

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 19 Hamburg 2009

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

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Es mag ja sein, dass nichts älter erscheint als eine Zeitung von gestern. Doch als ich 2002 im Berliner Zeitungsmuseum in der Danziger Zeitung *Wogen der Zeit* die kurze Meldung von einer Strandung las, war das für mich der erste gedruckte und gleichzeitig ein dramatischer Hinweis auf das Ende der Danziger Bark **MERCES**. Sie hatte zur Reederei meines Urgroßvaters *Hermann Wilhelm Behrent* aus Danzig gehört. Die Nachricht vom 27. Jan. 1870 lautete:

Das zur hiesigen Rhederei gehörende Barkschiff „Merces“, mit Sleepers von hier nach Sunderland bestimmt, ist auf der Reise dorthin gestrandet.

Im Frühjahr 2008 machte ich erneut eine Recherche im Zeitungsmuseum. Auf dem Mikrofilm der *Danziger Zeitung* des Jahrgangs 1866 fand ich unter *Schiffs-Nachrichten* weitere Meldungen von der Bark **MERCES**. Das von Kapitän *H. Schwarz* geführte Schiff reiste zwischen Danzig und Valencia und Alicante in Spanien. Die *Danziger Zeitung* meldete am

08.02.: Die Danziger Bark „Merces“, Capt. Schwarz, ist am 11. Januar glücklich von Danzig in Valencia angekommen.

20.04.: Die Danziger Barken „Merces“, Capt. Schwarz, und „Suceß“, Capt. Behrendt, sind nach 4½ tägiger Reise heute früh glücklich von Newcastle in Swinemünde angekommen.

01.06.: Neufahrwasser. 1. Juni 1866. Befegelt: .. Schwarz, Merces, Alicante, Holz.

21.06.: Angekommen von Danzig: Anw. South Foreland, 21. Juni: Merces, Schwarz;

27.06.: Laut Brief vom 21. Juni passiert die Danziger Bark „Merces“, Capt. Schwarz, an jenem Tage Dover von Danzig nach Alicante bestimmt. Alles wohl.

20.07.: Das hiesige Barkschiff „Merces“, Capt. Schwarz, ist am 13. d. glücklich in Alicante angekommen; muß vor dem Entlöschen 10 Tage Quarantaine liegen.

04.08.: Angekommen von Danzig: ... In Alicante, 4. Aug.: Merceß, Schwartz; ...



(MERCES ex) JAN VAN HOORN

Zum ersten Mal erfuhr ich von der 1863 mit 343 PNL vermessenen Danziger Bark **MERCES** aus den Aufzeichnungen über Danziger Seeschiffe von *Sigfried Fornaçon*, die im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven archiviert sind. Das Schiff ist unter dem Namen **JAN VAN HOORN** aufgelistet. Es wurde 1841 in Dordrecht für *A. Blusse* gebaut und ab 1842 bei Lloyd's registriert. 1862 wurde es ebenda unter dem neuen Namen **MERCES** ex **JAN VAN HOORN** und dann nur als **MERCES** in Danzig mit dem Captain *C.H. Janssen* als Eigner registriert. 1865 war es dann offensichtlich in die Reederei meines Urgroßvaters, den Danziger Reeder *Hermann Wilhelm Behrent*, übergegangen. Captain *C.W.H. Schwarz* hatte es weiterhin geführt bis es im Januar 1870 scheiterte. Die *Wogen der Zeit* berichteten mit dem oben vorgestellten Dreizeiler davon.

Durch einen einmaligen Glücksfall sind die Lebenserinnerungen des langzeitigen Kapitäns der **JAN VAN HOORN**, *Jacob Bouten* aus Veendam (1815-1894), erhalten geblieben. Mehrere Generationen der Familie Bouten planten bereits dieses einzigartige Dokument zu publizieren. 1944 hatte bereits ein Urenkel, der durch die Kriegsumstände gezwungen war, zu Hause zu bleiben, die schwer zu lesende Handschrift mit einer alten Schreibmaschine übertragen. Gegen Ende des Krieges brach diese Arbeit ab. Doch die Grundlage für das Buch war gelegt, das im Jahr 2005 mit dem Titel *Mijn leven als Klipperkaptein* veröffentlicht wurde. Im Internet fanden ich mehrfach Hinweise auf darauf, während ich mit dem Schiffsnamen googelte. Ein Exemplar des Buches und das hier gezeigte Bild der **JAN VAN HOORN** bekam ich freundlicherweise von Herrn *Hans Bouten* und seiner Tochter Frau *Sonja Bouten* zugeschickt.

Das obige Bild zeigt die **JAN VAN HOORN** in einem Orkan, den *Jacob Bouten* auf der Bark **JAN VAN HOORN** am Jahresanfang 1849 im Indischen Ozean mit erlebte. In seinen Erinnerungen beschrieb er ausführlich, wie das Schiff zweimal durch das Auge des Orkans lief. Er erzählt von der schier unvorstellbaren Kraft, mit der der Orkan das Schiff heimsuchte, von einer Arbeitsverweigerung der Mannschaft, nachdem er einen der Matrosen wegen Unachtsamkeit am Rohr bestraft hatte, von der Reede vor San Francisco während des Goldrausches, als es ihm außerordentliche Probleme machte, die Mannschaft zusammenzuhalten, bzw. mit Hilfe von Ordnungshütern rechtzeitig vor dem Auslaufen wieder einzufangen.

Hermann Behrent

Lit.: *Mijn leven als Klipperkaptein*, Stichting Bouten-Klinkhamerfonds, Gansoordstraat, NL-1411 RH Naardevesting, ISBN: 90-810355-1-7, Preis: € 27,50

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE**NACHTRAG ZUR KORVETTE NYMPHE UND
IHREM KAPITÄN WEICKHMANN.**

Ergänzungen zu dem „Titel-Schiff“ in unserem DANZIGER SEESCHIFF Nr. 17, der NYMPHE und ihres Danziger Kapitäns:

Im Krieg gegen Dänemark 1864 ist S.M.S. NYMPHE zusammen mit S.M.S. ARCONA an einem Seegefecht beteiligt. Am 23.07.1870 kommt es vor Rügen zu einem Nachtgefecht der NYMPHE gegen französische Kriegsschiffe. Am 25.03.1864 meldete der Wöchentliche Anzeiger für das Herzogthum Lauenburg auf der ersten Seite:

Ein rühmliches Seegefecht haben 3 preussische Schiffe am 17. bei der Insel Rügen in der Ostsee bestanden. Die preussischen Schiffe Arcona, Nympe und Loreley griffen ein dänisches Linieneschiff, 2 Fregatten, 2 Corvetten und 1 Panzerschoner, sämtlich Schraubenschiffe, muthig an, kämpften mit ihnen 3 Stunden lang im heftigen Feuer und zogen sich schließlich, als ihnen der Rückzug abgeschnitten werden sollte, kämpfend, aber hart verfolgt, nach Swinemünde. Die Nympe hat sich vor allen ausgezeichnet, sie war einmal gleichzeitig mit 3 Fregatten und dem Linieneschiff im Kampf. Der Verlust der Nympe und Arcona beträgt 5 Tödt und 8 Verwundete, darunter Lieutenant Berger; die Mannschaft, zum erstenmal im Gefecht, schlug sich mit großer Kaltblütigkeit. Die Höhen der Insel waren mit Menschen bedeckt, welche dem Kampfe mit gespanntem Interesse folgten



Die NYMPHE, die Schlacht vor Rügen

Und was passierte danach in Danzig? Der Anzeiger meldet am 22.07.1864:

Seit dem Beginn des dänischen Krieges sind in Danzig einige zwanzig meist ziemlich belangreiche kaufmännische Concurse ausgebrochen.

Doch von der Seeschlacht bei Oxhöft, die selbst im Anzeiger nicht erwähnt wird, erscheint am 06.09.1870 nur eine kurze übermüthige Meldung:

Die Ostsee scheint den Herrn Franzosen,

seitdem sie die Breitseiten der kleinen Nympe kennen gelernt haben, nicht mehr geheuer zu sein. Die französischen Panzerschiffe haben den sichern Port von Frederikshavn (Dänemark) aufgesucht.

Am 16.09.1864 wurde von dem unglaublichen Schicksal eines am Kampf beteiligten Preussischen Matrosen berichtet:

Am 2. April d. J. fiel in dem Seegefechte bei Rügen ein preussischer Matrose, Namens Wilhelm Gern aus Naumburg, verwundet über Bord. Da er nicht wieder auftauchte, nahm man an, daß er ertrunken sei. Er hatte sich aber, 4 volle Stunden schwimmend, über Wasser erhalten und war dann von einem nach Riga fahrenden Lübecker Schiffe aufgenommen worden. Dieses Schiff ward von den Dänen aufgebracht und Gern als Kriegsgefangener nach Nyborg transportirt. Dort ist er bis zum 7. August gewesen. An diesem Tage brach er mit 3 andern Genossen aus. Sie wurden verfolgt, am Strande kam es zum Kampf. Gern stach 2 Dänen nieder, und obschon am Kopf durch einen Säbelhieb und einen Bajonettschlag schwer verwundet, sprang er in ein Boot, setzte alle Segel bei und schoß in's Meer hinaus. Am 12. August wurde dieses Boot, in welchem Gern befinnungslos und im Blute schwimmend lag, bei Rügen von einem dort kreuzenden Kriegsdampfer aufgefangen. Jetzt liegt Gern zu Danzig im Lazareth, und seine Eltern haben durch ein Schreiben von dort Obiges gemeldet erhalten. Der mutige Matrose hatte als Schiffsjunge die Expedition nach Japan und China mitgemacht.

Die Weickmanns waren ein Danziger Pastoren- und Ratsgeschlecht des 18. und 19. Jahrhunderts, das zuvor in Ulm und Nürnberg heimisch war. Joachim Weickmann, Dr. theol., geboren 1665, studierte in Wittenberg, Hofprediger und Superintendent in Magdeburg und Zerbst, dann in Danzig. Joachim Heinrich von Weickmann, geboren 1769, Oberbürgermeister der Stadt Danzig. 1870 vertrieb der Kapitän des preussischen Kriegsschiffes NYMPHE (1863) Johannes Weickmann mit seinem Schiff vier französische Kriegsschiffe aus der Danziger Bucht.

Im November 1870 war die französische Marine weitestgehend heimgekehrt. Da verließ die SMS AUGUSTA unter Korvettenkapitän Johannes Weickmann am 12. Dezember 1870 Kiel. Ihr Auftrag war, jedes feindliche Handelsschiff zu nehmen. Die AUGUSTA wurde an die französische Atlantikküste geschickt, um dort den Handel zu unterbrechen. Am 4. Januar 1871 brachte sie in der Mündung der Gi-

ronde zwei französische Barken auf. Die STR. MARC und die PIERRE ADOLPHE, beide mit Getreide für die Armee. Der französische Dampfer MARS wurde versenkt. Die Priesen wurden nach Deutschland geschickt. Doch die PIERRE ADOLPHE sank in einem Sturm vor der norwegischen Küste. Ihre Mannschaft wurde gerettet. Die STR. MARC erreichte Kiel und wurde, als der Krieg vorbei war, den Besitzern zurückgegeben. Die weitere Suche nach Prisen blieb erfolglos.

Die Franzosen im nahe gelegenen Bordeaux, das die provisorischen Hauptstadt der neuen dritten Republik war, wurden alarmiert und schickten mehrere gepanzerte Fregatten. Die AUGUSTA zog sich nach Vigo ins neutrale Spanien zurück. Vor Vigo erschienen die HÉROINE und drei weitere französische Kriegsschiffe. Sie blockierten den Hafen mit der AUGUSTA bis zum Waffenstillstand am 7. Februar 1871. Dann verließ die AUGUSTA Vigo und lief zwei Wochen später in Kiel ein. Weickmann war einer der wenigen Seeleute, der ein Eisenes Kreuz 2. Kategorie erhielt.

Die drei Prisen der AUGUSTA waren die einzigen französischen Handelsschiffe, die von den Deutschen in diesem Krieg genommen wurden. Im Vergleich dazu nahm die französische Marine zwar keine deutschen Kriegsschiffe, aber ergriff mehr als 200 Handelsschiffe und lähmte den deutschen Überseehandel für mehr als ein halbes Jahr.

Quellen: Lit.: Naval Warfare, L. Sondhaus <http://forums.civfanatics.com/showthread.php?t=158523>
http://www.deutsche-schutzgebiete.de/sms_nymphe.htm

Als erstes Schiff der Kaiserlichen Marine tritt die NYMPHE am 25.07.1871 eine Weltumseglung an. Am 29.05.1874 meldete der Anzeiger wieder auf der ersten Seite:

Seit einigen Tagen hat die Korvette „Nympe“ im Kieler Hafen Unter geworfen. Sinter ihr liegt eine Reise, wie sie wohl wenige Schiffe unserer Nation gemacht haben. In 1000 Tagen hat sie 65,000 Seemeilen oder 16,250 deutsche Meilen zurückgelegt und von diesen nur den sechzigsten Theil unter Dampf, die übrigen unter Segel. 35 Häfen ist sie angelaufen, in denen noch nie vorher ein deutsches Schiff geankert ist. So hat sie überall den deutschen Namen weiter tragen helfen; sie hat diesem Namen Ehre gemacht durch die exakte Ausführung aller Manöver, so daß selbst Engländer mit Bewunderung auf sie blickten.

Und dann noch wenige Tage später wird am 27.10. folgendes nachgereicht:

Wenn der verehrliche Leser einen neidischen

Ausländer aus vollem Hals schreien hört, wir Deutsche hätten eine Insel im Ocean eingesteckt, so mag er getroft sagen, es sei eine Lüge und zum Zeugniß seine Tasche umkehren. Es handelt sich um folgende Geschichte. Auf einer der Samora- oder Fischerinseln waren vor Jahren deutsche Ansiedler von den Eingeborenen geplündert worden und hatten die Hülf des Reiches angerufen. Nach nicht langer Zeit traf die deutsche Corvette Nympe als Vertreterin Deutschlands ein und verlangte 18,000 Dollars für die Geplünderten. Die eingeborenen Häuptlinge versprachen die Summe zu zahlen, vergaßen es aber wieder, als das Schiff fort war. Da ist denn kürzlich die Corvette Arcona als Executor eingetroffen und hat die betr. Summe in Geld und guten Verschreibungen (weil dort die 20 Markstücke so selten wie bei uns sind) beigetrieben. Das ist alles und die Hauptfache, daß sie weit draußen in der Welt erfahren, es gibt ein deutsches Reich und eine deutsche Flotte, die keinen braven Deutschen schutzlos lassen. (Die mißtrauischen Amerikaner haben das Kriegsschiff Tusctora nach den Samoa=Inseln geschickt.)

QUELLE: <http://wafr.lbmw.de/index.php>

BIOGRAPHIE EINES DANZIGERS



Eduard Karl Emanuel Jachmann, geb. 02.03.1822 in Danzig gest. 23.10.1887 in Oldenburg. Als jüngstes Kind des Geh. Regierungs- und Provinzialschulraths Dr. R.B. Jachmann geboren wurde er der erste aus dem Seemannsstande hervorgegangene, einheimische preußische Seeofficier, und erster Viceadmiral der deutschen und preußischen Flotte. Eduard erhielt die erste Erziehung im elterlichen Hause, dann besuchte er das Gymnasium in Marienwerder. 1839 ging er, seiner entschiedenen Neigung folgend, gegen den Wunsch seines Vaters zur See und zwar, da eine Kriegsflotte noch nicht existierte, als Schiffsjunge auf einem Danziger Handelsschiffe – für einen gebildeten jungen Mann aus guter Familie damals eine große Seltenheit. Bis zum Jahre 1844 machte er Reisen auf verschiedenen Kauffahrern nach Westindien und sonst nach Amerika. Inzwischen hatte er im Winter 1842/43 die Navigationsschule in Danzig besucht und am 20. März 1843 die Steuermannsprüfung bestanden. 1844 nahm er an der ersten Uebungsfahrt der königlich preußi-

schen Corvette AMAZONE, welche dem



Corvette AMAZONE

Handelsministerium unterstellt und der Navigationsschule in Danzig zur Verfügung gestellt war, unter dem Commando des damaligen Directors der Schule, Capitäns der dänischen Flotte, *Baron von Dirckink-Holmfeld* theil und blieb von da ab im Dienst der entstehenden preußischen Marine. Am 27. Mai 1847 wurde er zum Secondlieutenant (später Lieutenant zur See 2. Classe) mit Premierlieutenantsrang, am 29. März 1849 zum Premierlieutenant (mit Hauptmannsrank) bzw. zum Lieutenant zur See 1. Classe ernannt. Als Commandant der AMAZONE und ältester Seeofficier am Orte lag J. 1850 im Hafen von Swinemünde, als das dänische Blockadegeschwader am 15. Juli dicht vor dem Hafen einige preußische Fahrzeuge wegnahm. Daß er nicht in See ging und dies verhinderte, wurde ihm sehr verdacht und hätte ihn beinahe die Carrière gekostet; aber bei den verfügbaren mangelhaften Streitkräften – außer der kleinen, leichten Segelcorvette von nicht mehr als 356 Tonnen Gewicht nur einige Kanonenboote – wahrscheinlich mit Unrecht. Die seemännischen Kameraden und Vorgesetzten stellten ihm das Zeugniß des Muths und der Entschlossenheit aus, die er auch in den schwierigsten Lagen stets bewährt hat. In den 50er Jahren fand er bei der mehrfach wechselnden Organisation der oberen Marinebehörden verschiedenartige Verwendung theils an Bord, theils am Lande, so als Assistent in der Marineabtheilung des Kriegsministeriums, als 1. Officier der Fregatte GEFION, als Commandant der AMAZONE, als



Fregatte GEFION

Commandeur der Matrosen- Stammdivisi-

on, als Oberwerftdirector in Danzig, bis er am 3. December 1856 zum Director der technischen Abtheilung in der Admiralität ernannt wurde. Inzwischen war er am 27. Mai 1855 zum Corvetten capitän aufgerückt, am 27. September 1859 wurde er zum Capitän zur See befördert und zum Commandanten der Segelfregatte THETIS für die erste große Expedition unserer Flotte nach Ostasien unter Commodore Sundwall ernannt. Auf dieser dreijährigen Reise besuchte er eine große Anzahl von Häfen Japans, Chinas und des ostindischen Archipels in zum Theil noch wenig bekannten Gewässern und kehrte 1862 glücklich nach der Heimath zurück, wo er am 27. Decbr. 1862 mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Chefs der Marinestation der Ostsee betraut wurde. Nach Ausbruch des Krieges gegen Dänemark am 27. Februar 1864 zum Commandanten der gedeckten Corvette ARCONA und Chef des in Swinemünde stationierten Geschwaders ernannt, griff er gleich nach der feindlichen Blockade- Erklärung am 17. März 1864 mit ARCONA



Corvette ARCONA

und der Glatdeckscorvette NYPHE, Capitän R. Werner, das ca. 40 Seemeilen entfernt bei Jasmund liegende dänische Blockadegeschwader, obwol dasselbe an Geschützen mehr als 4 mal so stark war, an und kam glücklich nach Swinemünde zurück, nachdem er dem Feinde mehr Schaden zugefügt, als unsere beiden Schiffe erlitten. Daß Capitän zur See Kuhn, der Chef der in den Rügensch Binnengewässern stationirten Kanonenbootsflottille, mit dem Raddampfer LORELEY die beiden Corvetten auf eigene Hand begleitete, hatte keinen Werth fürs Gefecht, sondern setzte nur den leicht verletzlichen Aviso der Gefahr aus, lahmgeschossen und genommen zu werden. Für diesen Angriff wurde J. von König Wilhelm I. am folgenden Tage in Anerkennung der bewiesenen Umsicht, Entschlossenheit und Kühnheit zum Contreadmiral ernannt. Weitere Angriffe auf das Blockadegeschwader waren dadurch ausgeschlossen, daß dasselbe sehr bald durch eine neue Panzerfregatte verstärkt wurde, gegen welche die damaligen preußischen Geschütze wirkungslos waren. Nach dem

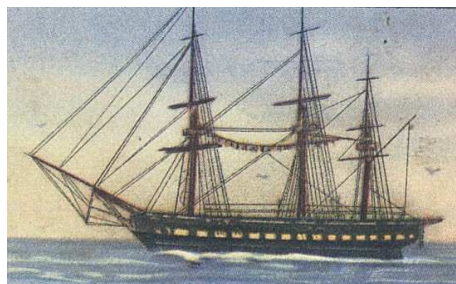
Friedensschluß ging J. mit ARCONA und NYPHE nach Kiel, das von da ab der Kriegshafen unserer Flotte von der Ostsee wurde, obwohl die Oesterreicher Holstein und die Stadt Kiel noch bis Mitte 1866 besetzt hielten und Feldmarschalllieutenant v. Gabelentz als Statthalter dort residierte. Danach besuchte J., auf dessen Flaggschiff Prinz *Friedrich Karl von Preußen* sich eingeschiff hat, auch noch Flensburg. Im Spätherbst ließ er die Gewässer um Düppel und Sonderburg im Anschluß an die schon ausgeführte Aufnahme des Terrains, durch S.M. Kanonenboot CYCLOP vermessen, ebenso ein Jahr später die Schleimündung. Am 24. März 1865 war J. von dem Commando als Geschwaderchef in Schleswig-Holstein entbunden und zum Chef der Marinstation der Ostsee in Kiel ernannt worden; er leitete die Einrichtung der Station und die Ueberführung der Marinetheile am Lande, der Beamten und allen Zubehörs von Danzig dahin; mit dem Bau des Kriegshafens in der Kieler Förde außer Schußweite einer etwa angreifenden feindlichen Flotte, für den General v. Moltke das Hörup Haff, General v. Roon die Holtenauer Bucht ins Auge gefaßt hatte – wurde bei Ellerbek begonnen. Im Herbst 1865 begleitete J. den Marineminister v. Roon auf S. M. Aviso LORELEY bei einem Besuch des noch im Bau begriffenen Kriegshafens an der Jade. Im Mai 1866 sandte J. S. M. Kanonenboot TIGER nach der Elbe, um im Kriegsfall den Uebergang der österreichischen Brigade Kalik, welche Holstein besetzt hielt, zu verhindern; vor Ausbruch des Krieges, am 7. Juni 1866, wurde er zum Chef eines aus allen verfügbaren Schiffen zu bildenden Geschwaders ernannt, das jedoch nicht zur Verwendung gelangte; nur ARMINIUS, LORELEY und einige Kanonenboote traten in den Elbe-, Weser- und Emsmündungen gegen Hannover in Thätigkeit.



ARMINIUS

Im Juli 1867 wohnte J. mit zwei jüngeren Seeofficieren der zu Ehren des türkischen Sultans auf der Rheede von Spithead stattfindenden großen englischen Flottenparade bei, führte dann für kurze Zeit das Commando des Geschwaders in der Ostsee und wurde am 22. August 1867 bei der Verabschiedung des Präses im Mari-

neministerium, General v. Rieben, zur Wahrnehmung der Geschäfte des Directors im Marineministerium unter General v. Roon als Marineminister commandirt, wenige Tage später zum Bevollmächtigten zum Bundesrath und Mitglied des Ausschusses für Seewesen ernannt. Im December d.J. wurde er mit der Vertretung des Ministers für drei Monate beauftragt und am 22. März 1868 zum Viceadmiral befördert. Im Marineministerium war J. Gelegenheit zu reicher organisatorischer Thätigkeit geboten; als Vorbedingung für den Erfolg unterhielt er stets ein gutes Einvernehmen mit dem Obercommando der Marine, an dem es früher zum Nachtheil der Sache nicht selten gefehlt hatte. Und da nach ertheilter Indemnität und dem Uebergange der königlich preussischen Flotte auf den Norddeutschen Bund die bisher sehr spärlichen Geldmittel reichlicher flossen, so kam er in die Lage, durch Bestellung der Panzerfregatten FRIEDRICH CARL (in La Seyne bei Toulon) und KRONPRINZ (in London) Hand in Hand mit dem General v. Roon und dem Prinzen Adalbert den Grund zu der deutschen Schlachtflotte zu legen, zu der im nächsten Jahre der an der Themse im Bau befindliche mächtige KÖNIG WILHELM hinzukam. Zum Zweck der weiteren Verstärkung der Schlachtflotte und zwar durch die einheimische Industrie, wurde im Marineministerium eine Panzerfregatte nach Art des auf hoher See und auch unter Segel bestens bewährten hochbordigen englischen Thurmschiffs MONARCH entworfen und im J. 1870 an drei Stellen in Kiel, Wilhelmshaven und beim Vulkan in Stettin in Bau gegeben; andere einheimische Werften konnten derzeit noch nicht in Betracht kommen. Das entschiedene Vorgehen hat der privaten deutschen Schiffbauindustrie einen starken Anstoß zur Weiterentwicklung gegeben.



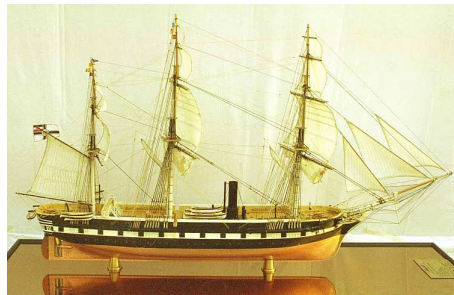
S.M.S. KÖNIG WILHELM

Inzwischen war im Sommer 1869 aus den drei genannten Panzerfregatten unser 1. Panzergeschwader gebildet worden, das wiederum J. commandirt, und bei dem vielfache Erfahrungen gewonnen wurden. Nach Schluß desselben wurde dem Admiral von hoher Stelle der Wunsch nahege-

legt, auf S.M.S. KÖNIG WILHELM mit Seiner Königlichen Hoheit dem Kronprinzen an Bord zur Einweihung des Suezcanals nach dem Mittelmeer zu gehen, was für ihn persönlich sehr verlockend war und ihm Vortheile für die Zukunft versprach; aber J. lehnte das mit der ihm auszeichnenden Selbstlosigkeit und Sachlichkeit ab, weil eine so lange Indiensthaltung des mächtigen Schiffes mit 750 Mann Besatzung große Kosten beansprucht haben würde, die im Etat nicht vorgesehen waren, weil das große Officiercorps ohne Schaden für den Dienst in der Heimath so lange nicht entbehrt werden konnte und weil an dem Schiff selbst zur Herstellung der vollen Kriegsbereitschaft noch mancherlei Arbeiten erforderlich waren. Diese lediglich aus sachlichen Gründen erfolgte Ablehnung ist dem Admiral sehr verdacht worden und hat üble Folgen für ihn gehabt. Im Winter 1869/70 verursachte dann die Neubewaffnung der Flotte und der Küstenbefestigungen große Arbeit. Im Mai 1870 wurden auf Jachmann's Veranlassung die drei ältesten Obermaschinen zu Maschinen-Unteringenieuren ernannt, wodurch der Grund zu dem Maschineningenieurcorps gelegt wurde. Im Sommer 1870 waren die Befestigungen des Kieler Hafens gerade im Umbau, in dem noch unfertigen Wilhelmshaven stand noch kein Geschütz auf den Wällen, das in diesem Jahre dem Prinzen Adalbert auf seinen Wunsch unterstellte Panzergeschwader hatte eben eine längere Reise in den atlantischen Ocean angetreten, als Frankreich den Krieg ganz plötzlich vom Zaun brach. Am Abend der Rückkehr König Wilhelm's von Ems nach Berlin, der unterwegs die allgemeine Mobilmachung angeordnet hatte, gab J., dem während der Abwesenheit des Prinzen Adalbert der Oberbefehl übertragen war, zusammen mit Roon und Moltke die Mobilmachungsbefehle aus. Mit größter Schnelligkeit wurden im Marineministerium alle nöthigen Maßnahmen getroffen, die Decernenten arbeiteten alle an einem Tische. Alle kriegsbrauchbaren Schiffe etc. wurden in Dienst gestellt und besetzt und angemessen auf Nord- und Ostsee vertheilt. Die zum Sperren der Fahrwasser nöthigen Minen – das Seeminenwesen befand sich erst im Versuchsstadium – wurden beschafft, die Vorstände der betreffenden Behörden an der Küste wurden zu kurzer Besprechung nach Berlin berufen und alle Kräfte zur Arbeit aufgeboten, auch die Bildung einer freiwilligen Seewehr wurde in die Wege geleitet; so gelang es noch zu rechter Zeit, alles gefechtsbereit herzustellen und die wichtigen Fahrwasser zu sperren. Das Ge-

schwader war durch die drohenden Nachrichten noch rechtzeitig erreicht worden und traf am 16. Juli vor Wilhelmshaven ein. Prinz *Adalbert*, der den Krieg bei der Armee am Lande mitmachen sollte, gab das Commando ab; J. wurde zum Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte in der Nordsee ernannt, welche außer den 3 Panzerfregatten 2 Panzerfahrzeuge und eine Anzahl kleiner Kanonenboote umfaßten. Mit ihnen nahm J. Station auf der Rheede von Schillig, 4 deutsche Meilen unterhalb Wilhelmshaven, dem gegebenen Platze für den Angriff auf eine Blockadeflotte und für die Bedrohung der Verbindung zwischen dem Canal und der Ostsee, wie für die Vertheidigung der deutschen Nordseeküste. Die Schwierigkeiten der Lage waren groß und mannigfach, da Wilhelmshaven noch nicht die geringsten Hilfsmittel, nicht einmal Trinkwasser bot; selbst die Eröffnung des fertigen Hafens mußte J. erst erzwingen, sodaß derselbe mit seinen Trockendocks den Schiffen zugänglich wurde. Sehr erschwerend wirkte ferner, daß das Marineministerium nach *Roon's* und *Jachmann's* Abreise jede Initiative ablehnte und dem Oberbefehlshaber alles auf seine Verantwortung zuschob. J. war aber nicht der Mann, Verantwortung zu scheuen, wo es galt, und durch sein thatkräftiges Eingreifen wurden alle Schwierigkeiten überwunden. Es wurden Dampfer für den Post etc.-Verkehr, für den Schleppdienst, zur Beschaffung von Vorräthen aller Art einschließlich Trinkwasser, zu Signalzwecken, zum Kundschaften etc. gemiethet, ein schneller Dampfer (*FALKE*) wurde in England angekauft und zum Gebrauch von Harvey-Torpeden eingerichtet, für die Instandhaltung und ev. Ausbesserung der Schiffskörper und Maschinen wurde gesorgt, kurz alles gethan, um das zahlreiche, sehr verschiedenartig zusammengesetzte Geschwader schlagfertig zu halten. Die Franzosen hatten den Krieg mit so blinder Ueberstürzung begonnen, daß das für die Nordsee bestimmte Blockadegeschwader – 8 Panzerfregatten etc. – unter Admiral *Fourichon* erst am 11. August bei Helgoland eintraf. Auf die Nachricht davon wollte J. dasselbe trotz der fast dreifachen Ueberlegenheit und obgleich *FRIEDRICH CARL* und *KÖNIG WILHELM* durch erlittene Schäden in ihrer Fahrgeschwindigkeit stark beeinträchtigt waren, sofort angreifen, aber die Commandanten erklärten sich dagegen und so mußte J., da volle Einmüthigkeit die Grundbedingung für das Gelingen des Wagnisses war, schweren Herzens auf den Angriff verzichten. *Fourichon* hielt sich in der Nähe von Helgoland und unternahm nichts. Am

11. September nach einiger Zeit unruhigen Wetters, das den Feind ermüdet haben mußte, vielleicht ihm einige Havarien zugefügt hatte, lief J. mit den 3 Panzerfregatten zum Angriff des Feindes nach Helgoland, aber er fand die französische Flotte nicht mehr vor, sie hatte wenige Stunden vorher die Heimreise angetreten. Trotz alledem konnte ein Angriff der übermächtigen feindlichen Flotte auf Wilhelmshaven jeden Tag erfolgen, daher blieb J. nur übrig, des Weiteren in der Außen-Jade unter den beschwerlichsten Verhältnissen die Wacht zu halten, was mit Beharrlichkeit bis Weihnachten, wo starker Eisgang einsetzte, geschah; vorher hatte er deshalb einen harten Zusammenstoß mit dem Generalgouverneur der Küstenlande, General *Vogel von Falkenstein*, welcher an Bord kam und die Verfügung über das Geschwader beanspruchte, die ihm nicht zustand. Zu Weihnachten lief der Admiral mit den 3 Panzerfregatten und einem Panzerfahrzeug in einer Fluth in den Wilhelmshaven ein, was niemand zu wiederholen unternommen hat.



Corvette ELISABETH (Model)

Seit der Abfahrt des Blockadegeschwaders hatte J. es sich angelegen sein lassen, die zum Kreuzen im Ocean gegen die feindliche Waffenzufuhr geeigneten Schiffe hinauszusenden, obgleich das eigentlich ganz außerhalb seines Befehlsbereiches lag. Mit vieler Mühe gelang es, erst die gedeckte Corvette *ELISABETH* aus Kiel zu dem Zwecke heranzuziehen; doch erlitt sie unterwegs wiederholt Havarie, sodaß sie erst bei Eintritt des Waffenstillstandes dienstbereit wurde. Anders die Glatdeckscorvette *AUGUSTA*, Kapitän *Weickmann*, die freilich nur mit den Officieren und Mannschaften der zu dem Zweck in Danzig außer Dienst gestellten *NYMPHE* besetzt werden konnte; erst im December war sie seeklar und ging nördlich um Schottland herum, nahm zu Weihnachten in Bantry Bai, Irland, aus einem dahin bestellten Dampfer Kohlen, kreuzte darauf einige Zeit ohne Ergebnis vor Brest, Anfang Januar 1871 lief sie nach der Gironde, wo sie drei Prisen machte. Das Erscheinen eines deutschen Kriegsschiffes in einer französischen

Flußmündung machte das größte Ansehen, zumal nahebei in Bordeaux die französische Nationalversammlung tagte, und es wurde eine große Zahl von Panzerschiffen zur Verfolgung aufgeboden, von denen ein Geschwader die nach Vigo zum Kohlennehmen eingelaufene *AUGUSTA* ohne Rücksicht auf Neutralitätsbedenken bis zum Waffenstillstande fest blockiert hielt.

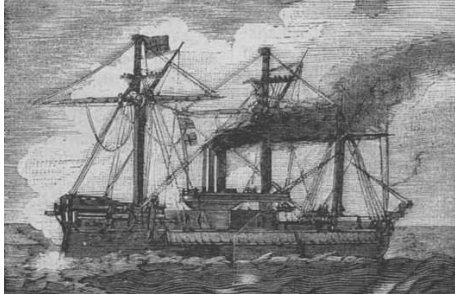
Nach Beendigung des Krieges kehrte J. am 17. März 1871 nach Berlin in seine frühere Stellung zurück, wo eine Fülle von Arbeit seiner harrte. Im Laufe des Jahres wurde die im Kriege vorläufig eingerichtete Nordseestation endgültig organisirt und für sie eine Matrosen- und eine Werftdivision geschaffen; ebenso eine Inspection des Torpedowesens mit einer Versuchscommission zur Förderung der Torpedos und Seeminen; die Schiffe und das Personal wurden auf beide Stationen vertheilt. Die Werft in Wilhelmshaven wurde eingefriedigt und der Bau großartiger Werkstätten und Magazine für sie begonnen, zur Unterbringung von Arbeitern wurden Straßen von Häusern gebaut, sodaß ein geregelter Betrieb schnell in Gang kam; ähnliches geschah für die Einrichtung der Kieler Werft, die bis dahin nur aus einem Depot auf der Stadtseite bestand, bei Ellerbek. Die durch die Werften entbehrlich werdenden Marindepots in Geestemünde und Stralsund wurden aufgelöst.



Fregatte DEUTSCHLAND

Die *Allgemeinen Marine-Befehle* wurden durch das *Marine-Verordnungs-Blatt* ersetzt. Für die Einrichtung der Marine-Akademie wurde ein Entwurf fertig ausgearbeitet, ein solcher für die Vertheidigung der Küste im Zusammenwirken mit der Armee – die für Nord- und Ostsee je ein Küstenartillerieregiment aufzustellen übernehmen sollte, die Minensperren sollten der Marine verbleiben – vereinbart und bearbeitet; Beides jedoch blieb Entwurf. Zur schnellen Vermehrung der Schlachtflotte zwecks angriffsweisen Auftretens endlich wurden zwei Panzerfregatten *KAISER* und *DEUTSCHLAND* in England bestellt, weil der Revanchekrieg damals für nahe bevorstehend gehalten

wurde und die einheimischen Werften solche Schiffe noch nicht schnell bauen konnten; GROBER KURFÜRST z.B. wurde erst im achten Jahre nach Beginn dienstbereit. Anlässlich dieser Bestellung wurde hauptsächlich gegen J. ein boshafter Pressefeldzug eingeleitet, auch im Reichstage wurde er boshaft angegriffen, doch er ließ sich dadurch nicht beirren.



GROBER KURFÜRST

Es war eine Zeit rüstigsten Schaffens für J. in der Entwicklung der Marine und zwar in steter voller Uebereinstimmung mit dem Marineminister v. Roon und in dauernd gutem Einvernehmen mit dem Obercommando, woran es früher zum Nachtheil der Sache nicht selten gefehlt hatte. Die aus der zehnjährigen Dauer der alten Organisation gewonnene Erkenntniß der fast unvermeidlichen störenden Friction bewog den Prinzen *Adalbert*, nach dem Kriege hochherzig aus eigenem Antriebe auf den Oberbefehl über die Flotte und die Wiederherstellung des Obercommandos zu verzichten, woraus die Nothwendigkeit sich ergab, das Marineministerium unter Vereinigung mit dem Obercommando in eine Centralbehörde für die Flotte umzuwandeln; dies geschah nach *Jachmann's* Vorschlag durch das Allerhöchste, von *Bismarck* und *Roon* gegengezeichnete Regulativ vom 15. Juni 1871. Vor dessen Vollziehung machte *Roon* J. darauf aufmerksam, daß darin für ihn selbst keine Stelle vorgesehen sei, aber J. lehnte es ab, die für richtig erkannte Organisation im persönlichen Interesse umzuändern.

J. wäre unter den vorliegenden Umständen der gegebene Chef der Admiralität – welche Bezeichnung die Centralbehörde am 1. Januar 1872 erhielt – gewesen, aber noch ehe er Kenntniß von dem bevorstehenden Personalwechsel erhielt, war Generalleutnant v. *Stosch* schon Mitte October in Nancy von Höchster Stelle benachrichtigt worden, daß dieser Posten ihm sicher wäre. (Denkwürdigkeiten des Generals *von Stosch*, 1904, S. 269). Dadurch war *Jachmann's* Laufbahn abgeschlossen, denn er war dem Patent nach der ältere. Am 4. December 1871 wurde er von der Stellung als Präses im Mari-

neministerium entbunden und zwar dabei zum Oberbefehlshaber sämmtlicher in Dienst gestellter Seestreitkräfte, sowie zum ständigen Mitgliede des Admiraltätsraths ernannt, aber Beides hatte keine praktische Bedeutung. Die Indienststellung eines Geschwaders, welches J. ins Ausland führen sollte, wurde sehr bald rückgängig gemacht, und der Admiraltätsrath, obwol nach dem qu. Regulativ eine organische Einrichtung der oberen Marinebehörde, ist von dem General v. *Stosch* niemals einberufen worden.

J. blieb zunächst unbeschäftigt in Berlin als seiner Garnison; als aber nach dem am 6. Juni 1873 erfolgten Ableben des Prinzen *Adalbert* die dadurch offen gewordene Stelle des Generalinspecteurs der Marine, obwol ebenfalls gemäß dem qu. Regulativ eine organische Einrichtung der oberen Marinebehörde, nicht wieder besetzt wurde, erbat er seinen Abschied und erhielt denselben unter Verleihung des Rothen Adlerordens 1. Classe mit Schwertern am 17. Februar 1874; danach zog er sich nach Oldenburg i. Gr. zurück, wo er ganz abgeschlossen in seiner Familie lebte. Selbst nach dem nahen Wilhelmshaven, das er mit hatte schaffen helfen und das sich auf dem gelegten Grunde großartig entwickelte, kam er erst nach vielen Jahren auf Stunden, als sein jüngster Sohn in die Marine eintreten wollte. An den zum Theil sehr lebhaften Erörterungen in der Presse über Marineangelegenheiten hat er sich nie betheiliget. Nur einmal noch trat er in die Oeffentlichkeit, als S. M. der Kaiser ihn im Mai 1885 mit der Taufe des neuen Kreuzers *ARCONA* beauftragt hatte, die in Danzig stattfand. In Oldenburg ist er am 21. October 1887 gestorben und auf dem dortigen Friedhofe beerdigt.



Kreuzer ARCONA

J. war ein königstreuer Preuße von idealem Sinn und vornehmer Gesinnung und nur zu geneigt, Andere ebenso zu beurtheilen. Er hatte nie seinen eigenen Vortheil, geschweige denn materiellen Nutzen, sondern immer die große Sache, der er diente, im Auge. Er hat niemals et-

was nachgetragen oder einem Widersacher zu schaden gesucht, auch wenn er die Macht dazu in Händen hatte. Bei hoher Begabung, scharfem Blick und richtigem Urtheil hielt er an dem einmal als richtig Erkannten stetig, ja mit Starrheit fest, ohne Rücksicht auf die Folgen für ihn selbst. Sein leitendes Ziel von Jugend auf war die Wehrhaftmachung Preußens bezw. Deutschlands zur See; dies nationale und ideale Ziel hielt er unverrückt mit völliger Selbstlosigkeit fest. Das rauhe Leben des ersten Jahrzehnts seiner Laufbahn auf Danziger Handelsschiffen etc. hatte ihn gründlich zum tüchtigen Seemann ausgebildet, aber vom rauhen oder handwerksmäßigen Seemann haftete ihm keine Spur an; er bewegte sich in der Gesellschaft oder bei Hofe ebenso sicher und ruhig, wie an Bord. Durchaus natürlich, einfach und wahr in seinem ganzen Thun und Auftreten, war er ein Feind alles Gemachten und jeder Reclame, durch die Mancher sich zu fördern sucht. Die schwere Schule auf See aber hatte ihn, der wohl von Natur schon wortkarg und zurückhaltend war, noch stiller und merkwürdig verschlossen gemacht, sodaß er niemals von seinen Angelegenheiten oder Erlebnissen sprach und auffällig dazu neigte, sich abzusondern; bei jedem gebotenen Anlaß jedoch zeigte er sich als unterhaltender Erzähler oder auch als trefflicher Redner.

Seine gewöhnliche Kürze jedoch erschien leicht schroff und wirkte abweisend; auch war ihm die seltene Gabe *Nelson's*, seine Commandanten zu einer Schar von Brüdern zusammenschweißen, nicht verliehen. Als Seemann war er auch kein Freund von der Feder, obwol er sie trefflich zu führen wußte, und auf seinem Quarterdeck fühlte er sich heimischer, als in der Schreibstube; schriftliche Arbeiten überließ er daher gern Anderen. Militärisch zeichnete ihn Unempfindlichkeit gegen Gefahr und hervorragende Ruhe und Kaltblütigkeit selbst in bedenklichster Lage aus; er war von dem Geist kühner Offensive beseelt, doch ließ er denselben nur in der Stunde des Bedarfs hervortreten. In diesem Sinne die Flotte zu entwickeln, war in voller Uebereinstimmung mit General v. *Roon* und Prinz *Adalbert* sein Streben.

Quelle: <http://mdz10.bib-bvb.de/~db/bsb00008408/images/index.html?seite=593>

Lit.: Allgemeine Deutsche Biographie. 50. Band, Dunker & Humboldt, Leipzig 1905

Bilderquellen: <http://de.wikisource.org>
<http://www.schiffahrtsmuseum-brake.de>
<http://www.modelships.de/default.htm>
<http://www.civfanatics.com>
<http://www.kaiserliche-marine.de>
<http://www.militaria-web.de>

GUSTAV GÖTSCHES ERINNERUNGEN AN
DIE REISEN AUF DER MAYOTTE

Dieses ist eine interessante Ergänzung zu dem „Titel-Schiff“ in unserem DANZIGER SEESCHIFF Nr. 18. Den Auszug aus dem Buch des Kapitän *Gustav Götsche* hat unser Kamerad Kapitän *Thomas Marquardt* beige stellt:

Mit kaum siebzehn Jahren fühlte ich mich schon als uralter befahrener Seemann. Wir waren vier, die von der TAMARA XI in derselben Gegend wohnten. Abends trafen wir uns in einer Kneipe. Deren Gastwirt nannte mich *Kaptein von de Brigg*.

Die Viermastbark MAYOTTE lag zu dieser Zeit bei Stülcken in der Werft. Wir vier „Unzertrennlichen“ bewarben uns bei der Reederei für das Schiff, drei als Matrosen und ich als Jungmann. Angesichts meiner kleinen Gestalt sagte der Inspektor: *Was heißt hier Jungmann? Du kommst höchstens als Schiffsjunge mit*, was ich strikt ablehnte. Wir vier fuhren nach Stülcken um mit dem Kapitän der MAYOTTE selbst zu sprechen. Auf dem Weg vom Neuen Wall durch die Admiralsstraße zum Hafen kam uns ein Herr entgegen, den ich - ich weiß nicht wie und warum - für den Kapitän der MAYOTTE hielt. Er war es! Er verpflichtete die drei Matrosen auf der Stelle und wandte sich dann an mich. Aus Furcht, meine Kameraden zu verlieren wollte ich als Schiffsjunge anheuern und berichtete über meine bisherige Tätigkeit. Der Kapitän entschied: *Du kommst auch mit, als Jungmann. Schiffsjungen habe ich genug!* Ein Jungmann brauchte keine Backschaft mehr zu machen. Was für eine Position!

Da die MAYOTTE noch längere Zeit im Hafen lag, gingen wir zehn Tage später ins Kontor, um uns einen Vorschuß zu holen. Der Inspektor lachte laut auf, als er erfuhr, daß ich auf Kapitäns-Entscheid als Jungmann mitfahren soll.

Mit Schlepperhilfe fuhren wir durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Holtenau und dann, gezogen von dem Seeschlepper FAIRPLAY XIV, durch die Ostsee nach Kotka in Finnland. In Kotka wurde über einen Monat Tag für Tag Schnittholz geladen. Das große Schiff konnte 4.000 t tragen. Von Kotka segelten wir nach Helsingör, nahmen frischen Proviant, und gingen in einer Rekordreise von 54 Tagen nach Port Elisabeth in Südafrika am Indischen Ozean.

Auf der MAYOTTE waren wir mit dem Kapitän 32 Mann Besatzung. Es wurden zwei Wachen gegangen. Von 8 bis 13, von 13 bis 19, von 19 bis 24, von 0 bis 4 und von 4 bis 8 Uhr. So wechselte der

Törn täglich. Ich war auf der Steuerbordwache, die der 1. Steuermann hatte. Drei Steuerleute gingen ihren Dienst an Bord. Kapitän, Steuerleute und Steward wohnten achtern im Halbdeck. Die MAYOTTE hatte zwei Deckshäuser. Im vorderen Deckshaus ein Logis für zwölf Mann. Tief im vorderen Deckshaus stand ein Dampfkessel und eine Winch mit zwei Winchköpfen. Vom Dampfkessel führte eine Dampfleitung zur Ankerwinde. Vorn im zweiten Deckshaus lag die Kombüse, und in der Mitte wohnten Koch und Schmied, jeder in einer eigenen Kammer. Der Schmied hatte den Dampfkessel zu versorgen. Bootsmann und Zimmermann bewohnten zusammen eine Kammer und zwei der Matrosen hatten auch das Glück, eine Kammer zu erwischen. Neun Mann, darunter ich, wohnten im hinteren Deckshaus.

Die meisten von uns machten sich auf der langen Reise eine Hängematte, die unter der Back angebracht wurde. In den Tropen schlief man so nicht nur kühler sondern auch weitgehend von Wanzen verschont. Wie wir uns dieser Plagegeister zu erwehren versuchten, davon werde ich noch erzählen. Das Schiff fuhr in allen drei Masten Doppel-Brahm und Royal, zusammen sechs Segel in jedem Mast. Weil die MAYOTTE leicht in den Wind schoß wurde im Besanmast nur das Besansegel aber nie ein Topsegel gefahren. Vorne wurden drei Klüwer- und zwischen den Masten ab und zu ein Stagesegel gesetzt. Wenn das Schiff schlingerte, weil zu viel Wind aufkam, mußten die Royal-Segel festgemacht werden. Da oben beschrieb man dann einen ganz schönen Bogen zwischen Himmel und Meer.

Die MAYOTTE konnte nicht in Deutschland beheimatet sein, weil die alliierten Siegermächte nach dem 1. Weltkrieg Schiffe dieser Größe in Deutschland nicht zuließen. Drum fuhr das Schiff unter Danziger Flagge und überall, so auch in Hamburg, war der polnische Konsul für uns zuständig.

Im Dezember 1922 lagen wir zwei Wochen in Port Elisabeth/Südafrika wo zu unserem Vergnügen endlich die ganze Deckslast wieder verschwand. Sie störte Arbeit und Leben an Bord erheblich, und schränkte unsere Bewegungsfreiheit stark ein. Am Heiligen Abend war das Löschen beendet. Mit dem Kommando *Besanshot an!* rief uns der Kapitän zusammen. Es gab einen Schnaps, und wir fragten uns, wofür wohl. Der Kapitän erklärte der Besatzung, dass sie verlangen könnte, am Heiligen Abend im Hafen zu bleiben. Doch da gerade günstiger Wind zum Weitersegeln nach Durban ging, fragte er uns,

ob wir die Fahrt fortsetzen wollten. Dem stimmten alle freudig zu, und so segelten wir los. Es blies ein Kuhsturm von achtern, günstiger konnte es gar nicht sein. Brahm- und Royalsegel wurden erst gar nicht gesetzt. Bald brausten wir unter Fock- und sechs Marssegeln mit 14.5 Knoten nur so dahin. Am 1. Weihnachtstag überholten wir einen großen Passagierdampfer der Union Castle Line, der, wie wir zu sehen meinten, respektvoll seine Flagge dippte. Aber es ist eher anzunehmen, daß er unsere Danziger Flagge, die er für eine englische gehalten hatte, grüßen wollte.

Vor Durban mußten wir draußen ankern. Uns war signalisiert worden, nicht in den Hafen einzulaufen, weil uns die Schlepper bei dem herrschenden Sturm nicht halten könnten. Die Steuerleute ließen uns ab und zu einen Blick durch ihr Fernglas werfen, so daß wir das Leben an Land beobachten konnten. Sehnsuchtsvoll sahen wir vier, die wir schon mit der TAMARA XI in Durban waren, in der Ferne das wunderschöne Strandbad mit seinem bunten Leben und Treiben in der Brandung am Indischen Ozeans liegen. Dieses Strandbad war in seiner ganzen Tiefe und Breite durch ein Eisengitter vor Haien geschützt.

In knapp vier Wochen löschten wir unsere Ladung. In der letzten Woche lag der amerikanische Fünfmastsegler MERIONES neben uns, ein durch seine enorme Größe schon imponierendes Schiff. Die Besatzung kam aus mindestens sechs Nationen. Der Kapitän war ein Däne. Diese Besatzung gab uns den Rat, unsere Wanzen von Kakerlaken vertilgen zu lassen. Ahnungslos, wie wir waren, fielen wir auf diesen Schabernack herein. In Tüten sammelten wir an Land die Kakerlaken ein und nahmen sie mit auf die MAYOTTE. Es kam, wie es kommen mußte. Nun hatten wir beides, Wanzen und Kakerlaken.

In der Nacht bevor der Amerikaner auslief schlich unser ältester Matrose *Bernhard Thiel* auf die MERIONES. Wir wußten, dass das im Einvernehmen mit deren Kapitän geschah. Bei der morgentlichen Arbeitseinteilung auf der MAYOTTE wurde Bernhards Fehlen entdeckt. Mittags standen wir alle dann ziemlich dumm vor unserem Kapitän. Ein Donnerwetter ging auf uns nieder, denn er war davon überzeugt, daß wir mit Bernhard unter einer Decke steckten und es ihm ermöglicht hatten abzuhauen. Er hatte ja Recht. Trotzdem beteuern wir unsere Unschuld weil wir gar nicht anders hätten handeln können. Die MERIONES morste von See den Leuchtturm an und gab ein Telegramm durch, demzufolge *der dänische Matrose Olaf*

Thielsen von der S/V MAYOTTE bei ihr an Bord war. Das ersparte unserem Kapitän 100 englischen Pfund für den Fall zu hinterlegen, dass Bernhard nicht aufzutreiben war und dann die Gefahr bestand, daß er der Regierung zur Last fällt.

Anfang Februar war unser Schiff klar zum Auslaufen. Wir segelten in Ballast nach Port Victoria im Spencer Golf von Australien. Hier nahm die MAYOTTE, nachdem der Sand über Bord gelöscht war, auf der Reede 4.100 t Weizen in Säcken auf. Das war eine mühselige Arbeit. Der Weizen kam in Bagen, das sind schutenähnliche Schiffe, längsseits um mit unserem eigenen Geschirr an Bord genommen zu werden. Jetzt war der Schmied die Hauptperson.

Kam ein kleiner Schoner mit Weizensäcken, dann gestaltete sich die Arbeit kompliziert, weil seine Masten und Bäume im Wege waren. Dann wurde ich abgestellt, auf dem Schoner die Hieve stets so langsam nach unserer Bordwand hin zu fieren, daß sie nicht mit dem Geschirr des Schoners kollidierte. Machte ich meine Sache gut, wurden mir von dem Schonerkapitän einige Schillinge zugesteckt, die ich gut gebrauchen konnte. Denn als wir Hamburg im Juni 1922 verließen, war das englische Pfund 800 Mark wert, und als wir in Australien ankamen, stand es auf etwa 100.000 Mark. Darum konnten wir mit unserer deutschen Währung nicht viel anfangen. Wenn unser Schiff in einem ausländischen Hafen lag, standen uns monatlich 10 Schilling in englischer Währung zu. So hatte ich dann das nötige Kleingeld, um ab und zu ein paar Bonbons oder auch Eier und Zucker zu kaufen und mir extra prima Zuckereier zu schlagen. Das war ein Hochgenuß und erinnerte mich an Zuhause.

Wir waren acht bis zehn Mann auf jeder Wache. Je nach Wetterlage waren einige Tagelöhner dabei, die den ganzen Tag von morgens bis abends durcharbeiteten, aber keine Wache gingen. Während der Wache stand jeweils ein Mann in stündlicher Ablösung am Ruder und einer im Ausguck auf der Back. Es ging reihum.

In Port Victoria erzählte man uns von einem nahegelegenen Ort: South Kilkarren, der eine deutsche Kirche hätte. Dort würden wir am Sonntag nach dem Gottesdienst von deutschen Farmern bestimmt froh begrüßt werden. Darum machten wir uns zu viert mit der Hoffnung auf eine interessante Begegnung auf den Weg. Es war sehr warm. Wir marschierten und marschierten. Als wir endlich an einer Kirche ankamen, wurde dort bereits das Schlußgebet gesprochen. Niemand achtete auf uns. Enttäuscht und müde wollten wir

uns schon auf den Rückweg machen, als ein Auto anhielt. Der Fahrer fragte woher und wohin. Als er erfuhr, daß wir von einem deutschen Segler sind, der im Hafen liegt, bot er an, uns zu verschiedenen Familien zu bringen. Er war der Schlachter im Ort und kannte jeden. So hatten wir doch noch Glück. Ich war als letzter dran und kam zu einem Herrn Hoffmann. Nach herrlichem Mittagessen und Kaffeetrinken wurde ich nach Port Victoria zurückgebracht. Um sechs Uhr Abends waren wir vier an der Jetty, der Bootsanlegestelle verabredet. Zu dieser Zeit sollte unser Rettungsboot da sein. Mit uns kamen weitere Besatzungsmitglieder, die an Land zum Schwimmen waren, zurück an Bord. Meine erste Reise auf dem schönen Großsegler MAYOTTE dauerte ca. fünfzehn Monate. Die Heimreise führte um Kap Horn nach Falmouth für Order. Nachdem der Anker gefallen und wir, um die Segel festzumachen in den Masten waren, rief der 1. Steuermann mit dem Megaphon zu uns herauf: *Dat Pund steit op eene Milljohn* woraufhin aus den Riggen spontan unser Lieblingslied erscholl: *Harn wi man bloß ne lütje Milljohn, wat wi damit wulln, dat wüssen wi schon!*

Wir wurden nach Limerick in Nordirland bestimmt. Auf dem letzten Abschnitt dieser Reise gerieten wir in extrem schlechtes Wetter, so dass wir etwa 30 statt 4 Tage brauchten, um von Falmouth nach Limerick zu gelangen. In Irland angekommen besaßen wir keinen Penny, weil unser deutsches Geld wertlos war. Der Kapitän gab der Bevölkerung an einem Sonntag die Gelegenheit, unsere schöne Viermastbark MAYOTTE zu besichtigen.

Das Löschen des Weizens dauerte etwa vier Wochen. Für die Heimreise schickte man uns aus Hamburg den Hochseeschlepper FAIRPLAY XIV. Bedingt durch die Inflation in Deutschland waren die Schleppkosten von West-Irland nach dem Hamburger Hafen geringer als die für einen irischen Schlepper von Limerick den Shannon-Fluß hinunter bis auf die offene See. Auf See nützte uns die FAIRPLAY XIV wenig. Nur mit großer Not konnte sie uns von der Südspitze Irlands freihalten. Einmal um das Kap herum, bekamen wir den Wind von achtern. Mit zwei Marssegeln liefen wir jetzt so schnell, daß der Schlepper unsere Ankerkette, die als Schlepptau diente, kaum durch das Wasser ziehen konnte. Er stand auf gleicher Höhe mit uns und mußte nur die lose Ankerkette schleppen. So ging es durch den Englischen Kanal. Erst in der Nordsee nahm er uns wieder ins Schlepp. Doch beim Feuerschiff ELBE IV konnte die FAIRPLAY XIV uns nicht mehr gegen den

Strom elbaufwärts ziehen. Der Schlepperkapitän sagte unserem Lotsen, der bei ELBE I an Bord gekommen war, daß wir ankern müßten, denn durch den Kohlenverbrauch war der Schlepper so weit aus dem Wasser gekommen, daß seine Schraube hoch herausragte. Zwischen dem Lotsen und dem Schlepperkapitän kam es zum Streit. Nach des Lotsen Meinung hätte darauf bereits bei ELBE III aufmerksam gemacht werden müssen, weil bei ELBE IV äußerst schlechter Ankergrund sei. Wir ankerten. Der Schlepper ging längsseits. Der Streit zwischen Lotse und Schlepperkapitän eskalierte und der Lotse nannte den Schlepperkapitän *Du Heidelberger!* Wir spitzten unsere Ohren und erfuhren, dass Streikbrecher so bezeichnet wurden. Als die FAIRPLAY uns 1922 nach Finnland schleppte, streikten die Seemaschinisten um höhere Heuer. FAIRPLAY X und FAIRPLAY XIV liefen trotzdem aus. Soweit mir bekannt, waren sie die einzigen Streikbrecher. Nachdem wir fast sieben Stunden zu Anker gelegen hatten, kenterte der Strom, und die Flut trieb das Wasser elbaufwärts. Unser Anker wurde gelichtet und mit Schlepperhilfe liefen wir Harokleben 1922.

Zur Zeit der Hochinflation, kamen wir in Hamburg an. Unsere Reederei war großzügig: Jeder Vollmatrose bekam sieben englische Pfund und jeder Leichtmatrose und Junge je zwei. Dazu noch soundsoviele Millionen und Billionen deutsche Mark als Heuer. Acht Männer aus Süddeutschland und anderen entfernt liegenden Orten durften an Bord bleiben, wenn sie die Reisekosten sparen wollten.. Sie bekamen an Bord zur guten Verpflegung auch täglich Tabak zum Zigaretten drehen. Mir wurde die Wartezeit zu Hause recht lang. Ich hatte eine Fahrzeit von 22 Monaten als Junge, Jungmann und Leichtmatrose aufzuweisen. Für den Besuch der Navigationsschule fehlten mir noch zwei Monate. Darum wollte ich noch eine Reise als Vollmatrose auf der MAYOTTE machen.

Hin und wieder ging ich in den Hafen, um zu sehen, ob ich nicht schon wieder an Bord kann. Aber es dauerte bis der in Irland an Bord genommene Sandballast gelöscht war. Als ich Anfang Dezember kam, war der 1. Steuermann froh, denn er wollte am nächsten Tag Segel anschlagen lassen. Alle Segel waren für die Liegezeit im Hafen von den Rahen genommen und in der Segelkoje verstaut, um sie nicht unnötig Wind und Wetter und anderen Gefahren auszusetzen. Herr *von Henzler* wußte, daß das neben uns liegende Schulschiff der Reederei Finnen, die MAGDALENA FINNEN, am nächsten Tag

Segel anschlägt. Er wollte mit der Geschwindigkeit unserer Mannschaft auf dem Frachtsegler Staat machen. Es zeigte sich, dass wir paar Mann auf der MAYOTTE den wesentlich mehr Leuten auf der MAGDALENA FINNEN weitaus überlegen waren. Hier die geübten, flinken Männer des Frachtseglers MAYOTTE, dort die zahlenmäßig weit überlegenen aber ungeübten des Schulschiffs. Der Sieg war für uns leicht zu holen.

In Hamburg übernahmen wir eine Ladung Gipssteine für Ostasien, Bestimmungshafen war Tschingwangtao (Chingwangtao) am Gelben Meer. Am 5. Dezember 1923 verließ die MAYOTTE Hamburg. Mit mir an Bord einer meiner engsten Freunde, *Charly Kaiser* aus Neufahrwasser. Es sollte eine lange Reise werden. Von Hafen zu Hafen 176 Tage. Die Dauer der Reise von Hamburg nach Chingwangtao wurde nicht nur durch widrige Winde verursacht. Die Durchfahrt durch die Timor-Passage nördlich von Australien dauerte einen Monat. Der Strom setzte von Ost nach West und war gegenan. Jede Nacht kam für drei bis vier Stunden etwas Wind auf und es ging voran. Doch im Morgengrauen schlief er ein, und der Strom trieb unser Schiff fast um die in der Nacht gutgemachte Distanz zurück. Wir nannten den von Timor herübergrüßenden Berg darum den *Dudelsbarg*, weil wir ewig an ihm vorbeidudelten. Dudeln bedeutet drehen der Brasswinden. Die Rahen mußten dauernd anders gestellt werden. Als wir die Spitze der Insel Halma Hera erreichten, entkamen wir endlich dem Gegenstrom. Ähnliche Erfahrungen machte zur selben Zeit die Viermastbark LANDKIRCHEN, wie wir in Chingwangtao erfuhren. Der Kapitän der LANDKIRCHEN hatte sich entschlossen, Australien südlich zu umrunden. Wie sich zeigte, ein Fehler. Die Reise der LANDKIRCHEN dauerte acht Monate. Einmal, als wir dicht unter die Küste Timors trieben, fragte ich den 1. Steuermann: *Warum ankert man nicht um nicht zurückzutreiben?* Er zeigte mir in der Karte, dass da wo wir trieben die Küste steil auf über 500 m Tiefe abfiel.

Ich war Topsgast am Großmast und hatte auf Funktion und Zustand allen stehenden und bewegenden Gutes zu achten. Fernab sah ich zwei Kanus und ich sang: *Zwei Kanus an backbord in Sicht!* aus. Daraufhin wurde die ganze Mannschaft vom Kapitän aufs Achterdeck gerufen. Er wies uns darauf hin, daß sich wahrscheinlich friedliche Eingeborene näherten, aber daß es sich auch um Leute handeln könnte, die keine harmlosen Absichten hätten. Jeder sollte an seine Arbeit gehen, aber eine Waffe zur Hand haben, um gewalttätige

Eindringlinge zurückdrängen zu können. Es kamen vier Boote mit ca. 16 bis 20 Eingeborenen zu friedlichem Warentausch längsseits. Der Häuptling wurde zum Kapitän in die Kajüte gebeten. Er begehrte einen Schnaps und bekam seinen Drink. Das aber war kein Alkohol, sondern unverdünnter Limejuice, der wie Schnaps in der Kehle brannte. Der Häuptling verdrehte die Augen und fragte nach keinem zweiten. Wir durften alle, vorsichtshalber mit einem Marlspieker über die Schulter gehängt, mit den Eingeborenen verhandeln. Sie wünschten Kernseife und Taschenmesser und boten Kokosnüsse, kleine lebende Schildkröten, Schildkröteneier und eine Riesenschildkröte. Alles wurde ihnen abgekauft. Die Schildkröteneier, die eine weiche Schale hatten, kamen sofort in die Pfanne und wurden zu Spiegel- und Rührei. Sie schmeckten etwas mehlig. Die Kokosnüsse waren ein Hochgenuß. Die Riesenschildkröte kaufte der Kapitän für die Menage. Täglich wurde sie mehrmals an die Deckwaschleitung gelegt und mit Salzwasser gespült um ihr das Dasein zu erleichtern. Sie lebte noch längere Zeit an Bord, verlor Gewicht und wurde geschlachtet. Unser Koch, der natürlich beileibe kein Hotelkoch war, verarbeitete sie zu Schildkrötensuppe. Eine Lady Curzon wurde gewiß nicht daraus. Ihren großen Panzer präparierte der 1. Offizier und bewahrte ihn im Zwischendeck. Wie ich schon berichtete, bestand unsere Ladung aus Gipssteinen. Diese sind naturgemäß so schwer, daß das gesamte Zwischendeck leer blieb und kein zusätzliches Gewicht aufgenommen werden konnte. In Chingwangtao schnappte der 1. Offizier einen Chinesen, als er mit Schildpatt auf dem Kopf an Land gehen wollte. Es setzte heftige Prügel, und der Schildpatt verschwand nun im Proviantraum.

In Chingwangtao hatten wir ein Erlebnis, daß einem Seemann selten geboten wird. Beim Einlaufen besuchte uns der Ladungsempfänger an Bord und lud die ganze Besatzung nach Shan Hai Kwan ein. Wir fuhren mit der chinesischen Eisenbahn, machten einen Eselsritt zur Chinesischen Mauer und konnten am Abend noch ein chinesisches Puppentheater sehen. Die Gipssteine wurden in kleinen Körben auf dem Rücken unzähliger Kulis vom Schiff getragen. Trotzdem war das Schiff in wenigen Tagen leer und die Gipssteine in Eisenbahnwaggons verladen.

Im Jahr 1924, waren in China amerikanische Soldaten stationiert. Beim Landgang machten wir die Bekanntschaft eines Offiziers, der auf einem zur amerikanischen Armee gehörenden Frachtschiff fuhr. Man

kam ins Gespräch. Er wollte unseren Angaben, daß wir für einen Lohn von 15 Dollar arbeiteten, kaum Glauben schenken. Er lud uns ein, ihn auf seinem Schiff zu besuchen, wo die Verhältnisse weitaus besser seien als bei uns. Wir gingen zu ihm an Bord. Er versuchte uns zu überreden, die MAYOTTE zu verlassen, um auf seinem Schiff anzumustern. Da die MAYOTTE im Freistaat Danzig beheimatet und somit der polnische Konsul für uns zuständig sei, wäre dieser Wechsel praktisch problemlos. Das polnische Konsulat würde selbstverständlich für die Herausgabe unseres Eigentums und die Zahlung der ausstehenden Heuer für sieben Monate sorgen. Die Bedingungen, die uns erwarteten, könnten wir doch nicht ausschlagen! Statt einer Monatsheuer von 15 Dollar, den 58,50 M für einen Vollmatrosen, würden wir auf dem vergleichbaren Posten auf einem amerikanischen Schiff sage und schreibe 92 Dollar bekommen. Mit einem Kurs von ca. 4 Mark waren das 358 Mark! Etwa die 7-fachen Heuer. Kaum zu glauben! Auch gäbe es eine ausgezeichnete Verpflegung an Bord, und nach entsprechender Wartezeit ein Anrecht auf Einbürgerung und amerikanische Staatsbürgerschaft. Unser Gesprächspartner, der amerikanische 2. Offizier des Schiffes, gab frei heraus zu, daß sein Vorschlag nicht uneigennützig war. Männer, die ihr Handwerk auf Segelschiffen gelernt haben, konnte er gut gebrauchen. Solche suchte er. *Meine Leute sind Schuster und Schneider*, resümierte er. Nachdenklich gingen wir zur MAYOTTE zurück, einem der letzten schönen Großsegler, an dem unsere Herzen hingen. Mein zweiter Windjammer nach der TAMARA XI. Nach reiflicher Überlegung war ich zur Veränderung bereit gewesen, doch Charly konnte sich absolut nicht dazu entschließen. Er hatte, wie ich auch, die feste Absicht, nach dieser Reise auf die Navigationsschule zu gehen. Dieses Ziel aufzugeben, die MAYOTTE zu verlassen, allein auszusteigen und auf den Amerikaner ohne meinen Freund zu gehen, das wollte ich nicht. Also blieben wir, wo wir waren und verzichteten auf das verlockenden amerikanischen Angebote. In Ballast ging es dann durch die Südsee nach Taltal, einem Hafen in Chile.

Da nicht mit einer derart lange dauernden Reise gerechnet wurde, war unser Proviant knapp geworden. Flauten ließen uns nicht vorwärtskommen. Wir angelten von Bord mit Angelhaken, die der Schmied anfertigte, und besserten so unsere Verpflegung auf. Um den Haken wurde ein wehender weißer Lappen gewickelt, der bei langsamer Fahrt über die Wasserober-

fläche glitt und den die größeren Fische wohl mit einem Fliegenden Fisch wechselten. Mit Glück fing jemand hin und wieder einen Bonito, das ist ein Fisch von einer Größe zwischen großer Makrele und Thunfisch. Die Bonitos trafen wir plötzlich in Schwärmen an, so daß wir ständig drei von ihnen fingen. Ein Leichtmatrose, der vorher auf einem Fischlogger gefahren hatte, baute aus zwei übereinandergestellten Fässern eine Räucherei. Die sauberlich zerlegten Bonitos wurden Tag und Nacht im leeren Zwischendeck geräuchert. Ein Waschkorb voll dieser köstlichen Räucherfische stand auf der Luke zu freier Bedienung. Alle aßen nur noch Räucherfisch, gekocht wurde nicht mehr. Dieser glückliche Zustand dauerte natürlich nur ein paar Tage. Dann brachte uns ein günstiger Wind wieder ein Stückchen voran. Als die chilenische Küste endlich in Sicht kam, war unser Proviant total am Ende. Zuletzt mußten zwei Dosen Tomatenmark als Suppengrundlage für 32 Mann reichen. Dazu Hartbrot - Schiffszwieback - mit dem kleine schwarze Käfer, dem Fleisch, in die Suppe kamen.

Im November 1924 ankerten wir auf der Reede von Taltal. Der Kapitän fuhr im Rettungsboot an Land und nahm trotz Motor vorsichtshalber sechs Mann zum Rudern mit. An der Jetty erwartete uns der Schiffshändler, der einen großen Auftrag bekam und ein gutes Geschäft machte. Ein Mann wurde abgestellt, auf das Boot aufzupassen. Die anderen fünf, zu denen auch ich gehörte, führte der Kapitän in ein Restaurant, wo er zwölf – für jeden von uns zwei - Mittagessen orderte. Dazu gab es reichlich vorzüglichen chilenischen Wein. Angedunt an der Jetty zurück erwartete uns der Wachmann mit dem gesamten Proviant. Zurück an Bord gab es zuerst mal eine Riesenschüssel voll Pellkartoffeln, was nach so langer Zeit der Entbehrung eine Delikatesse war.

In Taltal übernahm unser Schiff eine Ladung von 4.000 t Salpeter in Säcken. Im Gegensatz zu der Besatzung der Reederei Laisz, brauchten wir uns an Bord der MAYOTTE um Ladung nicht zu kümmern. Die Rückreise ging wieder nach Falmouth für Order. Unser Schiff machte unter vollen Segeln einen schönen und stolzen Eindruck. Wir umsegelten Kap Horn und gingen nordwärts. Bei Lizard erhielten wir durch Flaggensignal Order für Dünkirchen. Ende April 1925 erreichten wir nach 134 Tagen den Hafen von Dunquerque in Frankreich. Dort wurde gelöscht. Da uns nur ein kleiner Teil der Heuer ausbezahlt wurde, gab es in Dünkirchen Schwierigkeiten. Einige musterten ab und

fuhren mit der Eisenbahn nach Hamburg. Dort meldeten wir uns bei dem Polnischen Konsul. Dieser klärte für uns alle Geldfragen in korrekter, ja großzügiger Weise. Zusätzlich bekamen wir für 20 Tage Verpflegungsgeld, weil wir auf der langen Reise zeitweise unzureichend versorgt worden waren.

Kurz vor unserer Abfahrt aus Hamburg war die deutsche Währung durch Einführung der Goldmark stabilisiert worden. Als Vollmatrose bekam ich eine Monatsheuer von 58,50 Mark. Bei der Rückkehr nach 18 Monaten war es bereits 96 Mark, woraus zu erkennen war, daß die Mark schon wieder an Wert verloren hatte.

Das Ende unserer stolzen Viermastbark MAYOTTE war gekommen. Sie wurde in Dünkirchen nach England zum Verschrotten verkauft. Fast drei Jahre hatte ich auf diesem schönen Großsegler verbracht. Die MAYOTTE war für mich das letzte Segelschiff gewesen.

1925 gingen wir auf die Navigationsschule. Charly in Wustrow/Mecklenburg, ich in Hamburg.

Charly habe ich nicht wiedergesehen. Nach dem 2. Weltkrieg erfuhr ich durch Freunde, daß er 1945, als Kommandant eines Vorpostenbootes in den letzten Kriegsmontaten versucht hatte, nach Schweden zu entkommen. Dabei wurde er von der deutschen Kriegsmarine gefaßt, als Deserteur verurteilt und standrechtlich erschossen. Mein Freund Charly. - Sein Herz hatte wohl schon immer mehr für Polen geschlagen.

Quelle: Gustav Götsche, im Selbstverlag

GEDENKEN AN TOTE SEELEUTE

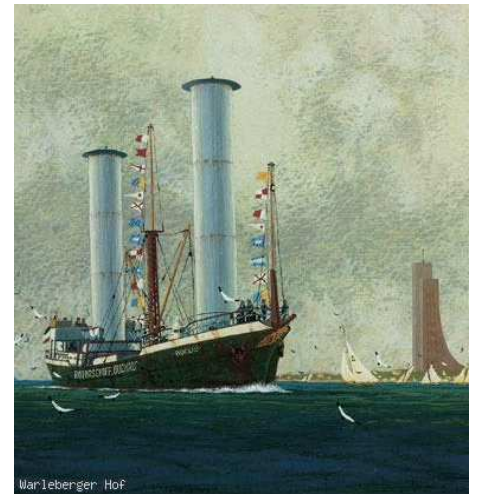


Zusammengekauert hockt eine Frauenfigur auf der Säule und schaut mit traurigem Blick auf die Elbe: Die Madonna der Seefahrt am Fischmarkt erinnert seit 1985 in Hamburg an Seeleute, die auf See geblieben sind. Am Totensonntag, dem 23.11.2008, fand eine zentrale Gedenkfei-

er des Hamburger Hafenvereins statt. Die Vereinsvorsitzende *Anneliese Scheffe*: *Wir wollen an die auf See Gebliebenen erinnern, für die es keinen Gedenkstein gibt,*

Quelle: Weser Kurier, 27.11.2008

KÜNSTLERISCHE FREI/CHEIT?



Wahlberg's Hof

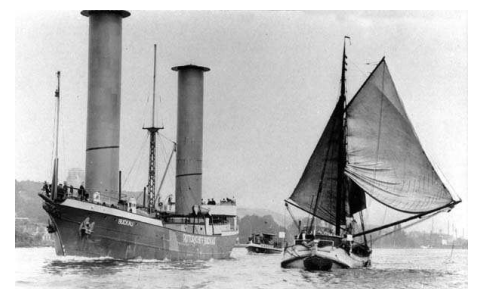
Bildausschnitt: <http://www.museen-sh.de>

Herr *Alexander Jenak* aus Buddenhagen in Vorpommern schreibt an unseren Kameraden *Irenäus Kraenz* u.a.:

P.S. Bei Betrachtung des Gemäldes auf dem Titelblatt der Nr. 16 des DANZIGER SEESCHIFFS musste ich schmunzeln: Den Anblick, den der Maler Storck festgehalten hat, hat es so nie gegeben. Als die BUCKAU die Kieler Förde Flettner-Rotorgetrieben durchfurchte, war der Grundstein des Marine-Ehrenmals noch nicht gesetzt!

Ich hatte es zwar schon vermutet, dass mit diesem Bild etwas nicht stimmt. Doch das schöne bunte Bild mit der Darstellung des herrlich herausgeputzten stolzen Schiffes mit den großen Rotorsegeln kam mir gerade recht, um es als Aufmacher für die Titelseite unseres DANZIGER SEESCHIFFS Nr. 16 zu verwenden. Künstler dürfen das!

Vielen Dank für die Zuschrift. hb



Auf dem Weg nach Stettin begegnet das Rotorschiff BUCKAU auf der Oder bei Gotzlow einer Tjalk, 1924.

Foto: Max Dreblow / Archiv DSM

BÜCHER CDS FILME



Störtebeker wurde nicht hingerichtet, behauptet *Kurt Gerdau*, vielleicht hat es ihn sogar nie gegeben. Der Kapitän und Publizist hat sich die zeitgenössischen Quellen genau angesehen und eine Menge Ungereimtheiten gefunden. Es gab zwar einen Kaufmann mit dem Namen Störtebeker, aber keine Hinweise darauf, dass dieser Kaufmann der berühmte Seeräuber war. Das früheste bekannte Bildnis Störtebeckers, 130 Jahre nach dessen Tod, zeigt eigentlich den Hofnarren Kaiser Maximilians I. Woher hatte Störtebeker - falls es ihn tatsächlich gab - sein Schiff? Und was machten Seeräuber im Winter? *Kurt Gerdau* untersucht diese und andere Legenden der Seefahrt neu. War zum Beispiel der Kommandant der berühmten *Bounty*, *William Blight*, schwul und in den Anführer der Meuterei, Leutnant *Fletcher Christian*, verliebt? Und war die *Titanic* wirklich zum Scheitern verurteilt? Ein Buch, das sich ernsthaft mit den Legenden der Seefahrt auseinandersetzt - ohne ihnen jedoch ihren romantischen Charme zu nehmen.

Kurt Gerdau, geb. 1930 in Saalfeld, Ostpreußen, gest. 2007 in Tostedt, war Kapitän, bis er sich 1962 als freischaffender Publizist niederließ. Im Husum Verlag sind von ihm u.a. die Titel *Die nerzlose Kreuzfahrt* und *Weihnachten auf See* erschienen.

Autor: *Kurt Gerdau*. Erschienen 2007 bei: HUSUM. Einband: Kartoniert. 110 S. ISBN: 9783898763523 Preis: EUR 6,95 (inkl. 7 % MwSt) sofort lieferbar.

Schiffe aus Bremen



Hauschild Bremen

Zum erstenmal sind die schönsten und wichtigsten Bilder und Schiffsmodelle aus den maritimen Sammlungen des Bremer Focke-Museum veröffentlicht. In detaillierten Erläuterungen zu jedem einzelnen der 170 farbig abgebildeten Stücke wird nicht nur auf die Geschichte der jeweiligen Segelschiffe und frühen Dampfer eingegangen, besonderes Augenmerk gilt dem einzelnen Sammlungsobjekt, seiner Eigenart und Herkunft.

Das Focke-Museum besitzt eine umfangreiche, nach Gattungen und Ausführungen reiche Sammlung von Zeugnissen der Schiffahrtsgeschichte Bremens: Modelle, Gemälde, Grafiken, Darstellungen auf Keramik und Glas, Ausrüstungsgegenstände, Werkzeuge des Schiffsbaus und vieles mehr. "Bilder und Modelle im Focke-Museum" lautet deshalb der Untertitel des Buches, das in den Schausammlungen gezeigte und vertraute Stücke vorführt und einen ausgiebigen Blick in die magazinierten Bestände gewährt.

Damit erhält diese Publikation den besonderen Reiz, die Leser und Betrachter zu intimen Liebhabern der Museumsbestände machen zu können. Das Buch wendet sich an einen breiteren Kreis interessierter Museumsbesucher und an Kenner der bremischen Geschichte. Für diesen Zweck wurde auf die Darstellung des einzelnen Objektes das Hauptgewicht gelegt und die Form eines Bilderbuches gewählt: Ausgewählte Stücke wurden ausnahmslos neu fotografiert und durchgehend in Farbe abgebildet. Daneben stehen detaillierte Objekterläuterungen mit Hinweisen auf kulturhistorische Zusammenhänge. Ein kurzer Überblick auf die Schiffahrtsgeschichte Bremens gibt für diese Erläute-

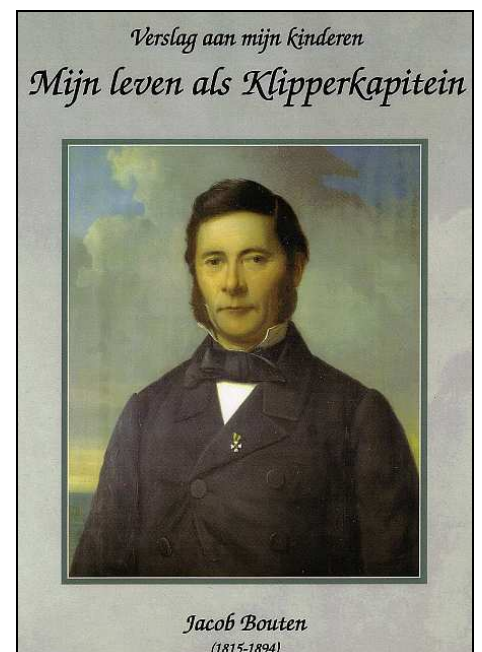
rungen den Bezugsrahmen. Die Auswahl der Objekte ist das Ergebnis von Arbeiten am Bestandskatalog zu den schiffahrtsgeschichtlichen Sammlungen des Museums, für den Vorarbeiten von Dr. Christian Ostersehle geleistet wurden. 1990 konnte der Schiffahrtshistoriker Dr. Johannes Lachs, ehemaliger Direktor des Schiffahrtsmuseums Rostock, heutiger Leiter des Schiffahrtsmuseums Brake, für diese Arbeiten gewonnen werden, deren konzentriertes Ergebnis hiermit vorliegt. Die wissenschaftliche Bearbeitung der Schiffahrtbestände des Focke-Museums gibt Antwort auf die vielen regelmäßig an das Museum herangetragenen Fragen nach Details bremischer Segelschiffe und Dampfer. So bitten zum Beispiel häufig Bürger der Vereinigten Staaten um Bilder derjenigen Schiffe, mit denen ihre Vorfahren ausgewandert sind. Diese und ähnliche Anfragen können nunmehr schneller und zuverlässiger beantwortet werden als bisher. Die vorliegende Arbeit kündigt damit zugleich von der bedeutenden Rolle Bremens in der Geschichte der Seefahrt.

J. Christiansen, K. Mahlert

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

Das Buch zeigt auf Seite 67 das Vollschiff PAULINE, das 1863 zur Danziger Reederei *Hermann Behrent* kam. hb

Johannes Lachs, **Schiffe aus Bremen**; 208 Seiten; Hauschild Bremen (1994 erschienen); Im Internet-Antiquariat z.B. <http://www.eurobuch.com> ISBN-10: 3929902060 ISBN-13: 978-3929902068



Das Buch zum Schiff von Seite 1. *Jacob Bouten*, *Mijn leven als Klipperkapitein*, Stichting Bouten-Klinkhamerfonds, Gansoordstraat, NL-1411 RH Naardevesting, ISBN: 90-810355-1-7, Preis: € 27,50

EIN MORDSSPASS - PIRATEN JAGEN



Nolting, Merkel

PIRATEN ODER MAFIA?

Eine Chronologie: Der finnische Frachter ARCTIC SEA war unter rätselhaften Umständen drei Wochen lang verschwunden: **24. Juli:** Nahe den schwedischen Ostseeinseln Gotland und Öland rast ein Schlauchboot auf die ARCTIC SEA zu. Nach Medienberichten geben sich acht bewaffnete Männer als Drogenfahnder aus, nehmen die 15 russischen Besatzungsmitglieder gefangen. Nach zwölf Stunden verschwinden die mutmaßlichen Piraten unerkannt und ohne Beute.

28. Juli: Die britische Küstenwache hat Funkkontakt zur ARCTIC SEA, die gerade die Straße von Dover durchquert.

30. Juli: Das 98 Meter lange Schiff wird vor der nordfranzösischen Küste geortet.

31. Juli: Nach Angaben der schwedischen Polizei hat die Reederei der russischen Botschaft in Helsinki einen Bericht übergeben. Moskau habe die Polizei in Schweden aber erst vor kurzem eingeschaltet. Das Schiff soll inzwischen vor Spanien oder Portugal unterwegs sein. Danach scheint die ARCTIC SEA verschwunden zu sein.



ARCTIC SEA, Foto: Reuter

12. August: Russlands Marine beteiligt sich an der internationalen Suche. Präsident *Dimitri Medwedjew* befiehlt *alle notwendigen Maßnahmen* zum Auffinden und notfalls zur Befreiung des Schiffs.

13. August: Neben einem Piratenüberfall ist auch Waffen- oder Drogenschmuggel sowie die mögliche Beteiligung der osteuropäischen Mafia im Gespräch. Die russische Marine konzentriert sich bei ihrer Suche auf die Gegend um Gibraltar.

14. August: Ein Sprecher der EU-Kommission sagt, es habe nach dem mysteriösen Überfall in der Ostsee einen zweiten Angriff vor der Küste Portugals

gegeben. Lissabon bestreitet, dass sich die ARCTIC SEA in jüngster Zeit in portugiesischen Gewässern bewegt habe. Ein russischer Militärsprecher in Brüssel sagt, das Schiff sei nicht gesunken. Seine Position sei bekannt, werde aber aus taktischen Gründen nicht bekanntgegeben. Die Regierung der Kapverden teilt mit, das Schiff sei rund 400 Seemeilen (720 Kilometer) nördlich des Inselstaates vor der westafrikanischen Küste gesichtet.

15. August: Russland dementiert, die ARCTIC SEA bleibt verschwunden.

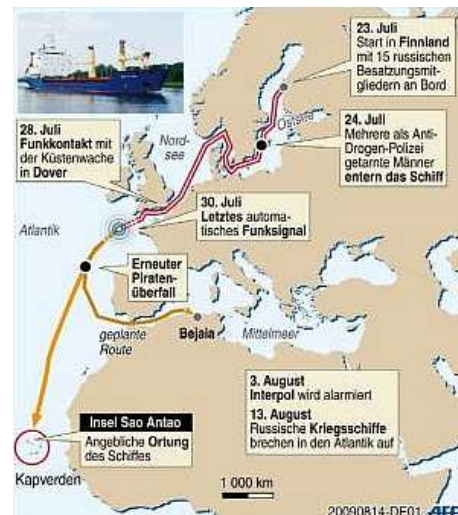
17. August: Der russische Verteidigungsminister *Anatoli Serdjukow* teilt mit, dass die Besatzung des vermissten Frachters in Sicherheit sei.

Zusammengestellt von dpa

Piraten oder Mafia? Hatte der Holzfrachter ARCTIC SEA eine geheime oder gefährliche Fracht geladen? Warum war Russland so daran interessiert, das Schiff mit seiner Holzladung im Wert von 1,3 Mio. Euro zu finden? Nach seiner Fahrt durch den Ärmelkanal zum Zielhafen Bejaia im Nordosten Algeriens war es spurlos verschwunden. Das Schicksal seiner Besatzung sorgte für wilde Spekulationen und Verschwörungstheorien. Die Frauen und Verwandten der russischen Seeleute bangten um ihre Angehörigen. Sie baten Russland und die Länder Westeuropas um Hilfe bei der Suche nach dem Schiff.

Die Osteuropa-Mafia könnte dahinter stecken. Esten, Letten oder Russen. Möglicherweise geht es um Drogen, zitieren britische Zeitungen einen Experten, der wegen früherer Verhandlungen mit somalischen Seeräubern nicht namentlich genannt werden mochte. Doch gegen die Piratenthese sprach anfangs, dass keine Lösegeld-Forderung bekannt wurde. *Michail Wojtenko*, ein russischer Schifffahrtsexperte, glaubte nicht, dass Piraten in der Ost- oder Nordsee zugeschlagen haben. *Als einzig vernünftige Antwort erscheint mir, dass das Schiff heimlich mit etwas beladen wurde, von dem wir nichts wissen,* sagte er und erinnert daran, dass das Schiff im russischen Kaliningrad (Königsberg) vor Anker lag, bevor es in Finnland mit Holz beladen wurde. Aber Drogen oder normale Schmuggelware schließt der Herausgeber eines Marine-Informationsdienstes aus: *Ich denke, es ist etwas, das teurer und gefährlicher ist.* Es gab Gerüchte, dass das Schiff Waffen aus Russland für Afrika geladen haben oder ein wirtschaftlicher Streit der Hintergrund sein könnte. Theoretisch hätte die ARCTIC SEA an der Westküste Afrikas gestrandet sein können, oder Piraten wollten es – versehen mit neuem Anstrich und Namen

– für Angriffe auf andere Schiffe nutzen. Mit der Bitte, *alle nötigen russischen Sonderdienste mit einer umfassenden Such- und Rettungsoperation zu beauftragen*, hatten sich die Angehörigen der Seeleute an ihren Präsidenten *Dmitri Medwedew* gewandt. Zur Rolle der an der Suche beteiligten Atom-U-Boote sagte ein Ministeriumssprecher: *Aufgaben sowie die Koordinaten von U-Booten werden geheim gehalten.*



Sollte das Schiff in der Gewalt von Piraten gewesen sein, dann wäre es das erste Mal, dass moderne Piraten in europäischen Gewässern zuschlugen. Die vorgeblichen Drogenfahnder brachten das Schiff in der Ostsee für 12 Stunden in ihre Gewalt und misshandelten die Besatzung. Die ARCTIC SEA sei noch am 29. Juli vor der Küste Portugals auf dem Radar gesehen worden. Doch die portugiesischen Schifffahrtsbehörden erklärten, dass der Frachter sich nicht in ihrem Hoheitsbereich befand. Andere Angaben besagten, dass das elektronische Identifizierungssystem des Schiffes das letzte Signal in der Nacht auf den 30. Juli vor der Nordwestküste Frankreichs abgab.

Quelle: 14.08. *Samburger Abendblatt*

Itar-Tass zitierte den russischen Botschafter bei der NATO in Brüssel, demnach die Position *aus taktischen Gründen nicht bekanntgegeben* wird.

Der russische Botschafter in Kap Verde wurde vom Generalstabschef der Inselrepublik unterrichtet, dass ein der ARCTIC SEA ähnliches Schiff entdeckt wurde: *Diese Information haben sich jedoch nicht bestätigt.*

Finnischer Behörden meldeten, dass die Reederei der ARCTIC SEA eine Lösegeldforderung erhalten hatte. Der Chef der Reederei Solchart, *Viktor Matwejew*, ein Russe, lehnte eine Stellungnahme ab.

Quelle: 15.08. <http://www.tagesschau.de/>

MIT SCHIRM UND KÖFFERCHEN

Was für eine Bilanz der ganz großen Anti-Seeräuber-Koalition vor Somalia: Die Zahl der Überfälle steigt, mehr als 200 Seeleute schmachten in Gefangenschaft, allein die Entführung des Hamburger Frachters Hansa Stavanger hat die Kriegskassen der Verbrecher mit weiteren zwei Millionen Euro gepolstert.

Der Grund: Wurstigkeit herrscht vor, wo entschlossene Gegenwehr Trumpf wäre. Merkwürdigerweise sogar beim Exportweltmeister Deutschland, dessen Wohlstand so sehr vom freien Handel über See abhängt. Der leistet sich jede Menge Lösegeld, einen bescheidenen Kräfteansatz und ein laues Mandat für die Marine, das den Seeräubern die Initiative überlässt.

Bleibt das die deutsche Haltung, dann sollte die Regierung - und das ist völlig ernst gemeint - total umsteuern und nach dem Vorbild antiker Tributzahlungen Beschwichtigungsgeld an die Piratenkapitäne verteilen.

Das gäbe harmonische TV-Bilder: ein deutscher Ministerialdirigent mit Sonnenschirm und Geldköfferchen im Kreise gut gelaunter Seeräuber. Vor allem blieben Handelsschiffe unbehelligt, ihren Besatzungen und deren Angehörigen Terror, Gefahr, Erniedrigung erspart. Politisch wäre das Ergebnis kein anderes als jetzt.

Aus der **NEUE OSNABRÜCKER OZ ZEITUNG** vom 5. Aug. '09

Der vorstehende Kommentar, in der Preschau des Deutschlandfunks wiedergegeben, machte mich seines spöttischen Facis wegen munter. Die anderen, wenn auch weniger aufweckend zum selben Thema, will ich Euch selbstverständlich nicht vorenthalten: hb

Ein glückliches Ende für die Besatzung der HANSA STAVANGER. Jetzt sollte niemand mehr der abgebrochenen Befreiungsaktion durch die GSG 9 weiter nachtrauern. Der Mut, der nicht nur zur Durchführung, sondern zweifellos auch zum Abbruch einer solch aufwendigen Operation nötig ist, hat sich ausgezahlt. ... Die gezahlte Summe, wie hoch sie auch letztlich gewesen sein mag, ist keinesfalls zu hoch für die geretteten Menschenleben. Doch der politische Preis ist ebenfalls hoch. Denn auch die Piraten haben wieder einmal gesiegt.

Quelle: Frankfurter Allgemeine

Solange für viele Somalis die Seeräuberei das einzige Mittel ist, um für sich und ihre Familien das Überleben zu sichern, wird der offene Kampf dagegen nur partielle

Erfolge verzeichnen. Die wahren Ursachen der Freibeuterei lassen sich damit nicht bekämpfen, sie liegen an Land.

Quelle: Dresdner Neue Nachrichten

... keine Alternative zu einem hohen Lösegeld. Aber jedes Lösegeld ist letztlich nur eine Investition in künftige Aktionen der Kaperindustrie am Horn von Afrika.

Quelle: Stuttgarter Zeitung

Ein Ende der Seeräuberei vor der afrikanischen Ostküste ließe sich nur durch kühne Schritte erreichen. Die betroffenen Nationen müssen Piraterie als Kriegserklärung an den freien Handel begreifen und den Feind jagen und stellen. In einem ersten Schritt muss die Staatengemeinschaft ihre Entschlossenheit zur ultimativen Kraftprobe mit den Piraten demonstrieren. Als zweiter Schritt ist die Zahlung von Lösegeld zu verbieten. Und als dritter Schritt müssen Küstenregionen von ohnmächtigen Zombiestaaten, in die Administration gesunder Staaten übergeben werden - auch wenn ein solches Signal internationaler Verantwortung prompt als Neokolonialismus denunziert würde.

Quelle: Die Welt

VATER EINES OPFERS KLAGT AN!

Christian Euskirchen

Wir fühlten uns am Ende nur noch im Stich gelassen. Es war die pure Verzweiflung, dass ich versucht habe, die Bundesregierung auf unterlassene Hilfeleistung zu verklagen. Ich wollte, dass mein Sohn und die anderen Geiseln an Bord nicht vergessen werden, sagt Christian Euskirchen. Sein Sohn Frederik (26) ist 2. Offizier an Bord der HANSA STAVANGER.

Vier Monate nach dem Beginn des Geiseldramas an Bord des deutschen Frachters haben die Eltern Rosemarie und Christian Euskirchen am frühen Dienstagmorgen um 2 Uhr zum ersten Mal mit ihrem befreiten Sohn gesprochen. *Es ist eine Erlösung, ein Glück, dass wir unseren einzigen Sohn endlich wieder in Sicherheit wissen. Es muss die Hölle an Bord gewesen sein, sagt Euskirchen.*

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

ÄGYPTER ÜBERWÄLTIGTEN PIRATEN

Mogadischu - Nach vier Monaten in der Gewalt somalischer Piraten haben ägyptische Seeleute offenbar ihre Geiselnnehmer überwältigt und sich befreit. Die Besatzung zweier vor der nordsomalischen Küste gekaperter Fischerboote habe ihn und weitere Entführer am Donnerstag mit Macheten angegriffen und ihnen die Gewehre entrissen, sagte einer der Piraten am Freitag in Somalia am Telefon.

Bei dem Kampf vor der Küstenstadt Las Qorey seien mindestens zwei Geiselnnehmer getötet worden, sagte der Mann, der seinen Namen mit *Miraa* angab. Über das Schicksal neun weiterer sei ihm nichts bekannt.

Ein Geschäftsmann in Las Qorey bestätigte den Bericht in weiten Teilen. Ihm hätten Fischer berichtet, dass die ägyptischen Boote am Donnerstag weggefahren seien. Die Besatzung von bis zu 24 Fischern habe offenbar einige der Piraten gefangen genommen. (APA/AP)

Quelle: 14.08. <http://derstandard.at/>

IMB LIVE PIRACY MAP 2009

📍 = Actual Attack, 📍 = Attempted Attack
📍 = Suspicious vessel



This map shows all the piracy and armed robbery incidents reported to the IMB Piracy Reporting Centre during 2009.



Quelle: 17.08. <http://www.icc-ccs.org>

ALTES & NEUES AUS DANZIG

Frauengasse

DIE FREIE STADT DANZIG 1920-1939

Es sind nur noch wenige Wochen bis zum 70. Jahrestag des Beginns des Zweiten Weltkriegs. In allen Schulgeschichtsbüchern steht, dass es dabei um die Zukunft Danzigs ging. Die deutsche Reichsregierung habe damals Danzig an Deutschland anschließen wollen und damit den Weltkrieg ausgelöst. Das klingt so, als seien Danzig und die Danziger Bevölkerung dabei nur das Objekt der Großmächte gewesen. Mancher junge Schulbuchleser mag auch glauben, Danzig wäre nach dem Ersten Weltkrieg Polen zugesprochen worden, und Hitler hätte Danzig von Polen wiederhabenwollen. Doch die Danziger Bevölkerung und die Danziger Behörden waren zwischen 1920 und 1939 durchaus auch handelndes Subjekt, das seine Position gegenüber der Republik Polen jahrelang ohne die Unterstützung des Deutschen Reichs zu behaupten wusste. Und außerdem war Danzig nicht an Polen abgetreten worden. Dazu ein paar Fakten zur Erinnerung.

Die Freie Stadt Danzig - Die Siegermächte hatten die zu 97% deutsch bewohnte Hansestadt Danzig 1920 von Deutschland abgetrennt und zur teilsouveränen Republik „Freie Stadt Danzig“ erklärt. Damit wurde sie zu einem eigenen Staat gemacht. Die Hypothek, die die Sieger den Danzigern dabei ins „Grundbuch“ eingetragen haben, bestand darin, dass sie der Republik Polen besondere Zoll-, Post-, Bahn- und Handelsrechte in Danzig einräumten, sowie die außenpolitische Vertretung Danzigs übertrugen. Ansonsten stand die Freie Stadt unter dem Protektorat des Völkerbunds, also der Siegermächte selbst. Diese Konstruktion eines kleinen Staates mit dreigeteilter Souveränität war schon ein Pulverfass an sich.

Polen begann alsbald mit den Versuchen, die Verfassung der Freien Stadt Danzig in einer nicht enden wollenden Kette von Interventionen, Anträgen, Klagen und Nacht- und Nebelaktionen zu seinem Vorteil zu verändern¹⁾. Es ging dabei immer um die souveränen Hoheitsrechte der Freien Stadt, die Polen nicht anerkennen

und auf sich selber übertragen haben wollte.

Die Mischung polnischer und Danziger Rechte in den Bereichen Post, Bahn, Zoll und Wasserstraßen im Freistaat erzeugte endlose Auseinandersetzungen, bei denen der Völkerbund in jedem Einzelfall entschied, und bei denen die Deutsche Reichsregierung meistens unbeteiligt außen vorblieb.

Polnische Interventionen - Polen musste sich zwischen 1921 und 1924 wiederholte Male vom Völkerbund befehlen lassen, dass es keine Oberherrschaft über Danzig ausüben hatte. 1920 z.B. beantragte Polen, als Protektormacht über den Freistaat eingesetzt zu werden und polnische Truppen in Danzig stationieren zu dürfen. Der Völkerbund lehnte dieses Ansinnen zweimal ab. 1921 richtete Polen 24 eigene Behörden in Danzig ein und verlangte für sie einen exterritorialen Status, genauso wie für die polnischen Liegenschaften, Schiffe und Beamten in der Stadt. Der Rat des Völkerbunds entschied aber, dass polnische Einrichtungen, Schiffe und Beamte auf Danziger Gebiet der Danziger Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt unterworfen wären, und dort keine Exterritorialität besäßen. Außerdem verlangte der Völkerbund, dass eine Eisenbahndirektion für die Verwaltung der polnischen Eisenbahn in Polen wieder aus dem Freistaat nach Polen zurück verlegt werden musste.

1921 versuchte die polnische Regierung, den Danzigern ihre nationalen Visa-Bestimmungen aufzuzwingen. Polnische Behörden begannen, die Danziger Pässe von Danziger Bürgern einzuziehen und durch polnische Papiere zu ersetzen. In beiden Fällen schob der Völkerbund den Anmaßungen der polnischen Behörden sofort den Riegel vor. Polen dehnte das eigene Postnetz auf fast die ganze Stadt aus, obwohl der polnische Postdienst nach Versailler Vertrag ausschließlich für den Hafen vorgesehen war. Des Weiteren weigerte sich Polen, die Völkerbundwährung, den Danziger Gulden, auf Danziger Gebiet als Zahlungsmittel anzunehmen. Das polnische Militär legte gegen den ausdrücklichen Protest des Danziger Senats ein Munitionsdepot im Hafen an. 1923 bekam Polen nach Völkerbundsentscheid statt dessen eine Halbinsel vor der Stadt, die Westerplatte, für die Lagerung von Munition zugewiesen und ein Kontingent von 88 Soldaten zur dortigen Bewachung zugestanden. Als nächstes versuchte Polen, die Truppe auf der Westerplatte zu verstärken. Auch hier schritt der Völkerbund mit einem Veto ein. 1932 nutzte Polen einen englischen

Flottenbesuch in Danzig, um eigene Kriegsschiffe dorthin zu verlegen. Als der Senat der Freien Stadt dagegen protestierte, wurde ihm von Polen mitgeteilt, dass *polnische Kriegsschiffe das nächste öffentliche Gebäude beschießen würden, falls die Danziger Bevölkerung die polnische Flagge auf den polnischen Schiffen beleidige*. Ab August 1932 beanspruchte Polen generell das Recht zum Aufenthalt seiner Kriegsflotte im Danziger Hafen. So weitete sich der Zugriff des polnischen Staates auf den Freistaat langsam aber unaufhörlich aus. Polen hielt den Druck im Danziger Kessel aufrecht, bis der Zweite Weltkrieg ausbrach. Ab 1933 erstarkte in Danzig – wie im Deutschen Reich – die NSDAP und erzeugte Gegendruck.

Der Völkerbund - Der Rat des Völkerbunds in Genf musste sich bis 1933 genau 106 mal mit Streitfällen zwischen Polen und der Freien Stadt befassen. Die Streitigkeiten zwischen Danzig und der Republik Polen nahmen bis zum Kriegsbeginn kein Ende. Sie gipfelten im Sommer 1939 im so genannten Zollinspektorenstreit, der schon im August 1939 fast zur Kriegsöffnung durch die Polen führte. Doch davon wird noch an späterer Stelle zu berichten sein.

Danzig als Hafenstadt für Polen - Danzig war 1920 mit der Begründung vom Deutschen Reich getrennt worden, dass Polen einen ungehinderten Zugang zum Meer und deshalb einen frei zugänglichen Hafen an der Ostsee bräuchte. Bis 1928 legte der Staat Polen aber einen eigenen Hafen bei Gdingen, 20 Kilometer nördlich von Danzig, an und benutzte ab 1932 kaum noch Danzig. Damit war der von den Siegermächten vorgegebene Grund für die Abtrennung Danzigs vom Reich entfallen. Die Sieger gaben den Freistaat Danzig trotzdem nicht aus eigener Entscheidung an Deutschland zurück. Auch Polen hatte, nachdem es den Hafen nicht mehr brauchte, nicht auf seine Rechte in der Freien Stadt verzichtet. Die polnische Regierung erklärte vielmehr, die Rückkehr Danzigs in den Staatsverband des Deutschen Reichs sei für sie ein Kriegsgrund²⁾.

Die Dauerauseinandersetzungen zwischen den Danzigern und Polen bekamen in den 30er Jahren eine neue Dimension. Die Danziger Bevölkerung votierte zunehmend mit Demonstrationen und Erklärungen für ihre Wiedervereinigung mit Deutschland. So verlagerte sich der Streit um Danzigs Zukunft zunehmend von der polnisch-Danziger Bühne auf die polnisch-deutsche. Hier lag eine der vielen Ursachen, die zum Zweiten Weltkrieg führten.

Der Zollinspektorenstreit 1939 - Bei den deutsch-polnischen Problemen muss noch eine besondere Danziger Episode aus dem Sommer 1939 nachgetragen werden. Sie lässt Rückschlüsse auf Hitlers Absichten drei Wochen vor dem Kriegsbeginn zu. Ab Mai verschärfen sich Kontrollen und Verhalten der polnischen Zollbeamten gegenüber den Danzigern im kleinen Grenzverkehr, der für die Menschen dort in ihrer Insellage von besonderer Bedeutung war. Des Weiteren maßten sich die polnischen Zollbeamten gegenüber ihren deutschen Kollegen Befehlsbefugnisse an, die sie nicht hatten. Außerdem wurde die Zahl der polnischen Beamten noch wesentlich erhöht. Die deutsche Polizei behauptete, ein Teil der zusätzlichen Zollbeamten gehöre dem polnischen Nachrichtendienst an und werde auf diese Weise nach Danzig eingeschleust. Die deutschen Beamten arbeiteten daraufhin mit den polnischen nicht mehr recht zusammen. Die wiederum verzögerten die Ausfuhr Danziger Agrar- und Fischereiprodukte, die im heißen 39er Sommer besonders leicht verderben. In dieser angespannten Lage beschwerte sich der Präsident des Danziger Senats, Herr Greiser, beim polnischen Generalkommissar, Herrn Chodacki, über die beschriebenen Vorfälle und kündigte an, dass deutsche Zollbeamte von den polnischen in Zukunft keine Weisungen mehr entgegennehmen würden.

Das Chodacki-Ultimatum - Generalkommissar Chodacki schickte dem Präsidenten Greiser als Antwort postwendend ein Ultimatum, diese Weisung bis 18 Uhr des gleichen Tags zurückzunehmen³⁾, andernfalls werde die polnische Regierung unverzüglich Vergeltung gegen die Freie Stadt anwenden.

Eine polnische Vergeltung gegen Danzig hätte sofort die Reaktion Deutschlands und dann die Englands und Frankreichs und damit den Zweiten Weltkrieg ausgelöst. In dieser aufgeheizten Lage drängte Hitler den Senatspräsidenten von Danzig, für Entspannung zu sorgen und die Angelegenheit nicht noch mehr zu vergiften⁴⁾. Hätte Hitler so kurz vor dem dann später tatsächlich ausgebrochenen Krieg den Konflikt mit Polen haben und die Kriegseröffnung Polen zuschieben wollen, hätte er den Danziger Zollinspektorenstreit nur schmoren lassen müssen. Polen hätte den Krieg dann wohl selbst, wie angedroht, eröffnet. Wenn Hitler unbedingt Krieg mit Polen hätte haben wollen, und nicht nur die drei deutsch-polnischen Probleme in deutschem Sinne lösen wollen, hätte er sich diese Chance sicher nicht entgehen

lassen. Die drei deutsch-polnischen Problembereiche waren zu der Zeit die Missachtung der Minderheitenrechte der Volksdeutschen in der Republik Polen, die durch den polnischen Korridor erfolgte Abtrennung Ostpreußens vom Kerngebiet Deutschlands und deren katastrophale wirtschaftliche Folgen und der polnische Widerstand gegen eine Wiedervereinigung Danzigs mit dem Mutterland. Noch im Januar 1939 hatte Hitler Polen angeboten: *Danzig kommt politisch zur deutschen Gemeinschaft und bleibt wirtschaftlich bei Polen.* Unter diesem Kompromiss hätte es vielleicht einen dauerhaften Frieden mit Polen geben können.

- 1) Lewinsky-Wagner, Danziger Staats- und Völkerrecht, Seiten 196-656
- 2) AA 1939, Nr.2 Dokumente zur Vorgeschichte des Krieges, Dok. 208
- 3) Chodacki-Ultimatum vom 5.8.1939, 01 Uhr, siehe ADAP, Serie D, Band VI, Dokument 774
- 4) ADAP, Serie D, Band VI, Dok 771

Der voran stehende Beitrag ist für unser DANZIGER SEESCHIFF von Gerd Schultze-Rhonhof, dem Autor von: **1939 Der Krieg der viele Väter hatte** auf Wunsch von Kapitän Manfred Schleiff verfasst worden. In dem Buch werden geschichtliche Fakten, die größtenteils nur erschwert zugänglich waren, zu der quälenden Frage „Was hat die Generation meines Vaters dazu bewegt, nur 20 Jahre nach dem Ersten Weltkrieg Adolf Hitler in einen neuen Krieg zu folgen?“ zusammengestellt. Es beschreibt den langen Anlauf zum Zweiten Weltkrieg.

6. verbesserte u. erweiterte Auflage 2007, Hardcover 608 Seiten, Format 17 x 24 cm ISBN 978-3-7892-8229-4 EUR 34,-
<http://www.olzog.de>



Gerd Schultze-Rhonhof war 37 Jahre lang Soldat der Bundeswehr, zuletzt als Generalmajor und Territorialer Befehlshaber für Niedersachsen und Bremen. 1995 zog er das Interesse der Medien auf sich, als er das Bundesverfassungsgericht wegen seines sogenannten „Soldaten sind Mörder“- Urteils öffentlich kritisierte.

Zeitungschnipsel aus dem Wöchentlichen Anzeiger für das Herzogtum Lauenburg.

28. Feb. 1865 - Einem Bauer bei Danzig starben vor einigen Tagen sein Eheweib und zwei Töchter. Wie gebräuchlich auf dem Lande, ließ er die Todten am ersten Tage, da sie Nachmittags verschieden, im Bette beisammen liegen. Abends, als ihn große Bangigkeit und Wehmuth erfaßte, wollte er bei seinem Bruder zubringen. Als er am andern Morgen zurückkehrte und die verschlossene Stube öffnete, saß das todtgeglaubte jüngere Mädchen wieder aufrecht im Bette und streichelte die Wangen ihrer todten Mutter und Schwester.

26. Juli 1867 - Vor einiger Zeit verschwand aus Danzig ein Kaufmann Weißstoc mit etwa 20 bis 30,000 ~~fl~~, bald darauf folgte ihm der vielfach gefürchtete Executor vom Danziger Stadtgericht, ein sehr gewandter und von schlechten Zahlen gefürchteter Beamter. Er hinterließ nur Schulden, keine Vergehen, welche seine Verfolgung veranlassen konnten. R. hatte sich jedoch vor seiner unerwarteten Abreise einen auf Weißstoc lautenden Haftbefehl des Gerichts ausgemacht. In Newyork gelang es ihm leicht, Weißstoc zu erfragen, der bereits im Besitze eines Ladengeschäfts ist. R. tritt ein in Gesellschaft einiger armer Teufel, die er auf dem Schiffe kennen gelernt, und welche er gebeten, ihn in einer wichtigen Angelegenheit zu begleiten. Als Weißstoc den ihm sehr wohlbekannten Beamten seine Thür öffnen sieht, erblickt er: "Sie hier, Herr R.!" - Ja wohl, sagte R., den Haftbefehl aus der Tasche ziehend, "und nun marsch fort - ich bin hier, Sie zu verhaften und nach Preußen zurückzuführen." - Weißstoc weiß, daß dies nicht die erste Executionsreise R.'s ist, er selbst hat ihn früher auf die "Fährte entfloherer Schuldner gehetzt, und R. wußte seinen Mann immer zu greifen; übrigens handelte es sich für Weißstoc gar nicht um das Schuldgefängniß, sondern um das Zuchthaus; er wußte am besten, wie viele von seinen Wechsellern gefälscht waren. "Aber Herr R., sagte er bittend, kann die Sache nicht mit Geld abgemacht werden?" - "Nichts da, antwortete R. mit barscher Amtsmiene, vorwärts." - Aber wenn ich 1000 Dollar gebe! - 1000 Dollars! was sind die! So viel kostet ja beinahe unsere Reise hin und zurück - jetzt machen Sie ein Ende, lieber Weißstoc, oder" - "Aber 2000 Dollar, 2000 Dollar baares Geld, ruft Weißstoc in Verzweiflung, seien Sie gnädig, lieber Herr R., haben Sie Mitleid mit einem armen ruinirten Mann." - "Ich sage Ihnen, daß es nicht geht, machen Sie, daß wir fortkommen." - "Nun, sagte Weißstoc mit den hellen Schweißtropfen auf der Stirne, 3000 Dollar ist mein Alles, ich will sie geben, ich will geben 3000 Dollars, Herr R., aber retten Sie mich!" - Da fühlt R. ein menschliches Rühren: "Und ich, sagte er schwankend, fühlen Sie nicht, daß ich ruinirt bin,

wenn ich das Geld nehme, daß ich nicht nach Preußen zurück kann, daß ich mein Amt und meine ganze Stellung aufgeben muß?" – Weißstock athmete auf: "Hier, hier, da sind 3000 Dollar, damit können Sie in Amerika Alles werden, was Sie wollen, und Alles erreichen!" R. griff endlich zu und verließ mit seinen Freunden den Laden, Weißstock den Saftbefehl zurücklassend. R. ließ sofort seine Frau nachkommen, und soll zur Zeit einen schwunghaften Kaufirhandel mit Schreibmaterialien betreiben. Aber wer beschreibt des guten Weißstock's Zorn, als er einige Wochen später von einem Danziger nicht geprellten Freunde einen Brief erhielt, in welchem als interessante Neuigkeit beiläufig die Worte standen: "Auch der Executions=Inspector R. ist durchgebrannt und hat viele Schulden hinterlassen."

10. März 1868 = Eine Stiefmutter, wie sie kaum in den Märchen als abscheuliches Exempel vorkommt, war die Frau Secretair Bierbarth in Danzig. Das 7jährige Töchterchen ihres Mannes prügelte sie täglich unmenschlich, ließ es auf Holzstücken und Reibeisen knien, steckte es mit den Füßen in das Ofenloch, daß es mit dem Oberkörper balanciren mußte, spannte es in den Boock, während sie mit ihrem schwachen Mann spazieren ging u.f.w. u.f.w. Das arme Kind war am ganzen Körper mit Striemen und die Kniee waren mit eiternden Wunden bedeckt. Das Gericht verurtheilte das Scheusal zu 3 Monaten Gefängniß, das Publikum aber gab dem Staatsanwalt Recht, der fünf Jahre Zuchthaus beantragt hatte.

19. Feb. 1869 = Im Danziger Werder war bei einem Mennoniten, der seiner Kaltblütigkeit wegen bekannt ist, ein Dieb eingebrochen und mit einem Dolche bewaffnet an das Bett des Besitzers, der allein schlief, getreten. Unter der Drohung, ihn zu ermorden, wollte er wissen, wo jener sein Geld liegen habe. Der Mennonit bemerkte ihm hierauf, er würde es allein doch nicht finden, er wolle es ihm aber zeigen, wenn ihm kein Leid angethan werde. Darauf kleidete er sich ruhig an, geht mit dem Dieb durch mehrere Zimmer, öffnet dann einen Schrank, nimmt schnell aus demselben zwei Pistolen und hält sie dem Diebe mit den Worten auf die Brust: "Mit welchem Büdel beleewt em?"

26. Juli 1870 = Aus Danzig ist ein Commando von 140 Mann nach Sibirien abgegangen, um an der russischen Grenze bei Seydekrug einen Cordon gegen die in Rußland ausgebrochene Kinderpest zu ziehen.

14. Juli 1874 = Man hatte geglaubt, Dr. Stroussberg sei durch seine vielfach verunglückten Speculationen jetzt so arm wie eine Kirchenmaus. Dem ist aber nicht so. Er hat so eben das große

Eisenwalzwerk Marienhütte bei Danzig gekauft und baar bezahlt. Oder hat ihm seine Frau Credit gegeben?

18. Aug. 1874 = Wiederum langten am Mittwoch den 12. d. M. etwa 50 Auswanderer, gefegnet mit einer großen Kindersehaar, aus Brasilien zurückkehrend, elend und verkommen hier wieder an. Die Aermsten hatten auf Veranlassung gewissenloser Agenten die Heimath verlassen und wären sicher ohne Hülfe der deutschen Behörde zu Grunde gegangen. Mit den Resten ihr Habseligkeiten sind sie vorläufig im Berliner Arbeitshaus aufgenommen worden, von wo aus sie in ihre Heimath in den Danziger Niederungen weiter befördert werden.

20. Sept. 1874 = Ein Gepäckträger in Danzig hat durch folgendes Gedicht den Magistrat um Erlaß der Communalsteuer gebeten: "Vierundsechzig Jahre alt, = Ohne Stellung und Gehalt = Den Karren schieben geht nicht mehr, = Den Wagen zieh'n ist allzu schwer; = Das Augenlicht ist auch zu schwach, = Der Corpus leidet stark am Krach = Das Aller schlimmste aber ist: = Ich bin auch nicht Capitalist". = Die Antwort war sehr profaisch und abschlägig.

6. Aug. 1875 = Nach der Danziger Zeitung erwartete man das deutsche Panzergeschwader nebst den Schul=Schiffen "Mosquito" und "Rover" auf der Danziger Rheede am 1. August. = Die kaiserliche Werft in Danzig ist beauftragt, den Bau einer Panzerfregatte von der Größe der "Arcona" in Angriff zu nehmen.

31. Dec. 1875 = Die Nat.=Ztg. vom 25. December schreibt: Folgende Geschichte circulirt in höchsten Postkreisen dahier und ist hoffentlich keine Verbindung von Post= und Jagdgeschichten. Der Besitzer eines Thiergartens in Danzig bestellte sich ein paar lebende Hasen in der Provinz; lebende Hasen befördert die Post nicht. Der Absender fiel auf die geniale Idee = die Hasen zu chloroformiren. Gedacht, gethan. Die Hasen werden chloroformirt, die Postis ist genau berechnet; sie wird die Hasen bis nach Auftragen der Post leblos erhalten. Aber der Zug verspätet sich, die Packstücke werden gezählt und in die Packkammer gethan, um Morgens expedirt zu werden. So kommt in der Morgenfrühe der Packknecht in die Kammer und sucht nach Packet 108, zwei Hasen; aber das Packet ist nicht zu finden, die Fenster sind vergittert, die Thüre unverletzt, das Verschwinden ist unerklärlich, das ganze Personal tritt zusammen und stellt wiederholt fest, daß die Hasen dagewesen. Der Packknecht leuchtet nochmals in dem Raum herum = plötzlich schießt ein Hase, der noch todt war, an dem Packer vorbei und zur Thüre hinaus. Während derselbe noch bestürzt dasteht, schießt aber schon der zweite Hase,

die Nummer 108 breit und deutlich auf dem Rücken tragend, an ihm vorbei und dem ersten nach. Das ist zu viel selbst für die Nerven eines Packers = die gespenstigen Hasen haben ihn überwältigt = er ist nahe am Zusammenstinken. Zum Glück erscheint nach kurzer Zeit der besorgte gewordene Adressat, und aus Frage und Gegenfrage kommt das Geheimniß zu Tag. Die chloroformirten Hasen sind und bleiben verschwunden.

11. Juli 1876 = In Werdersdorf bei Danzig lebten zwei Tagelöhner, Cirks, 22 Jahre alt und Rose 24 Jahre alt, ein paar furchtbar rohe und gewaltthätige Burschen, die der Schrecken der Umgegend waren. Sie haßten einen braven Arbeiter Jurtzit, der ihnen an Kraft überlegen und ihren Gewaltthaten mehrmals entgegengetreten war. Sie verbargen aber ihren Haß und als sie in einer Januarnacht mit ihm aus dem Wirthshaus heimgingen, schlugen sie ihn mit armsdicken Prügeln hinterrücks nieder. Als er am Boden lag, spalteten sie ihm dreimal den Schädel, zertrümmerten die Kinnladen und zerfetzten das Gesicht mit 28 Messerstichen. Noch immer lebte der Unglückliche und bat wimmernd um sein Leben, aber vergebens, sie thaten noch einen Trunk im Wirthshaus und säbelten ihm dann mit stumpfen Messern die Kehle ab. Er war so furchtbar zugerichtet, daß man ihn nur an der Kleidung erkannte. Beide wurden von dem Schwurgericht in Danzig des Todtschlags schuldig befunden und zu je 15 Jahren Zuchthaus verurtheilt.

8. Aug. 1876 = Eine reiche Kaufmannsfamilie in Danzig erhielt nach und nach mit der Stadtpost eine Menge anonymen Briefe, welche in der gemeinsten Schreibart mit Veröffentlichung von Familienscandal drohten, falls die Briefempfänger sich nicht herbeilassen würden, sich hiervon durch eine Postsendung von 11,000 Thalern loszukaufen. Man übergab die Sache schließlich der Polizei, und durch ein von der letzten in Verbindung mit der Postbehörde ausgeführtes Manöver gelang es in voriger Woche, eine den angesehensten Kreisen in Danzig angehörende Dame gerade in dem Augenblick abzufassen, als sie spät Abends, als Dienstmädchen verkleidet, der Post einen neuen derartigen Brief übergeben wollte. Die Dame, welche auch noch andere Personen solche schmachvolle Briefe geschrieben haben soll, befindet sich in gerichtlicher Haft. In der Stadt erregt der Fall natürlich das größte Aufsehen.

23. Okt. 1877 = Sonnabend Mittag 2 Uhr lief die eiserne Corvette, welche zum Ersatz der "Arcona" bestimmt ist, auf der Danziger Werft vom Stapel. Oberwerftdirector Livonius taufte dieselbe im Namen Sr. Maj. des Kaisers "Moltke".

Quelle: <http://wafr.lbm.v.de/index.php>

NACHRUF AUF EINEN KAMERADEN

Dr. *Heinz Rump*, geb. 24. Sept. 1918 in Fürstenberg - Havel, gest. 29. Mai 2009 in Hamburg.

Am 29. Mai 2009 trat unser langjähriges Ehrenmitglied, unser Kamerad Dr. *Heinz Rump*, seine letzte Reise an.

Die Trauerfeier fand am 11. Juni 2009 in der Kapelle am Egenbüttel Weg in Wedel statt.

Bei der Trauerfeier wurde das facettenreiche Leben des Verstorbenen gewürdigt. Die ältere Tochter Dr. Rumps, Frau *Ulrike Voigt*, dankte ihrem geliebten Vater und verabschiedete sich von ihm mit lieben, einfühlsamen und ergreifenden Worten.

An der Beerdigung auf dem Wedeler Friedhof nahmen drei Danziger Seeschiffer teil. Unser 1. Vorsitzender *Hartmut Hecker*, unser 2. Vorsitzender Kapitän *Irenäus Kraenz* und unser Kamerad *Horst Tritscher*. Sie verabschiedeten sich von unserem verehrten Kameraden Dr. *Heinz Rump* mit einem Blumengesteck, einem letzten Gruß und einer Verbeugung an seinem Grab.

Anschließend kam die Trauergemeinde zu einem Abschiedsmahl im Schulauer Fährhaus "Willkomm Höft" zusammen.

Die drei Seeschiffer sprachen mit Frau Voigt und seinem Schwiegersohn Dr. Voigt, unserem Kameraden, unter anderem über das Wirken des Verstorbenen.

Dr. *Heinz Rump* hatte das Vereinsgeschehen stets mit wachen Sinnen intensiv verfolgt und wahrgenommen. An unseren jährlichen Stiftungsfesten mit Schaffermahl hatte er immer mit Begeisterung teilgenommen,

Wir werden unseren Kameraden und Ehrenmitglied Dr. *Heinz Rump* sehr vermisse-

sen und unserem Freund ein ehrendes Andenken bewahren.

Seine Töchter, Frau *Christine Scheel* und Frau *Ulrike Voigt*, haben die Lebensdaten ihres Vaters für uns zusammengestellt. Wir danken ihnen für dieses Entgegenkommen.

Und meine Seele spannte
Weit ihre Flügel aus,
Flog durch die stillen Lande,
Als flöge sie nach Haus.

J. Freiherr von Eichendorf

Unser geliebter Vater, Großvater und Schwiegervater

Dr. Heinz Rump

*24. September 1918 + 29. Mai 2009

ist friedlich im Kreise seiner Familie eingeschlafen.

Ulrike Voigt, geb. Rump
Dr. Peter Voigt
Christine Scheel, geb. Rump
Dr. Arnulf Scheel
Enkel Peer-Ulrich Voigt
Henrike Peláez
Arne Scheel
Ricarda Scheel

Im Namen aller Angehörigen

22559, Am Leuchtturm 6

Die Beerdigung fand am Donnerstag, den 11. Juni, um 11:00 Uhr bei der Kapelle des Friedhofes Wedel, Egenbüttelweg statt.

LEBENS LAUF DR. HEINZ RUMP

- *24.09.1918 in Fürstenberg/Havel
- Der Vater war Inspektor bei der Reichsbahn, die Mutter Hausfrau.
- Um 1924, Einschulung in Stettin.
- 1936 er machte das Abitur an einer Privatschule. Er war ein sehr guter Schüler, hatte eine Klasse auf dem Gymnasium übersprungen, wurde aber wegen diverser Streiche zum Schulwechsel gezwungen, z.B. hatte er Papier in Orgelpfeifen gestopft.
- In den Sommerferien besuchte er oft seinen Großvater auf einem Bauernhof in Dahlberg bei Schwerin.
- Nach dem Abitur studierte er Schiffs- und Flugzeugbau in Danzig. Das gab später auch den Anlass, unserem Verein der Danziger Seeschiffer beizutreten.
- 1939 wurde er zur Wehrmacht einberufen. Im Krieg war er Funker in der Division Brandenburg und arbeitete im Nachrichtendienst unter Admiral *Wilhelm F. Canaris*.
- Bei Kriegsende kam er in Bayern in amerikanische Gefangenschaft. Nach seiner Entlassung ging er zu Fuß nach Mecklenburg. Dort angekommen wurde er in sowjetische Gefangenschaft genommen. Ihm wurde Spionage vorgeworfen, und er machte sehr schlechte Erfahrungen. Doch

mit Hilfe eines russischen Soldaten konnte er fliehen.

- In Dahlberg erfuhr er, dass seine Mutter kurz zuvor gestorben war.

- Die Fortsetzung seines Studiums im Schiffs- und Flugzeugbau war nun nicht möglich. Er versuchte es mit Englisch und dann mit der Zahnmedizin.

- Im Studium lernte er *Eva Schmidt*, eine Studentin der Zahnmedizin, kennen, die seine Ehefrau wurde.

- Am 22. Dez. 1950 war die Hochzeit. Beide wurden beruflich tätig, aber an unterschiedlichen Standorten.

- Am 08. Mai 1952 wurden die Zwillingstöchter Ulrike und Christine geboren.

- Etwa 1954 wurde er Leiter der Poliklinik in StalinStadt (heute Eisenhüttenstadt).

- In seiner Tätigkeit wurde er beruflich gehindert. Seine mangelnde Bereitschaft, sich politisch zu arrangieren, war ein wesentlicher Grund, im Dez. 1957 in die Bundesrepublik Deutschland zu fliehen.

- 1959 wohnte er in Wedel und gründete eine Zahnarztpraxis in Hamburg-Eppendorf, die er bald darauf nach Wedel verlegte.

- 1998 gab er seine zahnärztlichen Tätigkeit auf und zog nach Neustadt in Holstein. Im September 2003 verstarb seine Ehefrau Eva, und er kehrte er nach Wedel zurück. Hier lebte er bis 2008 im *Betreuten Wohnen* am Kirchsteg 7 und feierte am 24. September 2008 im Kreise seiner Familie und mit allen Mitbewohnern seinen 90. Geburtstag. Zu diesem Anlass erhielt er von unserem Vorsitzenden, Herrn Hartmut Hecker, die goldene Ehrennadel der Danziger Seeschiffer.

- Ende 2008 zog er ins Heinrich-Gau Heim. Dort erlitt er im Januar 2009 einen Oberschenkelhals-Bruch und wurde nach dreiwöchigem Klinikaufenthalt zunehmend bettlägerig.

Seine Interessen galten bevorzugt seiner Familie, seinem Beruf, Tieren jeglicher Art und dem Erhalt einer humorvollen und optimistischen Lebenshaltung.

Kapitän *Irenäus Kraenz*,
2. Vorsitzender der Danziger Seeschiffer



AUS DEM SPÜLSAUM AUFGELESEN

Spülsaum bei Schleimünde. Foto: hb

WIE EINEM SCHLECHT WERDEN KANN

Wikipedia: Staatsverschuldung

Diese graphische Darstellung zeigt dem mit Finanzen gewieften Seefahrer, wie sich das bei uns praktizierte *antizyklische Verhalten** (Originalton Bundes-Finanzminister *Peer Steinbrück*) auf die Kassenlage ausgewirkt hat. Im Umgang mit staatserhaltenden Ausgaben waren unsere Politiker offensichtlich stets gezwungen, dieses bewährte Verhalten anzuwenden. Wie nun jeder Seefahrer leicht sieht: Fast seit der Gründung der Bundesrepublik Deutschland - hier ab 1960 dargestellt - belegt unsere Staatsverschuldung stetig zunehmend schlechtere Zeiten.

Mann ist mir schlecht!

hb

*** Antizyklische Wirtschaftspolitik:** Jede antizyklische Finanz- und Wirtschaftspolitik setzt voraus, dass in schlechten Zeiten das eingesetzt wird, was in guten Zeiten zur Seite gelegt wurde.

Für Interessierte gibt eine ausführliche **Internet-Publikation für Allgemeine und Integrative Psychotherapie**, Abteilung **Politische Psychologie**, Bereich **Finanzen**, und dort wird u.a. speziell zum Thema:

Das Schulden-Poträt der Stadt Nürnberg

eine Analyse gewagt. Die Diagnose lautet:

Schuldentollwut

Redaktionsempfehlung: Bitte nehmt Euch reichlich Zeit und lest dazu im Internet unter der folgenden Adresse:

<http://www.sejpt.org/politpsy/finanz/schuld/Nbg/nuemb.htm>

HER MIT DEM KÄSE

Wer in Italien weder Schmuck noch Immobilien als Sicherheit für einen Kredit zu bieten hat, kann bei ein paar Banken im Norden des Landes auch Parmesan-Käse beleihen. In der Emilia Romagna akzeptieren vier Geldinstitute den beliebten Hartkäse als Sicherheit.

Allein das Bankhaus Credito Emiliano hat nach eigenen Angaben 400.000 Parmesan-Laibe ihrer Kunden eingelagert. Allerdings werden die Kunden der Bank nicht im Foyer vom Käseduft benebelt: Die Bank betreibt für den Käse ein eigenes Lagerhaus, wo der zweijährige Reifeprozess auch überwacht wird.

Die Einlagerung hat Substanz: Die Käseräder wiegen jeweils 40 Kilogramm, damit können jede Menge Spaghetti bestreut werden. Der Wert pro Laib ist auf 300 Euro festgelegt. Zahlt ein Kunde seinen Kredit nicht zurück, werde dessen Parmesan verkauft, erzählt *William Bizzarri*, der den Käse für das Geldhaus betreut.

Die Bank geht dabei kein Risiko ein: *Sollten die Parmesan-Preise gefallen sein, fordert sie die Differenz vom Kreditnehmer zurück. Diese kann mit Geld beglichen werden oder wiederum mit Parmesan.*

Das ungewöhnliche Finanzierungssystem gibt es übrigens nicht erst seit der Finanzkrise, sondern geht auf die 50er Jahre zurück. Seitdem hilft es den Käseherstellern, während der zweijährigen Reifezeit des Parmesan finanzielle Engpässe zu überbrücken.

<http://www.tagesschau.de/.../parmesan100.html>

RECHNEN FÜR SEEFAHRER

Das Äquivalent unserer Staatsschulden in Pamesan Käselaibern, wie voranstehend beschrieben zu je 40kg das Stück, beläuft sich im Augenblick auf ca. 5 Mrd. Stück. Das sind pro Bundesbürger (Kleinkinder und Greise ohne unterschied) 2,5 Tonnen Käse/Person.

hb

GIFTIGES GREISKRAUT IM RUCOLA-SALAT

Ein fachkundiger Salat-Fan hat in einer gekauften Packung *Rucola* mehrere Stängel des für den Menschen giftigen *Gemeinen Greiskrauts* gefunden. Die zur Untersuchung eingesandten Packungen wiesen rund 2,5 Milligramm Gift auf, das entspricht dem 2.500-fachen des gesetzlichen

Grenzwerts. Die Supermarktkette startete umgehend einen Rückruf und ließ die Charge komplett aus dem Sortiment aller Plus- und Netto-Märkte nehmen. Auch habe man vom Lieferanten stärkere Kontrollen gefordert.



Für den Laien sind die Stängel von *Gemeinem Greiskraut* und *Rucola* (Bild) optisch kaum zu unterscheiden. Dass das für den Menschen gefährliche gelb blühende Greiskraut etwas stärker gezackte Blätter hat, als der beliebte *Rucola*, fällt erst bei gezieltem Hinsehen auf. Eine Verwechslung kann jedoch dramatische Folgen haben: Das *Gemeine Greiskraut*, welches sich in diesem Jahr geradezu explosionsartig ausbreitet, ist für den Menschen giftig und kann in größeren Mengen sogar tödlich sein. *Die Inhaltsstoffe dieser Pflanze sind hepatotoxisch und können starke Leberschäden hervorrufen - bis hin zum Leberkrebs*, erläutert Dr. *Helmut Wiedenfeld* vom Pharmazeutischen Institut der Uni Bonn in einem Interview mit dem Fernsehsender RTL. *Besonders betroffen sind Säuglinge und Kleinkinder aber auch Ungeborene*, so der Experte weiter.

Beim Verbraucherministerium sieht man aktuell keinen Handlungsbedarf, das Thema sei Aufgabe der Länder. Kritiker und Experten sehen das allerdings anders und fordern die Verbraucherschutzministerin auf, gemeinsam mit den Lebensmittelkontrolleuren der Länder dafür zu sorgen, dass gefährdete Lebensmittel und Kräutertees stärker kontrolliert werden. Ansonsten würden größere Katastrophen, wie im vorliegenden Fall, auch weiterhin nur durch Zufall verhindert werden.

Schließlich war es nur dem scharfen Auge eines aufmerksamen Kunden zu verdanken, dass das giftige Kraut im *Rucola* bei Plus entdeckt worden war. Dieser hatte sicherheitshalber alle noch vorhandenen Packungen aufgekauft und zur Kontrolle ins Labor geschickt, wo sich der giftige Fund bestätigte. Der Discounter startete daraufhin eine umfassende Rückrufaktion und nahm mit dem Lieferanten Kontakt auf. Doch auch wenn der Fall jetzt genauestens untersucht und der Lieferweg unter die Lupe genommen wird, ist nicht auszuschließen, dass noch mehr *Gemeines Greiskraut* im Umlauf ist.

Quelle: Deutsche Apotheker Zeitung

SCHNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

FRANKFURTER HOCHSTAPELEI

Wir befinden uns im Jahr 50 vor Christus. Ganz Gallien ist von Römern besetzt. Ganz Gallien? Nein! Ein von unbeugsamen Galliern bevölkertes Dorf hört nicht auf, den Eindringlingen Widerstand zu leisten. Aber Cäsar hat einen brutalen Plan. Er lässt rund um das Dorf den Wald abholzen und eine Trabantenstadt bauen. Asterix und Obelix wissen sich wie immer zu helfen: Sie beträufeln Eicheln mit Zaubersaft und - flupp! - wachsen die Bäume in Sekundenschnelle nach.

Zeitsprung ins Jahr 2009: Ganz Frankfurt ist von Bankern und Beamten besetzt und mit Hochhäusern, Fabriken und Startbahnen zugebaut. Die Flughafengesellschaft Fraport hat einen brutalen Plan: Sie lässt den Kelsterbacher Wald fast komplett abholzen und eine vierte Startbahn bauen. Leider gibt es in Hessen keine Zaubereicheln. Aber dafür kommen die Superhirne der hessischen Landesregierung auf eine geniale Idee: Sie ordnen an, die gefälltten Bäume anderswo wieder aufstellen zu lassen.

Auf Plakaten, die für den Ausbau werben, steht der Slogan: *Unsere Region wächst. Der Flughafen wächst mit.* Leider wächst der Wald nicht mit, im Gegenteil. 200 Hektar werden für den Flughafenausbau gerodet. Diesen Kahlschlag wollen die Behörden wenigstens symbolisch wiedergutmacht sehen. In der „Ökholz-Ausführungsplanung“ ist in schönstem Amtsdeutsch festgelegt, was mit den abgesehenen Stämmen passieren soll. *Mehrere Tausend Stämme gefälltter Eichen sowie sonstiges heimisches Laubholz* sollen aus dem Rodungsbereich in die Restwaldflächen des Kelsterbacher Waldes verbracht werden und dort als stehendes Totholz die Gegend möblieren. Die Baumleichen sollen an Trägerbäume angelehnt und zu formschönen Totholzpyramiden gestapelt werden.

Verantwortlich für diese unglaubliche Holz-Hochstapelei ist eine Vorgabe, die Hessens Wirtschaftsminister Dieter Posch mit Zustimmung der Fraport im Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau verankert hat. Posch sieht den Ausbau als *Zukunftsinvestition in die Region* und ver-

spricht Zigtausende von Arbeitsplätzen. Dass die abgeholzten Bäume tot im Wald aufgestellt werden, wirkt wie eine bizarre Kunstaktion, soll aber ernsthaft dem Naturschutz dienen. Käfer sollen in den toten Bäumen eine neue Heimat finden, für Spechte eigens Höhlen ins abgestorbene Holz gefräst werden - dabei sind die Vögel in der Lage, selbst in gesunde Bäume Löcher zu hämmern.

Die absurde Aktion erinnert entfernt an eine Geschichte der Kinderbuchhelden Pettersson und Findus, die an Weihnachten einen Christbaum aus alten Latten und Schrottteilen basteln, weil Pettersson keinen echten Baum umsägen will und kann. Während Pettersson und Findus im besten Sinne ökologisch handeln, weil sie die Natur schonen, schadet die *Ökholz-Ausführungsplanung* der Natur wahrscheinlich mehr, als sie ihr nützt. Denn wer tote Baumstämme an lebende Bäume anlehnt, muss damit rechnen, dass auch die gesunden Bäume kaputtgehen. Zudem ist das Verankern und Eingraben der Stämme eine teure Angelegenheit, unter der Pflanzen und Tiere leiden. Für die Anordnung dieses Ökoschwachsinn bekommt Verkehrsminister *Dieter Posch* den Hammer des Monats, der Stiel ist liebevoll geschnitzt aus 1A Frankfurter Totholz.

Titus Arnu; **natur & kosmos** VIII. 2009

Hier ein Auszug dem Maßnahmenblatt MA8 zum Planfeststellungsverfahren.**2.2) Beschreibung der Maßnahme**

Um totholzbewohnenden Käferarten kurzfristig neue Habitate zu schaffen, erfolgt das Umsetzen von befallenen und geeigneten, gefälltten Stämmen bzw. Totholzstrukturen aus der Rodungsfläche sowie das Einbringen von liegendem Totholz in geeignete Waldbestände im Rüsselsheimer Wald bzw. in die Restwaldflächen im Kelsterbacher Wald.

... Die Stämme werden als stehendes Totholz entlang von Rucke- oder Pflegegassen eingebracht. Die Maßnahme wird auf die im Eigentum des Landes Hessen oder der Fraport AG stehenden Flächen beschränkt, um Eingriffe in kommunale Forstbetriebe zu vermeiden.

... Weiteres Totholz der Laubhölzer sowie auch Kiefern- und Fichtenstämme sind in die genannten Abteilungen der Waldbestände des Rüsselsheimer Waldes zu verbringen. ... Das Totholz ist bevorzugt in lichten, sonnigen Bereichen abseits von Waldwegen abzulagern. Eine Schichtung von Stämmen soll nicht erfolgen.

Quelle: http://www.bund-hessen.de/presse/2009/pm_20090507_MA_8.pdf

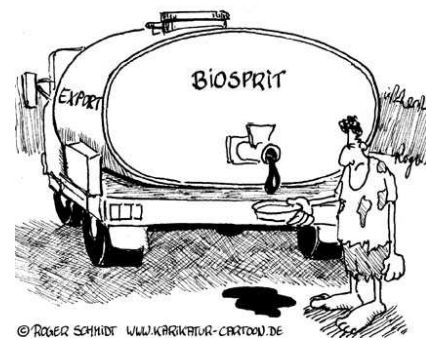
MAL DEUTLICH ANGESAGT

<http://www.jesus.ch>

BIO-SPRIT

Die Ärmsten der Armen werden hungern müssen, und das weil die Industrieländer sich ihre Öltanks füllen wollen. In Haiti ist es im Apr. 2008 zu tagelangen Unruhen bis zum Sturz der Regierung gekommen. Bei Straßenschlachten in Bangladesch gab es zur selben Zeit 50 Verletzte. Eine Protestwelle rollt von Asien über Afrika bis in die Karibik! Als der Preis für Tortillas binnen weniger Wochen fast verdoppelt wurde, kam es bereits im Jan. 2007 in Mexiko zu Straßenprotesten. Die USA hatten zuvor auf dem Weltmarkt massiv Mais für die heimische Bioethanolproduktion zugekauft. Es ist ein unglaublicher Skandal. Eine weltweite Hungerkrise wird in Kauf genommen.

Welcher Zynismus liegt in einer Debatte um die Schonung der Umwelt und des Klimas durch einen 10%-Verschnitt von Ethanol ins Benzin!

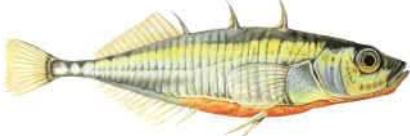


© ROGER SCHMIDT WWW.KARIKATUR-CARTOON.DE

Die zuständigen Politiker kritisieren zwar den dadurch wuchernden Preisanstieg für Reis, Weizen, Raps und Mais – den Grundnahrungsmitteln für einen großen Teil der Weltbevölkerung. Doch die Markteinführung des Ethanols wird in Deutschland auch kurzfristig verschoben. Damit zeigt sich wie dumm und kurzsichtig Regierungen sind, wenn anlässlich eines sachlich nicht richtigen Scheinargumentes, nämlich der *Reduzierung des Klimakillers CO₂*, der Hunger-Gau für Millionen Menschen ausgelöst wird:

Biosprit soll trotzdem kommen, daran lassen unsere Politiker keinen Zweifel.

Quellen: <http://www.bild.de>
<http://www.karikatur-cartoon.de>

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

HEILSAME ZWEIFEL

oder auch:

Einsichten in das Tollhaus der Medizin.

Journalismus und Medizin haben eins gemeinsam, nämlich dass die allermeisten Dinge nicht stimmen. Zum Glück gibt es die Briten, um uns dies zu lehren; die Briten mit ihrem großen Faible für Hoaxes, für Fälschungen, mit ihrer besonderen Freude an öffentlichem Schabernack und mit ihrer Sensationspresse, die weltweit alles, was auf Zeitungspapier gedruckt wird, in den Schatten stellt.

Die Briten haben uns nicht nur das Ungeheuer von Loch Ness, den *Pitdown-Menschen* und zahlreiche Kornkreise geschenkt, sondern auch den Cello-Hoden, jenes medizinische Symptom, das erstmals 1974 im *British Medical Journal* beschrieben wurde.

Demzufolge handelt es sich beim Cello-Hoden um eine Hautreizung des Scrotums, die Cellisten befällt, wenn sie ihr Instrument zu fest an ihr Gemächt drücken.



Cellist Wolff, <http://www.tempi-kuenstler.de>

Glücklicherweise hat die Furcht vor diesem Leiden in den letzten 34 Jahren nicht zu erkennbarem Nachwuchsmangel bei Cello-Spielern geführt, denn in der Tat hat keiner jemals auch nur die zarteste

Berührung zwischen Instrument und Scrotum in normaler Sitzhaltung zuwege gebracht. Trotzdem wurde 34 Jahre lang das Phänomen des Cello-Hodens immer wieder in der Fachliteratur zitiert, bis *Elaine Murphy*, eine inzwischen zur Baronin erhobene Londoner Psychiaterin, soeben gestand, sie habe sich mit ihrem Mann bei der damaligen Einsendung der Krankheitsbeschreibung an das *British Medical Journal* bloß einen Jux gemacht. Auf den Jux habe sie der Beitrag eines Arztes gebracht, der von den „guitar nipples“ dreier Patienten berichtet hatte – junge Gitarrenspieler, deren Brustwarzen sich angeblich durch den Druck des Instrumentes entzündet hatten.

Es macht vielen Menschen offenbar einen Riesenspaß, an den Informationskanälen unserer Gesellschaft herumzuspielden. So besteht der eigentliche Jux der Hoaxer darin, die Ausbreitung ihrer Ausgeburten in den Medien zu verfolgen.

Die Folgen dieses Juxes oder genauer: seiner Aufdeckung sind pädagogischer Natur. Mit jedem Hoax kommen heilsame Zweifel in die Welt, die ungesunde Proportionen annehmen können. Plötzlich treiben den kritischen Beobachter Fragen um wie: Wer steckt hinter *Elaine Murphy*? Gibt es überhaupt ein *British Medical Journal*? Spielen Cellisten wirklich Cello oder tun sie nur so?

Vor allem im medizinischen Bereich tun sich Abgründe von Fragen auf: Welche von den vielen Krankheiten, die an uns schon diagnostiziert wurden, gibt es nicht? Noch schlimmer ergeht es bloß jenen Patienten, die - man soll in der Medizin ja niemals etwas völlig ausschließen - möglicherweise wirklich "Cello-Hoden" haben. Die sitzen jetzt ganz dumm da.

<http://www.dradio.de>

Die bekannteste Jux-Fälschung im deutschen Raum sind wohl die Hitler-Tagebücher. 1983 erklärte das Magazin ‚Der Stern‘, dass es an die privaten Aufzeichnungen von *Adolf Hitler* gekommen sei. Trotz massiver Zweifel an deren Echtheit kam es zur Veröffentlichung und einer gigantischen Werbekampagne. Eine Analyse ergab dann aber, dass die Tagebücher nach dem 2. Weltkrieg verfasst worden waren. Der erhoffte journalistische Erfolg wurde ein Katzenjammer. Die Chefredaktion mußte zurücktreten. Der zuständige Reporter und der talentierte Fälscher kamen wegen Betrugs vor Gericht. In dem Satirefilm *Schtonk* wurden die turbulenten Geschehnisse 1992 mit den Schauspielern *Götz George*, *Uwe Ochsenknecht* und *Christiane Hörbiger* künstlerisch-ironisch verarbeitet. hb

PO-LITIK IM SOMMERLOCH?

Während die **Unionisten** das völlige Versprechen einer gesättigten, nährenden Erfüllung in einer molligen Umgebung ausstrahlen, ziehen **Die Grünen** das lustvolle, pralle und nackte Leben in

**DER EINZIGE GRUND,
SCHWARZ ZU WÄHLEN.**

ZEIT FÜR GRÜN.



schwarz-weiß an sich, jedoch nicht ohne einen Seitenhieb auf das farblose, hässliche Weiße zu machen. Geradezu possier-



lich erscheint da das zaghaft hervorstreckte Popöchen **Der Linken** Kandidatin im blauen Tuch der kapitalistischen Dekadenz. hb



George Orwell, 1984

KLARMACHEN ZUM [ENT]ÄNDERN

Im Zuge der Digitalen Revolution aller Lebensbereiche sind trotz aller Lippenbekenntnisse die Würde und die Freiheit des Menschen in bisher ungeahnter Art und Weise gefährdet. Dies geschieht zudem in einem Tempo, das die gesellschaftliche Meinungsbildung und die staatliche Gesetzgebung ebenso überfordert wie den Einzelnen selbst. Gleichzeitig schwinden die Möglichkeiten, diesen Prozess mit demokratisch gewonnenen Regeln auf der Ebene eines einzelnen Staates zu gestalten dahin.

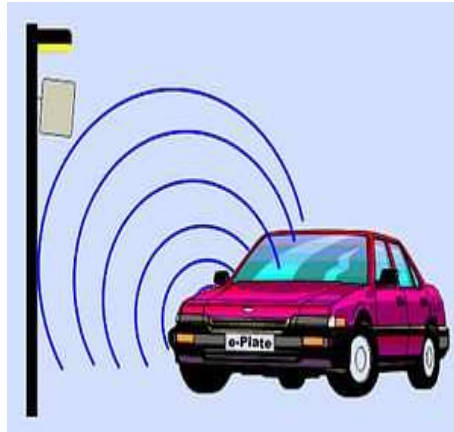
Die Globalisierung des Wissens und der Kultur der Menschheit durch Digitalisierung und Vernetzung stellt deren bisherige rechtliche, wirtschaftliche und soziale Rahmenbedingungen ausnahmslos auf den Prüfstand. Nicht zuletzt die falschen Antworten auf diese Herausforderung leisten einer entstehenden totalen und totalitären, globalen Überwachungsgesellschaft Vorschub. Die Angst vor internationalem Terrorismus lässt Sicherheit vor Freiheit als wichtigstes Gut erscheinen – und viele in der Verteidigung der Freiheit fälschlicherweise verstummen.

Informationelle Selbstbestimmung, freier Zugang zu Wissen und Kultur und die Wahrung der Privatsphäre sind die Grundpfeiler der zukünftigen Informationsgesellschaft. Nur auf ihrer Basis kann eine demokratische, sozial gerechte, freiheitlich selbstbestimmte, globale Ordnung entstehen. ...

Das ist die Präambel im Programm der Piratenpartei Deutschland, deren Existenz mir erstmalig auf dem irre langen Stimmentzettel zur Europawahl auffiel. Als Piratenpartei bezeichnen sich in verschiedenen Ländern gegründete Parteien, die u.a. einen freien Wissensaustausch anstreben und eine Reformierung des Urheber- und Patentrechts, besseren Datenschutz, mehr Informationsfreiheit, freie Bildung und verwandte Themen verfolgen.

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

EIN EU-GEHEIMPROJEKT



Vor etwa fünf Jahren überraschte die Computerfachzeitschrift *c't* ihre Leser mit der Botschaft, dass TÜV-Plaketten mit drahtlos auslesbaren Identifikationschips nicht nur die Maut-Abrechnung, sondern auch flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung ermöglichen. Damals war das ein Aprilscherz. Doch daraus sollte in abgewandelter Form schon bald traurige Realität werden.

Zwei Jahre nach dem Artikel führte Malaysia flächendeckend in Japan entwickelte Kennzeichensysteme ein, die jede Bewegung der Fahrzeuge dokumentieren. Die RFID Chips mit Informationen über den Halter und das Fahrzeug, können auf eine Entfernung bis zu 100 m und bei einer Geschwindigkeit bis zu 250 km/h ausgelesen werden. Die E-Plate genannten Kennzeichen sollen Fahrzeugdiebstähle verhindern helfen.

Inzwischen gibt es in mehreren europäischen Staaten Pilotprojekte zu der effizienten Überwachung des Straßenverkehrs mit RFID-Chips in Nummernschildern. In London erprobt man die Chips zur Legitimation des Zugangs in den mautpflichtigen Innenstadtbereich der City. In Finnland, Frankreich und auch in Deutschland laufen Pilotprojekte, um Autofahrer lückenlos überwachen zu können. Mit E-Plates können künftig Bewegungsprofile von Fahrzeughaltern erstellt werden. Wer etwa vor Gericht behauptet, an einem bestimmten Tag nicht an einem bestimmten Ort gewesen zu sein, der wird es künftig schwerer haben. An vorderster Stelle aber steht das Eintreiben von Geld: Die E-Plates der EU sollen helfen, vollautomatisch Abstandsmessungen und Geschwindigkeitskontrollen vorzunehmen, die dann bei Verstößen vollautomatisch Bußgeldbescheide an die Fahrzeughalter auszulösen. In den Vereinigten Staaten und in Kanada werden die europäischen Entwicklungen mit Interesse beobachtet.

Quelle: U. Ulfkott, <http://info.kopp-verlag.de/>

DIE ART WIE ER SPRICHT



Der legendäre amerikanische Dirigent Leonard Bernstein (1918-1990) wurde wegen kommunistischer Umtriebe vom FBI beschattet. Seine 800 Seiten starke Akte belegt, dass die Ermittlungsbehörde den Musiker auch noch lange nach den Zeiten des Kommunistenjähgers Joseph McCarthy bespitzelte. Die Zeitschrift *The New Yorker* berichtet aus einem Memorandum vom 16. August 1971, in dem die US-Geheimagenten vor einer Veranstaltung warnten, bei der Bernsteins berühmtes Musiktheater *Mass* uraufgeführt werden sollte: Der Komponist plane zusammen mit linksgerichteten Elementen einen Plot, um den Präsidenten und andere Regierungsoffizielle durch eine Antikriegskomposition ... zu blamieren.

Um das Theaterstück hatte die einstige Präsidentengattin Jacqueline Kennedy-Onassis für die Eröffnung des Kennedy Centers for the Performing Arts in Washington gebeten. Das Stück gilt als die stilistisch und politisch radikalste Arbeit Bernsteins. Nach den FBI-Warnungen nahm der damalige Präsident Richard Nixon an der Eröffnungsveranstaltung am 8. September nicht teil: die Nacht solle Jackie Kennedy gehören, ließ er mitteilen. Bernsteins Bespitzelung hat Mitte der 40er Jahre begonnen. In der McCarthy-Ära von 1947 bis 1956 wurde sie besonders intensiv. Der charismatische Nachwuchsmusiker war zu dieser Zeit bereits Dirigent der New Yorker Philharmoniker. Etwa 1953 weigerte sich das Außenministerium, seinen Pass zu verlängern. Bernstein musste zunächst eine eidesstattliche Versicherung abgeben, dass er den USA loyal ergeben sei und den Sowjetkommunismus ablehne. Dennoch gingen die Beschuldigungen weiter, oft mit wenig verlässlichen Quellen. So wird 1958 ein Informant mit den Worten zitiert:

Ich weiß, dass Bernstein ein eingetragenes Mitglied der Kommunistischen Partei ist. Ich habe keinen Beleg dafür, aber ich weiß es von der Art, wie er spricht.

dan/dpa

KURZBIOGRAPHIE EINES KAMERADEN

Volker Sieg

Am 03.12.1941 wurde ich in Danzig-Langfuhr als dritter von fünf Söhnen geboren. Meine Eltern sind der Reeder *Günther Sieg* und seine Ehefrau *Alfra E.O. Sieg*, geborene *Christiansen*, aus Reval.

Von 1948 bis 1958 besuchte ich die öffentlichen Schulen in Flensburg und Hamburg. In Hamburg erhielt ich einen Real-schulabschluss.

Juli bis Okt. 1958 besuchte ich die Seemannsschule in Hamburg am Falkensteiner Ufer. Im Oktober 1958 heuerte ich bei der Reederei RAO (Rudolf August Oetker) als Moses an. Nach sieben Monaten rund um die Welt auf Charter waren wir für zwei Tage in Hamburg. Danach erfolgte die zweite Weltreise, wieder als Charter, für acht Monate. Nach 15 Monaten heuerte ich als Jungmann ab. Bis zum Matrosen fuhr ich dann bei den Reedereien OPDR (Oldenburg – Portugiesische Dampfschiffahrt Reederei), HMG (Gerken) und hauptsächlich bei der Poseidon Reederei Hamburg. Hier lag die Brisanz, dass grundsätzlich bei einer Hamburger Reederei gefahren wurde – niemals bei einer Bremer.

Als Abschluss bekam ich den Matrosenbrief und fuhr von da an als Bootsmann, Zimmermann und letztlich als OA (Offiziersanwärter).

1964 bis 1965 studierte ich Nautik auf der Seefahrtsschule Rainvilleterrassen, Hamburg. Während der Fahrzeit musterte ich in Kanada ab und blieb dort für drei Monate als Holzfäller. Das wiederholte ich noch einmal in Finnland – hier segelte ich aber bewusst achteraus. Mit der Seefahrt hörte ich aber auf, weil mir die Zeit als Rudergänger und Ausguck zu langweilig und darum zu kostbar war.

1965 begann ich eine Lehre zum Groß- u.-Außenhandels-Kaufmann bei der Fa. Cordes jun. Schiffsausrüstung Hamburg. Dabei konnte ich meine Beziehungen zu den Reedereien und meine seemännischen Erfahrungen nutzen. 1967 erhielt ich meinen Kaufmannsgehilfenbrief.

Von 1967 bis 1969 war ich Stellvertreter der Niederlassungsleiter der Fa. Preussag AG HH Feuerverzinkerei. Hier besuchte ich im Großraum Hamburg die Schlosseereien und Metallverarbeitenden Firmen.

1969 im Herbst wurde ich bei der Firma Hermann Loeck, Deutsche Bohr- und Brunnenbaugesellschaft in Hamburg, als Chefeinkäufer eingestellt. Diese Firma wurde 1974 durch die Preussag AG, Hannover, übernommen. Auch hier hatte ich es wieder mit Wasser zu tun. Auf Grund meiner Rutengänger- und Wassererfahrungen schickte man mich 1976 als Projektleiter mit einem Bohrgerät für 2½ Jahre in die Südarabische Wüste, westlich des Jemens. Hier bohrten wir erfolgreich in der Wüste nach Wasser – und nicht nach Öl, bis 1200 Meter Tiefe (Riad). Aufgrund meiner Rutengängererfahrung fragte mich der baubegleitende Geologe grundsätzlich, ob der gewählte Bohrpunkt der Richtige sei. Diverse Bohrpunkte konnte ich besser platzieren. Wasser haben wir immer gefunden!

1974 heiratete ich Ingrid H. geb. *Krieglsteiner*. Meine Frau lernte ich über einen telefonischen Kontakt kennen. Sie arbeitete damals bei einer Spedition in Amberg im Bayrischen Wald. Hier bestellte ich per Eisenbahnwagon Quarzfilterkies für den Brunnenbau. Ihre bayerische Aussprache beeindruckte mich derart, dass ich ihr per Telefon versprach, sie zu besuchen. Bis zum Kennenlernen in Schwanendorf – Treffpunkt Parkplatz – kannten wir uns nur per Telefonstimme. Gesehen – gefunkt – geheiratet!

1977, ich war noch in Saudi Arabien, flog zur Geburt unserer Tochter Verena A.H. ein. 1981 wurde unser Sohn Alexander G. geboren.

Von 1980 bis 1985 arbeitete ich im Außendienst der Preussag AG für Brunnen- ausbaumaterial in Peine bei Hannover.

Von 1985 bis 2000 wagte ich die Selbstständigkeit. Ich kaufte eine Brunnen- und Rohrleitungsbau firma in Schwarzenbek mit 30 Mitarbeitern. Der Verkauf der Firma wurde mir leicht gemacht, obwohl ich es noch gar nicht wollte.

Danach gründete ich in Hamburg eine Einzelhandelsfirma für Bauberatung und Betreuung. Zwischendurch machte ich in Celle den Abschluss als Geopathloge und als Rutengänger. Rutengänger war ich bereits seit 1969 und bin es bis heute.



FLUNDER M 1:1

IMPRESSUM**DANZIGER SEESCHIFF**

Herausgeber: Danziger Seeschiffer e.V.

Redaktion: *Hermann Behrent*

Langenstücken 14; 22958 Kuddewörde

E-Mail: danziger-seeschiff@freenet.de

☎ & 📠 +49 (0)4154 841251

Korrektur: *G. Pomplun, H. Tritscher*

POMUCHELM M 1:1

DIE HECKLATERNE**VOREILIGE GROBHEIT**

Ein Mensch, der einen Brief geschrieben,
Ist ohne Antwort drauf geblieben
Und fängt nun, etwa nach vier Wochen,
Vor Wut erheblich an zu kochen.
Er schreibt, obgleich er viel verscherzt,
Noch einen Brief, der sehr beherzt,
Ja, man kann sagen voller Kraft,
Ganz ehrlich: äußerst fleghaft!
Nun nimmt das Schicksal seinen Lauf.
Denn diesen Brief gibt er auch auf!
Die Post wird pünktlich ihn besorgen -
Doch siehe da, am nächsten Morgen
Ist leider, wider alles Hoffen,
Bei ihm die Antwort eingetroffen,
In der von jenem Herrn zu lesen,
Er sei so lang verreist gewesen,
Nun aber sei er wieder hiesig
Und freue sich daher ganz riesig,
Und er, der Mensch, könnt mit Vergnügen
Nach Wunsch ganz über ihn verfügen.
Der Mensch, der mit dem Brief, dem groben,
Sein Seelenkonto abgehoben,
Nein, noch viel tiefer sich versündigt:
Das Los zum Ziehungstag gekündigt,
Schrieb noch manch groben Brief im Leben -
Doch ohne ihn dann aufzugeben!

DAS SCHNITZEL

Ein Mensch, der sich ein Schnitzel briet,
Bemerkte, daß ihm dies mißbriet.
Doch, da er es sich selbst gebraten,
Tut er, als sei es ihm geraten,
Und, um sich nicht zu strafen Lügen,
Ißt er's mit herzlichem Vergnügen!

Quelle: EIN MENSCH, *E. Roth*