ohne die breite Unterstützung unterschiedlicher Kreise kein Museum errichten könnten. Deshalb kam der Gedanke auf, eine Stiftung zu gründen. Als Stadtpräsident war ich Initiator der Gründung einer Stiftung unter dem Namen *Solidarność-Zentrum*. Der Wendepunkt war das Jahr 2005 mit dem nächsten Jahrestag, als wir bereits den Mut hatten, dieser Initiative einen internationalen Rahmen zu geben. Die Anwesenheit von Staatspräsidenten, Premierministern und besonders des Vorsitzenden der EU-Kommission bei den Danziger Feierlichkeiten bestätigte uns, dass die *Solidarność* einen universellen Charakter und historische Bedeutung hat. Es gelang uns, die versammelten Gäste zur Unterzeichnung einer Gründungs-urkunde für ein *Europäisches Solidarność-Zentrum* zu bewegen. Vor kurzem haben wir dann den zweiten Schritt getan: wir haben einen internationalen Architekturwettbewerb für den Bau des *Solidarność-Zentrum* ausgeschrieben und sind nun dabei, aus dem Zentrum eine Kultureinrichtung zu machen, die Hausherr in einem Gebäude werden soll, das aus Mitteln der EU sowie der Stadt Danzig errichtet wird.

Und wie wird das Gebäude aussehen? Wird es eher an das Museum in Bilbao oder das Jüdische Museum in Berlin erinnern?

Es gab viele Diskussionen zu diesem Thema. Über einen Wettbewerb werden wir erst einmal den Entwurf ermitteln, dessen Architektur die beiden großen Ideen der „Freiheit“ und „Solidarität“ symbolisieren soll. Der Preis ist mit 100.000 Euro dotiert. Ich hoffe, dass das Zentrum ein neues architektonisches

Wahrzeichen der Stadt werden wird, mit dem man Danzig ebenso identifizieren könnte wie mit Krantor, Rathaus oder Marienkirche. Vor allem aber wird es an die wegbereitende Rolle der *Solidarność* erinnern. Das Zentrum soll am Plac Solidarności auf dem ehemaligen Werftgelände entstehen. In seinem Umkreis wird auch ein Denkmal für die getöteten Werftarbeiter stehen, das historische Tor 2, außerdem der *Weg zur Freiheit*, also ein breiter Fußweg, der ans Ufer der Ostsee führt, sowie der BHP-Saal, in dem Lech Wałęsa vor 27 Jahren das *Danziger Abkommen* unterzeichnete. Im Zentrum werden sich unter anderem das Museum, eine Bibliothek, Konferenzsäle und Büros von Nichtregierungsorganisationen befinden. Insgesamt wird das Objekt über 10.000 Quadratmeter Fläche verfügen. Der Wettbewerb endet am 13. Dezember. Baubeginn sollte zwischen Ende 2008 und Anfang 2009 sein. Die erste Bauphase wollen wir bis Mitte 2010 abschließen, 2013 soll alles fertig sein.



Paweł Adamowicz, Jurist, Vorsitzender des Danziger Stadtrates von 1994-1998. Von 1998-2002 bekleidete er zum ersten Mal das Amt des Stadtpräsidenten. 2002 wurde er für eine zweite Amtszeit gewählt, nunmehr in direkten Wahlen. Bei den Kommunalwahlen 2006 wurde er erneut zum Stadtpräsidenten gewählt; diesmal gewann er schon im ersten Wahlgang, 60,87% der Danziger stimmten für ihn.

Quelle: <http://www.dialogonline.org/>



JOHANNES GELINSKI KAM AUS DANZIG

Der Boxpionier Johannes (Hans) Gelinski ist mit 90 Jahren in Wismar verstorben. Über Jahrzehnte war sein Name mit dem Aufbau und der Entwicklung des Boxsportes verbunden. In der Region Danzig erwarb er erste Erfolge im Boxring. 1948 machte er es sich zur Aufgabe, in Neubukow, Mecklenburg-Vorpommern, eine Boxsparte aufzubauen. Hier wirkte er als Trainer und Spartenleiter mit Erfolg. 1950 wurde Fred Hempel aus Neubukow Landesmeister von MV. 1954 zog er nach Wismar um. Hier wurde er Mitglied und Kampfrichter bei der BSG Motor und 1957 bei Dynamo Wismar.

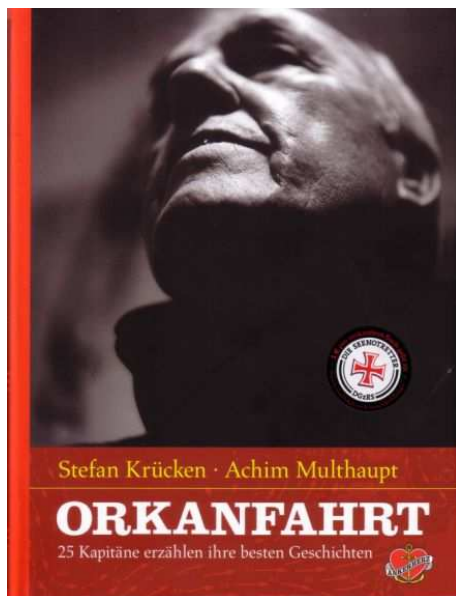
Hans Gelinski war viele Jahre Kampfrichterobmann des Ostseebezirkes. Mit korrekten Entscheidungen am Boxring qualifizierte er sich und wurde Kampfrichter der Meisterklasse. Er amtierte bei vielen DDR-Meisterschaften der Jugend, der Junioren und der Männer, sowie bei unzähligen Punktkämpfen der Mannschaftsmeisterschaften. Bei vielen Länderkämpfen der Junioren und der Männer im In- und Ausland war er im Einsatz. Nach Beendigung seiner Tätigkeit am Boxring wurde er Ehrenkampfrichter des DBV. Hans Gelinski war u.a. Träger der Goldenen Ehrennadeln des DBV, des DTSB und Ehrenmitglied im Polizei SV Wismar. Von einer schweren Krankheit gezeichnet, nahm er bis ins hohe Alter an der Entwicklung und den Erfolgen im Boxen in Wismar und im Deutschen Boxsportverband Anteil.

Quelle: Ostsee Zeitung

EIN WECKER FÜR DEN GENUSS

Wer nicht genießen kann, ist ungenießbar.

Konstantin Wecker, Liedermacher etc.

BÜCHER BÜCHER BÜCHER

Die Idee zu diesem Buch kam bei einem Bier in der Haifischbar. Wer erzählt heute eigentlich noch richtig spannende Geschichten, fragten sich Stefan Krücken und Achim Multhaupt. Schnell kamen sie auf alte Kapitäne. Die beiden machten sich auf die Suche nach Seefahrern und ihren Geschichten. Als wir die ersten gehört hatten, waren wir so begeistert, dass wir alles in einem Buch zusammenfassen wollten, sagt Krücken, der die Erzählungen aufgeschrieben hat. Multhaupt setzte die Protagonisten fotografisch in Szene. Herausgekommen ist ein Buch voll spannender Geschichten. Da ist Kapitän Stolle, dessen radioaktive Fracht Massenschlägereien und einen Streik im Hafen von Melbourne auslöste. Kapitän Steffens, der im Orkan 14 Dänen von einem sinkenden Schiff rettete. Und Kapitän Klews, der mitten auf dem Atlantik seinen Vater traf.

Gleich drei Danziger Seeschiffer sind als Erzähler unter den 25 alten Kapitänen in diesem Buch mit ihren Erlebnissen zu finden: Kapitän Manfred Schleiff mit „Wasserwand“ – siehe auch unten unter Kapitäne, Reeder & Schiffe, Kapitän Karlheinz Follert mit „Der Fehler und der Tod“ und Kapitän Thomas Marquardt mit „Der Untergang vor Ocean City“.

Orkanfahrt, Stefan Krücken und Achim Multhaupt, Ankerherz Verlag, 176 Seiten, ISBN-13:978-3-940138-00-2; 29,90 Euro.

DIE HEXENVERFOLGUNG

Oder wie eine wohldurchdachte Weise das Wachstum der europäischen Bevölkerung verstärken sollte.

Vorausgegangen war der Hexenverfolgung die große Bevölkerungskatastrophe von 1349-1450, die Pest, mit einer Einwohnerreduzierung von teilweise 60-75%. Und ihre Folge war die europäische Bevölkerungsexplosion.

Zum Verständnis ist noch eine weitere Prämisse wichtig: Die Kinderzahl eines Paares hängt eng von dessen Wirtschaftslage ab. In der Lebensplanung der Eltern muss, auch ökonomisch gesehen, Platz für die Kinder sein. Der Versuch, diese Haltung als niederen Beweggrund, der neues menschliches Leben verhindere, abzuqualifizieren, wird ausdrücklich zurückgewiesen. Vielmehr kann dargelegt werden, dass eine solche Familienplanung den Kindern, die tatsächlich geboren werden, nur zuträglich sein kann. Das ist leicht einsichtig, wenn man sich die Folgen des umgekehrten Falles, also einer hohen Kinderzahl ohne Rücksicht auf die Wirtschaftslage vor Augen führt. Im einfachsten Falle sind die Folgen hoher Stress für die ganze Familie, im schlimmsten Fall Hunger, Krankheit, Not.

Voraussetzung für eine glückliche Kindheit ist somit Verhütung und Familienplanung. Dass das heute zunächst paradox erscheint, liegt an der pronatalistischen Ideologie, die im Gefolge der Hexenverfolgung aufkam, und die bis heute unsere Kultur beherrscht. Im Einzelnen sieht die Hauptthese über die Hexenverfolgung wie folgt aus: Tatsache ist, dass die Bevölke-

rungszahl in Europa in der Zeit vor 1349 keine besonderen Schwankungen erlebt. Nach der bisherigen Lehrmeinung blieb die Bevölkerungszahl in Europa durch den Ausgleich einer hohen Geburtenrate mit einer hohen Sterblichkeit stabil. Dabei wird die bekannt hohe Geburtenrate des 17. bis 19. Jahrhunderts wie selbstverständlich auf frühere Zeiträume übertragen. Verhütungswissen wird für die Neuzeit exklusiv beansprucht. Verhütung im Mittelalter wird geleugnet. Dem können Belege über Verhütungswissen in praktisch allen bekannten Kulturen und auch im Mittelalter entgegengehalten werden. Darum wurden im Mittelalter wenige Kinder geboren, von denen aber die meisten überlebten. Spezialistinnen für Verhütung waren im Mittelalter die *Weisen Frauen*, die Heilerinnen und Hebammen waren. Beratung in Verhütungsfragen war jedoch ihre im Alltag am häufigsten in Anspruch genommene Dienstleistung. Nach der europäischen Bevölkerungskatastrophe beginnt die Hexenverfolgung. Warum? Nach bisherigen Thesen hat in dieser Zeit ein Wahn die kirchliche und weltliche Obrigkeit erfasst. Feministinnen sprechen von Frauenhass, andere Forscher sprechen von religiösem Fanatismus. *Gunnar Heinsohn* und *Otto Steiger* widersprechen dem Versuch, die Konzeption der Hexenverfolgung mit psychiatrischen Symptomen in Verbindung zu bringen: *Die Hexenverfolgung ist von Klerus und Adel aus exaktem politischen Kalkül entwickelt worden.* Sie behaupten jedoch nicht, dass die Vollstrecker der Hexenverfolgung alle psychisch gesund gewesen seien. Bis ins Hochmittelalter ist der Feudalismus ein Gleichgewichtssystem. Der Boden wird optimal ausgenutzt, um die Oberschicht mit Konsum- und Luxusgütern zu versorgen. Die Ausbeutung der Bauern ist erträglich. Nach der europäischen Bevölkerungskatastrophe stehen einer konstant gebliebenen Oberschicht viel weniger Bauern gegenüber. Weil die Oberen ihre Bauern nur bis zu einem gewissen Gerade *melken* können, brauchen sie wieder mehr Untertanen, wenn sie die gleiche Menge an Abgaben aus der Landwirtschaft entnehmen wollen. Der größte Landbesitzer in Europa ist die Kirche. Von ihr gehen auch konsequent die Bestrebungen aus, die Zahl der ausbeutbaren Landarbeiter, also der Bevölkerung, wieder zu erhöhen. Und zwar durch Ausrottung des Verhütungswissens. Verbote der Verhütung bestanden schon lange und waren unwirksam. Deshalb wurde nun zu stärkeren Mitteln gegriffen. Dazu wird ein kleines Gedankenspiel vorgeschlagen:

Heute würden radikale Maßnahmen zur Erhöhung der Geburtenziffer vielleicht mit der Schließung der Fabriken für Kondome beginnen. Das hätte aber wenig Erfolg, weil die Versorgung der Bevölkerung mit Verhütungsmitteln und -wissen auf viele Stellen verteilt ist: Ärztinnen, Apothekerinnen, Pharma- und Gummiindustrie, Aufklärungsbücher und Sexualberatungsstellen wie z.B. von *Pro Familia*. Damals war die Gesellschaftsstruktur wesentlich einfacher und die Quelle für Verhütung leicht zu orten: Die *Weisen Frauen* waren dafür zuständig. Gegen sie richtete sich also die brutale Kampagne für das Bevölkerungswachstum in Europa.

In engem zeitlichen Zusammenhang mit der Hexenverfolgung beginnt die europäische Bevölkerungsexplosion. Die These von *Heinsohn* und *Steiger* ist, dass dieser Zusammenhang auch kausal ist. Nach der bisherigen Lehrmeinung ergibt sich die Bevölkerungsexplosion aus sinkenden Sterbeziffern durch bessere Medizin und Hygiene bei gleichbleibend hohen Geburtenraten. *Heinsohn* und *Steiger* sehen das anders. Die Ausrottung des Verhütungswissens bewirkt einen starken Anstieg der Geburtenrate. Weil die resultierenden Menschenmassen schlechter versorgt werden können, steigt auch die Sterblichkeit, aber wesentlich schwächer als die Geburtenrate. Sie belegen ihre Thesen durch eindeutige Statistiken.

Die Vernichtung der weisen Frauen von *Gunnar Heinsohn* und *Otto Steiger*
Erschienen: 1985 März-Verlag, Herborn (ISBN 3-88880-057-9). 1987, Heyne-Verlag, München (ISBN 3-453-00061-7).

DAZU DIE STUDIE IN DER WELTWOCH:

Ob reich oder arm, sozialistisch oder kapitalistisch, islamitisch oder katholisch, mit oder ohne strenge Familienplanung - die meisten Länder erzählen die gleiche Geschichte: *Frauen bestimmen selber, wie viele Kinder sie gebären wollen.*



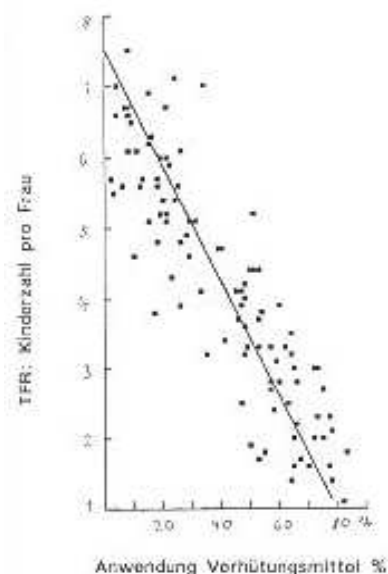
Wohlstand ist nicht mehr die Voraussetzung für das Sinken von Geburtenzahlen. Bangladesch gehört heute zum halben Dutzend ärmster Länder außerhalb Afri-

kas. Die Mädchen gehören zu den am schlechtesten ausgebildeten, ihr Heiratsalter ist tiefer als in den meisten Ländern. Und doch haben sie im Schnitt nur 3,3 Kinder, halb so viele wie ihre Mütter noch hatten. - Im noch ärmeren Vietnam haben die Frauen die Fruchtbarkeitsrate (TFR) in nur 10 Jahren auf 2,3 Kinder halbiert. Das Ergebnis zweier Studien: Was ist Ländern mit rasch sinkender Fruchtbarkeit gemeinsam: *Nichts, außer der Verfügbarkeit von erschwinglicher Verhütung.*

Im Iran hat sich in nur 15 Jahren die Fertilität (TFR) von 7 auf 3,4 Kinder pro Frau halbiert. - Das afrikanische Land Mauritius hat Mitte der 60er-Jahre mit internationaler Hilfe angefangen, eine gezielte Familienpolitik zu betreiben. In nur 8 Jahren ist es gelungen, die TFR von 6 auf 3 zu halbieren (heute 2,0). - Das Land hat nicht gewartet, bis es *entwickelt* worden ist, sondern gemerkt, dass das starke Bevölkerungswachstum den Fortschritt behindert. (Das Land hat also gemerkt und nicht gewartet? He wo bin ich denn?) Diese Politik hat zum sozialen und wirtschaftlichen Aufschwung des Landes geführt, das heute zu den wohlhabendsten von Afrika gehört. - Auch der indische Erziehungsminister *Ezhimalaia* hat diese Zusammenhänge erkannt, wenn er sagt: *Das Bevölkerungswachstum frisst die wirtschaftlichen Fortschritte des Landes völlig auf.*

Diese Beispiele und 100 weitere zeigen: *Werden Verhütungsmittel zu Verfügung gestellt, so werden sie benutzt, und die Kinderzahl sinkt.*

Kinderzahlen in
Entwicklungsländern



<http://www.ecopop.ch/A2BULLETINS/bulletin412004.htm>

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

25°17' N, 156°30' W IM JANUAR 2000.

WASSERWAND

Von Kapitän *Manfred Schleiff*

Der Wetterbericht hatte vor einem Sturm von der Größe Westeuropas gewarnt. Containerfrachter TMM SAN ANTONIO erzittert unter den Schlägen der Brecher. Mit einem Mal ist es ganz still. Und dann rollt die furchtbarste Wasserwand heran, die Kapitän *Manfred Schleiff* in seinem Seefahrerleben gesehen hat:

Zu Beginn jeder Reise habe ich Neptun eine Flasche Schnaps geopfert. Die Marke war ihm egal, doch eine randvolle Flasche musste es sein. Einmal nämlich hatte ich versucht, den Gott des Meeres hinters Licht zu führen und eine angebrochene Flasche über Bord geworfen. Prompt bekamen wir auf der ganzen Tour lausig schlechtes Wetter, direkt von vorne. Ich entschuldigte mich im Stillen und tat es nie wieder.

Auch nach dem Auslaufen aus Manzanillo an der Westküste von Mexiko hatte ich mein Ritual zelebriert. Mit einem besonders guten, alten Whisky, denn tags zuvor hatten wir von den amerikanischen Wetterstationen eine Dringlichkeitswarnung erhalten. Sie kündigten ein ausgeprägtes Tiefdruckgebiet an, das sich von Alaska langsam Richtung Süden schob. Die TMM SAN ANTONIO war bis auf den letzten Stellplatz beladen mit Containern für Japan, Korea und Hongkong. Acht Lagen stapelten sich allein vor der Brücke; das Schiff lag knapp 13m tief im Wasser.

Unter gutem Schiebewind liefen wir mit mehr als 23kn durch ruhige See. Nach einigen Tagen auf dem Pazifik feierten Mannschaft und Passagiere, unter ihnen meine Frau *Elke*, nördlich von Hawaii das neue Millennium, vermutlich als einige der Letzten überhaupt, denn wir befanden uns unmittelbar hinter der Datumsgrenze. Es gab ein Barbecue, diverse Salate und einen riesigen Schokoladenkuchen.

Und kurz darauf leider eine Art Nachtisch, der mir überhaupt nicht schmeckte: Die Reederei schickte ein Fax mit der In-

formation, dass unser Schwesterschiff bereits in die Ausläufer des *Alaska-Sturmtiefs* geraten war und sich in einer Notsituation befand: Wasser war ins Vorschiff eingedrungen, nachdem schwere Brecher die große Einstiegs Luke auf der Back weggerissen hatten.

Mein Kapitänskollege fuhr einen nördlichen Kurs, der einen zwar theoretisch schneller ans Ziel brachte, im Falle eines Sturms aber gefährlicher war. Aus Erfahrung und nach dem Studium von Wetterdaten der letzten Jahre hatte ich mich für die südliche, weniger risikoreiche Route entschieden. Als ich das nächste Fax bekam, war ich froh über meine Entscheidung: Das Satellitenbild zeigte einen Orkan, der als Kunstwerk durchging, ein Monstrum von der Größe Westeuropas, das mit Windgeschwindigkeiten von 180 bis 210 km/h über den Pazifik tobte. Nach der erweiterten Beaufort-Skala entspricht das Stärke 17.

Am Morgen des 3. Jan. 2000 wurde die See *kabbelig*, wie wir Seeleute das nennen. Der Wind kam aus NNO, wechselte rasch auf WNW und nahm an Stärke zu. Ich wies die Mannschaft an, die Container mit zusätzlichen Spannschrauben und Laschstangen zu sichern. Selbst die Flaggenleine ließ ich einholen, denn die kann im schwersten Wetter zu einer tödlichen Falle werden. Eine Kreuzkette sollte die Einstiegs Luke halten. Aus der Kombüse gab es nur noch Eintopf, weil nun sowieso niemand mehr Appetit verspürte. Die Wellen erreichten bereits Höhen von acht Metern und mehr.



TMM SAN ANTONIO

<http://shumsw8.tripod.com/mexican/TMMSanAntonio3.jpg>

4. Januar, gegen Mittag. Das Wetter war nun so extrem, dass ich mich entschied, den Bug in die See zu legen, was bedeutet, dass das Schiff möglichst rechtwinklig in die anrollenden Wellen fährt, um so wenig Angriffsfläche wie möglich zu bieten. Alle Stahlschotten waren dicht, Eischeinwerfer und alle Hochkerzen voraus ließ ich anschalten, um besser sehen zu können, was auf uns zukam. Beide Radargeräte liefen mit voll aufgedrehter Dämpfung, um die Richtung erkennen zu können, aus der die Brecher kamen. Das Barometer fiel unaufhörlich, und die Luft vermischte sich bereits mit Schaum.

Ich ließ nun Doppelwachen gehen. Selbst hartgesottene Seeleute können inmitten solcher Naturgewalten die Nerven verlieren. Als Kapitän ist man in solcher See natürlich pausenlos auf der Brücke. Kof-

fein hilft einem, das Schlafbedürfnis zu unterdrücken. 30 Tassen Kaffee täglich waren für mich dann ganz normal. Ich will nicht sagen, dass wir Angst spürten, aber mulmig wurde es schon, weil wir merkten, dass der Sturm immer weiter aufdrehte. Die Wellen erreichten bereits zehn Meter und mehr. Der Dampfer zitterte unter den Schlägen der Brecher, holperte durch die See wie ein Leiterwagen auf grobem Kopfsteinpflaster. Kreischende, fürchterlich quietschende Geräusche waren zu hören, ein schabender, schriller Klang, wie von tausend Stahlschaukeln auf Beton.

Warum steigert sich das Drama eigentlich so oft in der Nacht? Der Sturm wurde, so kommt mir das vor, immer dann am bedrohlichsten, wenn es dunkel wurde. Gegen Mitternacht, es war der 5. Januar, begann die See regelrecht zu kochen. Kein Unterschied mehr zwischen See und Luft. Nun ging es nur noch darum, das Schiff steuerfähig zu halten.

Die nächsten Stunden kämpften wir uns durch das Inferno, mit höchster Konzentration. Wenn das Schiff unter solchen Bedingungen quer schlägt, hilft nur noch ein Gebet. Wir ritten die Wellen ab, jede einzelne, indem wir im Wellental ein wenig die Fahrt erhöhten und sie auf der Spitze der Welle drosselten. So konnten wir vermeiden, dass der Bug zu tief ins Wasser schnitt und nicht wieder auftauchte - eine der größten Gefahren für jedes Schiff und Ursache für zahlreiche Verluste.

Dann wurde es ganz still. Die Natur schwieg, als habe man den Ton abgestellt. Der Orkan hatte mit einem Schlag nachgelassen, wie auf Knopfdruck. Wie war das möglich? Ich öffnete langsam das Stahlschott an Steuerbord. Tatsächlich: absolute Windstille. Und ein leises Zirpen, das langsam answoll. Ein Geräusch, als wenn Milliarden Libellen mit den Flügeln schlagen. Ein Surren, ein Sirren. Wirklich unheimlich. Das Geräusch wurde zu einem Brüllen. Und dann sahen wir in etwa zwei Meilen Entfernung diese furchtbare Wand.

Von der Wasserlinie bis zur Radarspitze am Mast maß TMM SAN ANTONIO 58m. Ich erwähne das, weil ich hinterher versuchte, anhand der Perspektive zu errechnen, wie hoch das Ungetüm war, dessen Anblick uns den Atem nahm. 32m? 35, vielleicht sogar mehr? Eine tiefschwarze Mauer aus Wasser, an ihrer Spitze mit einem weißen Rand. Eine Monsterwelle, wie ich sie nie zuvor gesehen hatte.

Ich stand am Maschinentelegraf und erhöhte sofort die Fahrt. *Bleib ganz ruhig*, rief ich noch dem Rudergänger zu, der seinen Kreiselkompass fixierte, *wir schaf-*

fen das! Was man in einem solchen Moment denkt? Man denkt an gar nichts. Man will nur überleben.



Bild: The Perfect Storm

Das Schiff begann zu steigen, in einem Winkel von mehr als 25°. Es dauerte ein paar Sekunden, vielleicht vier, die längsten Sekunden, die man sich vorstellen kann. Ein unbeschreibliches Gefühl. Auf der Spitze der Welle, im weißen Schaumkopf, kurz vor dem Moment, als der Propeller frei in der Luft lag, stoppte ich die Maschine. Dann fiel unser Frachter, rutschte hinunter ins Nichts. Wir tauchten ein in die See. Wenn wir nur fünf Knoten Eigenfahrt gehabt hätten, wären wir zu schnell gewesen und damit zu weit ins Wasser geschoben worden, davon bin ich heute überzeugt. So aber schüttelte sich die SAN ANTONIO wie ein Boxer, der gerade eine mächtige Gerade abbekommen hat. Auf dem Deck strömten Wassermengen zwischen die Container, doch es lief ab. Kein Schaden war festzustellen, sogar die Containertürme standen noch. Wir warteten: Kommt noch ein solches Monster? Es rollten noch einige sehr große Wellen auf uns zu. Ich hielt das Schiff weiter direkt in den Sturm. Wir hatten das Schlimmste überstanden. In den nächsten 24 Stunden Flaute der Orkan ab.

Wenn dann die Anspannung weicht, wenn die Wirkung des Adrenalins nachlässt, fühlt man sich wie nach einer Betäubung. Wir stellten fest, dass wir uns während des Sturms mit einer Geschwindigkeit von zwei Knoten bewegt hatten. Rückwärts. Als wir wieder volle Fahrtstufe laufen konnten, verabschiedete ich mich von der Brücke. Ich ging auf meine Kabine, nahm meine Frau in den Arm und legte mich schlafen. Die Flasche alten Whiskys, die ich Neptun spendiert hatte, war wieder eine gute Investition gewesen.

Ohne Schaden liefen wir in Yokohama ein. Übrigens nur mit einer kleinen Verspätung.



Kapitän Manfred Schleiff, Danziger Seeschiffer

Aufgezeichnet von Stefan Krücken
s.S.5 **BÜCHER BÜCHER .. : ORKANFAHRT**

WOHER KAM DIE BRIGG HERMANN?

Erstmals erfuhr ich im Sommer 2000 von einer Danziger Brigg mit dem Namen HERRMANN aus einem Begleitheft des Westpreußischen Landesmuseums. Das Begleitheft zu der Ausstellung mit dem Namen *Danzig und die Schifffahrt* war im Haus der Danziger in Lübeck archiviert. Darin wurde über ein Bild von der Brigg HERRMANN berichtet, einer Leihgabe aus Privatbesitz. Bedauerlicherweise war keine Abbildung des Schiffes dabei. Ein Absatz in der Einführung von *Siegfried Fornacon*, betitelt mit *Danziger Segelschiffe*, war der Brigg HERRMANN ex PICCOLO HENRICO, einem *Fremdling unter den Danziger Schiffen* gewidmet, (s. Seite 1). Aber weder aus dem Begleitheft noch vom Landesmuseum in Münster war ein Hinweis auf den aktuellen Standort des Bildes zu bekommen. So begann ich nach dem Besitzer des Schiffporträts zu suchen, indem ich im Internet recherchierte. Über den mir bis dahin unbekannten Namen *Siegfried Fornacon* fand ich im Museumskatalog des Deutschen Schifffahrt-Museum Bremerhaven einen Eintrag zur Zeitschrift STRANDGUT und deren Herausgeber *Reinhart Schmelzkopf* in Cuxhaven. Im STRANDGUT war eine Folge mit Schiffslisten unter dem Namen *Die Danziger Seeschiffe 1815-1945* von *Siegfried Fornacon* veröffentlicht worden. Darin fand ich die Namen von 19 Schiffen der Danziger Reeder *Absalon Theodor Behrent* und *Hermann Wilhelm Behrent* aufgeführt. Erster war mein Ur-Ur-Großvater und letzterer sein Sohn, mein Ur-Großvater. Im Laufe der Suche nach dem Bild der Brigg verdichteten sich die Hinweise auf den Namen eines bekannten Sammlers maritimer Gemälde, und unter einer kleinen Auswahl von Telefonnummern meldete er sich auch. Schon kurze

Zeit später stand ich vor einem sehr schönen Bild, der Brigg der HERRMANN VON DANZIG, das sie im Umfeld einer Episode der europäischen Geschichte zeigt, der Seeschlacht um Helgoland am 4. September 1864. Das Bild zeigt im Vordergrund die Brigg mit quergestellten Rahsegeln und der preußischen Flagge am Heck. Rechts im Hintergrund ist die dänische Kriegsfregatte JYLAND von der Steuerbordseite mit gerefften Segeln und unter Dampf mit wehendem Danebro zu erkennen. Rechts im Hintergrund unter voller Besegelung aufkommend das englische Kriegsschiff AURORA. Eine Kanonenkugel scheint gerade vor dem Bug der HERRMANN einzuschlagen. Ich erhielt ein Negativ des Bildes und hilfreiche Tipps, um mir damit eine Fotokopie der HERRMANN in der Originalgröße des Bildes zu beschaffen.

Doch die Brigg HERRMANN befand sich höchstwahrscheinlich nie in der dargestellten Situation. Sie blieb ein Sonderling wie *Siegfried Fornacon* schon schrieb. Auch *Reinhart Schmelzkopf* fand an der Darstellung durch den Mahler C. Baagoe manches verwirrend und unglaublich. Mich reizte es der Wahrheit näher zu kommen und suchte nach verlässlicheren Informationen. Einen Teil der Handschriften *Siegfried Fornacon*s, die im Schifffahrtsmuseum aufbewahrt werden, habe ich mir kopiert. Darunter auch die Aufzeichnungen von der Brigg HERRMANN. Weitere Einzelheiten fand ich in verschiedenen Ausgaben der Schiffslisten des BUREAU VERITAS, der Deutschen Kauffahrtei und der Deutschen Handelsmarine in der Bibliothek des BSH, sowie in den mikroverfilmten Schiffslisten des BUREAU VERITAS in der Universitätsbibliothek in Hamburg. Damit wurde der Lebenslauf der Brigg HERRMANN zwischen 1873 und 1887 belegt, aber er war mehrdeutig, wie im Folgenden gezeigt wird:

1. Das Unterscheidungssignal **HFQS** wird 1874 erstmals im *Signalbuch* der Handelsmarine für ein unbenanntes Danziger Schiff registriert. 1875 wird es in der Liste der *Deutschen Kauffahrtei* der Brigg HERRMANN, 186t, mit dem Schiffer *T. Fernau* in Kollberg und dem Reeder *Hermann Behrent* in Danzig, 1878, '79 und '81 wird es der Brigg HERRMANN mit dem Schiffer und Reeder *Theodor Fernau* in Kollberg, und 1887 mit dem Schiffer *Fernau* dem Reeder *Hermann Behrent*, beide in Danzig, zugeordnet.

2. Die Brigg HERRMANN, 186t, 1848 in Alimuri gebaut, wurde im Juni 1874 in Danzig besichtigt, und vom BUREAU VERITAS, Bruxell, 1875/76 in den Registern N° 47/48 mit dem Capitain *Fernau*,

T. für den Reeder *H. Behrent* in Danzig und ab 1877, erstmals im Register N° 49, für den Reeder *A.B. Gowan & Son* in Berwick °/Tweed registriert. Nach einer Besichtigung im Juni 1877, wird es dann mit 198t und dem Capitain *Warminger, J.* von 1878 bis '87 in den Registern N° 50 bis 59 sonst unverändert weitergeführt.

Bk | 193 | Ang | 48 Alimuri
 Quelle: Bureau Veritas (1878)

3. Der Schoner *HERMANN*, 198t, 1948 in Italien gebaut, wird am 17. Aug. 1876 im Berwick Ship Registry, Sheet N° 28, Reg. N° 3/1876, Ship N° 56675 aufgeführt und 1879 mit der Anmerkung - *broken up* - wieder gelöscht.

1848 - Italy	198	Schooner 86 1/2
--------------	-----	-----------------------

Quelle: Berwick Document Office

Weitere Eintragungen zur *HERMANN* in den Jahren vor 1874 und nach 1887 habe ich bisher nicht gefunden.

Im Frühjahr 2007 wurden im Internet von der *TUIfly* Billigflüge u.a. zwischen Neapel und Hamburg angeboten. Die Gunst der Stunde nutzend entschloss ich mich, Alimuri, das südlich von Neapel am Golf von Neapel liegt, im Sommer 2007 zu besuchen und wenn möglich nach Spuren der Brigg *HERMANN* ex *PICCOLO HENRICO* zu suchen. Und so kam es, dass ich dann im Juni an einem heißen Freitag Nachmittag, nachdem ich in dem Ort Meta erfolglos umhergeirrt war, vor dem Rathaus mit einer Handvoll Kopien zur *HERMANN* in der Hand im Schatten saß. Dabei ergab sich die Gelegenheit, einen Herren, der gerade mit dem Auto vom Parkplatz vor dem Rathaus zum Ausgang rangierte, durch das offene Fenster anzusprechen. Ich nannte mein Begehren und zeigte auf meine Unterlagen und hatte schon Interesse erregt. Der Herr stieg aus, trat zu mir in den Schatten und gab mir nach Durchsicht meines Papierbündels die Empfehlung nach Alimuri an den Strand zu gehen und dort nach einem Ur-Ur-Enkel des letzten Schiffbauers von Alimuri zu fragen. Sein Name sei Sig. *Antonio Cafiero*, und er ist der Betreiber des Speiserestaurants *La Conca*. Er habe auch Bilder und Listen von Schiffen aus der in Frage kommenden Zeit Alimuris.

Ich nahm den kürzesten Weg über eine Treppe von Meta hinab zum Strand von Alimuri. Kaum war ich dort angekommen lag auch schon ein Buch mit Schifflisten auf dem Tisch, aber ein Schiff mit dem Namen *PICCOLO HENRICO* fanden wir nicht. Aber das sollte noch kein Grund zur Traurigkeit sein. Innerhalb weniger Tele-



Der Strand von Alimuri am Golf von Neapel im Mittelalter

fongespräche hatte Sig. *Cafiero* für mich einen Termin mit zwei interessierten und historisch versierten *Shiplovern* für den folgenden Tag um 19 Uhr am selben Ort eingefädelt.

Anderntags, am Strand von Alimuri, traf ich auf der Strandterrasse bei Sig. *Antonio Cafiero* auf Sig. *Massimo Maresca* und Sig. *Biagio Passaro*. Beim Blick auf den Golf von Neapel und der Einsichtnahme in die von mir mitgebrachten Unterlagen zur Brigg *HERMANN* wandelte sich meine Ausgangsfrage rasch in:

Ist die HERMANN etwa nicht aus Alimuri?



v.l.n.r. Sig. *Massimo Maresca*, *Hermann Behrent* und Sig. *Biagio Passaro*.

Was spricht bei der Brigg *HERMANN* gegen Alimuri als deren Ursprungsort?

* Die Brigg ist sehr klein – doch was bedeuten schon die unterschiedlichen Tragfähigkeitsangaben in den Schifflisten zwischen 1875 und 1887? Bekanntlich schwanken diese Angaben auf Grund national unterschiedlichster Vorgaben zur Vermessung von Seeschiffen.

* Die in Alimuri gebauten Schiffe wurden traditionell mit Namen von Heiligen getauft. Einen Heiligen mit dem Namen *HENRICO* aber gab es höchstwahrscheinlich nicht.

* Der Buchstabe H am Anfang eines Namens stört im italienischen gewaltig. So heißt es z.B. *Amburgo* statt *Hamburg* und *Elena* statt *Helena*. Wenn nun aber das H

im Namen *HENRICO* gestrichen wird, dann liest man *ENRICO*, und das ist bekanntlich ein typisch italienischer Name, wenn auch nicht der eines Heiligen.

Das Interesse meiner Gesprächspartner bestand weiter, denn wenn die *HERMANN* tatsächlich, wie vom *BUREAU VERITAS* registriert, aus Alimuri kommt, dann ist es eines der Schiffe aus Alimuri, das beachtenswert lange seinen Dienst auf See versehen hat. Bei diesem Stand trennten wir uns. Ich nahm beim Abschied noch zwei Einladungen für die folgenden Tage in Meta dankend an.

Am folgenden Sonntag vormittag traf ich mich mit Sig. *Massimo Maresca*. Er besitzt eine maritimen Sammlung, die in einem von seinen Vorfahren geerbten Kloster in Meta untergebracht waren. Beim Aufschließen der Pforte teilte er mir mit, dass in dem *Registro Italiano Navale* (RINA), das er inzwischen eingesehen hat, tatsächlich eine Brigg mit dem Namen *PICCOLO ENRICO* ex. H.D. *POOK* registriert war und dass er ein Bild von dem Schiff in seiner Sammlung hat; s.u.



PICCOLO ENRICO ex H.D. *POOK*

Die Brigg H.D. *POOK*, 1847 in Procida auf einer Insel am Golf von Neapel gebaut und mit 272t in Neapel registriert, wurde 1871 nach der Namensänderung in *PICCOLO ENRICO* höchstwahrscheinlich nach England verkauft.



Sig. Massimo Maresca, Sammler und Liebhaber maritimer Artefakte.

Am Montag vormittag war ich vor der Basilica Pontifica Santa Maria del Lauro in Meta verabredet. Sig. Biagio Passaro führte mich durch Meta zu den Gebäuden mit maritimer Bedeutung. In der Basilica wurden in einem Abschnitt ca. 33 Schiffsporträts gezeigt, die zum Gedenken an auf See gebliebener Schiffe und Besatzungen gespendet gezeigt wurden. Die Bilder stellen mehrheitlich die vom Unwetter im Meer bedrängter Segelschiffe unter einer dunklen Wolkendecke dar. Oft erscheint in einer aufgerissenen Stelle am Himmel eine Marienfigur im hellen Licht.



Das Bild der MARIANNINA in der Basilica Pontifica Santa Maria del Lauro in Meta.

Die zuvor abgebildete MARIANNINA ist in der Nacht vom 24. auf den 25. August 1885 vor der Küste von South Carolina in einem starken Hurrikan verloren gegangen. Es ist derselbe Hurrikan und dieselbe Nacht, in der auch die Danziger Bark

CAROLINE SUSANNE, die zur Reederei meines Ur-Großvaters gehörte, bei der Anfahrt auf Port-Royal südlich von Charleston in South Carolina, gesunken ist. Von dem Hurrikan berichtete der *Advertiser and Appeal*, Brunswick, Georgia, Saturday August 29, 1885 folgendes:

CHARLESTON, Aug. 25. Charleston was struck by a cyclone this morning and one fourth of the houses in the city are unroofed. Parts of the spires of St. Michael's and St. Matthew's churches were blown down, and the spire of the Citadel Square Baptist church is demolished. The wharves and the warehouses are badly damaged. At Sullivan's island two steamers are aground, and the new Ashley river bridge, now being constructed, was washed away. Four vessels, which arrived yesterday, are washed away. Telegraph wires are down, and no cars are running. The loss is estimated at \$1,000,000. The work of restoration and reparation has already begun.

Im Haus der Kapitäne *La Casina die Capitani* in Meta wurden wir vom Imperator, so wird der Vorsitzenden genannt, erwartet. Bereitwillig bekam ich Auskunft zur maritimen Geschichte des Ortes und zu den Schiffen, die in Alimuri und Meta gebaut, registriert und von aller Welt gern gekauft wurden, darunter war auch die Brigg A.D. POOK.



vor dem Haus der Kapitäne

Zum Abschluss der Ortsbesichtigung wurde ich von Sig. Biagio Passaro und dem Imperator in den Sitzungssaal des nebenan liegenden Rathauses geführt, in dem die Wand- und Deckengestaltung von der maritimen Vergangenheit dieses kleinen Ortes Zeugnis ablegen. Bevor wir diesen Ort verließen wurde ich dem Bürgermeister vorgestellt, doch wir kannten uns schon, es war der freundliche Herr, der mir Tage zuvor den ersten Hinweise

zu Informationen über Schiffe aus Alimuri gegeben hatte. Nach Hause zurückgekehrt, begann ich sofort in den Schiffslisten bei der Universitätsbibliothek in Hamburg nach einer Verbindung zwischen der H.D. POOK und der HERMANN zu suchen. Aber in den Schiffslisten vom BUREAU VERITAS aus den Jahren 1870 und 1874 sind noch keine Abmessungen der Schiffe enthalten, um sie miteinander zu vergleichen. Doch in einer der Spalten sind die zum Bau verwendeten Materialien, wenn auch in kryptischer Weise aber gleich einem *Fingerabdruck*, aufgeführt. Diese Angaben belegen, sofern man ihnen trauen will, dass die H.D. POOK, zuletzt 1870, und die HERMANN, erstmals 1874 registriert, nicht identisch sind:

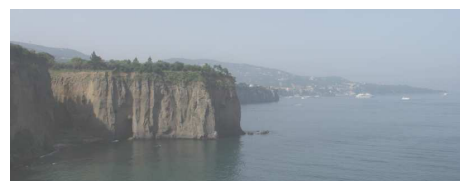
H.-D.-POOK, Longobardo, R.	Bk.	272
(3.63)		2 P.
47 Procida	C. ch. fr-cv. d. m.	62.
F. Mauro.		

Quelle: Bureau Veritas 1870

HERMANN, Fernau, T.	(6.74)	Bk	186
			1 P-B
48 Alimuri	C-Or.ch.m.sfb;grp-		
0.74	car.74.		

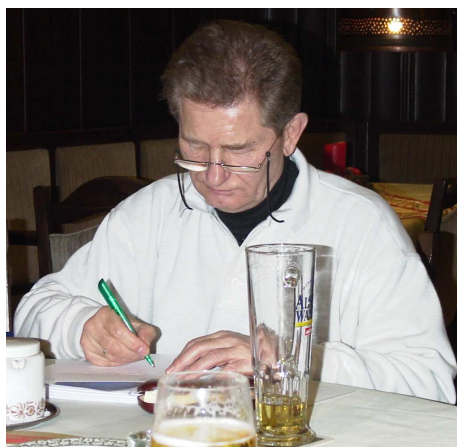
Quelle: Bureau Veritas 1874

Außerdem lassen die auffälligen Fingerabdrücke der registrierten Schiffe in mir die Frage aufkommen, ob die HERMANN überhaupt in Alimuri gebaut wurde. Darum sammelte ich aus den Schiffslisten des BUREAU VERITAS vom Jahr 1873 alle *Fingerabdrücke* der Schiffe, die in Alimuri und in nächster Nähe gebaut und alle Namen der Orte, an denen Schiffe mit ähnlichem *Fingerabdruck* wie dem von der HERMANN registriert waren. Schnell stellte sich dabei heraus, dass kein einziges der Schiffe, die in Alimuri und Umgebung gebaut waren, die Baustoffkombination der HERMANN C-Or hatten. C steht für Eiche, höchstwahrscheinlich waren die Planken daraus, und Or steht für Ulme, aus der der Kiel war. Schiffe mit genau dieser Baustoffkombination wurden häufig und fast ausschließlich in Orten an der Atlantikküste Frankreichs, dort am Kanal als auch an den Küsten des britischen Königreichs gebaut und registriert. Darum glaube ich nun, dass die HERMANN mit größter Wahrscheinlichkeit nicht in Alimuri gebaut worden ist.



Ein Blick von Alimuri bis Sorrento; 2007.

✠ 2007 hb. ✠

ANGEBAGGERT – ODER SO

EIN JAHRESRÜCKBLICK
von *Irenäus Kraenz*

Abgesehen von den üblichen und familiären häuslichen Abläufen und Gepflogenheiten, den persönlichen Interessen und Hobbys, den verschiedenen Vereinsverpflichtungen und Feierlichkeiten in Hamburg und den daraus sich ergebenden Einladungen verbundener maritimer und historischer Institutionen in Bremen, Hamburg, Lübeck, Flensburg - also im norddeutschen Raum - hat sich unsere Lebens- und Liebesgemeinschaft dahingehend geändert, dass ich mich nach einjähriger Pause wieder meinem sehr geliebten Salz- und Seewasser anvertraut habe.

Der Ex-Superintendent meiner langjährigen holländischen Ex-Reederei hatte mich gebeten, doch mal versuchsweise, also wenn ich Lust habe, auf einem Bagger auf See zu fahren bzw. zu führen. Diese Anfrage begann bereits Ende letzten Jahres - dieses Ansinnen zog sich bis Mitte dieses Jahres hin - der Grund: er wollte mal wieder mit einem "vernünftigen, zuverlässigen und erfahrenen Kapitän" zusammenarbeiten. Am 17. Juli d. J. übernahm ich dann den anvisierten Saugbagger in Breskens/Holland, gegenüber von Vlissingen in der Scheldemündung. Die Besatzung bestand aus vier Philipinos, einem Ghanaer mit dem ich schon seit 1987 auf anderen Schiffen zusammen gefahren war und einem Holländer.

Da das Schiff unter holländischer Flagge fährt, also in Holland registriert ist, Heimathafen ist Sas van Gent, und mit einem holländischen Kapitän bestückt sein musste, hatte ich vorher noch einige holländische sowie EU-Hürden und Vorschriften zu absolvieren. Als erstes musste ich meine deutschen maritimen Papiere bzw. Dokumente an das holländische maritime Ministerium in Den Haag zur Prüfung einschicken. Als nächstes musste ich meine medizinische Seediensstauglichkeit

in Holland bei einem Vertrauensarzt beweisen, denn mein deutsches Seediensstauglichkeitszeugnis wurde nicht anerkannt, obwohl der untersuchende Arzt auch der Vertrauensarzt der deutschen Seeberufsgenossenschaft war. Nach dieser Prozedur musste ich am Maritimen Institut (Seefahrts-Akademie) in Ijmuiden eine mündliche Prüfung in englischer Sprache ablegen. Diese Prüfung dauert etwa 45 Minuten bis 90 Minuten, je nach hoffnungslosen bzw. hoffnungsvollem Fall bzw. Prüfling. Bei mir hatten sich der Senior- und der Juniordozent (Professor) als Prüfer etwa 60 bis 90 Minuten festgebissen, allerdings mit weiterführenden und erklärenden Diskussionen über meine persönlichen maritimen Erfahrungswerte. Das Resultat gipfelte in der nicht ernst gemeinten Frage der Prüfer: was ich hier eigentlich zu suchen hätte - ich wüsste ja mehr als die Prüfer - und ich könnte doch auch hier am Nautischen Institut unterrichten (meinte der Junior-Prüfer). Jedenfalls bekam ich deren Segen und später vom holländischen Ministerium meine niederländischen Befähigungsnachweise (Patente) ohne jegliche Einschränkung - somit bin ich nicht nur deutscher Bundesbürger, sondern auch noch kraft Gesetz Untertan der niederländischen Königin.

Mit dem Saug-Bagger fuhr ich raus zur Steenbank in der Nordsee, gelegen zwischen den Ansteuerungen der Maas- und Scheldemündung. Dort wird Sand vom Meeresgrund in das Schiff gesaugt, etwa 3.000 Tonnen. Gesaugt wird in verbindlich abgesteckten Claims, wie bei den Goldgräbern. Die Koordinaten sind auf der elektronischen Seekarte eingezeichnet, mit deren Verbindungslinien, und somit leicht mit dem Schiff (Bagger) abzufahren; Die Geschwindigkeit während der Saugprozedur beträgt 0,1 - 0,5 Knoten (1 kn = 1,852 km). Kann aber auch anderthalb bis zwei kn betragen, je nach Strom, Wind und Seegang. Wir konnten noch bis zu zwei Meter Wellenhöhe optimal saugen, danach wird es technisch riskant.

Man fährt etwa zwei Stunden raus zum Saugen, je nach Tide saugt man etwa zwei Stunden und fährt dann wieder mit 3.000 Tonnen Sand zwei Stunden zurück in ein Nebenfahrwasser der Schelde nahe Breskens. Dort erfolgt das Rüberpumpen der Ladung in nur sandfahrende Binnenschiffe in etwa in anderthalb Stunden, wenn die Binnenschiffe pünktlich eintreffen. In weiteren 20 Minuten ist man dann zurück in dem Einsatzhafen Breskens und an der Pier. Man fährt morgens/vormittags oder später raus und ist im günstigsten Fall nach acht Stunden

wieder im Hafen. Bei Verspätung der Binnenschiffe kann es länger, manchmal unangenehm länger dauern. Es ist immer ein Sand und Wassergemisch, das angesaugt bzw. abgegeben wird. Der Sand setzt sich sofort ab, das Wasser fließt über Bord oder wird mit Trockenpumpen abgesaugt.

Es gibt feinen, mittelfeinen bis groben, groben und Sand mit Muscheln versetzt. Alle Sorten werden als Bausand verwendet: 95% gehen nach Belgien und Frankreich, 5% bleiben in Holland. Da der Sand mit salzhaltigem Seewasser kontaminiert ist und damit nicht unmittelbar als Bausand verwendet werden kann, wird er an Land noch mal mit Frischwasser durchspült. Allerdings findet der Sand auch im Ursprungszustand in einigen Baustufen Verwendung. Ich durfte mit dem Schiff maximal 12 Stunden im Einsatz sein, da kein Steuermann (Nautischer Offizier) an Bord vorhanden war. Das war von der Firma so gewollt. Saugbagger mit Steuermann fahren rund um die Uhr, sind 24 Stunden am Tag im Einsatz. Kapitän und Steuermann lösen sich alle sechs Stunden ab. Mein Gehalt wurde nach niederländischen Gesetzen versteuert und sozialversichert - also doch Untertan.

Die gesamten Gebühren für Prüfung, Untersuchung, Seefahrtsbuch und niederländische Patente in Höhe von etwa 600 Euro bezahlte die Firma. Ich fuhr jeden Sonnabendnachmittag (ab 14:00 Uhr) nach Hause, Bremen. Mit der Fähre von Breskens nach Vlissingen, dann mit dem Zug via Roosendaal, Deventer oder Arnhem, Duisburg oder Hengelo/Osnabrück nach Bremen. Das ganze am Sonntagmittag wieder zurück. Wenn es gut ging, d.h. keine Verspätungen auftraten, dann war ich nur acht Stunden je Strecke unterwegs. Ich hätte auch über das Wochenende an Bord bleiben können. Von Freitag Mittag bis Montag Morgen war das Schiff nicht im Einsatz, aber ich bevorzugte den Wochenendaufenthalt bzw. -kontakt in und zu Bremen. Mit dem Flugzeug Bremen - Amsterdam - Bremen, dann mit dem Zug weiter, klappte es von der Zeit her nicht. Ich wäre zwar nur drei Stunden jeweils unterwegs, aber dann hätte ich die Fähre nicht mehr erwischt. Die Fahrkosten bezahlte die Firma.

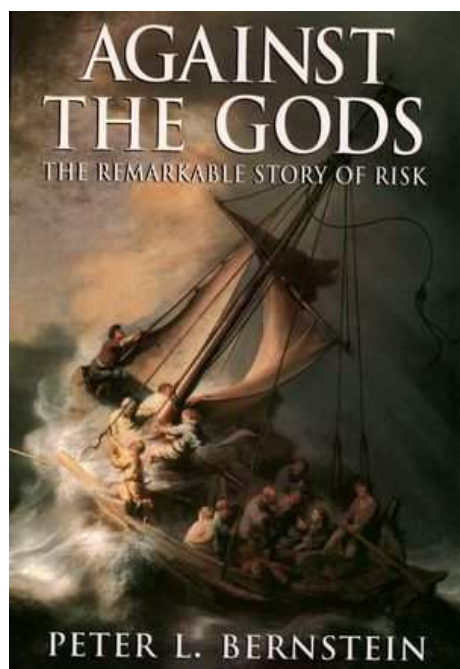
Am 27. November morgens fuhr ich mit dem Bagger nicht mehr zum Sandsaugen, sondern nach Pasajes in Spanien an der Biskaya, nahe der französischen Grenze. Am Freitag, den 30. November kam ich dort mittags an. Nachmittags kam das Schiff längsseits an der dortigen Werftvier. Sonnabend Mittag setzte ich das Schiff rückwärts in das Schwimmdock.

Dort wurde das Schiff generalüberholt und vom Germanischen Lloyd, dem TÜV für Seeschiffe, neu klassifiziert. Unter anderem werden etwa 100 Tonnen Stahl am und im Schiff ausgewechselt. Die gesamte Überholung und Reparatur wird voraussichtlich bis März/April 2007 andauern. Danach werde ich das Schiff wieder zurück nach seinem Einsatzhafen Breskens bringen. Ob ich dann wieder Sand saugen werde, steht noch in den Sternen geschrieben. Diese Art Seefahrt ist eine ganz andere Erlebniswelt, als die herkömmliche Handelsschiffahrt. Es hat mir aber trotzdem Spaß gemacht - es war halt eben mal was anderes und man hat wieder mehr Erfahrung gesammelt. Die Seefahrt als solche (Navigation, Seemannschaft, Stabilität, Sicherheit und Management "ISPS-ISM" usw.) verändert sich auch hierbei nicht, nur man taucht in eine andere Um- und Erscheinungswelt. Am 4. Dezember Vormittag (Montag) fuhr ich mit dem Taxi eine Stunde nach Bilbao zum Flughafen und von dort über Frankfurt/M nach Bremen.

Somit befinde ich mich wieder in heimatlichem und ehegemeinschaftlichem Gefilde auf BRD-Territorium und außerhalb der Untertänigkeit der Königin der Niederlande.

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Ein LLOYD ist für die Klassifikation von Schiffen verantwortlich. Basierend auf dieser Klassifikation wird unter anderem die Versicherungssumme eines Schiffes berechnet.



Zur Geschichte

Ende des 17. Jahrhunderts waren die Londoner Gaststätten Treffpunkte aller

mit Seefahrt beschäftigten Parteien. Reeder, Kapitäne, Kaufleute und Verlader trafen sich hier, um Neuigkeiten auszutauschen und vor allem zu erfahren. Die dabei bekannteste Gaststätte war *Lloyd's Coffee House*.

Die Neuigkeiten aus der Schifffahrt, die hier besprochen wurden, waren besonders bei den Frachtversicherern gefragt. Hier wurden erstmals Schiffslisten angefertigt und weitergegeben. Diese Listen enthielten die wichtigsten Angaben über die Schiffe und auch über die Kapitäne. Zu dieser Zeit war, wegen der damals herrschenden Seeräuberei, weniger der Zustand der Schiffe gefragt als die Stärke der Besatzung und Bewaffnung.

Als 1760 die britische Flotte immer größer wurde, wurde eine Liste sämtlicher Schiffe aufgestellt, das *Register of Shipping*. Man nannte es auch das *Green Book*. In diesem Buch wurden die Schiffe erstmals nach einer Klasse, also mit einem Gütezertifikat versehen. Hier konnte der Versicherer einer Schiffsladung erkennen, wie er die Prämien setzen musste. Die Einstufung der Klasse wurde immer nur für eine bestimmte Dauer erteilt. Diese Klassendauer wiederum hing vom Alter des Schiffes und der Werft ab. Da die Versicherer diese Liste sehr zu eigenen Vorteilen benutzten, schlossen sich die Reeder im Jahr 1799 zusammen, um das *New Registerbook of Shipping*, das *Red Book*, herauszugeben. Man ging dabei im wesentlichen nach den gleichen Regeln der Versicherer vor, nur wurden hier die Interessen der Reeder mehr berücksichtigt. Und man berücksichtigte auch den Zustand des Schiffes. Durch diese beiden Einteilungen, einmal zu Gunsten der Versicherer, das andere Mal zu Gunsten der Reeder, kam es wiederholt zu Problemen und man wurde mit dieser Regelung nicht glücklich.

Die Lösung des Problems kam 1832 aus Antwerpen. Man gründete dort ein Schiffsregister mit dem Namen BUREAU VERITAS. Sein Sitz wurde nach Paris verlegt. Die Regeln des BUREAU VERITAS wurden von *Charles Bal* festgelegt. Sie unterschieden sich erheblich von denen des britischen Vorgängers. Es wurden nicht nur vorhandene Schiffe klassifiziert, sondern auch und vor allem Schiffe nach diesen Vorschriften gebaut.

Mit dem BUREAU VERITAS entstand eine erste unabhängige Klassifikationsgesellschaft, die auch Empfehlungen für den Schiffbau herausbrachte.

1867 folgte man im Deutschen Reich mit der Gründung des GERMANISCHEN LLOYD (GL). Heute überwacht der GL, zusammen mit anderen Aufsichtsorganen, wie

der Seeberufsgenossenschaft [SBG], den Schiffbau und die fahrenden Schiffe. Verliert ein Schiff wegen großer Mängel seine Klasse, kann es nicht versichert werden und es gilt als nicht mehr seetüchtig.

Weltweit gibt es zehn international anerkannte Klassifikationsgesellschaften, die in der IACS als Dachorganisation organisiert sind und ca. 30 weitere Klassifikationsgesellschaften. Die bekanntesten Klassifikationsgesellschaften sind:

American Bureau of Shipping (ABS)
Bureau Veritas (BV), Frankreich
China Classification Society (CCS)
Det Norske Veritas (DNV), Norwegen
Germanischer Lloyd (GL), Deutschland
Korean Register of Shipping (KRS)
Lloyd's Register of Shipping (LRS), England
Nippon Kaiji Kyokai (NKK), Japan
Registro Italiano Navale (RINA), Italien
Maritime Register of Shipping (RS), Russland

Alle diese Klassifikationsgesellschaften sind zusammengeschlossen in der IACS, der *International Association of Classification Societies*.

Quelle: <http://www.biologie.de>



Siegel mehrerer Klassifikationsgesellschaften, darunter ein Siegel mit dem Danziger Neptun.

Fortsetzung der Rubrik auf Seite 23

VORGESTELLT

DIE OLDENBURGISCHE
SCHIFFERGESELLSCHAFT VON 1574

Oldenburgische Schiffergesellschaft



Die *Oldenburgische Schiffergesellschaft von 1574* ist die älteste aus einem Gewerbe heraus entwickelte Gesellschaft in Oldenburg. Es waren Schiffer, die in Oldenburg diese älteste angesehene Gesellschaft hervorgebracht haben. Am 2. Februar 1574 gab sich die bereits im Mittelalter von Seeleuten für Seeleute gegründete Gesellschaft eine neue Satzung. Ihr ursprüngliches Gründungsdatum ist nicht überliefert. Die zwei Grundwerte der Gesellschaft waren von Anfang an:

1. Geselligkeit, Pflege des Zusammengehörigkeitsgefühls sowie von Freundschaft und Kameradschaft.
2. Fürsorge von verarmten Mitgliedern, Familien der Schiffsbesatzungen, Witwen und Waisen.

Die Gesellschaft hat die Jahrhunderte bis heute überdauert, und sie steht der Stadt unverändert gut. An diesen Grundwerten hat sich bis in die Gegenwart nur wenig geändert, wobei der Schwerpunkt heute eindeutig in der Pflege der Geselligkeit in den Vordergrund gerückt ist. Gepflegt wird diese Geselligkeit durch die jährlich stattfindende *Collatie*, dem Schaffermahl mit Damen, und den *Herrenabend* im Gesellschaftshaus Wöbken / Hundsmühlen.



Gesellschaftshaus Wöbken

Es werden Vorträge über maritime Themen durch renommierte Gastredner gehalten. Bei dem anschließenden geselligen

Beisammensein können Kontakte geknüpft, gepflegt und aufgefrischt werden. Die Verbindung der Stadt und der Gesellschaft zur See wird unter anderem durch die traditionsreiche Schiffswerft vor den Toren der Stadt sichtbar, *Brands Helgen* genannt. Dort sind viele Seeschiffe, meist Spezialschiffe, gebaut worden, die nach dem Stapellauf und der Ausrüstung die Hunte herabbugsiert wurden.

Die Oldenburger bestehen mit einem gewissen Stolz darauf festzustellen, dass die *Oldenburgische Schiffergesellschaft von 1574* älter ist als die viel bekanntere *Bremer Schiffergesellschaft von 1576* mit ihrer berühmten jährlichen Schaffermahl. Die Oldenburger Gesellschaft, die ohne Unterbrechung und ohne wesentliche innere Umwandlung durch Jahrhunderte fortbestanden hat, wird als ein Phänomen betrachtet. Zeichen ihres Lebens und der Geselligkeit der Gesellschaft sind die Pokale und Becher, die im Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte in Oldenburg aufbewahrt werden.

Die historische Entwicklung:

Die Zeit, in der die Schiffergesellschaft gegründet wurde, war eine Zeit des Aufschwungs technischer Leistung in der Schifffahrt. Die kleinen Schiffe aus Oldenburg blieben noch an der Küste. Sie holten Getreide aus Dithmarschen, Salz aus Lüneburg und viele andere Güter aus Hamburg. Nach Westen fuhr man bis hinter die Inseln nach Amsterdam und auch noch weiter nach Flandern.

1667, nach dem Tod des Grafen *Anton Günther*, kam die dänisch beherrschte Zeit, in der vieles in Oldenburg einen Niedergang erlebte. Neun Zehntel der Einnahmen des Weserzolls mussten nach Kopenhagen abgeführt werden. Die Stadt verlor ihren Charakter als Residenzstadt. Es heißt, dass die *Oldenburgische Schiffergesellschaft* 1700 auf sieben und 1725 sogar auf drei Mitglieder zurückgegangen sei. Diesen Nachrichten von der Stagnation müssen wir nicht trauen, denn das gesellige Leben der Gesellschaft hat sich offenbar lebhaft aufrecht gehalten. So stammen doch gerade aus dieser Zeit die Stiftungen der silbernen, z.T. kunstvoll gravierten Becher von 1706, 1707, 1711, 1716 bis 1720 und des großen Silberpokals von 1731.

Am Anfang des 19. Jahrhunderts erblühte die Schifffahrt Oldenburgs wieder und mit ihr auch die Schiffergesellschaft. Mit zwei neuen Gründungen verleiht sie ihrem Prinzip der Wohltätigkeit und Fürsorge einen rechtlichen Rahmen:

1832 geht aus ihr die *Schiffer-, Witwen-, Waisen- und Altersversorgungsanstalt*

hervor. Mitglieder sind Schiffer, die während der Ausübung ihres Gewerbes in der Stadt Oldenburg ansässig sind. Die Satzung schreibt vor, dass die Zinserträge einstiger Kapitalien an pensionsberechtigte Mitglieder und als außerordentliche Beihilfe an verarmte Mitglieder bzw. deren Hinterbliebene zu verteilen sind. Die Kapitalien stammen fast ausschließlich aus Spenden und Vermächtnissen von Oldenburger Bürgern.

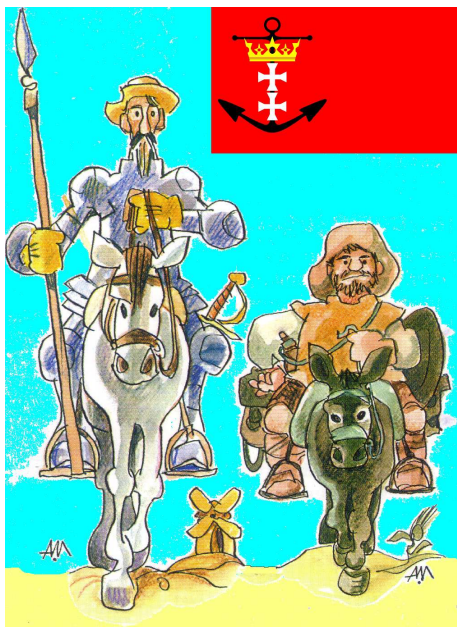
Am 29. Januar 1859 wurde von den Schiffen und Schiffseignern, die der *Oldenburgischen Schiffergesellschaft* angehörten, der *Oldenburgische Schifferkompakt* gegründet. Das war eine Versicherung auf Gegenseitigkeit, die im Laufe der Zeit bis 1907 durch 26 Zusatzartikel den jeweils aktuellen Verkehrs-, Schifffahrts- und polizeilichen Gegebenheiten anpasst wurde. Der Schifferkompakt versicherte auch Schiffer und Schiffseigner aus anderen deutschen Staaten. Zeitweilig waren es 90 Schiffe, dann ging die Zahl zurück, bis die Einrichtung schließlich am 19. März 1913 aufgelöst wurde.

1904 gibt die Schiffergesellschaft sich erneut eine Satzung und errichtet ihren Flaggenmast am Stau, der vor kurzem erneuert wurde.

Die ursprünglich seefahrtsorientierte Zusammensetzung der Mitglieder in der Gesellschaft hat sich jedoch deutlich verändert. Das Berufsspektrum der Mitglieder ist heute breit gestreut und reicht vom Angestellten über Beamte und Freiberufler bis hin zum Unternehmer, die das historische Erbe erhalten wollen. In der Schiffergesellschaft lebt der Geist seefahrender Männer fort. Die Sehnsucht zur See, mit einem eigenen Schiff den Ozean zu befahren, lebt heute noch. *Georg Hanßmann* hat in seinem Buch *Lang Lütjen auf großer Fahrt* das Unternehmen von vier Männern der *Oldenburger Schiffergesellschaft*, ihre Kameradschaft und ihre Erlebnisse beschrieben. Der Geist und die Tradition der *Schiffergesellschaft* lebt schon vier Jahrhunderte. Die raue See schafft Männer. Und gerade sie beugen sich in Demut vor den waltenden Mächten der Vorsehung, schließen sich in Freundschaft und gegenseitiger Hilfe zusammen.

Die *Oldenburgische Schiffergesellschaft von 1574* hat zur Zeit 350 Mitglieder und wird von einem ehrenamtlichen Vorstand, bestehend aus 7 Mitgliedern, geführt. Der Vorstandsvorsitzender ist *Erich Lechner*. *Oldenburgische Schiffergesellschaft von 1574*, Bergstr. 17, 26122 Oldenburg

Quelle: <http://www.oldenburgische-schiffergesellschaft.de/index.html>



SEESCHIFFER AUF DEM JACOBSWEG (4)

Unsere Flagge (s.o.) war in den Besitz einer Kirche am Jacobsweg übergegangen. Die Mittagssonne grillte uns. Auf einer staubigen kaum befahrenen Landstraße trotteten wir in Richtung *Cacabellos*, das wir am frühen Nachmittag erreichten.



Sattelitenaufnahme: Herberge Cacabello

Die Herberge, die uns hier Unterkunft gab, lag am westlichen Ortsausgang. Um eine Kirche war ein terracottafarben gefliester Platz angelegt und von einem geschlossenen Ring mit Doppelkammern sowie Wirtschafts- und Sanitärräumen umgeben. Der nächste Tag führte uns durch eine bergige Landschaft. Wir Flachländer mussten reichlich Pausen einlegen. Nach etwa acht Kilometern nahmen wir in der kleinen Herberge *Phönix* am Ortseingang hoch über Villafranca del Bierzo Quartier. Zum Ausklang des Tages suchten wir in der Ortsmitte ein Lokal auf, das ein Pilgermenü - fünf Gänge ortsüblicher Kost und eine Flasche Wein - für fünf Euro anbot. Zurück in der Herberge begaben wir uns, geduscht und entstaubt, in unsere Betten im Schlafsaal. Noch vor Sonnenaufgang wurden wir durch Rascheln und umherirrende Stirnbandlampenkegel geweckt. Ehrgeizige Pilger wickelten schweigend ihr Hab und Gut wasserfest in Mülltüten, verstaute es

im Rucksack und verließen die Herberge mit klappernden Wanderstöcken. Manfred und ich genossen mit einigen wenigen länger schlafenden Pilgern die wieder eingekehrte Ruhe und die frische Morgenluft, um noch einmal einzuschlafen. Wir hatten tags zuvor vor uns die immer steiler aufsteigenden Berge im Westen gesehen. Im Morgengrauen würde dort bereits Frost und Schnee auftreten, etwas was wir nicht suchten.. Darum beschlossen wir die bis 1.500 m hohen Bergpässe per Bus zu überqueren. In aller Ruhe machten wir uns nach Sonnenaufgang fertig und liefen in den Ort ab, um dort gepflegt zu Frühstück. Die Sonne erwärmte in der Ortsmitte bereits einen Platz, um den sich die Restaurants gruppierten, in denen die tägliche Alimentation der Pilger erfolgte. Bei Kaffee und Käsebrötchen beobachteten wir, wie Radpilger ankamen. Wie sie ihr Gepäck in einem bereitstehenden Kleinbus ablegten, ihr Rad in einen Ständer auf einem Anhänger einstellten und im Bus Platz nahmen. Der letzte zog eine Plane über den Anhänger, und ab ging es.



Die Tricks der Bicyclistas

Gestärkt schulterten wir unser Gepäck und gingen zu der uns benannten Bushaltestelle am Ortsausgang. Der Bus hob uns über die uns lästigen Berge nach *Lugo*. Von dort fuhren wir in einem anderen Bus nach *Palas de Rei*, wo wir am späten Nachmittag ankamen. Hier waren aber alle Herbergen bereits belegt. Wir quartierten uns in einer Pension ein. Manfred nutzte die restliche Zeit des Tages zum Wäschewaschen und ging zu einer der Herbergen mit Münzwaschmaschinen. Er geriet dabei an einen münzfressenden Automaten und eine unverständige Wirtin. Noch vor Sonnenuntergang trafen auch die Radpilger, die wir morgens gesehenen hatten, mit Schwung von den Bergen herabrollend ein. Ihr Gepäck war ihnen vorausgeeilt und belegte die besten Plätze in den Schlafsälen der Herbergen. Ein Service, der allerorts am Pilgerpfad angeboten wird. Mit dem Überqueren der Berge waren wir in den Einflussbereich des Nordatlantiks gekommen. Der nächste Tag begrüßte uns mit bedecktem grauen Himmel und leichtem Nieselregen. Vom Ortsausgang waren es noch 65 km auf der Nationalstraße 547 bis nach Santiago.



Aber die Kenzeichnungen durch die Jacobsmuscheln führt uns weg von der Nationalstraße durch kleine Orte auf teilweise unbefestigten Wegen und über eine blühende Dornenebene. Die Sonne schien, aber die Luft war deutlich kühler als an den vorangegangenen Tagen. Der nächste größere Ort, den wir am Nachmittag über einen Fußpfad erreichten, hieß *Melide*. Auf dem Weg zur Herberge kamen wir an einer Gaststätte besonderer Art vorbei, der *Pulperia Ezequiel*. Auf einfachen Holzbänken war Platz für mehrere hundert



Das Menue a la Pulperia Ezequiel

Gäste Platz, denen frisch im Dampf gegarter und in Scheiben geschnittener Krake angeboten wurde. Nachdem wir in einer Herberge zwei Schlafplätze für uns belegt hatten, kehrten wir zurück zur *Pulperia Ezequiel*, und ich bestellte mehrere Portionen gewürzter Krakenarme. Dazu gab es frisches Brot und zum Abschluss einen Schnaps von der Wirtin persönlich eingeschenkt. Es war nicht mehr weit bis

Abendstimmung in Santiago.
Fortsetzung folgt **nicht**. hb



Spülsaum

SCHWARZER TOD WAR NICHT DIE PEST?

Bei dem *Schwarzen Tod*, der Mitte des 14. Jahrhunderts ein Drittel der europäischen Bevölkerung dahintraffte, hat es sich nicht um die *Pest* gehandelt. Das glauben amerikanische Anthropologen nach der Auswertung kirchlicher und anderer offizieller Dokumente aus dem mittelalterlichen England belegen zu können. Ihrer Ansicht nach zeigen die Ausbreitungsmuster, dass die Epidemie nicht durch Ratten verbreitet wurde, sondern durch Menschen.



Von 1347 bis 1352 fielen 25.000.000 Europäer einer Seuche zum Opfer, die anhand zeitgenössischer Berichte nachträglich als die *Pest* identifiziert wurde. Die *Pest* wird durch das Bakterium *Yersinia pestis* verursacht, wenn Flöhe beim Tod infizierter Nagetiere auf Menschen übergehen. Dabei kommt es zu massiven Entzündungen und Anschwellungen der Lymphknoten, der so genannten *Beulenpest*. Wenn der Erreger auch die Lunge befällt, entwickelt sich die hoch infektiöse *Lungenpest*, die unbehandelt binnen weniger Tage zum Tode führt.

Obwohl sie sich oberflächlich ähneln, sind wir nicht überzeugt, dass die Epidemie im 14. Jahrhundert und die heutige *Beulenpest* identisch sind, sagt James W. Wood von der Pennsylvania State University. Die Forscher untersuchten kirchliche Dokumente und Listen über Zahlungen

der Bauern an ihre Lehnsherren. Aus diesen Daten rekonstruieren die Forscher mit statistischen Methoden die Ausbreitung des *Schwarzen Todes*.

Besonders aufschlussreich waren Aufzeichnungen englischer Bischöfe über die Entsendung von Priestern als Ersatz für verstorbene. Die Forscher berichten auf dem Jahrestreffen der American Association of Physical Anthropologists in Buffalo, dass diese Daten für eine sehr schnelle Ausbreitung der Epidemie sprechen. Heutzutage müsse die *Beulenpest* jedoch erst einen hohen Prozentsatz von Ratten befallen haben, bevor die Flöhe auf den Menschen übergangen. *Diese Krankheit scheint sich zu schnell unter Menschen auszubreiten, als dass sie erst in einer wilden Nagetierpopulation etabliert werden müsste*, erläutert Wood.

Auffällig sei auch, dass es aus dem 14. Jahrhundert keine Berichte über tote Ratten auf den Straßen gebe, wie bei jüngeren *Pest*-Ausbrüchen. Zudem habe der *Schwarze Tod* sich damals entlang von Straßen und Schifffahrtswegen ausgebreitet. Die für Nagetiere unüberwindbare Barrieren hätten ihn dabei nicht gebremst. Daher glauben die Anthropologen, dass der *Schwarze Tod* des 14. Jahrhunderts nicht durch Tiere übertragen wurde, sondern direkt von Mensch zu Mensch.

Laut Wood waren es vor allem die Lymphknotenschwellungen, aufgrund derer Bakteriologen des 19. Jahrhundert den *Schwarzen Tod* als *Beulenpest* identifizierten. Für eine verlässliche Diagnose seien die alten Berichte jedoch nicht genau genug. *Wenn es etwas gibt, dass sich verändern kann, dann ist es eine Mikrobe, die binnen weniger Jahrhunderte Millionen von Generationen und ebenso viele Chancen für Mutationen hat. Wir denken nicht, dass der Erreger des Schwarzen Todes heute noch in seiner ursprünglichen Form existiert.*

Quelle: <http://www.scienceticker.info/>
Info: [http://de.wikipedia..Schwarzer Tod](http://de.wikipedia..Schwarzer_Tod)

Anmerkung: In Zusammenhang mit diesem Artikel empfiehlt die Redaktion DANZIGER SEESCHIFF das Buch über die *Vernichtung der weisen Frauen* zu lesen, das die Hypothese einer gezielten Einflussnahmen nach der Bevölkerungsabnahme durch die Seuchen im Mittelalter auf das heutige Leben beschreibt. Es ist von Gunnar Heinsohn und Otto Steiger gemeinsam geschrieben. s. **BÜCHER BÜCHER** Heinsohn ist ein in Danzig geborener und in Bremen tätiger Wissenschaftler, der bereits in einer früheren Ausgabe vorgestellt wurde. hb

KEIN SCHLEIERZWANG IM ISLAM

Der Islam schreibt nach Ansicht der jordanischen Königin *Rania* Frauen nicht das Tragen eines Schleiers vor.



Ihre Majestät Königin Rania Al Abdullah
Bild: <http://hetwaghela.blogspot.com>

Der Islam verlange nicht, sich in der einen oder anderen Weise zu kleiden, sagte die 36-jährige Monarchin in einem Interview der italienischen Zeitung *Corriere della Sera*. *Frauen zum Schleier tragen zu zwingen, widerspricht den Prinzipien des Islams*, sagte Rania. *Einen Schleier zu tragen ist eine freie persönliche Entscheidung. Unglücklicherweise sei die Frage des Schleiers zum Politikum geworden*. Die Monarchin forderte die gemäßigten Muslime auf, sich zu Wort zu melden. *Es gebe keinen Krieg zwischen Muslimen und Nicht-Muslimen, sondern zwischen Extremisten und Moderaten in allen Religionen*, sagte Rania.

Quelle: <http://www.20min.ch>

Die Königin **Rania von Jordanien** wurde als *Rania Al-Yasin* am 31.8.1970 in einer jordanischen Familie palästinensischer Abstammung geboren. Sie ging in Kuwait zur Schule. 1991 machte sie an der amerikanischen Universität Kairo in Ägypten einen Bachelor-Abschluss in Betriebswirtschaft. Am 10.6.1993 heiratete sie Prinz *Abdullah II. bin Al-Hussein*, der seit 1999 der König von Jordanien ist. Das Paar hat vier Kinder:

- Prinz *Hussein*, * 28. Juni 1994
- Prinzessin *Iman*, * 27. September 1996
- Prinzessin *Salma*, * 26. November 2000
- Prinz *Haschem*, * 30. Januar 2005.

Königin *Rania* ist seit dem Tod von *Hussein I.* 1999 und der Thronbesteigung *Abdullahs* die offizielle Königin neben der Witwe von *Hussein*, Königin *Noor*, die ihren Titel behalten durfte. *Rania* engagiert sich neben ihren repräsentativen

Pflichten in ihrem Land für die gesellschaftlichen, sozialen und medizinischen Belange der Frauen und Kinder, insbesondere für Gleichberechtigung und Bildung. International engagiert sie sich im Rahmen der SOS-Kinderdörfer. Im Jahr 2002 erhielt sie zusammen mit der Königin von Schweden Silvia in Baden-Baden den deutschen Medienpreis.

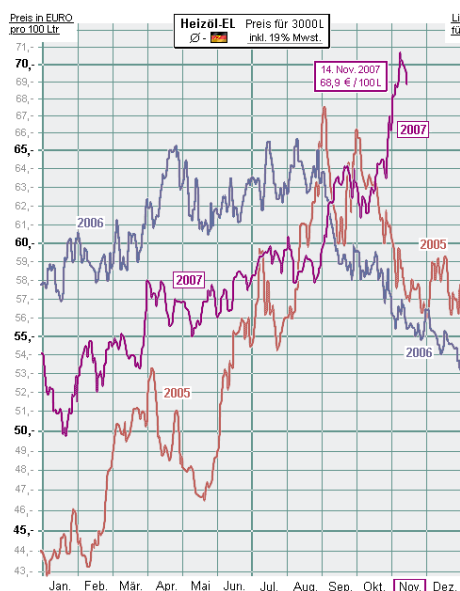
Quelle: <http://de.wikipedia.org>

AUGENPROBLEME & NACKENSCHMERZEN

Zwischen Nackenschmerzen und Sehproblemen gibt es möglicherweise einen Zusammenhang, vermutet ein Team aus schwedischen und US-amerikanischen Neurologen. Sie untersuchten per Positronenemission-Tomographie, wie Nerven- und Muskelgruppen im Auge mit der Nacken- und Schulterregion zusammenspielen. Lässt die Muskelanspannung im Auge nach, *entspannt* auch derjenige Teil des Gehirns, der für Muskelbewegungen im Kopf-, Nacken- und Schulterbereich zuständig ist. Unklar ist noch, was Ursache und was Wirkung ist: Eine weitere Studie soll deshalb klären, ob Augenprobleme Nackenschmerzen auslösen oder Nackenschmerzen zu Augenproblemen führen.

Quelle: Nano; 3sat

HEIZÖLPREISE



ALSO AUFGEPAST

Wer den Gedanken nicht angreifen kann, greift den Denkenden an.

Paul Valéry (1871-1945)

Was? Du suchst? Du möchtest dich verzehnfachen, verhundertfachen? Du suchst Anhänger? - Suche Nullen!

Friedrich Nietzsche (1844-1900)

Front Deutscher Apfel

Nationale Initiative gegen die Überfremdung des deutschen Obstbestandes und gegen faul herumliegendes Fallobst.

Kamerad! Kameradin! Hier findest du unsere Propagandamittel zur Herunterladung: <http://www.apfelfront.de>



Unser Verbandszeichen als Armbinde. Einzusetzen am linken Arm auf schwarzem Anzug, schließlich will die F.D.Ä. auch in Zukunft der bestangezogene schwarze Block aller Zeiten bleiben. Zum Anzug trägt der moderne Apfelaktivist praktischerweise festes Wanderschuhwerk.



Weltnetzverweisstandarte. Bitte einfach mit der rechten Maustaste auf das Bild klicken und dann in den Festplattenspeicher deiner Mikroprozessorrechenmaschine laden.

Nach dem siegreichen Einzug urdeutschen Obstes in den sächsischen Landtag werden nun auch wir, die F.D.Ä. - Front Deutscher Apfel - unseren Forderungen politisches Gehör verschaffen:

Keine Überfremdung des deutschen Obstbestandes mehr! In der Vergangenheit wurden rein deutsche Obstsorten wieder und wieder durch das Aufpfropfen fremder Arten verunreinigt. Schluss damit! Südfrüchte raus! Es kann nicht angehen, dass deutsche Kinder mit Bananen und Apfelsinen aufwachsen und den Nährwert eines guten deutschen Apfels oder einer reinen saftigen Birne nicht mehr zu schätzen wissen. Deshalb: Grenzen dicht für Fremdobst!

Weg mit faulem Fallobst! Unter unseren deutschen Bäumen lungert immer mehr faules Fallobst herum. Egal, ob es ehemals an deutschen Bäumen hing, muss es endlich einer der Volksgemeinschaft nützlichen Verwendung zugeführt werden. Macht Fallobst zu Mus!

IMPRESSUM (zu diesem Artikel)
Verantwortlich für den Inhalt dieser Spalte: Kunstgruppe Front Deutscher Apfel
Körnerstraße 56, 04107 Leipzig
Künstlerische Leitung:
Alf Thum, Markus Ohm

-- Satire -- Ende -- Satire --

PURER DARWINISMUS

Und Antworten, wenn auch nicht ernst gemeint, warum die Zähne bei uns Menschen nicht nachwachsen!



Hypothese 1: In der Steinzeit gab es, vor allem vor der Entdeckung des Feuers, häufig nur wenig zu essen. Im Rahmen der Arterhaltung hat die Evolution die Clans aussterben lassen, bei denen die Alten den Jungen alles weggefuttern haben und nur die Clans, bei denen die Alten schlechte Zähne hatten, konnten überleben, weiß Bernd Hübler aus Wissen.



Hypothese 2: Weil die Evolution in den Anfängen schon geahnt hat, dass wir im 21. Jahrhundert viele Arbeitslose haben werden, hat sie ihren Teil dazu beigetragen. Was wäre denn sonst aus den Zahnärzten, Zahntechnikern und Helferinnen geworden. Arbeitslose oder Zahnfriseur? Einmal putzen und schneiden bitte scherzt Christa Schneider aus Seibersbach.



Hypothese 3: Könnten sie prinzipiell schon, aber die Zahnarzt-Lobby hat dies bislang erfolgreich verhindern können, glaubt Martin Mades.

Quelle: <http://www.stern.de/wissenschaft/natur>

SCHNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

SCHÖNE MEDIENWELToder Friede, Freude, Eierkuchen

Da haben sich unsere Medien ja wieder schön einspannen lassen. Unter dem Motto *Lasst uns hoch rangehen, ablassen können wir immer noch* haben unsere Volksparteien die Medien erneut einmal sehr wirksam eingesetzt. Erst eine Meldung lancieren und damit ordentlich hoch rangehen; aus <http://www.tagesschau.de>:

Parteien wollen mehr Geld vom Staat

Die große Koalition will durchsetzen, dass die Parteien erheblich mehr Geld aus Steuermitteln bekommen. Die Zeitung *Bild am Sonntag* berichtete vorab unter Berufung auf ein internes Papier der Bundestagsfraktionen von Union und SPD, die staatlichen Zuschüsse sollten um 20 Millionen Euro von derzeit 133 Millionen Euro auf 153 Millionen Euro pro Jahr angehoben werden. Diese Planungen gingen über das bisher bekannte Maß hinaus. Hintergrund seien finanzielle Einbußen der Parteien durch den Verlust von zehntausenden Mitgliedern.

Danach abwarten, wie verhält sich denn nun der deutsche Michel. Ahhhh, er beschwert sich, wie erwartet. Dann wollen wir doch mal schnell wieder ablassen. Also dann wird eine zweite Meldung lanciert und wieder abgelassen; aus <http://www.tagesschau.de>:

Union und SPD rudern zurück

Nach wachsender öffentlicher Empörung haben Union und SPD Pläne für eine drastische Erhöhung der staatlichen Parteienzuschüsse fallengelassen. Beide Regierungsparteien betonten, dass es keine Änderungen am geltenden Finanzierungssystem geben werde. Stattdessen sollen die Zuwendungen aus Steuermitteln vor-

aussichtlich lediglich um die Inflationsrate angehoben werden. Damit zeigten sich auch die kleineren Parteien grundsätzlich einverstanden. ...

Und schon sind wieder alle zufrieden. Das Maximalziel wurde erreicht, 7.800.000 Euro Erhöhung!

Angenehmer Nebeneffekt, wir haben unserem Volk wieder einmal bewiesen, wie gut doch eine unabhängige Presse ist.

Quelle: silberling @ 8:55. abgelegt unter Deutschland, Politik, SPD, CDU, Hartz IV, Arbeitslosigkeit, Kapitalismus.

KAFFEE ERHÖHT CHOLESTERINSPIEGEL

Kaffee erhöhe den Blutdruck, entwässere den Körper und schädige das Herz-Kreislauf-System, so die Meinung vieler Mediziner. In letzter Zeit deuten jedoch immer mehr Studien darauf hin, dass das beliebte Heißgetränk gar nicht so ungesund wie angenommen ist.

Wegen der widersprüchlichen Ergebnisse untersuchten die amerikanischen Forscher nun die Wirkung von Koffein auf Herz und Kreislauf genauer. Sie teilten ihre Probanden in drei Gruppen ein: Die erste sollte drei Monate lang 3 bis 6 Tassen koffeinhaltigen Kaffee trinken, die zweite die gleiche Menge entkoffeinierten Kaffee, und die dritte Gruppe sollte keinen Kaffee zu sich nehmen.

Entkoffeiniertes Kaffee kann zu einer Erhöhung des Cholesterinspiegels beitragen. Diesen Schluss ziehen amerikanische Forscher aus ihrer Studie mit 187 Freiwilligen, in der sie die Wirkung von Kaffee auf den Stoffwechsel untersuchten. Während täglicher Genuss von gewöhnlichem Kaffee keinen negativen Einfluss auf das Herz-Kreislauf-System zeigte, stieg bei gleicher Menge *entkoffeiniertem* Kaffee der Gehalt an freien Fettsäuren im Blut deutlich an. Das Ergebnis überraschte: In der Gruppe, die den entkoffeinierten Kaffee getrunken hatte, waren die Lipoproteinwerte und der Gehalt an freien Fettsäuren im Blut deutlich angestiegen. Beides sind Risikofaktoren für Arteriosklerose. Als Folge dieses Anstiegs, berichten die Forscher, erhöhe sich häufig auch der LDL Anteil, das *schlechte* Cholesterin. Sie verteuflten entkoffeinierten Kaffee nicht generell: Bei übergewichtigen Probanden (BMI größer als 25) erhöhte der regelmäßige Genuss auch die Menge des HDL, des *guten* Cholesterins, das das Arterioskleroserisiko um mehr als die Hälfte senkt, ein Effekt, der bei den normalgewichtigen Teilnehmern nicht auftrat.

Quelle: <http://www.geryshu.com>

BLUTHOCHDRUCK – BH

Die Verbesserung einer BH-Therapie beginnt ganz leise und unspektakulär; indem der behandelnde Arzt seine Kugelschreiber und Abendessen selber bezahlt, keine Pharmareferenten mehr empfängt und sich für sein bares Geld, das er als Weiterbildungskosten steuerlich absetzen kann, neutrale, unabhängige und anzeigefreie Arzneiinformationen besorgt. Eigentlich ganz einfach, aber nicht sehr weit verbreitet.



Walter Weise, Dr. med., geb. 1949

1969 Abitur.

· Studium der Biologie und Medizin an den Universitäten Kiel, Erlangen und Göttingen.

1975 Diplom in Biologie (Mikrobiologie) am Institut für Meereskunde in Kiel.

Teilnehmer Atlantik Expedition *Auftrieb 75* vor Westafrika mit F.S. METEOR.

1982 Staatsexamen in Medizin und Approbation als Arzt.

1983 Promotion in klinischer Chemie in Göttingen über Cholesterin und koronare Herzkrankheit.

1983 bis 1988 Weiterbildung in Innerer Medizin und Allgemeinmedizin.

1995 Facharzt für Allgemeinmedizin

1999 Diplom in Akupunktur.

2002 Schiffsarzt auf F.S. SONNE während der Methaneis-Expedition *Otega-1* im Pazifik.

Rescue Diver (PADI) im Tauchsport.

Seit 1988 niedergelassen als Hausarzt in Kassel.

Seit 1993 regelmäßige Qualitätszirkelarbeit in Allgemeinmedizin, Erstellung von Behandlungsleitlinien.

Mehrere Veröffentlichungen in Medizin, Mikrobiologie und biologischer Meereskunde.

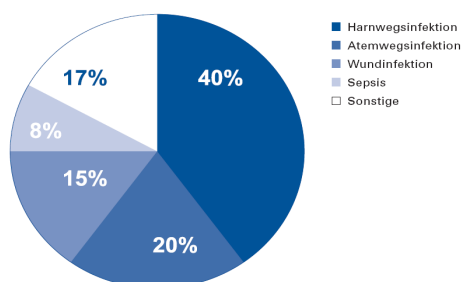
<http://www.drweisekassel.de/index.html>

DAS KRANKENHAUS MACHT KRANK!



http://www.ulor.de/screenshots/h/habf20_39_skinner_bart_krankenhaus_marge.jpg

Dass ein Krankenhausaufenthalt auch dazu führen kann, die Gesundheit vorübergehend oder bleibend zu beeinträchtigen, daran denken die meisten Menschen nicht. In Europa infiziert sich jeder zehnte im Krankenhaus an sogenannten *nosokomialen*, durch Mikroorganismen hervorgerufene Infektionen. Jährlich 3.000.000 Patienten und etwa 50.000 sterben daran. Allein in Deutschland infizieren sich pro Jahr 500.000 bis 1.000.000 Klinikpatienten mit den Problemkeimen. Auf Intensivstationen infiziert sich fast jeder siebente Patient. Besorgniserregend ist die Tatsache, dass die für die Infektion ursächlichen Bakterien oft mit herkömmlichen Antibiotika nicht mehr zu bekämpfen sind. Es haben sich Superbakterien entwickelt, die leicht übertragbar, schwer zu bekämpfen und häufige Ursache für lebensbedrohliche Infektionen bei Klinikpatienten sind. Der oft wahllose Einsatz von Antibiotika, begünstigt durch Unterdosierung sowie zu kurze oder zu lange Anwendungsdauer, haben zur Antibiotikaresistenz bei Bakterien geführt. Eine national verbindliche Antibiotikastrategie und -kontrolle ist durch die gesetzlichen Hoheiten der Bundesländer verhindert. Nur vier Bundesländer haben eine verbindliche Krankenhaushygieneverordnung. Durch den demographischen Wandel in den Industriestaaten, das soll heißen: bei vermehrt alten Patienten mit naturbedingt verringerten Abwehrkräften, könnte die Zahl der Krankenhausinfektionen weiter steigen. Vorbildlich im Kampf gegen resistente Erreger sind die Länder Dänemark und die Niederlande.



Quelle: Daechner, Dettnerkofer et al: 2006.

Verteilung nosokomialer Infektionen

Seit Mitte der achtziger Jahre nimmt die Resistenz gegen Antibiotika zu. Eine besondere Gefahr ist die Zunahme mehrfach resistenter Bakterien (MRSA), die in Deutschland von 2% (1990) auf über 30% (2005) angestiegen ist. In den Niederlanden, in Dänemark, Schweden und Finnland verharret der MRSA Anteil auf einem niedrigen Niveau. Als in Dänemark die MRSA-Häufigkeit 1966 auf 18% stieg wurden landesweit besondere Hygienevorschriften und eine stringente Antibiotikatherapie angewiesen. Das Ergebnis: Bis zum Jahr 1984 wurde der MRSA-Anteil in Dänemark auf 0,2% gesenkt und seitdem stabil gehalten. Aufgrund einer ähnlichen Strategie ist in den Niederlanden das Niveau auf unter 1% begrenzt.

Quelle: Bericht „Krank im Krankenhaus“ der Deutschen Gesellschaft für Krankenhaushygiene (DGKH) und der Allianz Versicherung: <http://www.allianz.de>

DER 1 KOMA 5 MILLIONEN PLOPP
oder die Förderung der Volksmusik.



Bild: <http://www.werner.de/>

Das *Handels Blatt* meldete am 27. Sept.: KIEL. Die Privatbrauerei *Flensburger* ist die größte und erfolgreichste Brauerei in Schleswig-Holstein. Sie wirbt mit dem typischen *Plopp* - Geräusch beim Öffnen des Bügelverschlusses. Eine Ministeriumssprecherin erklärte die Förderung einer gutgehenden Brauerei mit Millionen-Subventionen damit, dass Schleswig-Holstein *Spitzenunternehmen fördert, um diese zu befähigen, noch einen großen Schritt voran zu machen*. Das Geld stamme aus dem Etat *Betriebliche Innovationen*. Die Unternehmen müssten für die Förderung nicht nachweisen, dass sie sich die Innovation ansonsten nicht leisten könnten.

Also das Land subventioniert die Entwicklung eines neuen Bierflaschenverschlusses. Wie es heißt mit 1,5 Millionen Euro zu *Forschungszwecken*, um das *Plopp* beim Öffnen der Bierflaschen so klingen zu lassen, wie es sich in der Fernsehwerbung anhört. Das Ganze läuft dann unter *Erfindung eines neuen Verschlusses*. Dazu bemerkt ein Musikpädagoge: Endlich ist es soweit! Es freut uns doch außerordentlich, dass die Landesregierung 1,5 Millionen in die Klangforschung investiert. Aber fördert das Land mit diesem Geld die Volksmusik? Jawohl, das ist Kulturförderung auf hohem Niveau! Wer würde sich nicht darüber freuen! Ach ja? Kaum zu glauben - wirklich? - na endlich! Erdreistete sich *Hans Scheibner* einst im Kulturforum der Landeshauptstadt Kiel zu der Feststellung:

*Fressen und Saufen rund um die Uhr,
dass ist der Deutschen Lei(t)d|kultur!*

Quellen: <http://www.handelsblatt.com>,
<http://www.musikwerkstatt-rzeszut.de>

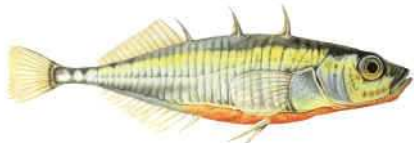
DER FLUSSDELFIN IST AUSGESTORBEN



Chinesischer Flussdelfin, Baiji

Freitag, 10. August 2007. Der langschnabelige, fast blinde Chinesische Flussdelfin aus dem Jangtse-Fluss ist vermutlich die erste Delfin- oder Walart, die durch den Eingriff des Menschen ausgestorben ist. Nach Angaben eines internationalen Forscherteams gibt es nach einer sechswöchigen Suchexpedition Ende vergangenen Jahres keine Hinweise darauf, dass eines der auch *Jangtse-Delfin* oder *Baiji* genannten Tiere überlebt hat. Der Süßwasserdelfin wurde letztmals 2002 gesehen. Das Verschwinden der Tiere sei ein Ergebnis von Überfischung, Umweltverschmutzung und einem Versagen der Behörden, sagte der Biologe *Samuel Turvey* von der Zoological Society of London, der an der Expedition teilgenommen hatte. An der Expedition nahmen Wissenschaftler aus den USA, Großbritannien, Japan und China teil. Die Ergebnisse wurden im *Journal of the Royal Society Biology Letters* veröffentlicht und von China autorisiert. Der letzte chinesische Flussdelfin in Gefangenschaft starb 2002.

Quelle: <http://www.n-tv.de/837150.html>

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

DIE SOZIALE KFZ-VERSICHERUNG

Von Sozialisten lernen, heißt siegen lernen! Sozialisten aller Parteien rechtfertigen die Gesetzliche Krankenversicherung (GKV) als das bestmögliche aller denkbaren Versicherungssysteme.

Wenn dem so ist, dann müssen die Grundsätze der GKV auch in anderen Bereichen ihre segensreiche Wirkung entfalten. Hier wird am Beispiel der Kfz-Versicherung gezeigt, dass eine Übertragung der GKV-Regeln auf den Autoversicherungssektor nicht nur möglich, sondern dringend geboten ist. Folgende Änderungen sollten von unseren fürsorgenden Politikern zu unser aller Wohle durchgesetzt werden:

Ab sofort ist eine *Runduz-Sorglos-Vollkasko-Versicherung* für alle Fahrzeughalter mit einem monatlichen Arbeitseinkommen bis zu 4.000 Euro Pflicht.

Die Versicherungsprämie bestimmt sich nicht nach den Eigenschaften des Fahrzeugtyps oder des -halters, sondern berechnet sich als Prozentsatz von dessen Arbeitsverdienst bis zur oben genannten Beitragsbemessungsgrenze. Das bedeutet, dass für die gleiche Versicherungsleistung unterschiedliche Prämien zu zahlen sind. Die Besserverdienenden zahlen mehr als die Gutverdienenden, obwohl erstere nicht mehr erhalten als letztere.

Es ist ein Geschenk der Politiker an ihre glücklichen Wähler, dass diese Versicherung nicht nur Unfallschäden abdeckt, sondern auch Reparaturen, die auf normalen Verschleiß zurückgehen, einschließlich Ölwechsel, Lackpflege und Wellnesskurse für Vielfahrer. Nur einige Störenfriede fragen, wer das alles zu bezahlen hat.

Die Autos der im Haushalt des Versicherungsnehmers wohnenden Kinder sind beitragsfrei mitversichert, ebenso das Zweitauto einer/s nicht berufstätigen Ehefrau/-mannes. Das ist ein Erfordernis der *sozialen Gerechtigkeit*, die in jedem Wahlkampf neu definiert wird. Das Ausmaß des politisch zu bestimmenden Versicherungsschutzes gehört zur unverzichtbaren Manövriermasse eines modernen Politikers.

Im Schadensfall sind die Autohersteller gesetzlich verpflichtet, bis zu sechs Wochen kostenlos ein Ersatzfahrzeug zu stel-

len. Diese *Autofortgewährung im Schadensfall* ist eine von der Autofahren-Bewegung erkämpfte Errungenschaft, ohne die unser Land sozial kalt wäre.

Der Fahrzeughalter darf nicht selbst mit einer Kfz-Werkstatt einen Reparaturvertrag abschließen. Gesetzlich anerkannt sind nur Kollektivverträge, die der Kfz-Landesversicherungsverband mit der Kfz-Innung vereinbart. Diese Kollektivverträge bedürfen der staatlichen Genehmigung, um wirksam zu werden.

Die Kfz-Werkstatt darf nicht ihre tatsächliche Reparaturleistung in Rechnung stellen, sondern bekommt von der Versicherung Pauschalbeträge, die sich nach den landesweiten Kostendurchschnitten in ähnlichen Fällen orientieren.

Die Kfz-Versicherer legen ein globales Reparaturbudget fest, dass die Werkstätten nicht überschreiten dürfen. Die Kfz-Innung bestimmt für jede einzelne Werkstatt den Höchstbetrag, bis zu dem sie Zahlungen der Versicherung erhalten darf.

Die Kfz-Werkstätten dürfen nur Ersatzteile einbauen, die vorher in einem zertifizierten Genehmigungsverfahren vom Staat für Reparaturzwecke freigegeben wurden. Begründung: *Auch von der kleinsten Schraube kann das Leben des Fahrzeughalters abhängen*. Nur staatliche Bürokraten haben die moralische und technische Qualifikation, in diesen Fragen zu entscheiden.

Wettbewerb der Werkstätten ist gesetzlich verboten. Nicht nur die Preise sind den Werkstätten vorgeschrieben, sondern für sie gilt auch ein Werbeverbot, die Aufhebung der Niederlassungsfreiheit und die staatlich reglementierte Zulassung zur Berufsausübung.

Warum empfehlen wir dieses System, trotz seiner kleinen Schönheitsfehler? Weil alle Beteiligten damit zufrieden wären: Die Mehrheit nutzt die Vorzüge des demokratischen Systems, indem sie eine Minderheit zwingt, für die gleiche Leistung mehr zu bezahlen, als sie selbst. Die Kfz-Werkstätten genießen den Wettbewerbsschutz. Die Kfz-Versicherer wissen es zu schätzen, dass sie in diesem regulierten Markt nicht mehr zu tun haben, als die Versicherungsprämien einzusammeln und pauschal an die Kfz-Innung weiterzugeben, welche die eigentliche Abrechnung durchführt. Für diese verantwortungsvolle Tätigkeit genehmigen sich die Versicherer ihre wohlverdienten Verwaltungsanteile.

Viele Versicherungsnehmer freuen sich über die Geschenke der Politiker, nur wenige von ihnen fragen, wer das alles bezahlt und alle Beteiligten sich mit Begeis-

terung am beliebten Spiel: *Wetten, dass ich mehr aus der Kfz-Versicherung rauszuholen, als ich eingezahlt habe*.

Die Politiker freuen sich darüber, Gutes tun zu dürfen, auch wenn sie dafür die Last auf sich nehmen müssen, Entscheidungen für andere Menschen zu treffen, die dazu, nach allgemeiner Übereinkunft, nicht selbst in der Lage sind.

LESER ZUR KLIMADISKUSSION

jo i erinner mi eh dunkel warm wars damals vor fünf millionen jahren - echt a super zeit. i bin damals immer mit mein rexi (tyranno saurus) äusserln ganga - bist du der mit den feschen säbelzahntiger umhang gwesen, peterle?

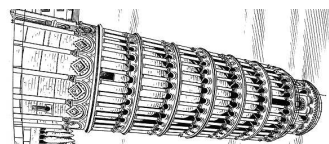
Blog im: <http://derstandard.at/>

PISA GEPRÜFTE SCHULBÜCHER

Der Uhu frisst den Fuchs und *Erich Honecker* hat einen Monat vor Mauerfall seinen Rücktritt erklärt. Das kann doch nicht richtig sein, meinen Sie? Ist es auch nicht! Trotzdem stehen diese dicken Patzer in deutschen Schulbüchern. Jetzt bekamen die Verlage von der *Stiftung Warentest* einen blauen Brief.

Wenn Lehrbücher inhaltliche Fehler und didaktische Schwächen enthalten, ist das bedenklich. Die *Stiftung Warentest* hat 17 Schulbücher kritisch durchleuchtet. Das Ergebnis der in Berlin vorgestellten Untersuchung ist ernüchternd: Alle getesteten zehn Biologie- und sieben Geschichtsbücher enthalten Fehler, auch didaktisch wurden Mängel beanstandet. *Im Schnitt findet sich auf jeder fünften geprüften Seite eines Biologiebuches ein grober Fehler, bei ein bis zwei Büchern sogar auf jeder dritten Seite*, sagt *Hubertus Primus* von der *Stiftung Warentest*. Bücher aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Niedersachsen wurden auf ihre sachliche Richtigkeit geprüft und auf ihre fachliche und didaktische Eignung hin beurteilt. Unter den Biologiebüchern hatte sich die Stiftung das Lehrmaterial für Gymnasien für die Klassen sieben bis zehn vorgenommen.

Der Fokus lag dabei exemplarisch auf Kapiteln über den Aufbau der Zelle, die Fotosynthese und Verdauung. Nur zwei der Biologiebücher bekamen ein *gut*, der Rest war *befriedigend* bis *mangelhaft*. Bei den Geschichtsbüchern vergaben die Experten ebenfalls nur zweimal *gut*.



Plums



GORGE ORWELL, 1984

'NE FRAGE ZWISCHENDURCH

Der Streit rund um die Entfernung eines russischen Kriegsdenkmals in der estnischen Hauptstadt Talin hat sich nun auch ins Internet verlagert. So wird die Webpräsenz der estnischen Regierung massiv mit sogenannter Distributed Denial-of-Service Attacks (DDoS) bombardiert. Dies hat zur Folge, dass die betroffenen Behördenseiten kaum mehr erreichbar sind. Die Regierung hat sich teilweise sogar dafür entschieden, den Zugriff auf die Webauftritte von außerhalb Estlands vollkommen zu blockieren, um so die Angriffe ins Leere laufen zu lassen.

Ein estnischer Regierungssprecher findet für diese Attacken gegenüber dem *Economist* klare Worte: *Wenn die Kommunikationszentrale eines Landes durch eine Rakete zerstört wird, nennt man das einen Kriegsakt. Wie nennt man es also, wenn das selbe Ziel durch einen Cyber-Angriff erreicht wird?*

Eines ist für die estnischen Behörden jedenfalls klar belegt: Die Angriffe würden aus Russland kommen, teilweise sogar von russischen Regierungs-IP-Adressen. Eine Darstellung, die Sicherheitsexperten aber so nicht ohne weiteres stehen lassen wollen.

So weist Mikko Hyppönen von F-Secure darauf hin, dass gerade mal eine der protokollierten IP-Adressen von einem russischen Regierungsrechner kommt. Auch würden DDoS-Angriffe gemeinhin mit Hilfe von *übernommenen* Rechnern im gesamten Netz durchgeführt, eine seriöse Zurückverfolgung sei damit kaum möglich. Schon gar nicht der Nachweis, dass es sich dabei um eine von der russischen Regierung abgesegnete Aktion handle.

Quelle: <http://derstandard.at/>

CHINESEN SPIONIEREN IM KANZLERAMT

25. August 2007, 16:07 Uhr, Berlin (dpa) Zahlreiche Computer der Bundesregierung sind nach einem *Spiegel*-Bericht mit Spionageprogrammen aus China infiziert.

Dies sei das Ergebnis einer Überprüfung durch den Verfassungsschutz und das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik. Betroffen seien das Kanzleramt, das Auswärtige Amt, das Wirtschafts- und das Forschungsministerium. Ein Sprecher sagte: In den Ministerien seien Vorkehrungen getroffen, die sogenannten Trojaner abzuwehren. Bisher habe es keine Schäden gegeben. Direkt bestätigen wollte er die berichtete Attacke nicht. Die Trojanerprogramme, die unbemerktes Ausspähen der Computer ermöglichen sollen, seien bereits vor Monaten entdeckt worden. Der Versuch, weitere solcher Programme über das Internet in Regierungscomputer einzuschleusen, dauere allerdings unverändert an. Der Verfassungsschutz vermute Hacker der chinesischen Armee als Urheber.

Dazu Leserkommentare aus dem Internet:

*Das war *Schäuble*, der wollte nur mal seinen Trojaner testen und der Kanzlerin beweisen, wie gut das funktioniert.

*... richtig ist, dass chinesische Subunternehmen für das deutsche Innenministerium tätig sind. Grund ist die Gesetzeslage in Deutschland, die zur Zeit leider nur die Überwachung von Straftätern zulässt.

*Als Gegenleistung für die Rundumüberwachung aller noch denkenden Deutschen erhalten Chinas Funktionäre *Entwicklungshilfe* vom Deutschen Steuerzahler.

ANTIVIREN-SOFTWARE NUTZLOS

BKA-Beamte folgen Schweizer Plänen. Die Schweiz will *Kommissar Trojaner* zum Einsatz bringen und setzt dabei auf die jahrelange Vorarbeit von Cyber-Kriminellen. Ein Schweizer Sicherheitsunternehmen will entsprechende Software ausschließlich an Ermittlungsbehörden verkaufen und so zugleich verhindern, dass Hersteller von Antiviren-Software und Firewalls das Programm als Schädling bekämpfen können.

Die staatlichen Fahnder verhalten sich dabei wie Hacker und Cyber-Kriminelle, die mit *trojanischen Pferden* und anderer Schadsoftware in die PCs eindringen. Im einfachsten Fall wird der *Trojaner* per E-Mail auf den Ziel-PC eingeschleust, oder die Zielperson wird zum Ansurfen einer unverdächtigen Webseite gelockt, von der dann das Spionageprogramm unbemerkt installiert wird.

In hartnäckigen Fällen könnten die BKA-Beamten den PC durch einen gezielten Internet-Angriff über reichlich undokumentierte Schwachstellen des Betriebssystems und der Browser-Software nutzen. Ist das

digitale Hintertürchen erst einmal eingesetzt, steht der PC den Fahndern ohne weitere Gegenwehr offen.

Wenn das Bundesinnenministerium oder das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) mit Software-Herstellern *zusammen* arbeitet, dürften sie sich noch nicht öffentlich gewordene Sicherheitslücken *exklusiv reservieren*, um ihre geheimen Spionage-Angriffe starten zu können. Antivirensoftware und Firewalls stellen dann für die Ermittler kein ernsthaftes Problem dar.

Wenn die BKA-Software gut ist, bleibt ihr Angriff ebenso unbemerkt wie die Masse der *Trojaner*- oder *Phishing*-Angriffe durch (andere - ihr Redakteur) Kriminelle. Die Internetverbindung braucht das Schnüffelprogramm nur zur Installation, danach sammelt es unbemerkt die begehrten Daten von der Festplatte. Das Durchsuchungsergebnis wird dann bei nächster Gelegenheit per Internet in kleinen Häppchen an die Ermittler gesendet. Das Verschlüsseln von Dateien hilft dagegen nicht, weil der Trojaner in dem Augenblick zugreift, wenn eine verschlüsselte Datei mit einem Passwort geöffnet wird. Doch dürften kreative IT-Experten bald Mittel entwickeln, um den Kommissar *Trojaner* in die Irre zu führen. Sicherheitsexperten sind sich einig: Technisch ist alles möglich – der Angriff sowie auch die Gegenmaßnahmen.

Quelle: <http://xxkillababe.wordpress.com>

BEKENNERSCHREIBEN KONTROLLIERT?

Die MOPO (Morgen Post) und die Nachrichtenagentur *dpa* hatten ein Bekenner-schreiben zum Brandanschlag auf den PKW von Bild-Chefredakteur Kai Diekmann erhalten.

Bei der MOPO traf der Brief jedoch einen Tag später als bei der *dpa* ein. Die Zeitung vermutet deshalb, dass das Schreiben zuvor vom Staatsschutz geöffnet worden war.

Quelle: <http://www.tagesschau.de/aktuell>

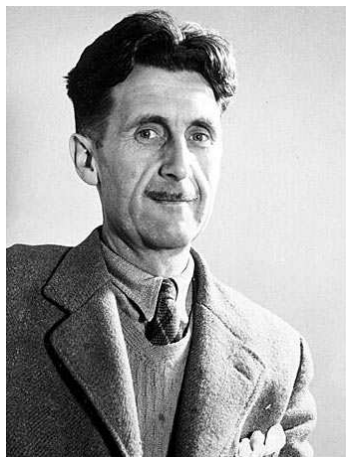
Kommentar: Wenn dem so ist, dass die Zustellverzögerung einer Sendung auf deren verdecktes Öffnen schließen lässt, dann wird meine Post regelmäßig vom Staatsschutz, CIA und KGB-Nachfolgern, meinen Nachbarn und wohl auch noch von den im Untergrund weiterhin tätigen Honeckerkolonnen eingesehen.

Was zu beweisen war!!! Ich ahnte es ja schon lange. Wahrscheinlich wird das interessante DANZIGER SEESCHIFF besonders häufig auf diese Art von Nichtmitgliedern gelesen. Achten Sie doch bitte auch selbst mal darauf.

Ihr Redakteur (hb)

BIG BROTHER WAS WATCHING ORWELL

Von Burkhard Müller-Ullrich



George Orwell (AP)

Der von Kritikern von Onlinedurchsuchungen und Bundestrojanern gefürchtete Überwachungsstaat ist in Kinofilmen und Büchern längst Realität. Und passend dazu wurde heute (04.09.2007) auch noch bekannt, dass selbst derjenige jahrelang vom britischen Geheimdienst überwacht wurde, dem wir die Vision vom Großen Bruder verdanken, *George Orwell*.

Der *Große Bruder*, den *George Orwell* erfand, ist etwas anderes als die Polizei eines so liberalen Staatswesens wie Großbritannien. Aber wo da genau die Grenze verläuft zwischen Totalitarismus und Sicherheitspolitik - das ist nicht immer klar. Scotland Yard hat jedenfalls den wohl berühmtesten Warner vor einem Überwachungsstaat, den Autor des dystopischen Romans "1984", selbst gründlich überwacht.

Eric Arthur Blair, der sich als Schriftsteller *George Orwell* nannte, war dem englischen Geheimdienst lange Zeit suspekt. Schon Ende der zwanziger Jahre legte die Behörde eine Akte an, in der säuberlich verzeichnet wurde, dass der Betreffende für das sozialistische Blatt *Workers' Life* als Korrespondent in Paris arbeitete, und bald darauf auch noch für den *Daily Herald* und den *Daily Express*. Er hatte etwas Wüstes in seinem Gehabe und schlug sich fast ohne Geld durchs Leben; in Paris lebte er zeitweilig wie ein Clochard unter Brücken - eine Erfahrung, aus der er sein erstes Buch, die Obdachlosen-Reportage *Down and Out in Paris and London*, machen sollte.

Als die erschien, 1933, war er zurück in England und half gelegentlich in der Buchhandlung eines Linksintellektuellen Freundes namens *Francis Westrope* aus. Dessen Buchladen lag im nördlichen Londoner Vorort Hampstead, ausgerechnet da, wo auch *Karl Marx* begraben ist, und ab und zu kamen Spitzel vom MI5 (Anm. d. Redaktion; sprich: Em Ei Feif)

vorbei und notierten, dass *Orwell* mitunter sogar *Westrope* im Laden vertrat. Aber kommunistische Unterwanderung sieht anders aus. Auch eine Reise, die er auf Anregung des sozialdemokratischen Verlegers *Gollancz* in den Norden des Landes, nach Lancashire, unternahm, um über die Lebensbedingungen der Arbeiterklasse zu schreiben, entging nicht der Aufmerksamkeit der Polizei, aber von verbotenen politischen Aktivitäten keine Spur.

In der Tat zeigt sich an den jetzt vom britischen Staatsarchiv freigegebenen Dokumenten des Geheimdienstes wieder einmal die altbekannte Paarung von Eifer und Einfalt bei der Spitzelei. Manchmal rangen höhere Beamte förmlich die Hände wegen der offenbaren Fehleinschätzungen ihrer allzu fleißigen Untergebenen. Da berichtete ein Sergeant *Ewing* beispielsweise im Januar 1942, *Orwell* habe kommunistische Ansichten und außerdem werde behauptet, dass er oft an kommunistischen Veranstaltungen teilnehme. Und schließlich setzte der Sergeant wie zum Beweis, dass jeder Verdacht angebracht ist, hinzu, *Orwell* kleide sich in *bohemian fashion*, und zwar sowohl bei Arbeit als auch in der Freizeit. Wahrhaftig, das war unter den Anzugträgern bei der BBC unüblich, denn dort war *Orwell* während des Krieges angestellt, als Leiter des indischen Dienstes im Middle East Department. Immerhin tat ein höherer Officer den Bericht dieses Sergeants mit der Bemerkung ab, aus *Orwells* jüngsten Schriften gehe deutlich hervor, dass er mit der Kommunistischen Partei nichts zu tun habe und sie nichts mit ihm. Auch dieser Vermerk findet sich in den Akten.

Die Entdeckung der Bespitzelungsdokumente über *Orwell* ist aber nur halb so prickelnd wie jene Sensation, die vor elf Jahren ans Licht kam, als man erfuhr, dass *Orwell* sogar selbst für den britischen Geheimdienst gearbeitet hatte. 1949, ein Jahr vor seinem Tod, hatte er eine Liste von Leuten, die er für Kryptokommunisten hielt, aufgestellt.

Die Aufregung darüber war beträchtlich: *Orwell* als Spitzel, der große Warner vor dem Überwachungsstaat als dessen inoffizieller Mitarbeiter. Inoffiziell deswegen, weil er es einer schönen Frau zuliebe tat; ihre Zwillingschwester war übrigens mit *Arthur Koestler* verheiratet. Sie arbeitete beim IRD, dem Ende der siebziger Jahre aufgelösten *Information Research Department*, einer antikommunistischen Propagandaabteilung des Foreign Office. *Orwell* lieferte zwei Listen: auf der einen standen Namen von seines Erachtens verlässlichen Mitarbeitern für das IRD, auf der anderen die Namen von solchen Per-

sonen, denen nicht zu trauen sei: zum Beispiel *Edgar Snow*, *Stephen Spender*, *John Steinbeck*, *George Bernard Shaw* und *Charlie Chaplin*.

Quelle: <http://www.dradio.de/kulturheute/>

DER VERSTECKTE ERMITTLERphoto: <http://www.thats-why.de/>

Das Schäuble-Ministerium plant Schnüffelsoftware*, sog. Bundestrojanern, per manipulierter Amtspost auf die Computer von Zielpersonen zu installieren. Das meldet die *Berliner Tageszeitung* (taz; 29.08.2007) und bezieht sich auf interne Papiere des Ministeriums. Seine Trojaner sollen Antivirenprogramme und Firewalls auf ausgespähten Computern unterlaufen können. Es unterscheidet zwischen einmaliger Online-Durchsicht und längerfristiger Online-Überwachung, mit der auch Tasteneingaben protokolliert werden können, etwa um die Passwörter von externen Datenspeichern zu erspähen. Das Bundesjustizministerium jedoch warnt vor solchen Plänen, weil manipulierte Behörden-Mails das Vertrauen in Mails von staatlichen Stellen beeinflussen könne. Eine Angstmacher-Diskussion, die zu Verunsicherung führen soll nennt es *Jörg Ziercke*, der Präsident des Bundeskriminalamts, gegenüber dem *Stern*. Bisher dürfen Polizei und Verfassungsschutz private Festplatten nur nicht heimlich ausspähen. Nach Ansicht des BMI ist die Fernsteuerung von Mikrofonen und Webcams in Computern bei der Wohnraumüberwachung aber bereits rechtlich möglich.

* *Remote Forensic Software* (RFS), was in etwa „Software zur Spurensicherung aus der Ferne“ bedeutet.

EINSAM? KEINER DER ZUHÖRT?

Ist wirklich keiner da, der Ihnen ernsthaft zuhören will; der Ihre Briefe aufmerksam und sogar sorgfältig zwischen den Zeilen bereitwillig liest? Rufen Sie uns an oder besser noch schreiben Sie uns, egal ob per herkömmlicher Briefpost oder moderner E-Mail. Es ist ganz bestimmt immer jemand da, der Sie ernst nimmt; siehe oben.

Dieses ist ein (nicht sehr ernst gemeinter) Tipp ihrer SEESCHIFF Redaktion.

NACHRUF ZUR LETZTEN FAHRT**Kapitän Dipl.-Ing. Reinhard Juttner**
29.09.1936 - 12.08.2007

Unser Kamerad. *Reinhard Juttner* verstarb nach einer schweren Operation völlig unerwartet am 12. August 2007. Er wäre am 29. September 71 Jahre alt geworden. Kamerad *Juttner* war in Danzig geboren und seit dem 21.12.1998 Mitglied in unserem VEREIN DANZIGER SEESCHIFFER.

Das feierliche Seelenamt fand am 15. August um 18 Uhr in der St. Mathias-Kirche in Achim bei Bremen statt. Das Ehepaar *Juttner* war in der dortigen katholischen Gemeinde ehrenamtlich sehr aktiv gewesen. Dementsprechend war die Anteilnahme am Seelenamt sehr groß, die Kirche mit vielen Trauernden gefüllt. Die Trauerfeier, mit anschließender Beerdigung, fand am 16. August um 11 Uhr in Achim in der Kapelle am Rathausplatz statt. Für uns DANZIGER SEESCHIFFER war unser Kamerad Kapitän *Irenäus Kraenz* mit seiner Frau anwesend.

Der Sarg, stand in einem Meer aus Blumen und Lichtern. Auf dem Sarg lag *Reinhard Juttners* Kapitänsmütze. Unser Verein gedachte mit einem wunderschönen Gesteck in den Farben der Hanse aus roten Gerbera und weißen Rosen, und mit einer weißen Trauerschleife, beschriftet *Im stillen Gedenken / Verein Danziger Seeschiffer*. Die einleitenden Trauerworte sprach der Gemeindepfarrer. Die Trauerpredigt wurde von unserm Kamerad Prälat *Johannes Bieler*, dem Apostolischen Visitor der Danziger Katholiken in Deutschland, gehalten. Ebenfalls anwesend war dessen Bruder Monsignore *Franz A. Bieler*. Nach der Trauerfeier in der Kapelle geleiteten die Angehörigen und Trauergäste den Sarg zum Grab auf dem Friedhof, defilierend an der auf einem Kissen liegenden Kapitänsmütze vorbei und nahmen Abschied von *Reinhard Juttner*, begleitet von den Abschiedssegnung des Gemeindepfarrers.

Anschließend trafen sich die Angehörigen mit den Trauergästen zu einem besinnli-

chen Beisammensein in einem Hotel-Restaurant.

Wir werden unserem Kameraden *Reinhard Juttner* ein ewiges Andenken bewahren.

Lieber Reinhard,
wir vermissen Dich sehr!

Kapitän *Irenäus Kraenz*, 2.Vorsitzender
VEREINS DANZIGER SEESCHIFFER



Reinhard Juttner
Die Seefahrt war sein Leben.

Nach Flucht und Vertreibung aus Danzig im Spätsommer 1945, fand seine Mutter mit fünf Kindern in Bergkamen ein neues Zuhause. Dorthin kam auch der Vater aus dem Krieg zurück.

Früh zog es Reinhard fort aus dem Elternhaus. Mit 16 Jahren „schmiss“ (oder verließ?) er die Schule, da half kein Drängen und kein Drohen des Lehrer-Vaters, doch wenigstens die Schulzeit durchzustehen und mit dem Abitur zu beenden. Der Wunsch zur See zu fahren war stärker. Sein zunächst enttäuschter Vater fuhr mit ihm nach Bremen, und bei der dortigen Argo-Reederei begann er Anfang 1953 seine Fahrzeit als Moses mit dem Ziel, irgendwann als Kapitän auf der Brücke zu stehen. Kontinuierlich erwarb er alle nötigen Patente auf der Seefahrtsschule in Elsflöth bis hin zum A 6. Bei der Kameradschaft „Visurgis“ der Seefahrtsschule in Elsflöth wurde er begeisterter Visurge - Kneipname Isegrim II -, und enge Freundschaften zu anderen Mitstudierenden hielten sein Leben lang, auch wenn man sich berufsbedingt natürlich selten sah. Er hielt Kontakt zu Visurgis und Elsflöth, und wann immer es ging, nahm er gerne an allen Treffen teil.

Es waren glückliche Jahre. 1964 heiratete er seine Frau Hildegard, die auch aus Danzig kam. Die erste Tochter, Katrin, wurde 1967 geboren, es folgte 1971 die zweite Tochter, Vera. Es war ein Schicksalsjahr für die kleine Familie, denn im Dezember starb Katrin durch einen tragischen Unglücksfall.

Nach 17 Jahren bei der Argo, wo er zunächst in der Nord- und Ostsee und dann im Mittelmeer, vorwiegend der Levante, fuhr, wechselte er zur Reederei Ernst Jacob in Flensburg, um endlich doch noch mehr von der Welt zu sehen. Zehn Jahre fuhr er weltweit als Kapitän. Aus persönlichen Gründen wechselte er noch zu zwei anderen Reedereien, die letztere D.D.G. Hansa, Bremen, musste Konkurs anmelden. Es folgten magere Jahre in der ge-

samten Schifffahrt. Nach unfreiwilliger Pause an Land bekam er auf Schiffen unter ausländischer Flagge wieder Arbeit. Er fuhr nun vorwiegend mit afrikanischer und asiatischer Besatzung.

In Fortbildungen wurde er 1974 Wirtschaftsingenieur (grad.) für Seeverkehr, erwarb im selben Jahr das Allgemeine Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst in Bremen, machte 1976 einen Res. Offz. Lehrgang zum Kapitänleutnant und Lehrgangsoffizier in der Marineschule Mürwik.

1995 erfolgte der Umzug von Bremen nach Achim ins eigene Haus.

Obwohl ihn die Sehnsucht nach Seefahrt und Ferne nie losgelassen hat, war die aktive Fahrzeit vor 12 Jahren für ihn viel zu früh vorbei. Nun wurde ihm nach schwerer Operation ganz plötzlich und völlig unerwartet das Steuer aus der Hand genommen, und er ging auf letzte Große Fahrt zum unbekanntesten aller Häfen. Farewell, Master!

NACHRUF**Kapitän Jürgen Stolle ging von Bord.**

Ohne Abmeldung - Einfach so. Er starb am 25. August 2007.



Jürgen Stolle (re), geb. am 11. Jan. 1937, war ein echter Hamburger Junge. 42 Jahre seines Lebens widmete er der Reederei Hamburg - Süd. Er führte das Kommando auf verschiedenen Schiffen dieser Reederei. *Jürgen Stolle* war stets mit Leib und Seele Seemann.

Er war 1. Vorsitzender des Vereins der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg e.V. und Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Stiftung Seefahrtsdank Hamburg. Kapitän *Jürgen Stolle* war ein treuer Teilnehmer und Urgestein an unserem jährlich stattfindenden Stiftungsfest mit anschließendem Schaffermahl, im Remter der Handwerkskammer in Hamburg. Die Trauerfeier fand am 5. September 2007 um 14 Uhr in Norderstedt in der Hauskapelle des Bestattungsinstitutes Wulff & Sohn in statt. Von unserem Verein waren der Kamerad *Peter Backhaus*

und ich (*Irenäus Kraenz*) anwesend. Die Trauerrede hielt der Bestatter des Institutes, sehr maritim und persönlich auf *Jürgen Stolle* bezogen - und auf hochdeutsch und hamburgisch; eingeleitet mit einem englischen Song, nach der Rede wurden das Wolgalied, die Hamburg-Hymne *Hammonia* und das Seemannslied *Rolling Home* gespielt.

Anstelle von Blumen wurde um eine Spende für die Stiftung *Seefahrtsdank* gebeten. Mehrere unserer Vereinsmitglieder spendeten bei dem Vereinstreffen in Hamburg am 11. September für *Jürgen Stolle*. Die Spende wurde bereits an die Stiftung überwiesen.

Wir werden Kapitän *Jürgen Stolle* sehr vermissen und ihm ein ewiges Andenken bewahren.

Kapitän *Irenäus Kraenz*, 2.Vorsitzender
VEREINS DANZIGER SEESCHIFFER

WIR GEDENKEN

der nachstehenden Kameraden, sie wären in diesem Jahr 100 Jahre alt geworden:

Heinz Wutke (Ehrenmtgl.)* 08.02.1907
Fritz I. Kiebart * 21.02.1907
Horst Kloeveborn * 25.04.1907
Wilhelm Burow (Vorsitz.)* 24.05.1907
Alois J. Reschke * 22.06.1907
Horst Domansky * 31.12.1907

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

MIT DEM HYDROPTER ABHEBEN

Der HYDROPTER, das Segelschiff der Zukunft, soll ab 2008 mit der Rekord-Geschwindigkeit von 90 km/h über den Genfer See fliegen.

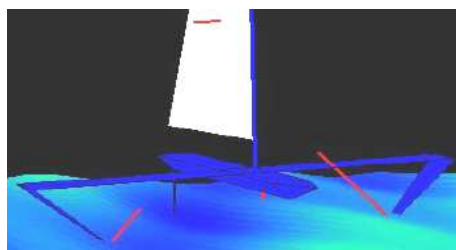


Das Projekt HYDROPTER wurde vor zwanzig Jahren von Ingenieuren und Segelfans in Frankreich angestoßen. Segelschiffe dieses Typs sind an den äußeren Rumpfen mit einer Art Flügelspitzen, die in das Wasser eintauchen, ausgestattet. Schon wenig Wind genügt, und die Trimarane werden über die Wasseroberfläche gehoben. Dann tauchen nur noch die

Flügelspitzen in das Wasser ein und verringern so den Reibungswiderstand, und der Widerstand durch den Wellengang reduziert sich auf ein Minimum. Ein Schiff konstruieren, das fliegt. Dieser Traum begleitet den 44-jährigen Franzosen *Alain Thébault* bereits seit vielen Jahren. Der HYDROPTER, ein dreirumpfiges Tragflächenboot, kommt seinem Ideal bereits sehr nahe. Seit 20 Jahren wird an Segelschiffen dieser Art geforscht und getüftelt. Sie sind an den äußeren Rumpfen mit einer Art Flügelspitzen ausgestattet. Ein wenig Wind reicht, um solche Trimarane über die Wasseroberfläche zu heben. Damit wird das Wasser nur noch von den Flügelspitzen berührt. Das Resultat: Der Reibungswiderstand wird erheblich reduziert wie auch der Widerstand durch den Wellengang.



Einen Beweis für das Funktionieren dieser Technologie hat *Thébault* im letzten Sommer vor der bretonischen Küste geliefert. Mit einem Prototyp des HYDROPTERS erreichte er Höchstgeschwindigkeiten um 80 km/h (42 Knoten). Er brauchte für die Überquerung des Ärmelkanals nur 34 Minuten. Damit unterbot er die mythische Zeit des Fliegers *Louis Blériot*, der 1909 rund 37 Minuten für die Kanalüberfliegung brauchte. Weiter pulverisierte er den bisherigen Rekord von 29 Knoten für die Wasserüberquerung des Kanals, welcher von *Jean Le Cam* mit seinem Trimaran *BONDUELLE* gehalten wurde.



Um hohe Geschwindigkeiten erreichen zu können, müssen die verwendeten Materialien besonders leicht und widerstandsfähig sein. Deshalb sind Schiff und Rumpf vollständig aus dem ultraleichten Karbon gefertigt. Bei einer Geschwindigkeit von 40 Knoten sei das Wasser hart wie Beton, so *Alain Thébault* kürzlich bei der Vorstellung des Projekts. Bei solchen Bedin-

gungen müsse ein Tragflügel einem Druck von rund 30 Tonnen standhalten. Durch die Zusammenarbeit mit der ETH Lausanne werde der HYDROPTER einen technologischen Sprung nach vorne machen, erklärte *Thébault*. Für die ETH, welche bereits das Team *Alinghi* beim America's Cup oder *Bertrand Piccard* beim Bau seines Solarflugzeuges unterstützt, bilde das HYDROPTER-Projekt eine *aussergewöhnliche Chance*, sagte ETH-Vizepräsident *Jan-Ander Manson*.

Ende August soll die jüngste Hydropter-Generation vom Stapel laufen. Mit diesem Boot will *Thébault* mit seiner Mannschaft im nächsten Frühling von New York aus den Geschwindigkeitsrekord über 24-Stunden brechen sowie als schnellstes Segelschiff den Atlantik überqueren. Mit dem Bau des Genfer See-Hydropters soll Ende 2007 begonnen werden. Der Trimaran soll ab 2008 auf dem Léman kreuzen. Ab 2009 sollen damit Rekordgeschwindigkeiten von bis 90 Kilometern pro Stunde erreicht werden. In weiterer Zukunft plant das Team um *Thébault* einen Maxi-Hydropter. Damit will man den absoluten Traumrekord in Angriff nehmen: rund um die Welt in weniger als 40 Tagen!

Fakten

Hydro - stammt aus dem Griechischen und bezeichnet Wasser oder eine andere Flüssigkeit. *pter* - auch Griechisch, bedeutet *Sache mit Flügeln*.

Der HYDROPTER in Zahlen:

Länge:	18 m
Spannweite:	24,5 m
Höhe des Mastes:	27 m
Masse am Start:	6,5 t
inkl. Einer Mannschaft von fünf Personen	
Fläche Großsegel:	165 m ²
Genakerfläche:	184 m ²
Für den Start notwendige Mindestwindgeschwindigkeit:	12 Knoten
Spitzengeschwindigkeit:	45 Knoten

Link: <http://www.hydroptere.com/>



KURZBIOGRAPHIE EINES KAMERADEN

Thomas Marquardt wurde am 24. Mai 1936 in Danzig-Langfuhr geboren und ist dann in Schidlitz aufgewachsen. Er ist seit 1960 verheiratet, hat zwei Töchter und drei Enkelsöhne.

1945, nachdem der Krieg zu Ende und Danzig durch die Russen besetzt worden war, erfolgte unsere Ausweisung aus Danzig. Da öffnen sich in mir Bilder, die ich nicht vergessen kann: Leichen von Flüchtlingen und Soldaten, deutschen Soldaten, die von der SS an den Chausseebäumen aufgehängt worden waren. Herumirrende und hungernde Menschen. Überfälle von Polen auf unseren Güterzug auf dem Weg nach Westen. Endlich nach drei Tagen Ankunft in Mecklenburg. Entlassung und Typhusspritzen.

1946 siedelten wir nach Hannover um. Mein Vater war todkrank und meine Mutter sorgte alleine für den Unterhalt der Familie. Ich besuchte das Gymnasium in Hannover. Nach dem Tod meines Vaters kam ich in ein Internat in Ostfriesland. Meine Mutter machte Karriere und wurde als erste Frau in den Hauptvorstand der IG Chemie-Keramik gewählt.

1953 begann für mich der Besuch der Schiffsjungenschule in Elsflöth, und darauf bis 1960 folgte meine Fahrzeit vor dem Mast. Dabei fuhr ich auf allen möglichen Arten von Schiffen die es gab: Kümos, Tanker, Bananenjäger, Massen-, Stück- und Schwergutschiffen und darunter waren auch noch Dampfschiffe.

1960 Heirat mit Anneliese, Geburt unserer ersten Tochter.

1960 - 1961 A5 in Elsflöth und dann als 3. und 2. Offizier in der Linienfahrt bei den Reedereien Hugo Stinnes und Christian F. Ahrenkiel.

1963 - 1964 A6 in Elsflöth

Bis zum Kapitän bei der Reederei Ahrenkiel überwiegend in der Linienfahrt, Kontinent-Ostküste Süd - USA und Kontinent

- Grosse Seen. Die Seefahrt mit ihren guten und weniger guten Zeiten hat mich geprägt. Besonders in Erinnerung geblieben ist mir eine Havarie im Dezember 1958 vor der Ostküste der USA. Es war das Zerbrechen der AFRICAN QUEEN, eines 22.000 to Tankers, auf dem ich als Matrose fuhr.

1965 Geburt unserer zweiten Tochter.

1970 Aufgabe der Seefahrt, um bei der Familie zu sein und der sich anbahnenden Strukturveränderungen in der Seefahrt.

1970 - 1972 drücke ich wieder die Schulbank, um Speditionskaufmann zu werden. Mein neuer Arbeitgeber wird die Spedition Kühne und Nagel in Hannover.

1972 Mein neuer Job ist Stauereinspektor und erfordert den Umzug nach Rendsburg.

1974 werde ich zum stellvertretenden Versandleiter einer Firma für Ladenbau. Der neue Job beginnt mit einem Umzug nach Lübeck.

1979 werde ich Lagerleiter eines japanischen Elektronik-Konzerns in Hamburg. Hier folgte ein stetiger beruflicher Aufstieg und eine Weiterbildung durch Seminare bis zum Leiter Einkauf und Logistik Deutschland.

1989 trat ich mit einem 10-Jahres-Vertrag als *General Manager* in eine japanische Großspedition ein. Mein Aufgabengebiet war nun die europaweite Logistik mit diversen Lagern für einen großen Kunden und Niederlassungsleiter in Hamburg. In diese Zeit fällt auch die Planung, der Bau und die Führung eines für die damalige Zeit modernsten Lagers in Europa. Eine Anlage für ein vollautomatisches Hochregalpalettenlager mit 28.000qm, entsprechend 30.000 Palettenplätzen, und mit einem papierlosen *Handling* der Waren vom Eingang bis zur Verladung.

1999, ich wurde 63 Jahre und trat in den Unruhestand ein. Es folgten noch Einsätze als Berater und mit 65 Jahren war dann endgültig beruflich Schluss. Ich konnte mich nun meinem Hobby hingeben, denn bereits während meiner Berufszeit habe ich die überwiegende Zeit meines Urlaubs mit Hochseesegeln verbracht. Endlich konnte ich als Rentner ohne Zeitmangel größere Segeltörns in eigener Regie im Mittelmeer, im Atlantik, in der Karibik und in der Nord- und Ostsee unternehmen.

Jetzt, mit 71 Jahren, kommt zwar nur noch die Ostsee in Frage, aber die ist das schönste Revier der Welt! Neben dem Segeln laufe ich auch noch Ski-Alpin. Und um fit zu bleiben, sind Fahrrad-Touren und Schwimmen angesagt. Ab und zu bei einem guten Glas Rotwein und mit einem Freund Schach zu spielen hebt die Le-

bensfreude. Den Enkelsöhnen versuche ich, die *Liebe zur See* näher zu bringen, indem sie Segeln lernen, denn die gelernte Seemannschaft an Bord im Team ist für mich das beste Training fürs Leben. All meine Aktivitäten wären nicht möglich gewesen, wenn meine Frau nicht mit mir am selben *Tampende* gezogen hätte.

Dr. Marquardt



FLUNDER M 1:1

IMPRESSUM

DANZIGER  SEESCHIFF

Herausgeber:
Verein Danziger Seeschiffer e.V.
Sitz Hamburg

Erscheint unregelmäßig; voraussichtlich drei oder vier Mal pro Jahr.

<http://freenet-homepage.de/danziger-seeschiff/index.html>

Redaktion: Hermann Behrent



Langenstücken 14; 22958 Kuddewörde

E-Mail: danziger-seeschiff@freenet.de

☎ & ☎ +49 (0)4154 841251



POMUCHEL M 1:1

DIE HECKLATERNEDER GRUND ZUR KLAGE

Ein Mensch, mit keinem Grund zur Klage
Als dem der allgemeinen Lage,
Klagt trotzdem und auf jeden Fall,
Klagt herzlich, laut und überall,
Dass jedermann sich überzeugt,
Wie tief ihn Not und Sorge beugt.
Wenn er sich nämlich unterfinge
Zu sagen, dass es gut ihm ginge,
So ginge es ihm nicht mehr gut:
Der Neid, der rasche Arbeit tut,
Hätt' ihn vielleicht schon über Nacht
Um all sein Gutergeh'n gebracht.

Drum hat der Mensch im Grunde recht,
Der gleich erklärt, ihm ging' es schlecht.

Quelle: Aus EIN MENSCH von Eugen Roth

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.