

DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

Nr. 20 Hamburg 2009

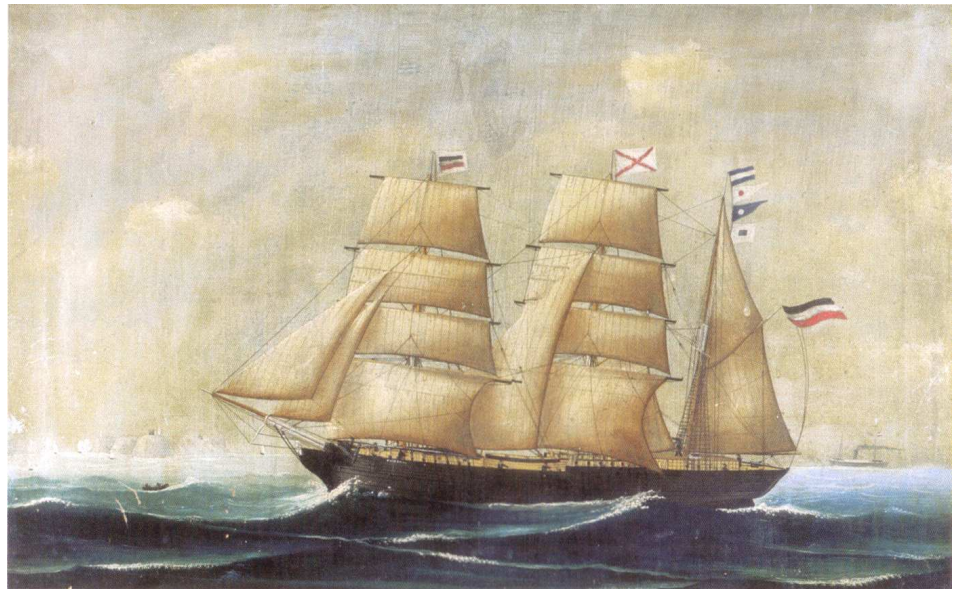
<http://freenet-homepage.de/danziger-seeschiff/index.html>

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Unser Jahresausflug 2009, am 12. September nach Rostock, führte uns an einem sonnigen Sonnabend Morgen als erstes in das wiedereröffnete *Schiffahrt Museum* der Hansestadt. Im Eingang lag ein kleines Heft mit Schiffsporträts, übriggeblieben von einer bereits zurückliegenden Ausstellung mit dem Titel: *Kapitänsbilder aus Barth*. Stets schwingt bei mir die Hoffnung mit, Titelschiffe für unser DANZIGER SEESCHIFF aufzuspüren. Ich kaufte ein Exemplar und wurde nicht enttäuscht. Gleich vier der farbigen Abbildungen waren von Seeschiffen, die im 19. Jahrhundert zeitweise auch einer Danziger Reederei gehörten. Das hier ausgewählte Bild zeigt die Bark EUROPA VON DANZIG mit der Signalisierung JCDS oben am Besanmast. Der Künstler ist der bekannte *August Laschke*, die Technik: Öl auf Leinwand, 76 x 51 [cm]. Die Beschriftung lautet: EUROPA VON DANZIG Capt. F. Zielke.

Die Bark EUROPA VON DANZIG war 30,37m lang und 8,39m breit. Sie hatte einen Tiefgang von 4,85m. Sie war ein Holzbau und wurde 1847 in Pillau bei *Heinrich Otto Becker* für *C.F. Kunde* aus Rügenwalde gebaut. Ab 1853 ist sie dann auf *David E. Zielke* in Rügenwalde eingetragen. Im folgenden Jahr wird sie für *C.F. Zielke* in Rügenwalde registriert, der offensichtlich der in der Beschriftung des Bildes genannten Capitain war. 1857 gehört sie wieder *David E. Zielke* und ab 1866 *D.E. Zielke's* Erben in Rügenwalde. Ab 1873 endlich zählt das Schiff zur Danziger Reederei von *D.W.A. Zielke*. Am 14. August 1877 geht die Bark bei einer Strandung vor Seaham südlich von Sunderland an der britischen Ost-Küste auf der Reise nach dem wenige Meilen südlich gelegen West Hartlepool verloren. *Siegfried Fornaçon* notiert: *kein Toter*.

The Times in London meldet am 15. August 1877 in der Rubrik; Shipping Intelligence: SEAHAM, Aug. 14. – *The EUROPA*, bark, of Dantsic, came on shore two miles south of this port at 2 o'clock this morning; crew saved – vessel will become a wreck, cargo deals, battens, and iron; was bound for West Hartlepool.

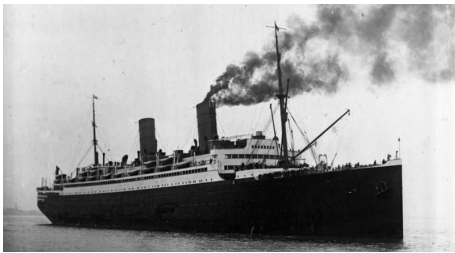


Bark EUROPA VON DANZIG, Signal JCDS 1847 – 1877

Den ältesten Bericht fand ich im **Sunderland Daily Echo**, am Dienstag, dem 14. August 1877: *EINE PREUSSISCHE BARK IST BEI SEAHAM HABOUR GESTRANDET. Seit letztem Sonntagabend liegt dichter Nebel über der gesamten Küste bei Seaham. Montagabend, etwa um Mitternacht, ist eine preußische Bark zwischen Seaham und Hawthorn Dene mit ihrer siebenköpfigen Besatzung, darunter der Captain (Stettin), gestrandet. Befremdend erscheint, dass dieses die zweite ausländische Bark ist, die in diesem Jahr an gleicher Stelle strandete und erst sieben Stunden nach dem das Unglück eintrat von der Küstenwache oder einer anderen Person entdeckt worden ist.*

Die lokale Zeitung **Seaham Weekly News** berichtete am Freitag, dem 17. August 1877 auf Seite 3 unter ‚Local and Distric News‘ in einem detailreichen Artikel: *WRACK EINER PREUSSISCHEN BARK. Am Dienstag Morgen (14. August 1877), bei dichtem Nebel, etwa um 0:20 Uhr, strandete die preußische Bark EUROPA, Capt. Zielke, gut ein und eine halbe Meile südlich von Seaham bei Cherton-Point. Das Schiff war auf der Reise von Hernosand (am Bottnischen Meerbusen in Schweden) nach West-Hartlepool. Es ist total Wrack. Da der Kapitän die Sonne an zwei oder drei Tagen nicht gesehen hatte konnte er die Position seines Schiffes nicht bestimmen. Am Montag, eine Stunde vor Mitternacht, wurde die EUROPA noch von einem Schoner angesprochen, dessen Kapitän fragte Capt. Zielke, wo er sich befinde, und der sagte, dass er vermutete, bei Whitby zu sein. Capt. Zielke hatte eine Lotung mit dem Blei vorgenommen und befand sich bei 35 Faden Tiefe. Etwa eine gute Stunde später hatte er in der Höhe der Seaham Chemical Works eine erste Bodenberührung, und wurde weiter auf die Küste zugetrieben. Die Besatzung blieb an Bord. Erst bei Tagesanbruch wurde die EUROPA von Georg Wallace, der nahe bei den Hochöfen wohnt, gesehen. Wallace nahm ein Tau und zog es vom Land zur Bark. Obwohl die Küstenwache diesen Ort auf ihrem regelmäßigen Strandgang passiert hatte, war das Schiff wegen des dichten Nebels nicht vor sieben Uhr morgens zu entdecken. Sobald die Flut abgelaufen war ging die Besatzung an Land. Die EUROPA war mit Handelsgütern, Planken und Roheisen beladen. Sie war ein Schiff von 20 keel (Kiel) und hatte eine zehnköpfige Besatzung. Das völlig unversicherte Schiff gehört dem Kapitän und seinem Bruder. Der Kapitän übergab das Schiff in die Verantwortung des Agenten Herrn Sinclair (Lloyd's in Seaham), der eine Gruppe aus zahlreichen Seeleuten zusammenstellte, die Ladung und einen großen Teil der Schiffseinrichtungen von Bord rettete.*

Die voranstehenden Zeitungsartikel habe ich im November 2009 bei einem Besuch der British Library Newspaper, 130 Colindale, London gezielt gesucht und gefunden. hb

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE**DER COLUMBUS & DIE DANZIG-KLAUSEL**

Der COLUMBUS (II) 1926

Am 17. Juni 1922 wurde in Danzig auf der Schichau-Werft das mit 32.000 BRT und 236 Meter Länge damals größte Schiff der deutschen Zivilflotte auf den Namen COLUMBUS getauft. Seiner Wichtigkeit entsprechend glaubte man in jener Zeit, es mit dem in der deutschen Schifffahrt selten gewordenen maskulinen Artikel ansprechen zu müssen (siehe auch der PRINZ EUGEN und der IMPERATOR): der COLUMBUS. Die Sektflasche zerschellte ordnungsgemäß am Bug des neuen Flaggschiffs der Bremer Reederei Norddeutscher Lloyd (NDL), doch der Täufling weigerte sich, die eingeseifte, aber wohl nicht genügend schräge Ablaufbahn hinab in die Ostsee zu gleiten. Fast zwei Monate lang mussten Werftspezialisten das Schiff mit großen hydraulischen Industriepressen zentimeterweise ins Wasser schieben. Nach diesen für das Prestige der Reederei und Werft unangenehmen Preßwehen entwickelte sich das Riesenbaby zu dem, was man in Schifffahrtskreisen ein *glückhaftes Schiff* nennt. Während seiner Betriebszeit von 1924 bis 1939 fuhr der insbesondere bei betuchten Amerikanern, die *the german gemütlichkeit* schätzten, beliebte Luxusliner überaus dicke schwarze Zahlen ein. Selbst in den kargen, konsumfeindlichen Jahren der Weltwirtschaftskrise fuhr der COLUMBUS auf der Nordatlantikroute und als Kreuzfahrtschiff anders als die meisten anderen Dickschiffe dieser Zeit Profit ein.

Der COLUMBUS, an den heute unter anderem die nach ihm benannte COLUMBUS-Kaje in Bremerhaven erinnert, war nicht das erste Schiff seines Namens. Sein Vorgänger war Anfang der 20er Jahre zu einem Politikum ersten Ranges geworden. 1914 vom Stapel gelaufen, aber während des Ersten Weltkriegs nicht weitergebaut, war das Schiff 1919 von den Briten als Kriegsbeute beschlagnahmt worden. Deutschland musste gemäß dem Versailler Friedensvertrag alle Schiffe und Schiffsrohbauten mit mehr als 1.600 BRT abliefern. Die voreiligen Sieger-Behörden, die den COLUMBUS (I) 1920 zugunsten des englischen Staatshaushalts an die britische White Star Line verscher-

belt hatten, verstießen mit ihrer Transaktion gegen die Danzig-Klausel im Versailler Vertrag. Danach waren Schiffe, die sich auf dem Gebiet des gerade kreierte Mini-Freistaates Danzig befanden, von der Beschlagnahmung ausgenommen. Den Briten drohte in dieser Sache ein möglicherweise peinlicher Prozess vor dem internationalen Den Haager Gerichtshof, wahlweise eine ebenso peinliche Schadensersatzklage der White Star Line bei Nichterfüllung des COLUMBUS-Kaufvertrages. Um politische Schadensbegrenzung bemüht, lenkte London ein und unterzeichnete 1921 das sogenannte COLUMBUS-Abkommen.



RMS HOMERIC EX COLUMBUS (I)

Der klug taktierende Norddeutsche Lloyd verzichtete darin auf seine Rechte an dem COLUMBUS (I), der als HOMERIC zur White Star Line kam. Dafür bekam die massiv geschrumpfte Traditionsreederei, deren größtes Schiff 1921 der 780 BRT Helgolandsdampfer GRUESSGOTT war, sechs mittelgroße beschlagnahmte Dampfer von jeweils durchschnittlich 7.000 BRT zurück. Außerdem durfte der NDL den noch in Danzig auf der Helling liegenden Rumpf des als HINDENBURG geplanten COLUMBUS Schwesterschiffs behalten. Der HINDENBURG-Rumpf wurde fertiggebaut und zum Luxus-Dampfer COLUMBUS (II). Der COLUMBUS ex HINDENBURG, von Seeleuten und Küstenbewohnern liebevoll *Klumbumbus* genannt, wurde im Sommer 1939 in der Karibik vom Ausbruch des Zweiten Weltkriegs überrascht. Ein Vierteljahr drückte er sich danach vor der Küste Mexikos herum, füllte seine Vorräte auf und versuchte schließlich den Durchbruch nach Hause.



HMS HYPERION

Im Atlantik wurde das Schiff am 17. Dezember 1939 vom britischen Zerstörer

HMS HYPERION gestellt, der sich eine fette Prise erhoffte. Zu früh gefreut. Der COLUMBUS-Kapitän *Wilhelm Dähn* ließ die Flutventile öffnen und das Schiff in Brand setzen. Die Mannschaft ging in die Boote und wurde von dem – damals noch neutralen - US-Kreuzer USS TUSCALOOSA aufgenommen.



USS TUSCALOOSA

Am 18. Dezember versank der brennende COLUMBUS. Mit ihm drei Heizer, die wahrscheinlich das Signal zum *vom Bord Gehen* überhört hatten.

1997 stellte die Hapag Lloyd Reederei, in die der NDL nach einer Fusion 1970 aufgegangen war, ein drittes Schiff mit dem Namen COLUMBUS in Dienst, dem Zeitgeist entsprechend wieder weiblich. Die schnittige 144 Meter lange Mega-Yacht hat Platz für 423 Passagiere. Mit 21,5m Breite ist sie schlank genug, um die Schleuse zum St-Lorenz-Strom zu passieren und so als weltweit einziges Übersee-Kreuzfahrtschiff in den Großen Seen zwischen Kanada und den USA herumzuschippern. Genaugenommen heißt das unter Bahama-Flagge fahrende Schiff nicht COLUMBUS, sondern C.COLUMBUS. Der Grund für das kleine C: Nach Abschluß aller Bauarbeiten hatte sich herausgestellt, dass im bahamesischen Schiffsregister bereits ein Frachter COLUMBUS eingetragen war. Da nach Bahama-Recht kein Name mehrmals auf der Schiffsliste auftauchen darf, setzte die leicht genervte deutsche Reederei, die nicht auf den Traditionsnamen verzichten wollte, ein kleines C für *Cruise Liner* vor das große, bereits aufgemalte COLUMBUS.



Die C.COLUMBUS

Lit.: *Jürgen Pommer*, COLUMBUS wollte nicht ins Wasser; *Koehlers Flottenkalender 1977*; *Georg Bertram*, Das COLUMBUS-Abkommen von 1921; in: *Schiff und Zeit 38* (1993); *Hans G. Prager*, COLUMBUS. Welch ein Klang ...; Hamburg 1998.

Diese Geschichte stellte unser Kamerad Volker Stippich mit der Bemerkung bei: Vielleicht eignet sie sich zum Auffüllen an einer freien Stelle. Was hiermit erfolgt ist.

DIE LETZTE FAHRT DES COLUMBUS (II)

70 Jahre nach dem Untergang des Kreuzfahrtschiffes COLUMBUS (II) beleuchtet eine Dokumentation die Hintergründe der spektakulären Selbstversenkung des Schiffes und die Odyssee ihrer deutschen Besatzung in den USA bis zu ihrer Heimkehr Ende 1945. Grundlage der Dokumentation im Fernsehen von Radio Bremen bilden einzigartige 16-mm-Filmaufnahmen und die zahlreichen Fotografien des Bordfotografen *Richard Fleischhut*, die vom COLUMBUS erhalten geblieben sind.



Die COLUMBUS (II)

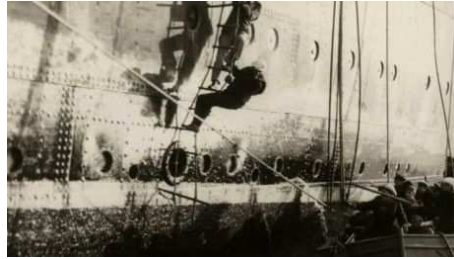
Als am 20. Juni 1939 der Passagierdampfer COLUMBUS den Heimathafen Bremerhaven verlässt, sind besonders viele Angehörige der Besatzung erschienen. Eine Kapelle spielt: *Muss i denn, muss i denn*, als das Schiff langsam vom Kai ablegt. Keiner der Anwesenden ahnt, dass der COLUMBUS zu seiner letzten Fahrt aufbricht. Ein halbes Jahr später, am 19. Dezember sinkt er gut 300 Meilen östlich von Kap Hatteras im Atlantik. Die Mannschaft des COLUMBUS wird vom amerikanischen Schiff USS TUSCALOOSA aufgenommen.



Der Untergang des COLUMBUS (II)

Die Radio-Bremen-Dokumentation erzählt von der letzten Fahrt des COLUMBUS. Alles beginnt mit der unbeschwerten Ausgelassenheit der Gäste an Bord – trotz eines drohenden Krieges: Noch gehen die internationalen Passagiere – vorwiegend reiche Amerikaner – gut gelaunt an Bord. Wenig später jedoch sitzt das Kreuzfahrtschiff in *feindlichen Gewässern* fest: Der COLUMBUS muss nun seine Kreuzfahrtgäste schnellstens von Bord bringen. Die Besatzung wird der Kriegsmarine unterstellt. So werden aus Zivilisten Soldaten. Entweder die Kaperung durch die Briten oder eine Selbstversenkung sind am Ende

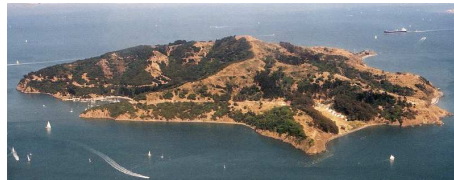
die Alternativen für COLUMBUS-Kapitän *Wilhelm Dähne*.



Die Mannschaft bringt sich in Sicherheit

Die Mannschaft des COLUMBUS wird nach New York gebracht. Es folgen Internierungen, erst auf Ellis-Insel, später auf Angel-Insel in San Francisco und schließlich in Fort Stanton, New Mexiko. Viele Mannschaftsmitglieder können erst nach Kriegsende nach Deutschland zurückkehren.

Die Radio Bremen-Dokumentation erzählt vom Schicksal der COLUMBUS-Besatzung nach dessen Untergang: Zunächst auf Ellis-Insel interniert, werden die Schiffbrüchigen immer wieder zum Spielball der internationalen Auseinandersetzungen. Die britische Marine lässt nicht zu, dass die Besatzung nach Deutschland zurückkehren kann. So werden die Männer des COLUMBUS zunächst nach San Francisco verlegt, wo sie auf der



Gefangeneninsel Angel-Insel unterkommen. Lediglich einige *wehrunfähige* Männer dürfen von hier aus die Heimreise antreten. Knapp 500 Besatzungsmitglieder müssen jedoch bis zum Kriegsende in den USA bleiben. Ihre Heimat ist ab 1941 das Lager Fort Stanton in New Mexiko.



Die Internierten im Lager

1945 nach ihrer Rückkehr nach Deutschland werden sie als Kriegsgefangene behandelt und kommen in die berüchtigte Festung Hohenasperg bei Stuttgart. Erst 1946 ist für die meisten Männer des COLUMBUS die letzte Fahrt des Schiffes zu Ende.

Den Autoren *Reinhard Joksch* und *Annet-*

te Sander ist es gelungen, ehemalige Crewmitglieder des COLUMBUS zu finden, die sich an dieses Ereignis erinnern, als sei es gestern gewesen: den Steward *Gerhard Zeidler*, den Maschinisten *Walter Feier*, den Heizer *Paul Neubert*, aber auch Besatzungsmitglieder des amerikanischen Kreuzers TUSCALOOSA, der die knapp 600 schiffbrüchigen Deutschen nach dem Untergang des COLUMBUS aufnimmt. Sie fügen dieser packenden Dokumentation die Sichtweise der USA auf den Lauf der Ereignisse und das tragische Ende einer Schiffslegende hinzu.



Kapitän des COLUMBUS *Wilhelm Dähne*.

Quellen: <http://www.radiobremen.de/>
<http://www.vidicon.de/die-letzte-fahrt-der-columbus>

UND NOCHMAL COLUMBUS (II)

Am 2. August 1927, mitten auf dem Atlantik brach dem COLUMBUS die Steuerbord-Schraubenwelle. Die Dampfturbine ging wegen der fehlenden Last durch und wurde dermaßen beschädigt, dass eine Reparatur nicht mehr lohnte. Er verholte zur Vulkan-Werft nach Bremen. Als Übergangslösung wurde eine kleine Dreifach-Expansions Dampfmaschine eingebaut, so dass der COLUMBUS den Nordatlantikdienst mit reduzierter Geschwindigkeit weiterführen konnte. 1929 wurde in Hamburg eine Neumotorisierung durchgeführt, so dass die Geschwindigkeit erhöht werden konnte. Der COLUMBUS wurde nun im Nordatlantik-Expressdienst des Nord Deutschen Lloyd eingesetzt. Gleichzeitig wurden die Passagierunterkünfte aufgearbeitet und die schlanken Schornsteine durch dickere ersetzt. Das Aussehen wurde dem der BREMEN (IV) und EUROPA (I) angeglichen. Er war nicht so schnell wie die beiden Schiffe, doch konnte er sich mit 22-23 kn zu den noblen Expressdampfern zählen. Als solcher fuhr der COLUMBUS bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs und machte sich auch als Kreuzfahrtschiff einen guten Namen. Eine dieser Reisen dauerte beispielsweise 47 Tage und führte rund um Südamerika.

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

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE**FREISPRUCH**

Der ehemalige Chef der Hilfsorganisation Cap Anamur, *Elias Bierdel*, und der Kapitän *Stefan Schmidt* sowie der Erste Offizier *Vladimir Daschkewitsch* der CAP ANAMUR II wurden am 07.10.2009 in einem Prozess vor einem Gericht im sizilianischen Agrigent von dem Vorwurf der Beihilfe zur illegalen Einwanderung freigesprochen.

Das Hilfsschiff CAP ANAMUR II hatte am 20. Juni 2004 insgesamt 37 afrikanische Bootsflüchtlinge, die sich mit einem überfüllten Schlauchboot im Mittelmeer in Seenot befunden hatten, aufgenommen. Nach einem Streit um die Einfahrtsgenehmigung und nach dreiwöchigem Lavieren wurden sie schließlich nach Italien gebracht. Laut damaliger Darstellung der italienischen Behörden hätten die Bootsflüchtlinge von Malta aufgenommen werden müssen, weil sie die CAP ANAMUR II in maltesischen Gewässern betreten hätten. Nach der Ankunft in Sizilien wurden die Mitarbeiter der Hilfsorganisation unter dem Verdacht der Schlepperei verhaftet, später auf freien Fuß gesetzt. Die aus Seenot geretteten Menschen kamen in Abschiebehaft und wurden wenige Tage nach ihrer Ankunft abgeschoben.

Die Staatsanwaltschaft hatte auf eine Strafe von vier Jahren Haft und eine Geldstrafe in Höhe von 400.000 Euro plädiert. *Elias Bierdel* hat laut *tagesschau.de* mit einer Verurteilung gerechnet und dem Gericht unterstellt, dass gegen ihn und die Mitangeklagten ein politischer Prozess wegen mutmaßlicher *bandenmäßiger Schleuserei* geführt werde.

In einer Pressemitteilung feiert Cap Anamur den Prozessausgang als großen Erfolg. Es handle sich um das *folgerichtige Urteil eines fragwürdigen Strafprozesses*. Denn die Rettung von Menschenleben darf nicht juristisch geahndet werden, so die Hilfsorganisation. *Elias Bierdel* weist darauf hin, dass das Urteil noch nicht rechtskräftig sei und die Staatsanwaltschaft möglicherweise in Berufung gehen werde. Dann könne es zu einem Verfah-

ren vor der nächsthöheren Instanz in Palermo kommen. Zugleich ändere das Urteil nichts an den Zuständen im Mittelmeer und an der Migrationspolitik der Europäischen Union. Nach wie vor würden europäische Einheiten unter deutscher Beteiligung Flüchtlingsboote abdrängen. Zugleich erhebt der ehemalige Cap-Anamur-Chef Vorwürfe gegen den damaligen Bundesinnenminister *Otto Schily* und die deutschen Medien. Die meisten Medien hätten ihn und seine Crew 2006 *aufs Übelste verleumdet*. Schily habe immer wieder Zweifel an der Lauterkeit der Hilfsorganisation geäußert und die Mitarbeiter von Cap Anamur so indirekt in den Prozess *hineinmanövriert*.

<http://www.backinjob.de/>

ZUM THEMA

Matthias Thieme schreibt in der Frankfurter Rundschau dazu unter anderem: *Nicht nur in Italien gab es starke Interessen an einer Kriminalisierung der Aktion. Auch Ex-Innenminister Otto Schily versuchte nach Kräften, die Aktion in den Bereich des Illegalen zu verweisen. Groß war und ist offenbar die Angst, dass andere Schiffsbesatzungen genauso handeln könnten.*

Stattdessen soll die von keinem Parlament wirksam kontrollierte Grenzagentur Frontex die Flüchtlinge auf dem Meer abfangen, abdrängen und zur Umkehr zwingen. Auch mit deutscher Hilfe, geortet aus der Luft. ...

Cap Anamur gebührt Respekt dafür, auf diesen täglichen Kampf vor Europas Grenzen aufmerksam zu machen. Dass dort viele Menschen sterben, dringt meistens nur dann ins Bewusstsein der europäischen Festungsbewohner, wenn besonders drastische Fernsehbilder zu sehen sind. Cap Anamur hat die Aufmerksamkeit auf das Leid der Flüchtlinge gelenkt. Immerhin.

Die Frankfurter Allgemeine referiert dazu von Freispruch bis Medienspektakel:

Bierdel wies Vorwürfe von Kritikern zurück, er habe damals ein Medienspektakel auf italienische Kosten inszeniert. Räumte aber im Deutschlandfunk ein, dass Fehler gemacht worden seien, weil man auf die Situation nicht vorbereitet gewesen sei. Man habe zu viel Zeit gebraucht, um einen geeigneten Hafen zum Anlaufen zu finden. Er habe keinen einzigen Journalisten eingeladen oder an Bord geholt. Sie kamen, weil sie schauen wollten, und ich bin bis heute der Meinung, dass wir das gar nicht anders machen konnten, sagte Bierdel. Sich angesichts der Tatsache, dass Menschen in großer Zahl an der EU-

Außergrenze verschwinden, ertrinken, verdursten, sich auf Inszenierungsfragen zu konzentrieren, habe er schon damals obszön gefunden.

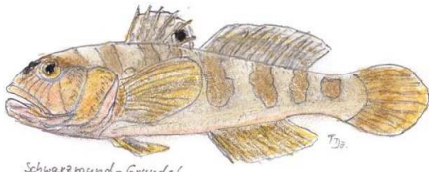


Elias Bierdel in Siegerpose im Juli 2004

Die Afrikaner kamen damals in Abschiebehaft. Bierdel, Schmidt und Daschkewitsch wurden erst unter Verdacht der Schlepperei verhaftet, später auf freien Fuß gesetzt. Oberstaatsanwalt Santo Fornasier warf der Hilfsorganisation zudem vor, sie habe die Rettung als Werbung für sich ausnutzen wollen und ein „Medienspektakel auf italienische Kosten“ inszeniert. Der Vorfall führte zu Bierdels Abwahl als Leiter von Cap Anamur. Das Rettungsschiff wurde verkauft, die Aktion als einmaliger Vorfall entschuldigt. Die CAP ANAMUR II habe nicht die italienische Souveränität verletzen wollen, hieß es. Das Verfahren war im November 2006 eröffnet worden.

Der Gründer von Cap Anamur, *Rupert Neudeck*, sagte der F.A.Z., *es wäre besser gewesen, das unter deutscher Flagge fahrende Schiff hätte die Flüchtlinge in einen deutschen Hafen gebracht. Innerhalb weniger Tage hätte es Hamburg oder Lübeck erreichen können. So aber habe sich die Organisation Italien aufgedrängt, das ohnedies wegen der vielen afrikanischen Migranten eine besondere Last trage. Zudem gebe es ein juristisches Problem: Bei den meisten Migranten aus Afrika handle es sich nicht um Flüchtlinge im rechtlichen Sinne, sondern eher um Wirtschaftsflüchtlinge, die ihrem prekären Los in afrikanischer Armut entgehen wollten.*

AUS MEEREN UND HÄFEN



Schwarzmund-Grundel

DIE SCHWARZMUNDGRUNDEL

Das ging fix! In zwei Jahren hat die Schwarzmundgrundel sich über den gesamten Nord-Ostsee-Kanal ausgebreitet. Ihr Bestand nimmt rasant zu. Angler haben bereits mit ihr Bekanntschaft gemacht. Beim Butt- und Aalangeln ist sie regelmäßiger Beifang.

Neogobius melanostomus ist der lateinische Name der Schwarzmundgrundel. Ihr Ursprungsgebiet ist das Kaspische und Schwarze Meer und die Unterläufe der einmündenden Flüsse. Seit ca. 20 Jahren verbreitet sich die Schwarzmundgrundel zum Teil mit erstaunlicher Geschwindigkeit. Zunächst dehnte sie ihren Lebensraum von den Unterläufen der großer Flüsse auf stromaufwärts gelegene Gewässer aus. Im Jahr 2000 wurde sie erstmals in der Donau auf österreichischem Gebiet festgestellt. Im Jahr 2004 dann in Deutschland nachgewiesen. Neben der Ausbreitung durch die Wanderung der Fische selbst kam es auch zu einer Verbreitung durch den Menschen. Durch Eintrag mit Ballastwasser von Handelsschiffen oder als Begleitart bei Fischbesatzmaßnahmen. 1990 gelangte sie in die *Great Lakes* in Nordamerika und in die Danziger Bucht. Die Ausbreitung innerhalb der Danziger Bucht und in die umgebenden Teile der Ostsee wurde von polnischen Wissenschaftlern kontinuierlich untersucht. Sie dokumentierten das Potential dieser Art bei der Erschließung neuer Lebensräume. 1990 waren in den Häfen von Hela und Gdingen, wo die Fische nun bestandsbildend waren, erst wenige Tiere festgestellt worden. Im Jahr 2001 nahm ihr Verbreitungsgebiet bereits eine Fläche von 400 km² ein. Damit waren fast alle geeigneten Habitate der Danziger Bucht besetzt. Stellenweise erreichte ihre Bestandsdichte durchschnittlich 4 Individuen je ha.

Von der Danziger Bucht aus verbreitete sich die Schwarzmundgrundel entlang der Ostseeküste westwärts. 1999 wurde sie bei Rügen festgestellt, 2003 lag Rostock schon hinter ihr. Wann sie genau in der Kieler Bucht angekommen, ist unbekannt. Die ersten Einwanderungen in den Nord-Ostsee-Kanal über die Holtenauer Schleusen erfolgten wahrscheinlich in der zwei-

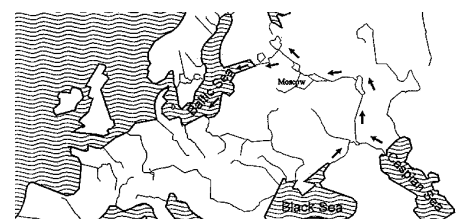
ten Jahreshälfte 2006. Erste Fänge durch Sportangler östlich von Rendsburg und in besonderem Maße im 90 ha großen Flemhuder See wurden 2007 gemeldet. Der in Rade bei Rendsburg ansässige Fischer machte 2007 erstmals Bekanntschaft mit ihr. Bis zum Herbst 2008 fehlten weitere Nachweise aus den westlichen Teilen des Nord-Ostsee-Kanals. Erst sah es so aus, als würde der Schwarzmundgrundel dieser Gewässerteil nicht zugehen. Doch dem war nicht so. Im Oktober 2008 wurden in der Brunsbüttler Schleuse eine erwachsene Schwarzmundgrundel gefangen, die offensichtlich in die Elbe einwandern wollte. Der Nord-Ostsee-Kanal muß als von der Schwarzmundgrundel durchquert betrachtet werden.

Die meisten Angler taten sich mit der Bestimmung dieser ihnen bisher oft unbekanntes Fischart schwer. Die Vorschläge reichten von *Schwarzgrundel* über *Quappe* und *Aalmutter* bis hin zur *Groppe*. Eine richtige Bestimmung ist nicht leicht, aber dennoch für jeden möglich, wenn man die entscheidenden Merkmale im Körperbau dieser Art kennt. Gemessen an unseren heimischen Grundelarten wird die Schwarzmundgrundel sehr groß. Im Brackwasser haben männliche Tiere Körperlängen von 25 cm erlangt. Der gedrungene, im Querschnitt rundlich und leicht abgeplattete Körper ist gelblich bis grau, oftmals mit mehreren großen braunen Flecken auf den Körperseiten. Während der Laichzeit können Männchen auch eine schwarze Färbung annehmen. Entlang der Körperseite vom Kopf bis zur Schwanzflosse befinden sich pro Schuppenreihe 45-55 Schuppen. Die erste Rückenflosse hat 5-7, die zweite 14-17 Flossenstrahlen. Ganz charakteristisch ist der schwarze Fleck im hinteren Bereich der ersten Rückenflosse, siehe Abb. Zweite Rückenflosse, Schwanzflosse, Afterflosse und die Brustflossen haben eine abgerundete Form. Im Kopfbereich, inklusive der Kiemendeckel, gibt es, im Gegensatz zu vielen ähnlich aussehenden Arten, keine deutlich sicht- bzw. fühlbaren Dornen, Stacheln oder Bartfäden. Zu guter Letzt ist als typisches Merkmal eine auffallend große, fast waagerechte Maulspalte zu nennen, wodurch die Tiere bei der Ansicht von vorn einen überaus humorlosen Eindruck erwecken.

Schwarzmundgrundeln sind typische Bodenbewohner. Sie ernähren sich überwiegend von Muscheln, Würmern, Krebsen, und gelegentlich wohl auch von Fischlaich. Im Alter von 2-3 Jahren erreichen sie die Geschlechtsreife. Die Laichzeit beginnt im Frühjahr und kann sich bis in den Spätsommer hinziehen. Schwarz-

mundgrundeln sind Portionslaicher. Die Eizahl pro Weibchen wird mit 100-5.000 angegeben. Die Eiablage erfolgt auf nahezu jeder Art von Hartsubstrat in einer Art Nest. Dieses Nest, in das verschiedene Weibchen ihre Eier gelegt haben können, wird bis zum Schlupf der Brut durch das Männchen bewacht. Nach Beendigung des Brutgeschäfts stirbt das Männchen, vermutlich an Erschöpfung. Weibchen können zum Teil ein zweites Mal reproduzieren, allerdings werden auch sie im Regelfall nicht älter als 4 Jahre.

Die Schwarzmundgrundel bevorzugt Brackwasser, kommt aber auch in reinem Süßwasser vor. Entsprechend ist damit zu rechnen, dass noch viele weitere Gewässer in Schleswig-Holstein von ihr eingenommen werden. Nachweise aus dem Traveeinzugsgebiet liegen bereits vor. Schafft sie es, sich in der Unterelbe zu etablieren und von dort bis nach Dresden aufzusteigen? Wird sie in Eider und Stör vordringen? Wird der Elbe-Lübeck-Kanal von Süden oder von Norden besiedelt, oder von beiden Seiten gleichzeitig? Unbekannt ist, wie sich das Vorkommen der Schwarzmundgrundel auf die bestehenden Fischartengemeinschaften der unterschiedlichen Gewässer auswirken wird. Positive und negative Auswirkungen sind denkbar. Raubfische bekommen beispielsweise ein erweitertes Beutespektrum, kleinere Fische einen weiteren Konkurrenten um die Ressourcen Nahrung, Unterstand und Laichsubstrat. Es sind viele Fragen an ihr Auftreten geknüpft, die für Angler und Fischer von großem Interesse sind. Aus diesem Grund bitten wir Sie um Mithilfe! Wenn Sie eine Schwarzmundgrundel gefangen haben und sich nicht sicher sind, dass der Fangplatz bereits bekannt ist, melden Sie sich bitte bei der Hegegemeinschaft Gewässersystem Nord-Ostsee-Kanal oder dem LSFV-Schleswig-Holstein. In Zusammenarbeit mit der Fischereibiologischen Abteilung des Zoologischen Museums der Universität Hamburg sollen die Daten gesammelt und ausgewertet werden. Begleitend sind weitere Untersuchungen zur Biologie und zum Verhalten der Schwarzmundgrundel vorgesehen, um mehr über diese spannende Fischart und ihre Lebensweise in Norddeutschen Gewässern herauszufinden.



<http://aliens.ocean.univ.gda.pl>



Medusa

DER SIEGESZUG DES SCHLEIMS

[2006.07.21](#) Glitschig glibberige Meerestiere blockierten am 5. Juli 2006 das Kühlsystem im Atomkraftwerk in Hamakain der Präfektur Shizuoka in Japan. Ein Quallenschwarm verstopfte einen Filter, durch den Meerwasser zur Kühlung des Kraftwerks lief. *Es ist das erste Mal, dass wir die Produktion wegen Quallen zurückfahren mussten*, sagte ein Sprecher von Chubu Electric Power. Mitarbeiter hätten die Tiere aus dem Filter entfernt, bevor die Produktion wieder hochgefahren werden konnte.

[2007.07.07](#) Nahe Mallorca haben Umweltschützer ziellos im Meer treibende Quallenschwärme entdeckt. Riesige Ansammlungen der Leuchtqualle, *Pelagia noctiluca*, gebe es südlich der Insel Cabrera, die wiederum südlich von Mallorca liegt, teilte die Organisation *Oceana* mit. Die Quallen hatten schon in vergangenen Jahren an den Mittelmeerküsten Besorgnis ausgelöst. Allein in der spanischen Region Katalonien waren im vergangenen Sommer mehr als 10.000 Menschen verletzt worden. Den persönlichen Kontakt mit einer *Pelagia noctiluca* sollte man vermeiden. Eine Berührung führt zu Hautreizungen und brennendem Schmerz.



[2007.11.21](#) Es klingt ganz wie aus einem Science-Fiction-Thriller: Ein riesiger Schwarm Leuchtquallen der Sorte *Pelagia noctiluca*, 25 Quadratkilometer in der Fläche und 12 Meter tief, treibt im Ozean auf eine Fischfarm zu. Das Meer ist durch die schleimigen Nesseltiere rot gefärbt. Über 100.000 Lachse sind dem tödlichen Gift aus den Nesselsäckeln der Tiere hilflos ausgesetzt. In ihren Netzkäfigen können sie nicht flüchten. Herbeieilende Mitarbeiter der Anlage sitzen in ihren Booten und beobachten das Massensterben. Sie

können nichts tun. Der Todeskampf der Lachse wühlte das Meer auf als würde es kochen. Binnen sieben Stunden ist alles vorbei. Kein einziger Lachs ist mehr am Leben. Sie starben an den Schmerzen, die ihnen die Quallen beibrachten, und am Stress. Dieser Vorfall ereignete sich am 21. November 2007 in der einzigen Aquakulturanlage Nordirlands.

BLOG-KOMMENTAR: In einem Akt rückgratloser Feigheit haben gezählte 1 Mio. Quallen einen unbescholtene Fischbauern an den Rand von Hartz IV gebracht.

<http://www.Vegan-Jellyfish-Society.com>

[2007.11.25](#) Zum zweiten Mal hat am 24. Nov. 2007 ein Schwarm Leuchtquallen eine Lachsaufzucht im Norden von Belfast angegriffen. Der Verwalter der Farm berichtete, dass 140.000 Junglachse im Wert von 700.000 Euro verendet sind.

[2007.12.30](#) Medien aus Sao Paulo berichteten, dass auffallend viele Badegäste behandelt werden mussten, die, statt einer gewünschten Abkühlung, schmerzhafte Verbrennungen erlitten hatten. Sie waren in einen Quallenschwarm geraten. In der Erste-Hilfe-Stationen des Küstenortes Praia Grande wurden am Freitag und Samstag im Akkord verletzte Badegäste versorgt. Mindestens 15 Menschen, zumeist Kinder und Jugendliche, wurden ärztlich behandelt. Viele Opfer hätten vor Schmerzen geweint.



Es soll sich um die *Portugiesische Galeere* handeln, die über lange Tentakeln verfügt und deren Verbrennungen sehr schmerzhaft sind. Eine extreme Hitzewelle im Südosten Brasiliens wird als Ursache für die Quallenplage vermutet. Die Menschen wurden aufgefordert, das Meer sofort zu verlassen, wenn sie Quallen in Ufernähe entdecken.

[2009.05.27](#) Mallorca zeigte Flagge, wenn sich Quallenschwärme auf die Strände im Anzug befanden. Eine Maßnahme der Balearen-Regierung auf das Quallenproblem. In den Jahren zuvor hatten Leuchtquallen den Badespaß an Mallorcas Stränden getrübt. Äußerst giftige *Portu-*

giesische Galeeren waren bei Formentera in die balearische Gewässer getrieben und hatten *hohe Wellen* geschlagen. Eine Berührung mit diesem Wesen kann zu Atemstillstand und Herzversagen führen. Deshalb wurde mit den sogenannten Quallen-Flaggen das Baden vor Mallorca erlaubt oder auch verboten.

Nomura Qualle <http://www.stern.de>

ZUM THEMA

Für *Uwe Waller* vom Leibniz-Institut für Meereswissenschaften in Kiel ist die Vernichtung einer ganzen Fischpopulation in einer Zuchtanlage durch Quallen einmalig. Er kennt deren tödliche Bedrohungen bisher nur durch giftige Algen. Auch die treiben wie die Quallen in dichtem Teppich mit rot gefärbten und giftigen Planktonorganismen, *Red Tide* genannt, in die Netzkäfige hinein. Für die Aquakultur bedeutet das große Verluste. *Es ist schon vorgekommen, dass Netzkäfige mit Fischen per Hubschrauber versetzt wurden, um sie auf diese Weise vor Gefahren, z.B. einer giftigen Algenblüte, zu retten*, sagt *Uwe Waller*. Prof. *Ulrich Sommer* ergänzt, dass Quallen ihre Beutetiere nicht zielgerichtet angreifen. Vielmehr seien sie der Meeresströmungen ausgesetzte passive *Leimrutenfänger*.

Die Forscher vermuten, dass die zunehmende Häufung von Quallenplagen durch drei Faktoren verursacht werden: 1. Überfischung gewährt den Quallen weniger Nahrungskonkurrenten und macht die Meere zum Paradies für sie. 2. Eutrophierung durch Einleitung von düngerhaltigen Abwässern in die Meere lässt mehr Plankton entstehen, wovon sich die Quallen ernähren. Und 3. der Klimawandel könnte die Quallen mit dem Golfstrom in Gebiete bringen, in denen sie früher nicht gedeihen konnten. Jede dieser Erklärungen hat eine gewisse Plausibilität für sich, sind aber in der Gesamtheit der Wechselwirkungen noch nicht hinreichend erforscht. Nesseltiere gelten als *Sackgasse* in der Nahrungskette. Sie tragen nichts oder nur wenig zur Ernährung von Fischen bei und zogen deshalb weniger Aufmerksamkeit in der Meeresforschung als Fische oder Plankton auf sich.

Manche Quallenplagen sind vollkommen neuer Qualität: Mit Schiffen im Ballastwasser verschleppte Arten erreichen fremde Meeresgebiete, wo sie sich explosionsartig vermehren. Eine australische Quallenart überflutete im Jahr 2000 den Golf von Mexiko. Bereits ab 1982 fraß eine Rippenquallenart aus dem Golf von Mexiko das Schwarze Meer leer. 90% der dortigen Sardinenlarven fielen den Invasoren zum Opfer. Die Fischerei brach zusammen. Seit 2006 ist dieser Mexikanische Vielfraß nun auch in der Nord- und Ostsee angekommen. Man darf gespannt sein, was passieren wird..

QUALLEN SIND SCHÖN...

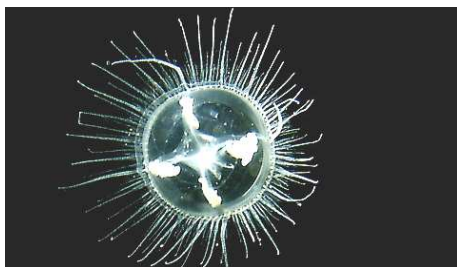
Die Franzosen nennen die Gallertwesen *gelée de mer*. Dreht man sie um, quellen ihre Tentakeln wie Haare aus einem unförmigen Kopf. Das brachte ihnen in der Wissenschaft den Namen *Meduse* ein, inspiriert von *Medusa*, dem Schlangenhaare tragenden Fabelwesen aus der griechischen Mythologie.

Die Quallen gehören zu den Protagonisten im Reich der Tiere. Seit über 500 Mio. Jahren bevölkerten sie die fast leeren Ozeane. und treiben oder schwimmen aktiv als Teil des Planktons durch die Weltmeere – Hirn-, Herz- und Blutlos. Vollkommen getrocknet bleibt nur ein zartes, schillerndes Häutchen, ähnlich der schleimigen Kriechspur einer Schnecke, übrig. Eine *saftige* Meduse von 5-6 kg hat gerade mal 10 gr Trockenmasse. Viele Quallen besitzen einen glasklaren oder milchweißen Leib. Die meisten Großquallen, eine Gruppe von etwa 200 Scheibenquallen, bekennen jedoch Farbe.



Spiegeleiqualle

Die *Spiegeleiqualle* etwa bringt ein knalliges Gelb in die Unterwasserlandschaft.



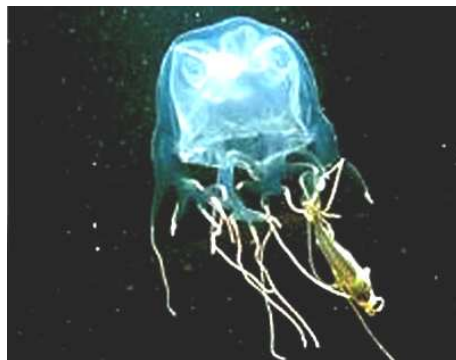
Kreuzqualle

Die *Kreuzquallen* durchstreifen die See als türkisfarbene Gallertbrocken.



Die transparenten *Sternhimmelquallen* sind von weißen Pünktchen übersät. Manchmal leuchten inmitten ihres gläsernen Körpers auch einfach nur die Geschlechtsorgane, dann aber gleich in knalligem Rot. (*na wie sonst?*)

Quallen bewegen sich nach dem Rückstoßprinzip. Kleinere Vertreter hasten mit sekundenschnellen Kontraktionen ihrer Schirmchen im Wasser umher. Größere Exemplare scheinen zu schweben.



Quallen machen sich über Planktonorganismen aller Art her, *Würfelquallen* trauen sich sogar an Krebse und Fische heran.



Wenn eine *Feuerqualle* von einem Meter Durchmesser ihre 30 Meter langen Tentakel in einem Winkel von 45 Grad abspreizt und damit zehn Meter weit schwimmt, kann sie über 7.000 Kubikmeter Wasser durchforsten, das entspricht dem Inhalt zweier Schwimmbäder, sagt der Meeresbiologe und Quallen-experte *Thomas Heeger*.

Quallen treiben meist allein in den Meeren herum, es sei denn, geeigneten Strömungsverhältnissen haben sie zu einem Quallenschwarm verdichtet, der eigentlich keiner ist, weil die Tiere nicht miteinander, sondern nur nebeneinander agieren. In den *Quallenseen* von Palau drängeln sich zeitweise bis zu 1.000 Exemplare der bräunlichen Wanderqualle *Mastigias* in

einem Kubikmeter Wasser. Im kleinsten See, dem *Eil Malk*, treffen sich die Tiere täglich bei Sonnenaufgang zu einer Massenwanderung durch ihr Heimatgewässer.



Menschen empfinden die glibberigen Ansammlungen als Bedrohung. Quallenschwärme fressen Laichgründe leer. Und im Spätsommer gibt es Invasionen von Feuerquallen an den heimischen Stränden.



Auf der philippinischen Insel Luzon drehen vor mehreren Jahren geschätzte 50 Tonnen *Wurzelmundquallen* Millionen Menschen den Strom ab, weil sie das mit Seewasser betriebene Kühlsystem eines Kraftwerks lahm legten.

Ute Schmidt, <http://www.mare.de>

... UND LECKER !? (Satire)

Um mit der Quallenschwemme fertig zu werden empfehlen sog. Fischereiexperten: *Aufessen* - und dazu das folgende Rezept:

Quallensalat (Zutaten für 4 Personen)
 1 kg Cassiopea oder Cephea (lebend)
 200 ml Essig (4 bis 6 % Säure)
 50 ml Zitronensaft
 3 Esslöffel Sojasauce
 2 Frühlingzwiebeln
 2 bis 3 reife Tomaten
 4 Knoblauchzehen
 etwa 10 g Ingwer (je nach Geschmack)
 eine Prise schwarzer Pfeffer

Zubereitung: Tiere gründlich in Süßwasser reinigen und in Streifen schneiden. Frühlingzwiebeln, Ingwer und Knoblauch fein hacken. Tomaten in Scheiben schneiden. Alles in eine Salatschüssel geben, mit Essig, Sojasauce und Zitronensaft beträufeln und pfeffern. Gut umrühren und über Nacht im Kühlschrank marinieren lassen.

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

NACHWEHEN

In den neuen Bundesländern haben sich Frauen einen besonders großen Bildungsvorsprung vor den Männern erarbeitet. Von 1999 bis 2004 haben 30,9 % der Mädchen die Hochschulreife erreicht, aber nur 20,8 % ihrer männlichen Altersgenossen. Im gleichen Zeitraum schafften 14,6 % der Jungen, aber nur 7,7 % der Mädchen keinen Hauptschulabschluss. Frauen sind besser ausgebildet als Männer und haben daher größere Chancen auf einen qualifizierten Arbeitsplatz, den sie wiederum am ehesten im Westen finden. In einigen Landkreisen stehen 100 Männern unter dreißig weniger als 80 Frauen gleichen Alters gegenüber. Durch den massenhaften Wegzug junger, meist qualifizierter Frauen fehlen nun im Osten die Mütter der nächsten Generation. Viele zurückgebliebene Männer finden in ihrer Heimat weder einen Job, noch eine Partnerin. Das hat tiefgreifende Folgen für die betroffenen Regionen. *Der soziale und wirtschaftliche Abstieg des Ostens wird dadurch verschärft*, mahnt Dr. Reiner Klingholz, Leiter des Berlin-Instituts für Bevölkerung und Entwicklung.

Quelle: Apotheken Umschau

Die Frauen im Osten suchen einen Partner, die im Westen einen Versorger.

Simone Thomala, Schauspielerin.

TERMINE

Unser bevorzugtes Vereinslokal ist der REMTER im Hause der Handwerkskammer im Holstenwall 12, 20355 Hamburg, Tel. (040) 357196. Sollte der REMTER geschlossen haben, was schon Mal vorkommt, dann ist das Restaurant MICHELANGELO am Hostenwall 13 unser erstes Rückfalllokal.

Unser SEESCHIFFER-**Stammtisch** findet im REMTER, jeweils am 2. Freitag des Monats um 18:00 Uhr statt.

Das 135. **Stiftungsfest mit Schaffermahl** findet am Sonnabend, dem 30. Januar 2010, um 18:00 Uhr im REMTER statt.

Die jährliche **Hauptversammlung** findet im REMTER am Freitag, dem 12. März 2010 um 18:00 Uhr statt.

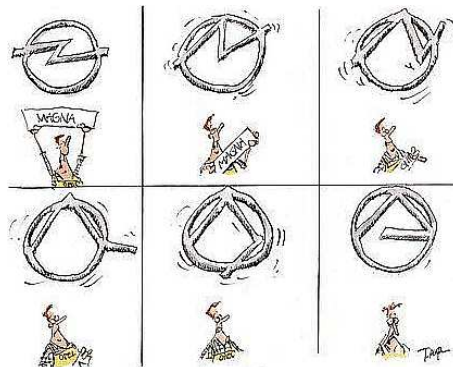
WARTE NUR!

Ein Mensch, von Skrupeln glatt befreit, verachtet jede Pünktlichkeit und hält robust sich allemal für künstlerisch und genial. Als Ausgleich macht es ihm Verdruss, wenn er auf andre warten muss.

Karl-Heinz Söhler

AKTUELLES BILDLICHKEIN A(H1N1)-IMPfstoff ABBEKOMMEN

Hier die selfmade Flue Maske (Scheißer ®)

STEUERFALL(E)

Opel (GM – Magna – GM - ?)

REIN GESCHÄFTLICHESNEUERÖFFNUNGENSCHRECKLICH SCHÖN !

Nicht nur wir DANZIGER SEEFÄHRER sind durch die *Shop-aholic* Tendenzen unserer Frauen verwirrt. Die australische Doktorandin Bianca Price scheint nun eine wissenschaftlich untermauerte Möglichkeit gefunden zu haben, diese Kosten zu senken. *Die Lösung sei*, sagt sie, *nur noch jene Geschäfte mit den schönsten Mitarbeiterinnen aufzusuchen.*

Sie fand, als sie das Kaufverhalten von 350 Frauen untersuchte, dass Kundinnen zwischen 18 und 26 Jahren von Verkäuferinnen abschreckt werden, die sie schöner finden als sich selbst. Inspiriert wurde Bianca Price durch ihre eigenen negativen Erfahrungen. Unabhängig vom Produkt kauften Testpersonen deutlich seltener von hübschen Verkäuferinnen. Bianca Price erklärt dieses Verhalten mit der sozialen Vergleichstheorie:

Menschen vergleichen sich mit anderen, um eine Reaktion zu ihrem Erscheinungsbild zu erhalten. Ein Vergleich mit Menschen, die aufgrund ihres Aussehens als sozial überlegen wahrgenommen werden, kann, der Theorie zufolge, Angst auslösen und zu einem Gefühl der Unzulänglichkeit führen.

In einem bestimmten Kontext kann der Vergleich mit sozial überlegenen Personen zu einer starken Aversion (Vermeidungsreaktion) führen. Für den Einzelhandel aber heißt Vermeidung weniger Käufe und damit auch weniger Profit, sagt Bianca Price.

Besonders jüngere Frauen betrachten ihr Aussehen als ihren Lebensinhalt. Es bestimmt über ihre Chancen, die Anzahl der Freunde, einen Freund zu finden und ihren Erfolg im Beruf. Frauen sind von Natur aus Konkurrentinnen. Nehmen sie eine andere Frau als soziale Bedrohung wahr, kann dies ihr Verhalten beeinflussen.

Ladenbesitzern empfiehlt sie, Frauen mit unterschiedlichen Größen und Figuren anzustellen, so dass für jede Kundin etwas (leicht zu Verschreckendes) dabei ist.



Bianca Price,
eine schrecklich schöne Doktorantin.

<http://www.unisa.edu.au/news/2009/110809.asp>

BÜCHER CDS FILME



DIE STATUS-QUO-DIKTATUR

Eine seltsame Stimmung herrscht in Deutschland, eine Art rasender Stillstand. Es fällt schwer zu beschreiben, was nicht in Ordnung ist. Die Unzufriedenheit und Unsicherheit der Bürger liegt in der Luft. Aber da ist kein Punkt, an dem sie sich kristallisieren, von wo sie sich artikulieren und zur Wehr setzen könnten. Zur Wehrwogegen? Offensichtlich eine neue Situation, die mit uns als verwöhnten und überforderten Menschen des 21. Jahrhunderts zu tun hat.

Doch das gab es schon einmal vor sehr langer Zeit. Der Althistoriker *Christian Meier* hat dieses Phänomen als eine Krise ohne Alternative bezeichnet, und erstmals in den Jahren des Niedergangs der römischen Republik verortet: *Je mehr durch den Senat – oder auch von anderer Seite – im Gemeinwesen reformiert wurde, umso schlimmer wurde es. Dann wurden alle möglichen Kräfte wach, weil sie sich darin, wie sie sich in dem Gemeinwesen eingerichtet hatten, gestört sahen.* Die notwendige Zuspitzung der Krise, die es dem politischen System ermöglicht hätte, sich im Zuge der Problemverarbeitung kontinuierlich weiterzuentwickeln, kam nicht. *Man kam nicht auf die Idee, an der überkommenen Ordnung etwas zu verändern.* Diesen Knoten durchschlug *Julius Cäsar* dann im Jahr 46v.Chr. mit der Errichtung der Diktatur.

Die auffälligen Ähnlichkeiten machen verständlich, dass *Christian Meier* schon 1997 mit dem *Szenario der Krise ohne Alternative* die vage gefühlte Malaise der Bundesrepublik erklären wollte. Doch seine Idee errang nur unter Intellektuellen einige Prominenz, konnte aber weder handfeste Interessen in eine Richtung treiben noch den Konflikt zuspitzen und schon gar nicht eine neue politische Kraft bilden. Eine Erklärung wäre, dass die Krise noch nicht reif genug war. Heute be-

fänden wir uns demnach in ihrem fortgeschrittenen Stadium, und die Symptome wären an Zahl und Intensität gewachsen. Dazu könnte man neben der unaufhaltsamen Wucherung der Kosten in den Sozialversicherungen, der Explosion der öffentlichen Schulden und der Innovations- und Reproduktionsverweigerung auch die Verschlimmerungserwartung zählen, die vom Begriff *Reform* ausgeht.

Die Expertendemokratie wird von einer Inkompetenz-Kompensations-Kompetenz am Laufen gehalten, wie der Philosoph *Odo Marquard* das nannte. Die vielen Reform-Folgeschäden-Begrenzungsreformen der Scheinexperten erodierten das Vertrauen der Bürger. Beunruhigend viele Stimmen sind zu hören, die aus unterschiedlichen Richtungen die Verschlechterung der Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen, ungehemmtes Wuchern der Verwaltungen und das Verschwinden von Initiative, Mut und Zuversicht beklagen. Doch vielleicht ist *die Krise ohne Alternative* schon vorbei und wir befinden uns bereits mitten in einer Diktatur! Das allerdings wäre eine historisch neue Form. Kann eine Demokratie eine Diktatur sein? Herkömmliche Diktaturen, vor allem verfassungswidrige, sind Lösungsversuche sozialer, wirtschaftlicher oder politischer Probleme durch eine radikale Veränderung des institutionellen Rahmens. Sie haben meistens einen revolutionären Charakter. Könnte es eine speziell antirevolutionäre Diktatur in einer Demokratie geben, die ausschließlich die Erhaltung der bestehenden öffentlichen Ordnung trotz aller ungelösten und in ihr unlösbaren Probleme betreiben? Das Postdemokratisch-Diktatorische an ihr wäre nicht nur das Fehlen jeglicher politischer Kräfte, die sich einen solchen Systemwandel ernsthaft zum Ziel setzen, sondern vielmehr die Komplizenschaft aller etablierten Parteien, die solche Bestrebungen bewusst vermeiden oder sogar unterdrücken. Das alles ist der Fall in der Bundesrepublik, und den Pakt gegen den Wandel, gar eine Erneuerung des politischen Systems haben ausnahmslos alle im Bundestag vertretenen politischen Parteien mit dem öffentlichen Dienst geschlossen. Dass die politischen Institutionen, der Länderföderalismus, das Verfassungsgericht, das Parlament, die Parteien, das Beamtentum und die Politiker selbst ein wesentlicher Bestandteil des Problems sind, das wird von den etablierten politischen Kräften mit aller Gewalt verdrängt.

Die Bürger spüren das jedoch, und es lässt sie immer mehr zweifeln, ob Wahlen überhaupt das richtige Mittel sind, um in dieser Situation am politischen Prozess

noch teilzunehmen. Dieser Zustand verdient den Namen einer Status-quo-Diktatur. Hier eine kleine Litanei der politischen Tatenlosigkeit:

Das postdemokratische Prinzip der Status-quo-Diktatur besteht darin, dass es egal ist, wen man wählt, denn es wird sich nach der Wahl nichts ändern. Links und Rechts sind nur noch die schillernden Farben ein und derselben politischen Fata Morgana. Doch an den Rändern, da franst die Bindungskraft der Status-quo-Ideologie langsam aus. *Martin Sonneborn*, Satiriker und TITANIC-Chefredakteur, hat im August 2004 Die PARTEI gegründet, um die Mauer wieder aufzubauen. Heute hat Die PARTEI über 8.000 Mitglieder, und *Sonneborn* ist Bundesvorsitzender. Das Willi-Weise-Projekt wurde vom Kuratorium NEUE Demokratie gestartet. Das Ziel dieses einmaligen Projekts heißt: *Der Stimme des Volkes soll mehr Geltung im Deutschen Bundestag verschafft werden.* Denn: *Das Volk hat die Kraft. Nicht die Parteiprüchmacher.* Die Piraten-Partei, vorgestellt im Seeschiff Nr.19, und natürlich *Horst Schlämmer*. Das alles ist viel mehr als politisches Kabarett, es sind die akuten Symptome eines schleichenden Legitimationsverlusts, einer Erosion der demokratischen Substanz in den wichtigsten Repräsentationsorganen des Staates.

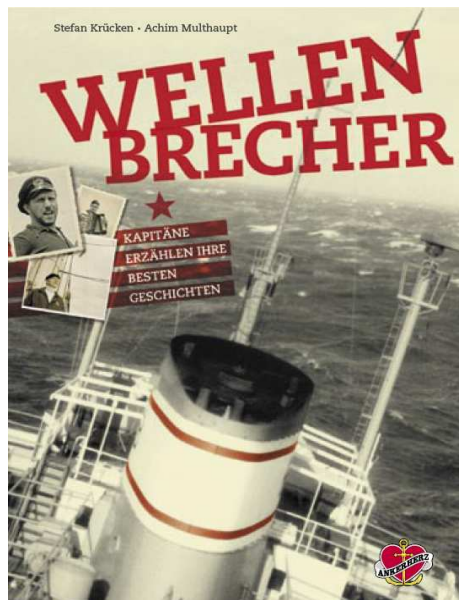
Wie kommen wir aus dieser hoffnungslosen Situation heraus? Es ist eine legale, demokratische Revolution nach Artikel 148 des Grundgesetzes, deren Ziel eine neue Verfassung für Deutschland ist, und das bedeutet das Abreißen der alten und die gleichzeitige Gründung einer neuen Republik. Die Römer konnten sich einen Verfassungswechsel noch nicht vorstellen. *Meier* schreibt: *Man hatte nicht eine Verfassung, sondern man war eine Verfassung, - wir aber schon!*

Quellen: <http://www.williweise.de/>
<http://www.youtube.com/watch?v=hpBFFz7z4k4> zu *Martin Sonneborn*
Reginald Grüenberg,

Die deutsche Status-quo-Diktatur in:
<http://www.welt.de/politik/>

Die Wenigen, die das System verstehen, werden so sehr an seinen Profiten interessiert oder so abhängig sein von der Gunst des Systems, dass aus deren Reihen nie eine Opposition hervorgehen wird. Die große Masse der Leute aber, mental unfähig zu begreifen, wird seine Last ohne Murren tragen, vielleicht sogar ohne zu mutmaßen, dass das System ihren Interessen feindlich ist.

Möglicherweise *Jakob Rothschild*, 1863



WELLENBRECHER

Mit Abenteurern, Kapitänen und
Axel Prahl hinaus aufs Meer

In der Anthologie WELLENBRECHER erzählt der Ankerherz Verlag erneut die spannendsten Geschichten von See. Kapitäne berichten, was geschieht, wenn sich auf den Meeren die Ereignisse überschlagen: Sie haben Schiffbrüchige aus tosender Brandung gerettet, überstanden einen Hurrikan und überlebten einen Tsunami, sie wurden von einem amerikanischen Flugzeugträger gerammt, von einer iranischen Rakete getroffen oder von der norwegischen Küstenwache beschossen. Sie entführten ein Kreuzfahrtschiff in die UdSSR, kämpften gegen skrupellose Piraten und gegen einen Riesenkraken. Sie verteidigten einen Hafen gegen Verbrecherbanden, befreiten Kriegsgefangene auf einem sinkenden Schiff, ließen wegen schöner Frauen ihren Frachter fahren und erlebten, wie stolz die Dockarbeiter von London einst waren.

Leseproben aus WELLENBRECHER:

... Auf dem Atlantik, zwei Tage vor Weihnachten 1965: Auf dem Frachter FRANK LEONHARDT, der Richtung Amerika läuft, empfängt man ein SOS. Kurz darauf erkennt man, dass die Lage für die Besatzung eines Schiffes, das in einem Sturm vor der Azoreninsel Flores auf die Klippen gelaufen ist, todernst ist. Jeden Moment können Brecher das Wrack zerschlagen. Niels Held zögert keinen Moment. Mit einem Beiboot fährt er in die Brandung hinein, um die Schiffbrüchigen zu bergen – und jeden von ihnen zu retten. ...

... Dann bemerken wir, dass Wasser in unsere Rettungsinsel eindringt. Ein Leck! Die einen beginnen, in die Ventile zu blasen,

die anderen schöpfen das Wasser mit ihren Seestiefeln hinaus. Wir versuchen, zu überleben. ...

Kapitän Klaus Gerber, Cuxhaven

... Das Lichtband kommt direkt auf uns zu. Knapp einen Meter über dem Wasser, wie an einem Seil gezogen, mit einem Sprühen. Nun weiß ich, um welchen Lichtstreifen es sich handelt. *Das ist eine Rakete*, sage ich. ...

Kapitän Robert Maringer, Osnabrück

... Meine Beine wurden taub. Ich spürte, wie der Tod kam. Seltsam war, dass es mir nicht schwer fiel, mich zu verabschieden. Ich weiß noch, dass ich darüber nachdachte, ob ich als Seemann alles richtig gemacht hatte. ...

Kapitän Richard Neu, Hechthausen

WELLENBRECHER sammelt mehr als 25 echte Abenteuer, von denen manche von einer Romantik sind, die es heute, im Zeitalter der Satellitenortung und der Computerzeitpläne, nicht mehr geben kann. Wie der Bestseller ORKANFAHRT (2007) sammelt auch dieser Band Geschichten aus der Wirklichkeit, aufgeschrieben von Reporter Stefan Krücken, erstklassig fotografiert von Achim Multhaupt und liebevoll illustriert von Sandro Pezzella.

WELLENBRECHER ist nach dem Bestseller ORKANFAHRT (2007) die zweite Anthologie aus dem Ankerherz Verlag.

WELLENBRECHER, Kapitäne erzählen ihre besten Geschichten, Ankerherz-Verlag, 21279 Appel, Autor Stefan Krücken Fotograf Achim Multhaupt, 184 Seiten mit farbigen Porträts, Illustrationen und historischen Fotografien, Hardcover, Leineneinband mit Schutzumschlag.

€29,90 ISBN-13: 978-3-940138-03-3

Autor Stefan Krücken, Jahrgang 1975, volontierte beim Kölner Stadt-Anzeiger, arbeitete als Polizeireporter für die Chicago Tribune und ging dann zur Zeitschrift Max. Krücken schreibt als Reporter für GQ sowie für andere Magazine. „Sturmkap“ war sein zweites Buch nach dem Bestseller „Orkanfahrt“. Er lebt mit seiner Familie in einem Dorf bei Hamburg.

Fotograf Achim Multhaupt, Jahrgang 1967, studierte Fotodesign an der Fachhochschule Dortmund. Für seine Diplomarbeit fotografierte er den Blues in den schwarzen Vierteln von Chicago. Seine Fotos wurden in Galerien in Hamburg und Köln ausgestellt. Seine Schwerpunkte sind Porträtfotografie und Bildjournalismus, er arbeitet für nationale und internationale Magazine. Er lebt in Hamburg.

Und noch eine Leseprobe aus WELLENBRECHER, ein Beitrag von unserem Kameraden Kapitän Gerhard Lickfett:

Im Dezember 1980, 3° 52' N / 77° 01' W Hafen von Buenaventura, Pazifikküste Kolumbien, Frachter SCHWABENSTEIN.

DER ENGEL VON BUENAVENTURA

Vor dem kolumbianischen Kaffeehafen herrscht erhöhte Wachsamkeit, weil Kriminelle schon manches Schiff überfallen haben. Frachter SCHWABENSTEIN hat gerade den Lotsen abgesetzt, als über Funk die Meldung kommt: „Achtung! Piraten klettern an Bord!“ Gerhard Lickfett gibt Generalalarm - und dann gehen die Seeleute zum Gegenangriff über.

Jeder Seemann weiß, dass Meerjungfrauen gerne bei Vollmond ums Klüvernnetz herum schwimmen. Ich habe einmal eine schwedische Meerjungfrau aufgefischt, mitten auf dem Ozean, allerdings nicht bei Vollmond, sondern an einem sonnigen Morgen. Sie hieß Stina, kam aus Schweden und war ziemlich hungrig. Mit Knäckebrötchen haben wir sie wieder aufgepäppelt.

Auf dem Atlantik geschah es, auf der Reise von Gran Canaria in die Karibik, an Bord eines Großseglers, dessen Name nicht wichtig sein soll, weil ich nicht möchte, dass der Reeder unnötig Bluthochdruck bekommt. Ich muss erklären: In meiner Laufbahn war ich Kapitän einer Reihe berühmter Segelschiffe, darunter der ROYAL CLIPPER (dem größten Segelschiff der Welt), der ALEXANDER VON HUMBOLDT (das Schiff mit grünen Segeln aus der Reklame für ein Bremer Bier), der THOR HEYERDAHL (ein renommiertes Schulschiff) oder von reinem Luxus unter Segeln, der den Namen SEA CLOUD trägt.

Für meine Leidenschaft habe ich, so paradox das klingt, auf einige Annehmlichkeiten und einiges Honorar verzichtet, doch ich konnte nicht anders. Mit 15 sah ich im Pfarrhaus von Helmstedt den Film *Sturm im Atlantik* über das Leben der Fischer vor Island. Als das Licht im Saal wieder anging, spürte ich ein tiefes Verlangen, zur See zu gehen. ...



Kapitän Gerhard Lickfett, Hamburg

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

EIN MORDSSPASS - PIRATEN JAGEN

Nolting, Merkel

AUF ANRUF FLUCHT

Michail Wojtenko ARCTIC SEA-Experte fürchtet um sein Leben. - Von Benjamin Bidder, Moskau, mit Material von AFP.

Nachdem ihm Unbekannte die Flucht aus Russland nahegelegt hatten, hat sich der Seefahrtsexperte *Michail Wojtenko* in die Türkei abgesetzt. Er fürchtet einen Anschlag und wittert hinter dem Verschwinden der ARCTIC SEA ein Geheimdienstkomploit. *Ich habe einen Anruf bekommen*, berichtet er atemlos am Telefon: *Eine Drohung war es nicht - eher eine Warnung. Ein Mann sagte mir, 'Michail Dmitrijewitsch, Sie haben sich in der Affäre um die ARCTIC SEA eingemischt. Aber jetzt reicht es uns mit den Skandalen.'* Die Leitung nach Istanbul knarrt - Wojtenko ist aus Russland in die Türkei geflohen. Drei bis vier Monate solle er sich lieber nicht in Russland sehen lassen, habe ihm der Unbekannte nahegelegt. Wojtenko, während des Verschwindens der ARCTIC SEA zu medialer Bekanntheit gelangt, fürchtet um sein Leben. Kaum war seine Flucht bekannt geworden, ging auch seine Web-Seite zeitweise vom Netz. Dort verlautbarte sein Arbeitgeber noch am Freitag, der Seefahrtsexperte und Chefredakteur des Branchendienstes *Morskoj Bulletin* - Sowfracht habe seinen Rücktritt aus freiem Willen eingereicht: Wojtenko sei es leid, *alle zu belügen*, heißt die kryptische Begründung. Sechs Wochen nach dem mysteriösen Piratenüberfall in der Ostsee ist der Fall ARCTIC SEA um ein weiteres Rätsel reicher. Noch sind die Details der Odyssee des Schiffs über Ostsee, Nordsee und Atlantik unbekannt. Zwar spürten russische Marineverbände das Schiff an den Kapverdischen Inseln auf. Unklar ist noch immer, warum die mutmaßlichen Piraten das Schiff überfielen. Wollten sie Lösegeld? Oder waren etwa Drogen oder gar Nuklearmaterial an Bord, wie die russische Journalistin *Julia Latynja* mutmaßte? Einem Bericht der Salzburger Nachrichten zufolge hatte der Frachter hochmoderne Boden-Luft-Raketen für den Iran an

Bord. Eine Mafia-Gruppe aus russischen Militärangehörigen habe mit dem Land eine entsprechende Vereinbarung getroffen, berichtete das Blatt am Freitag. Demnach wurden die Waffen vom Typ S-300 bei einer Reparatur des Schiffes in Königsberg an Bord gebracht. Der Jerusalem-Korrespondent des Blattes beruft sich dabei auf *gut informierte israelische Quellen*, die in engem Kontakt mit westlichen Geheimdiensten stünden. Russland entschied den Frachter zu stoppen, nachdem sein Geheimdienst von einem westlichen Nachrichtendienst Informationen über die Vereinbarung zwischen Iran und der Mafia-Gruppe erhielt. Die Zeitung führte außerdem an, dass Russland nach der Befreiung des Frachters vor den Kapverden zwei große Transportflugzeuge dorthin geschickt habe, obwohl nur 14 Besatzungsmitglieder und acht mutmaßliche Entführer nach Moskau gebracht werden mussten.

Auch Wojtenko spekulierte öffentlich über eine weitere Fracht neben dem offiziell geladenen Holz im Wert von rund einer Million Euro: Waffen etwa für afrikanische Kriegsherren. Wojtenko berichtete täglich mehrfach über den verschollenen Frachter, über Gerüchte und die Entwicklungen während der Suche. Nachrichtenagenturen griffen seine Geschichten auf, große Fernsehanstalten holten seine Expertise ein. Immer wieder sorgten seine Nachrichten für Aufsehen: Unter Berufung auf eine Vertrauensperson im Verteidigungsministerium meldete er am 13. August, die russische Fregatte *LADNIJ*, die auf Order des Präsidenten *Dmitrij Medwedew* nach den Vermissten suche, verfolge ein Schiff, dass der ARCTIC SEA gleiche. Doch Moskau dementierte umgehend. Mit Nachdruck stritt *Alexander Karpuschin*, Russlands Botschafter auf den Kapverden, dann auch die Sichtung der ARCTIC SEA unweit des Inselstaates am 15. August ab. *Diese Information hat sich nicht bestätigt*, sagte der Diplomat. Zwei Tage später meldete Verteidigungsminister *Anatolij Serdjukow* triumphierend, die russische Marine habe die ARCTIC SEA gefunden und nur 480 Kilometer von dem Atoll im Atlantik* entfernt aufgebracht. *Spezialkräfte unserer Armee haben den Frachter nachts geentert und die Piraten überwältigt*, schilderte der russische Nato-Botschafter *Dmitrij Rogosin* die Befreiungsaktion im SPIEGEL, wischte jedoch gleichzeitig Berichte über Waffen im Laderaum der ARCTIC SEA beiseite. *Das ist doch nichts weiter als Russophobie*, polterte der Diplomat. Russische Sicherheitskräfte hätten nichts Auffälliges an Bord gefunden.

Doch gibt es auch in Russland Zweifel daran, dass der Frachter lediglich finnische Hölzer nach Algerien bringen sollte. *Wir schließen keine Variante aus*, sagte der russische Chefermittler *Alexander Bastrykin* der Regierungszeitung *Rossijskaja Gaseta*. Die ARCTIC SEA werde in den russischen Schwarzmeerhafen Noworossijsk geschleppt, um dort weitere Ermittlungen anzustellen. Auch die estnischen Behörden ermitteln. Sechs der acht mutmaßlichen Seeräuber, die auf der ARCTIC SEA von russischen Soldaten festgenommen wurden, lebten zuletzt im estnischen Tallinn. Sie gaben an, als Umweltschützer vor der schwedischen Küste unterwegs gewesen zu sein, als sie am 24. Juli in Seenot von der ARCTIC SEA gerettet wurden. Der Kapitän und drei Crew-Mitglieder der ARCTIC SEA befinden sich noch an Bord des Frachters. Elf Seeleute wurden in Moskau vom Inlandsgeheimdienst FSB verhört, erst Ende August konnten ihre Angehörigen sie wieder in die Arme schließen.

Michail Wojtenko jedenfalls glaubt, jemand habe das Verschwinden der ARCTIC SEA vertuschen wollen, er selbst habe als Erster das Schicksal des Schiffes öffentlich gemacht. Tatsächlich veröffentlichte Wojtenko schon am 8. August einen Text und fragte: *Ist die ARCTIC SEA spurlos im Atlantik verschwunden?* Er ist überzeugt, dass es Geheimdienstkreise sind, die ihm die telefonische Warnung zukommen ließen. *Der Anrufer hat sich nicht vorgestellt - aber das brauchte er auch gar nicht*, sagte Wojtenko. Er habe auch so verstanden, mit wem er es zu tun habe.

Wojtenko sei offenbar *psychisch verwirrt*, wenn ihn überhaupt jemand angerufen habe, dann sei das vermutlich *sein behandelnder Arzt* gewesen, sagte Nato-Botschafter Rogosin gegen den Exilanten zu einem Radiosender.

Andrej Soldatow, Chefredakteur der Seite [Agentura.ru](http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,647043,00.html) und Geheimdienstexperte, bezweifelt ebenfalls Wojtenkos Version. Der *Moscow Times* sagte er, ein solcher Anruf aus Geheimdienstkreisen sei *sehr, sehr seltsam*. Die Darstellung des bedrohten Seeexperten deute eher auf Waffenhändler-Kreise hin. Die russischen Sicherheitsdienste jedenfalls, da ist sich Soldatow sicher, hätten kaum zum Telefonhörer gegriffen. Sie wären persönlich bei Wojtenko aufmarschiert.

<http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,647043,00.html>

* Rocas-Atoll S3° 51' W33° 49', 260 km nordöstlich von Natal, der Hauptstadt von Rio Grande do Norte in Brasilien.

ALTES & NEUES AUS DANZIG

Fraueingasse

Zeitungschnippel aus dem Wöchentlichen Anzeiger für das Herzogtum Pauenburg.

21. Nov. 1871 Aus Danzig schreibt man, daß das immer größer werdende Umsichgreifen der Pocken darauf zurückzuführen sei, daß die Pockenkranken schon vor der Zeit der eigentlichen Abheilung und noch ehe die Krankheit ihre Ansteckungsfähigkeit verloren hat, ihre Wohnung verlassen und in den öffentlichen Verkehr treten, wodurch der Weiterverbreitung der Seuche in leichtsinnigster Weise Vorschub geleistet werde. Die königliche Regierung in Danzig hat deswegen verordnet, daß Personen, die die Pockenkrankheit überstanden haben, nicht eher in den öffentlichen Verkehr treten dürfen, bevor nicht eine Desinfection mit ihnen und ihren Angehörigen, so wie eine gründliche Schlußdesinfection ihrer Wohnung, Effecten und Sachen, mit denen sie während ihrer Krankheit in Berührung gekommen sind, vollzogen ist.

14. Jul. 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?

1. März 1874 Am 30. Januar Morgens wurde die Botenfrau Wittve Rasch aus Praust bei Danzig auf dem Wege überfallen, durch Messerstiche verletzt, beraubt, bei lebendigem Leibe geföhlt und endlich an den Kleidern in Brand gesteckt, so daß sie eines qualvollen Todes gestorben ist. Dieses haarsträubende Verbrechen haben die Arbeiter Klein und Nagel aus Praust verübt; der erstere ist verhaftet, der andere flüchtig. Auf die Ergreifung hat die Regierung eine Belohnung von 300 Mark ausgesetzt.

8. Juni 1877 Der Kanzleirath A. in Danzig war ein unausstehlicher Hypochonder, eine Plage für sich, seine Familie und seinen Arzt. Eines Morgens fragte ihn der Hausarzt, an sein Bett tretend: nun, wie gehts heute? - Wie ich mich befinde? Welch alberne Frage an einen Todten! - Todt? Das wäre fatal. Geben Sie mir einmal die Hand. - Der Doctor untersuchte kopfschüttelnd den Puls.

= Allerdings, sagte er, der Narr ist endlich todt; diesen Nachmittag will ich sehen, ob er Spreu oder Hirn in seinem Schädel hat. Jetzt, Riechchen, wendete er sich an die Tochter, können Sie doch nun Ihren Lieutenant heirathen, den der Alte nicht ausstehen konnte. Holen Sie einstweilen eine Flasche von seinem alten Rothwein. - Der Rufuf soll Euch die Hälse umdrehen, schrie da plötzlich der Todte und sprang aus dem Bett, schluckt Scheidewasser und laßt meinen Rothwein in Ruhe! - Der Zorn hatte ihn geheilt, aber den Doctor dankte er ab.

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

27. Okt. 1868 Ist es nicht ein bemerkenswerthes Zeichen, daß man gebildete Leute zwingen muß, der Ausübung der Todesstrafe beizuwohnen? Als in Danzig dieser Tage ein Mörder in dem Hofe des Gerichtsamtes hingerichtet wurde, wollte unter den 60 Stadtverordneten Niemand freiwillig Zeuge sein, das Loos mußte entscheiden und von den 12 Ausgelosten erschienen nur 6. Die eifrigen Verteidiger der Todesstrafe werden künftig von Ort zu Ort reisen müssen, um die gesetzliche Zahl von Hinrichtungszeugen zu füllen.

28. Feb. 1865 Der Submarineingenieur Bauer ist in Danzig eingetroffen, um mit dem technischen Director der königlichen Werft wegen des Baues von unterseeischen Fahrzeugen zu conferiren.

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

UNSER DANZIG

Die Herausgabe des Mitteilungsblattes des Bundes der Danziger, UNSER DANZIG, in Lübeck von 1949 bis 2008., wurde zum 31. Dezember 2008 eingestellt.

Ab Januar 2009 erscheint die Zeitung



im Verlag *Der Westpreusse - Unser Danzig*, Mühlendamm 1, 48167 Münster.

In dieser Zeitung werden unter anderem die speziellen Danziger Themen in gewohnter Weise weitergeführt.

http://www.danzig-online.de/unser_danzig.html

Am Ostersonntag, den 12. April, hat sich das Flaggschiff des ASV Kiel, der **PETER VON DANZIG**, als Teilnehmer der *Tallships Atlantic Challenge 2009* auf große Fahrt gegeben. Um 5:15 in Kiel abgelegt.

Der PETER VON DANZIG ist auf dem Rückweg nach Europa. Am Sonntag, den 19. Juli, verließ das Flaggschiff des ASV Kiel den Hafen von Halifax in Kanada und steuert Belfast an. KN

Auf der Etappe von Halifax nach Belfast hat der PETER VON DANZIG nach 16 Tagen auf See als zweites Schiff am 5. August die Ziellinie vor der Küste Nordirland überquert. Das Schiff hat zunächst die Stadt Londonderry angelaufen.

WELCOME-PARTY

für den PETER VON DANZIG

Am Sonntag, den 30.08.2009 ab 14 Uhr wird eine Welcome-Party für den von seiner fünfmonatigen Atlantikreise heimkehrenden PETER VON DANZIG auf dem Grundstück des ASV an der Kiellinie 9 stattfinden. Um 13:30 ist eine Passage des PETER VON DANZIG in Begleitung des Feuerlöschbootes KIEL an der Eventmeile des parallel stattfindenden iShares Cup beim Camp 24|sieben an der Kiellinie vorgesehen. Von der dortigen Bühne wird die Passage unter anderem durch den Oberbürgermeister der Stadt Kiel moderiert. Kontakt: tsac@asv-kiel.de.

Am Sonntag, den 30. August hat der PETER VON DANZIG nach seiner fünfmonatigen Reise mit Zwischenstops unter anderem in Vigo, auf Teneriffa, auf Bermuda, in Charleston, in New York, in Boston, in Halifax und Belfast wieder in Kiel angelegt. Die Begrüßung fand durch den Oberbürgermeister der Stadt Kiel, Herrn *Thorsten Albig*, sowie viele Gäste und Mitglieder des ASV in Kiel statt.

<http://www.asv-kiel.net/pages/asv-kiel.php>



Abstecher nach New York: Am Morgen des 4. Juli segelte der PETER den Hudson River hinauf. Foto: ASV

VERKEHRSunFALL AUF DER MOTTLOU



Paulchen von de Krantorfähr', dem jeder jelernter oller Danzjer noch jekannt hat, jen' Paulchen hat drieben an die Speichers vom Bleihoff all dreimal zur Abfahrt jeklingert und will nu' ablejen und losgondeln. Aber miteins heert er doch so'n ordnähres Jegreele und sieht warraftig dem miesepetrigen Matull, was so'n Schauchenbruder is, zum Mottlauufer runterjeschlingert kommen ...

Paulchen kann dem Kreet nich verknusen, aber mitte Fähr' in de Mottlau stechen kann Paulchen nu auch nich mehr, weil jen' Duhnas sonst direktemang im Wasser mächt' reintorkeln und verblubbern. Also muß denn der Fährmann mitsamt all seine Fahrjäst' an Bord warten, bis jen' Lulatsch unter Absingen von die wieste Weise, was jeder Pomuchelskopp natierlich kennt, so richtig schluckzessive - indem er zur Wegstärkung aus'ne fixniedliche Kimmelbuddel lubbert - de Krantorfähr' da unten ansteiern tut: *Wir Kahm dem Schlunk noch lange nich voll, wir sind noch lange nich duhn. Denn wenn wir duhn sind, dänn jehn wir schnarchen, und wenn wir schnarchen tun, dänn sind wir duhn ...*

Verständnisvoll, aber auch so'n bißchen von oben runter bejrißt Paulchen dem Sänger: *Na, Matullchen, nu klavier' dir man erst scheen an Bord und dänn huck dir hin! - Hast dich ja all mächtig de Schlorren volljeschäppt!*

Wennher? - Ich? Wo doch jedes Aas weiß, daß du ewig im Tran bist? Paul, das kann mich richtig inne Wonz bringen, dwat-scher Duhnas du. Hast woll lang' keine Backzähne mehr jespuckt, hä?!

Nu fiehlt sich der Krantorfährenkommode so richtig auffern Schlips jetreten. Richtig gnietsch ranzt er dem andern an und verlangt, der soll nich am eißersten End' von's Fährschiffchen stehenbleiben, nei, er soll runterkommen und sich mang de iebrijen Fahrjäste hinhucken, wie's sich jeheeren tut.

Aber Matull macht Menkenke: *Fier mein gutes Jeld kann ich auf deine molsche*

Bratpfann' stehen, wo's mich passen tut, heerste? Und nu fahr endlich ab, du Tullas!

Paulchen verbittet sich sone Anpeeblung und sagt dänn: *Nu erst mal her mit dein' gutes Jeld! Wo haste's denn sitzen, inne Bixen oder im Stiebel, hä?!*

Als jen' Matull endlich sein Zweifeningstick von hintenher hat rausjepuhlt, tritt Paulchen ane Seit', wirft die kurze Kett' mit jen' blanken Knopp um das Drahtseil und zieht an seinem breiten Dubbas von ledernem Brustgurt wie eh und je seine Fähre stampfenden Schritts quer ieber de Mottlau, aufs Krantor zu ... Er is aber noch nich ganz inne Mitt' anjelangt, da kemmt ihm hart backbord 'n Dampfer auffe Flanke zu. Paulchen hat ihm natierlich all lang' bemorken, aber erst im letzten Aujenblick bremsst er seine Fähre kurz und hart ab und senkt auch all sein Fähirseil nach Vorschrift in de triebe Flut ...

Unser Paule hat ganz richtig anjenommen, daß jen' Suffke, Schucker-Matull, sich bei jenem mächt'jen Ruck nich wird auffem obersten Achterstewen von de Fähr' halten können. Warraftig is jen' Torfkopp denn auch miteins ricklings ieber Bord im Wasser jeschmort. Da zappelt er nu und brillt lauthals um Hilfe ...

Jibt das 'n Aufstand! Irgendeiner von de christliche Seefahrt schreit: *Mann ieber Bord!* Die Frauensleit' kreischen und jammern. Hoch vom Bug des Dampfers, der rasch dem Anker hat auße Klüsen sausen lassen, schmeißen se'n Rettungsring, aber der klatscht weitab in de Mottlau.

Da faßt Paulchen so ganz jemietvoll in de Schäckerttasch', zieht'n handliches flaches Buddelchen raus und kluckert'n ganz langen Schluck hinter'm Latz. Dänn packt er dem Bootshaken und jeht mit dem am Heck von sein' Fährprahm, von dem aus Matull ja is rinjeglibbert. Und Paulchen belkt ihm zu: *Was brillste eijentlich immerzu, Schucker-Matull?*

- Ich .. ich .. kann doch nich schwimmen!
- Na, ich ja auch nich, aber deswejen schrei ich doch nich wie doll!

Da drängen ein paar Arbeiter: *Paul, halp doch, he woard sonst glieks afsupe!*

- Oawer bie mi doch nich! grinst Paulchen, läßt dem Bootshaken ausfahren und bekommt Matull am Hosenbund zu fassen. Dänn hält er dem prustenden Tullas so richtig in de Schwebe und speilzahnt: *Na, Großfreß, haste nu dem Schlunk so richtig voll?*

Die tiefende Wasserratz' fummelt mitte Arm' immer inne Luft rum, spuckt wie doll, ringt nach Puste und sagt kein Wort nich.

Zu was haste dir eijentlich im Wasser jestirzt? will Paulchen nu von ihm wissen und gneddert sich eins.

Matull antwortet erst, nachdem Paul seine Frage wiederholt hat und dem andern am Haken ruckelt und schuckelt: *Ich ... ich ... bin doch ... hick! ... 'n bißchen blau!*

- Mann, ich ja auch, aber daderwejen spring' ich doch nich in de kalte Mottlau!
- Dänn zieh mir wenigstens raus hier auße Brieh'!

Und nu hievet Paulchen endlich dem Sinder an Bord, packt ihm am Wischkoll und bugsiert ihm auf de lange Seitenbank, wo allerhand Fahrjäste hucken und zukieken. *Huch, empört sich da eine elegante Dame, Sie bespritzen mir ja mein ganzes neues Kleid mit Wasser!*

- Heeren Se, Madamchen, sollt's am End' bloß's halbe Kleid sein? Oder hahm Se sich jedacht, daß ich Ihnen fier Ihre zwei Plaufennje's ganze Kleid. auch noch mit Schocklad' solid' bekleckern?

- Das ist ja gar nicht zu fassen!

- Is es auch nich. Schmiert bloß. - Erst aufrocknen lassen und dänn rin in de Waschbütt'! gneddert Paulchen. Dann wirft er wieder die kleine Kett' mit jen' blanken Knopp um sein Drahtseil und zieht am verschwitzten Brustband seine olle Fähre weiter iebers Wasser, bis er se am Bollwerk unterhalb vom Krantor endlich festmachen kann.

Oben auffe Langebrick' hat sich all 'n Haufen Menschen anjesammelt, solche, was allens mitanjesehen haben, und andre, was erst wissen wollen, was auffe Mottlau is losjewesen. Auch die Helmspitz von 'nem Schutzmann kemmt langsam in Sicht, aber ehe jen' durchs Jewühl herbeijelockter Mann des Jesetzes durchkommen kann, leift doch Matull, was durch die Abkiehlung und all die Aufreujung wieder ganz nichtern is jeworden, schon wie so'n Wiesel die andre Trepp' hoch und is durchem Krantor jeflitzt.

Paulchen kiek ihm freindlich nach, denn der hat ja seine jerechte Abreibung bezogen. Paulchen kiek aber gar nich freindlich jen' Schien entjejen. Als ob nuscht nich wär jeschehen, huckt Paulchen sich auf seine muggrije Bank unter de Bimmel, kramt sich 'ne Pries' Schnupptobbak vor, schiebt se hinter de Klüsen und gnurrt ganz gnietsch vor sich hin: *So'n Säbelfranz hat mich hier jerad' noch jefehlt. Macht der mich womeejlich noch Vorwirfe oder quasselt so was von wegen ich wär 'n Duhnas, dänn besorj' ich dem dreibast'jen Polypen auch noch 'n zimftjen Verkehrsunfall!*

Aus Bowkes und Pomuchelsköpp, *Hans B. Meyer*, Verlag G. Rautenberg, Leer

VEREINSMITTEILUNGEN & SEEPOST



VORGESTELLT UND EINGELADEN:

In Fortsetzung des Berichtes über das 25jährige Jubiläum einer vereinbarten Kooperation im September 1983 zwischen dem Danziger Seeschiffer e.V. und dem Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V. in unserem Danziger Seeschiff Nr. 18, folgt hier die Vorstellung des Hamburger Hafen-Vereins:

Der "Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V." wurde als Interessenvertretung von Geschäftsleuten gegründet, die ihren Erwerb im Hamburger Hafen haben. Der Verein widmet sich den unterschiedlichsten Aufgaben, die mit dem Ausbau des Hafens und der Speicherstadt zusammenstehen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren seine Ausschüsse am Wiederaufbau des Hafens beteiligt und haben auf unterschiedlichen Ebenen Handelsbeziehungen wieder hergestellt. Er hat an der Lösung vielschichtiger Probleme der Stadt mitgearbeitet. Der Verein beteiligte sich an den Diskussionen zur Flutsicherung der Unterelbe, er wirkte an der Gestaltung des Hafenanrainergebietes und des Neptun Hauses mit. Frühzeitig wurde über das Projekt der Hafen-City diskutiert. Im Rahmen seiner Möglichkeiten will der Hafen-Verein den Hafen der Stadt Hamburg leistungsfähig erhalten.

Der Hamburger Hafen-Verein beteiligt sich in einer Vielzahl von Projekten. So war er unter seinem 1. Vorsitzenden *Fiete Schmidt* daran beteiligt, den Windjammer RICKMER RICKMERS nach Hamburg zu holen. Er fördert durch seine Mitarbeit den gemeinnützigen Verein *Rettet die Deichstr. e.V.* und tritt seit Jahren gemeinsam mit anderen Institutionen für den Erhalt der Speicherstadt ein. 1999 übertrugen die *Cap Horniers* dem Hafen-Verein die Betreuung der Gedenkstätte für alle auf See gebliebenen Seeleute, der *Madonna der Seefahrt*. Jährlich am Totensonntag veranstaltet der Verein darum in Zusammenarbeit mit dem Shantychor *Windrose* und Herrn Pastor *Wilms* von der St. Pauli Kirche eine Gedenkstunde. Dazu werden alle Institutionen der Hafenvirtschaft eingeladen. Der Hafen-Verein unterstützt die Seemanns-Mission *Duckdalben*.

Die Jahreshauptversammlung des Hafen-Vereins wird im Monat Mai, entweder am

2. oder 3. Dienstag um 19:00 Uhr im Hotel Baseler Hof einberufen. Die Mitgliederversammlungen sind jeweils am 2. Dienstag im Monat und werden um 21:30 Uhr beendet. Die Tagesordnung enthält stets folgende Punkte:

1. Begrüßung, 2. Dia-Vortrag mit anschließender Diskussion, 3. Bericht des Vorstandes, 4. Berichten der Ausschüsse, 5. Verschiedenes.

45 bis 70 Minuten dauerten die DIA-Vorträgen zu folgenden Themen: - *Plattdüütsch leevt* mit de echt Hamburger Deern Silke Frakstein, bekannt von Rundfunk und Fernsehen; *Leuchtfeuer und Seezeichen - Ihre Entstehung und Entwicklung* 1. Teil von Heinz O. Kult; *Feuerschiffe - Ihre Geschichte und Gegenwart* 2. Teil, von Christoph Rüdiger; *Afrikanische Segeltechnik - Altertümliche Segeltechnik der Naturvölker* von Eigel Wiese; *Pfarrkirche - Basilika - Volksvergönnen; die Geschichte des Hamburger Doms* von Horst Krug; *Farbbilder von Hamburg in den 1920er Jahren* von Kevin Axt; *Klipper - Windhunde des Meeres*, *Amerikanische und englische Segelschiffe des 19. Jahrhunderts*, von Kevin Axt; *Kaufmännische und seemännische Schwierigkeiten der Hamburger Kaufmannschaft - Sklavenkasse u.a.* von Willi Peterson; *Tore in Hamburg* von Willi Peterson; *Die Brücken von Hamburg* von Eigel Wiese; *Hamburger Hafen heute und in Zukunft* von Kapitän Wilhelm Jensen, Hamburg Port Authority; *Herr Günter Timm kämmt wedder un tühnt uns wat vör un griep wedder in't pralle Leben mit sien vergnöglichen Geschichten; Sea Cloud - Kreuzfahrt-Segler*, von Kati Ochsen-Lesli; *Eine Zeltsafari durch die Serengeti und die Gewürzinsel Sansibar* von Carl-Heinz Degener; *Der Hamburger Hafen 1938*, der älteste bisher bekannte Farbfilm vom Hamburger Hafen, von Kapitän Helmut Stradt.

Interessante Bus-Ausflüge und Reisen wurden und werden veranstaltet: 19.-22.04.'07 Vier-Tage-Frühjahrsreise nach Dresden; 02.06.'07 Tages-Ausfahrt zum Spargelessen nach Kronprinzenkoog; 29.06. - 01.07.'07 Wochenendfahrt nach Havelberg und Brandenburg an der Havel; 10.11.'07 Herbstausfahrt nach Jesteburg; 16.-20.04.'08 Fünf-Tage-Frühjahrsreise nach Kopenhagen; 31.05.'08 Tagesausfahrt zum Spargelessen in die Südde; 27.09.'08 Herbstausfahrt zum Wildbrettessen nach Heiligenthal; 22.-26.04.'09 Fünf-Tage-Frühjahrsreise nach Paris; 06.06.'09 Tagesausfahrt zum Spargelessen nach Schleswig; 19.09.'09 Herbstausfahrt zum Aaessen auf die Insel Poel; 25.08.'07 *Alles im Fluss* - Ein Pano-

rama der Elbe, Besichtigung im Altonaer Museum; Dez. 2008 *Arte Corale*, Gesänge aus dem Leben orthodoxer Mönche. Alle Ausflüge und Reisen enthalten ein Kulturprogramm, Essen und Kaffeetrinken. Weitere Aktivitäten und Veranstaltungen fanden und finden statt:

Im Januar eine Abendandacht und Kaffeetrinken in St. Michaelis; monatliche Theaternachmittage (außer im Juli und Dezember); im Oktober ein Stiftungsfest mit Tanz im Hamburg Marriott Hotel; im November ein Mitglieder-Preisskat; am Totensonntag eine Gedenkfeier am Mahnmal der *Madonna der Seefahrt* am Fischmarkt mit Kranzniederlegung; Ende November, Anfang Dezember Jahresabschlussfeier im Hotel Hafen Hamburg.

Das Mitteilungsblatt des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V., *Der Hafen*, erscheint 4 mal im Jahr.

Ich empfehle nicht nur den Hamburgern eine Voll-Mitgliedschaft (mit oder ohne Ehefrau/Partnerin). Der Jahres-Beitrag beträgt 50 EUR mit einer einmaligen Aufnahmegebühr von 6 EUR. Folgende Kameraden der Danziger-Seeschiffer sind Voll-Mitglied im Hamburger-Hafen-Verein: Kapitän *Irenäus Kraenz* mit Ehefrau, *Udo Rodischewski*, *Volker Sieg*, *Gerhard Brecht* und *Franz Stobbe*.

Interessenten möchten sich bitte bei mir melden:

Kapitän *Irenäus Kraenz*, Brahmstr. 1, 28209 Bremen, Tel/Fax: 0421-3469498.

VIZE-WELTMEISTER

Unser Kamerad, Kapitän *Gerhard Lickfett* vom Hamburger SV, wurde bei der 18. Leichtathletik-Weltmeisterschaft der Senioren/innen, die vom 28. Juli bis 08. August 2009 in Lathi/Finnland stattfand, Vize-Weltmeister im Stabhochsprung. *Gerhard Lickfett* wurde am 14. März 1937 in Danzig geboren und trat den Danziger Seeschiffern am 08. Juli 1999 bei. In der Altersgruppe der Männer über 70 (M70) übersprang er 2,80 Meter. Weltmeister wurde *Reinhard Dahms* mit 2,90 Meter vom SV Polizei Hamburg. Dritter wurde ein Spanier. Diese drei Altherrensportler kämpften gegen eine starke Konkurrenz aus dem ehemaligen Ostblock. Gekrönt wurde diese Meisterschaft auf dem Siegereppchen.

Wir, die Kameraden des Danziger Seeschiffer Vereins, gratulieren unserm Kameraden *Gerhard Lickfett* auf diesem Wege herzlichst zu seinem *Höhenflug*.

Irenäus Kraenz

WIR TRAUERN UM UNSEREN KAMERADEN



Professor Dr. Dr. Dietrich Wiebe

Wir trauern um unseren Kameraden Prof. Dr. Dr. *Dietrich Wiebe* aus Stocksee in Holstein bei Plön. Er wurde am 19. September 1938 in Danzig-Langfuhr geboren und ertrank am 5. Juli 2009 beim Schwimmen im Stocksee.

Der Werdegang von *Dietrich Wiebe* ist durch den Besuch des Ratsgymnasiums in Peine, wo er 1959 das Abitur machte, geprägt worden. Besonderen Einfluss auf ihn hatte der Erdkundeunterricht bei Oberstudienrat Volkenborn gehabt. *Dietrich Wiebe* war ein erfolgreicher Kontrabassist im Schulorchester und in Tanzkapellen, daneben aber war er auch als Kraftsportler beim Gewichtheben und Ringen aktiv.

Er machte ein Geografie-Studium und wurde nach vielen Forschungsreisen in diverse Länder zum Professor für Geografie an der Universität Kiel. Er war ein deutscher Geograph, Prof. Dr. phil. (1967, Kiel), Dr. rer. nat. habil (1976, Kiel), und ein Politiker der SPD. 1976 zog er mit seiner Frau nach Stocksee und kaufte die alte Schule als Wohnsitz für sich und seine Familie. Die Schwerpunkte seiner

Forschungen waren vor allem Asien, vorrangig Afghanistan und Pakistan, sowie regionalgeographische Untersuchungen in Schleswig-Holstein.

Während seiner Lehrtätigkeit an der Universität Kiel war er von 1988 bis 1996 Mitglied des Landtages von Schleswig-Holstein. Geprägt durch seine Auslandsstudien als Geograph vermittelte er Verständnis für fremde Kulturen und Toleranz für alle Religionsgemeinschaften. Seit dem 14. Januar 1998 war er auf Vorschlag der Landesregierung Schleswig-Holstein Träger des Bundesverdienstkreuzes am Bande und seit dem 26. Oktober 1994 Träger der Freiherr-vom-Stein-Medaille - Schleswig-Holstein. Von 1993 bis 2008 war er Mitglied des Kreistages Segeberg.

Am 4. Januar 2009 erhielt er die Ehrenbürgermeisterwürde des Ortes Stocksee, in dem er 30 Jahre lang Gemeinderatsmitglied war, davon 21 Jahre, von 1978 bis 1998 und von März 2002 bis April 2003, als Bürgermeister. Bis zuletzt gehörte er dem Vorstand der Kreistagsfraktion der SPD als Pressesprecher an.

Dietrich Wiebe war noch unter uns auf unserem 134. Stiftungsfest und Schaffermahl 2009 im Remter. Er war seit 2006 verwitwet und hatte vier Kinder. Er wurde 70 Jahre alt.

Wir Danziger Seeschiffer werden sein Andenken in Ehren halten.

Nicht dem Leben mehr Tage hinzufügen, sondern den Tagen mehr Leben geben.

Cicely Saunders

Cicely Saunders, (1918 - 2005) war eine englische Ärztin, Sozialarbeiterin und Krankenschwester. Ihre Überzeugung, dass es möglich ist, die letzten Tage eines Menschen angenehm zu gestalten, trug sie in die Welt. Die Entwicklung von Palliativmedizin und Hospizen sind ganz wesentlich ihr zu danken.

http://de.wikipedia.org/wiki/Cicely_Saunders

*Wir Kameraden des Danziger Seefahrer e.V. Hamburg trauern um unseren Kameraden, der zur letzten Fahrt aufgebrochen ist.**

ECKART ROESLER

* 5. Juni 1925, † 10. März 2009 Hamburg

Er ist gerne zu unseren Treffen gekommen und hat am Schaffermahl und an unseren Jahresausflügen teilgenommen. Das Andenken an ihn werden wir in Ehren halten.

UNSER AUSFLUG NACH ROSTOCK



Seenotrettungskreuzer HAMBURG

Am Sonnabend, dem 12. September 2009, machten wir unseren Jahresausflug. Wir waren acht Teilnehmer und wollten das Museum in Rostock besuchen, das ehemals als Schifffahrt Museum bekannt war. Per Auto, bzw. Eisenbahn kamen wir in Rostock an und trafen uns vorm Eingang des Museums. Während dieses früher ausschließlich Schiffsmodelle, Schiffsgemälde und andere maritime Gegenstände ausstellte, zeigt es heute außerdem auch viel anderes historisch Interessantes, was den Besucher begeistern kann. So sind z.B. antike Schlachten dargestellt (Liegnitz 1241, Abwehr der Mongolen), Uniformen, Bücher u.a.m. ausgestellt.

Etwas befremdlich wirkte eine großes Wandbild der Ostseeküste, auf dem unsere Heimatstadt Danzig nur mit dem polnischen Namen bezeichnet wurde (eine deutsche Karte zeigt ja auch Mailand und nicht Milano!).

In Rostock wurden u.a. auch Flugzeuge entwickelt und gefertigt. Die seinerzeitigen Werftanlagen und Flughäfen sind hervorragend in Modellen nachgebaut und zeigen auch die uns gut bekannten Flugzeugtypen. Letztere jedoch tragen Phantasie-Hoheitszeichen, was einem Betrachter etwas verkrampft vorkommen muss. Geschichte soll doch so dargestellt werden, wie es wirklich war!

Alles in allem ist der Besuch des Museums zu empfehlen.

Anschließend machten wir einen Bummel durch die alte Hansestadt Rostock und besuchten ein Restaurant. Nach dem Essen schlenderten wir zum Hafen. Guter Wind hatte viele Segler aufs Wasser gelockt. Die Sonne schien, und wir wanderten am Kai entlang, wo wir unter einigen festgetauten Schiffen auch den (alten) Seenotrettungskreuzer HAMBURG entdeckten. Unseren Rückweg vom Hafen unterbrechen wir mit dem Besuch eines Cafe's, um uns dann am Schifffahrt Museum, unserem Ausgangspunkt, voneinander zu verabschieden und den Weg zum Auto bzw. zum Bahnhof einzuschlagen.

H. Tritscher

Denn einen anderen Grund kann niemand legen außer dem, der gelegt ist, welcher ist Jesus Christus.

DIETRICH WIEBE

* 19.9.1938 Danzig-Langfuhr; † 5. Juli 2009 Stocksee

In tiefer Trauer

Peter und Imke
mit Paivi und Lotte
Hendrikje und Mathias
Gerrit und Silke
mit Jasper und Birka
Joris und Gosia

Die Trauerfeier findet am Mittwoch, 15. Juli 2009 um 14 Uhr in der Menonitenkirche zu Hamburg und Altona, Menonitenstraße 20, Hamburg statt.

Die Beisetzung findet anschließend im engeren Familienkreis statt.

AUS DEM SPÜLSAUM AUFGELESEN

Spülsaum bei Schleimünde. Foto: hb

KLEINE GRÜNE BOMBER

In den Tiefen des Pazifik und vor der amerikanischen Westküste haben Meeresforscher Würmer entdeckt, die grün leuchtende Kugeln abwerfen.

Weit unter der Meeresoberfläche schwirren die skurrilsten Tiere umher. Auf gleich sieben Unbekannte stießen Forscher um *Karen Osborn* von der Scripps Institution im kalifornischen La Jolla. Die Lebewesen sind allesamt Würmer mit ganz besonderen Fähigkeiten.



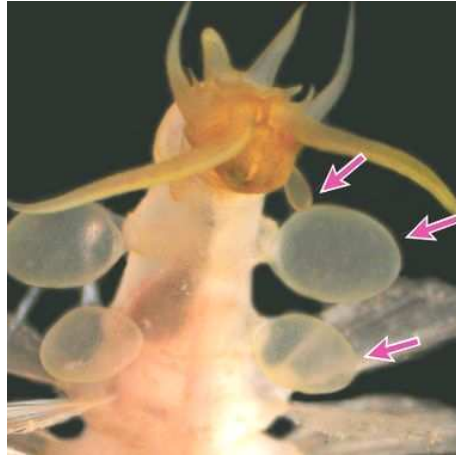
© Karen J. Osborn

Sechs der insgesamt sieben neuen Wurmarten auf einem Blick. Die Linien sollen mögliche gemeinsame Entwicklungspfade andeuten. Unten links zum Vergleich ein normaler Nichtschwimmer-Wurm.

Vor der Westküste Nordamerikas und im Westpazifik in rund 1.900 bis 3.800 Metern Tiefe fischte ein Tauchroboter die schwimmenden Winzlinge aus dem Wasser. Eine der neuen und vermutlich eng miteinander verwandten Arten konnten die Forscher genauer unter die Lupe nehmen. Sie fanden Erstaunliches: Kaum fühlte sich der Wurm gestört oder bedroht, warf er bis zu acht Blasen ab. Eine chemische Reaktion lässt die Kügelchen einige Sekunden lang grün erstrahlen.

Die Leuchtbomben sind sehr einfach gebaut und bestehen nur aus einer Blase mit zwei Kammern, in denen vermutlich die Stoffe gespeichert werden, die bei ihrer Reaktion das Leuchten bewirken, und

zwei Gefäßen mit Körperflüssigkeit an den Polen. Sie könnten sich aus Kiemenanhängen verwandter Arten gebildet haben, vermuten die Forscher. Der Fund solch einer ganz neuen Gattung mit bisher unbekanntem anatomischen Eigenheiten zeige, wie wenig wir bisher von der Tiefsee wissen, betonen Osborn und ihre Kollegen. So halten sich die Würmer möglicherweise Fressfeinde vom Leib oder warnen ihre Artgenossen. Im Magazin *Science* veröffentlichten die Forscher nun ihre Entdeckung (Bd. 325, S. 964).



Den näher untersuchten Wurm taufte die Forscher übrigens auf den bezeichnenden Namen *Swima bombiviridis* (Schwimmer mit grünen Bomben). Wir zeigen ein paar Schnappschüsse der Tierchen.

dpa, <http://www.zeit.de/online/2009/35/bg-wuermer>OB GRÜN, OB BLAU - WAS DARFS SEIN

Im SEESCHIFF Nr. 18 wurde der Science Fiction Roman von *Frank Schätzing*, **Der Schwarm** vorgestellt. Nun scheint mir hier im voranstehenden Artikel, wenn auch nur ein kleiner Teil der fiktiven Geschichte, gar nicht als so absurd wie angenommen. Gut, dort war das Leuchten in blau und von deutlich größerer Abmessung, und die Würmer waren das Produkt des Leuchtens und nicht die Bombenschmeißer. hb



Frank Schätzing, Der Schwarm

GELD ZURÜCK BEI BABYGLÜCK

MEIN SCHIFF

TUI Cruises erstattet den Reisepreis bei Babygeschrei neun Monate nach dem 9. September 2009:

Paare, die an diesem besonderen Tag vor den Traualtar treten und während ihrer Flitterwochen auf der MEIN SCHIFF für Nachwuchs sorgen, erhalten als Überraschung von TUI Cruises den vollen Reisepreis zurückerstattet. TUI Cruises unterstützt mit dieser Aktion Familienministerin *Ursula von der Leyen*, nachdem die Zahl der Neugeborenen im Jahr 2008 verglichen zum Vorjahr zurückging. Damit TUI Cruises den vollen Reisepreis zurück erstattet, reicht eine Bescheinigung des Gynäkologen aus.

Für die Kreuzfahrt Rund um Westeuropa vom 11. bis 20. September 2009 gewährt TUI Cruises den Frischvermählten einen Hochzeitstarif. So zahlen sie pro Person nur 999 Euro statt 1.529 Euro in einer Innenkabine zum Alles-inklusive-Preis. Die nächst-höhere Kabinenkategorie kostet jeweils 99 Euro mehr. Hochzeitspaare, die in ihrem Reisegepäck noch Platz für das Brautkleid haben, bekommen zusätzlich als persönliches Geschenk ein kostenloses Fotoshooting auf dem Schiff und erhalten so exklusive Erinnerungsbilder an ihre Hochzeitsreise. Der Hochzeitstarif gilt bei Vorlage der Anmeldebestätigung vom Standesamt oder der Kirche und kann bis vier Wochen vor Abfahrt eingereicht werden. Das Angebot war in Reisebüros buchbar und galt bis zur Taufe der MEIN SCHIFF am 15. Mai 2009.

<http://www.schlaunews.de/info-test-tipps>

AMTSBRIEFKASTEN GEFLUTET

Aus Ärger über die Justiz hat ein Mann in Wuppertal 29.292 Cent-Stücke in den Briefkasten des Amtsgerichts geschüttet und damit eine Geldbuße über 292 Euro und 92 Cent bezahlt. Er hatte Briefe aus einem Gefängnis geschmuggelt. (dpa)

Diese Meldung hat unser Kamerad *Horst Tritscher* im Abendblatt gefunden.

Da ein 1 Cent Stück 2,3 g wiegt, war das die Wenigkeit von 67,372 kg Kleingeld, die den Amtsbriefkasten belastete. hb

DUCH ABFÜHRMITTEL SCHWANGER!

Mehrere Hundert Millionen geben wir Deutsche jährlich für frei käufliche Abführmittel aus. Geschätzt wird, dass jede dritte Frau - Rentner noch häufiger - regelmäßig zu Abführmitteln greift.

Natürliche und synthetische Stoffe, die durch Volumenzunahme die Häufigkeit des Stuhlgangs fördern, sind Abführmittel, sogenannte Laxanzien. Unverdauliche Ballaststoffe, die im Dickdarm Wasser binden, beschleunigen dadurch die Darmassage, so dass es zu häufigerem Stuhlgang kommt, sagt Magen-Darm-Spezialist Professor Stefan Müller-Lissner von der Parkklinik in Berlin-Weißensee. *Vollkornprodukte wird kaum jemand als Abführmittel bezeichnen. Doch Nahrungsbestandteile wie Leinsamen, Weizenkleie, indische Flohsamenschalen oder Milchzucker werden gezielt eingesetzt. Stark wasserlösliche Substanzen, sogenannte Osmolaxanzien, sind Karlsbader Salz, Bittersalz und Glaubersalz. Sie binden Wasser im Darm und führen deswege ab.*

Pflanzliche Präparate, z.B. Faulbaumrinde, Rhabarber- oder Sennesblätter, wirken durch die darin enthaltenen Anthrachinone abführend. Sie hemmen den Wasserübertritt aus dem Darminhalt durch die Darmschleimhaut und regen auch direkt die Darmmuskulatur an. Die gleiche Wirkung haben die seit 60 Jahren im Handel befindlichen synthetischen Substanzen Bisacodyl und Natriumpicosulfat. Vom einst häufig verwandten Rizinusöl raten die Ärzte inzwischen dringend ab, weil die Nebenwirkungen zu groß sind.

Es gibt Medikamentengruppen, die für die allgemeine Bevölkerung wenig relevant sind, aber eine schwere Verstopfung verursachen. Bei denen ist häufig eine Co-Medikation mit Abführmitteln erforderlich. Das sind bestimmte Psychopharmaka, Antiepileptika und Opiate. Dann gibt es kleinere Patientengruppen, bei denen unbedingt zu vermeiden ist, dass sie die Bauchpresse betätigen, weil dabei der Blutandrang zum Kopf steigen kann. Sehr viel häufiger sind chronische Verstopfungen die Folge einer ungesunden Lebensweise. Zu geringe Bewegung und zu wenig trinken lässt den Darm träge

werden. Was dann zu starken Unterbauchbeschwerden führen kann, zu Divertikeln, das sind Aussackungen der Darmwand, oder zu Darmentzündungen. Hier wird es nötig, die Ernährungs- und Lebensweise umzustellen - auch mit Abführmitteln, aber nur für kurze Zeit!

Die meisten Patienten, die meinen, ihrer Verdauung nachhelfen zu müssen, brauchen erst einmal Aufklärung, sagt der Arzt und Apotheker Dr. Wolfgang Becker-Brüser: Viele wissen nicht, dass zweimal am Tag oder zweimal die Woche Stuhlgang noch im normalen Bereich liegen. Es gibt Menschen, die zwanghaft auf ihren täglichen Stuhlgang warten, und die, wenn das nicht klappt, ihn dann herbeizuführen versuchen, indem sie irgendwelche Abführmittel einnehmen. Oft unterstützt durch fragwürdige Gesundheitsliteratur: Der Tod sitzt im Darm lautet eine der Parolen. Dahinter steht die Idee, dass der Körper voller Schlacken ist, die die Zellen ersticken und für alle möglichen Krankheiten verantwortlich seien.

In Deutschland ist der Abführmittelmarkt traditionell ein Markt, der nicht nur auf eine akute Verstopfung, sondern auch auf Darmreinigung, auf ein besonderes Körpergefühl zielt. Eine Tradition, die zum Schaden der Anwender führen kann.

*Die freiverkäuflichen Abführmittel werden aggressiv und irreführend beworben, meint Wolfgang Becker-Brüser, Herausgeber der unabhängigen, pharmakritischen Fachzeitschrift *arznei-telegramm*: Ich glaube, dass Abführmittel sehr häufig mit Assoziationen vermarktet werden, die schlichtweg unpassend sind: Abnehmen, dass man durch Abführmittel Gewicht verlieren kann, ohne das direkt anzusprechen, aber gerade Frauen nehmen Abführmittel auch regelmäßig, um schlanker zu sein.*

Dieser Missbrauch von Abführmitteln hat in den letzten Jahren noch zugenommen, weil Schlankheitsmittel rezeptpflichtig geworden sind. Dabei funktioniert das Abnehmen durch Abführen schon rein physiologisch gar nicht: Man verliert nur Wasser und Darminhalt, während das Fettgewebe durch die Mittel überhaupt nicht reduziert wird.

Die Abführmittel, von denen eine Gefährdung bekannt wurde, die sind vom Markt genommen, die kriegen sie gar nicht mehr; und über die Abführmittel, die im Handel sind, kann man eigentlich sagen, sie sind sicher, sagt der Gastroenterologe Stefan Müller-Lissner, *jedenfalls, so lange man sie in der richtigen Dosierung nimmt. Wenn man nur ab und zu mal ein Abführmittel einnimmt, dann besteht keine besondere Gefahr*, betont auch Wolfgang

Becker-Brüser, fügt allerdings hinzu: Das Risiko besteht dann, wenn die Einnahme zur Gewöhnung wird, wenn man es quasi täglich braucht, und wenn man ein Abführmittel regelmäßig einnimmt, dann ist auch eine Gefährdung da, dass man wesentliche Bestandteile des Körpers verliert, also Elektrolyte, Kalium, Natrium und so etwas, und das kann auch erhebliche Gesundheitsbeeinträchtigungen nach sich ziehen.

Höchstens 14 Tage mahnen Ärzte und auch die Beipackzettel. Im schlimmsten Falle können Herzrhythmusstörungen die Folge sein, wenn die Mittel zu lange angewendet werden. Zuverlässige Langzeituntersuchungen fehlen. **Missbrauch** kann nicht Gegenstand wissenschaftlicher Forschungen sein. Aus der Praxis wissen viele Mediziner, dass der zu lange Gebrauch von Abführmitteln zu chronischen Entzündungen der Darmschleimhaut, zum Reizdarm und unter Umständen sogar zu Dickdarmpolypen führen kann.

Ferner kann die Einnahme von Abführmitteln die Wirkung anderer Medikamente einschränken. Das kann für ältere Menschen riskant sein, die zum Beispiel auf zuverlässig wirksame Herzmedikamente angewiesen sind. Und jüngere Frauen, die öfter mal zu Abführmitteln greifen, sollten wissen: Auch die Antibabypille kann dadurch unter Umständen wirkungslos bleiben!

Abführmittel gehören zu den Arzneimitteln oder zu den Wirkstoffen, die kontrolliert angewendet werden sollten, die nicht übermäßig verwendet und nicht langfristig verwendet werden dürfen.

© 2009 Deutschlandradio

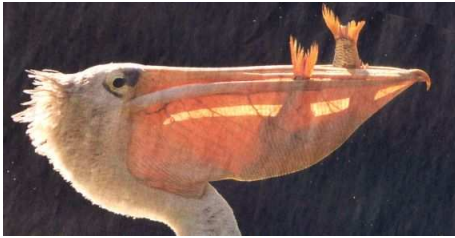
SNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

MÜSSEN WIR 2030 DIE LUFT ANHALTEN?

(29.08.2009) Deutschland müsse seine CO₂ Emissionen bis 2020 halbieren und bis 2030 einstellen. Zu diesem Ergebnis kommt nicht Greenpeace, sondern laut Spiegel die wissenschaftlichen Berater der Bundesregierung für globale Umweltveränderungen (WBGU).

Erst am Donnerstag hatte Greenpeace seinen ambitionierten Klimaschutz Plan B 2050 vorgelegt. Das Ziel: 90 Prozent weniger CO₂ Ausstoß bis 2050.

Nach dem WBGU-Gutachten müssten alle Industriestaaten ihre CO₂ Emissionen demnach viel radikaler reduzieren als bisher angenommen, wenn die Erderwärmung auf durchschnittlich 2°C begrenzt bleiben soll. Das Ergebnis ist so überraschend wie bestürzend, sagte der Ratsvorsitzende Hans-Joachim Schellnhuber laut Spiegel.

Bisher plant die Bundesregierung deutlich geringere Reduktionen. Die Wissenschaftler gehen davon aus, dass von heute bis 2050 der globale Gesamtausstoß von 750 Milliarden Tonnen CO₂ nicht überschritten werden darf, um das 2°C Ziel mit einer Wahrscheinlichkeit von 67% einzuhalten. Die 2°C Begrenzung hatten die G8 Staaten im Juli auf ihrem Gipfel in L'Aquila beschlossen.



(10.10.2009) Greenpeace-Aktivisten haben am Samstag auf offener See ein Stahlseil gespannt, um Schiffe an der Einfahrt in den Kohlehafen Rotterdam zu hindern. Ihre Forderung JP: Stop CO₂ richtet sich an den niederländischen Premierminister Jan Peter Balkenende: Der soll dafür sorgen, dass der Energieversorgung mit Kohle durch ein ambitioniertes Klimaabkommen im Dezember in Kopenhagen ein Riegel vorgeschoben wird.

<http://www.wir-klimaretter.de/>

NOMEN EST OMEN

Das Ergebnis einer Online-Umfrage der Universität Oldenburg lautet: Kevin hat es in der Schule schwerer als Jakob. Der Vorname eines Kindes kann schon in der Grundschule schwere Bürde oder Startvorteil sein, denn viele Lehrer hegen Vorurteile gegen bestimmte Namen. Die negativ belasteten Namen seien vor allem bei Familien aus der Unterschicht populär. Sie wollten modern sein und orientierten sich bei der Namensgebung an Helden aus dem Kino und Prominenten, sagt die Erziehungswissenschaftlerin Astrid Kaiser im Gespräch mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Ich habe hier an der Universität Oldenburg mit meiner Mitarbeiterin Julia Kube eine Online-Studie erarbeitet. Dabei haben wir 2000 Fragebögen gesichtet, und aus den qualitativen Antworten von 500 Grundschullehrerinnen und -lehrern wird eines ganz deutlich: Bestimmte Vornamen rufen Vorurteile hervor. Derart, dass bei gewissen Namen schon von vornherein Rückschlüsse auf die Fähigkeiten und das Verhalten des Kindes gezogen werden. Namen wie Charlotte, Sophie, Marie, Hannah, Alexander, Maximilian, Simon, Lukas oder Jakob verbindet man mit Eigenschaften wie freundlich und leistungsstark. Dagegen gelten Kinder namens Mandy, Angelina, Justin oder Maurice als leistungsschwach und verhaltensauffällig ... Tatsache ist aber, dass Kinder schon alleine durch ihren Vornamen negativ oder positiv von den Lehrerinnen und Lehrern wahrgenommen werden. Und eben schlechtere Leistungsnoten bekommen, wenn diese schlechteren Leistungen erwartet werden. Oder bessere, auf der anderen Seite. Ja, Lehrer ziehen aus einzelnen Erfahrungen einen Schluss und glauben, das ist die Wahrheit.



Astrid Kaiser

Quelle: Thiemo Heeg; FAZ

MAL DEUTLICH ANGESAGT

<http://www.jesus.ch>

ÜBERLEBENSTIPP

Zur Pensionierung solle man auf jeden Fall ein Fass aufmachen – um dort am besten direkt einzuziehen, weil die Rente für mehr nicht reicht.

Quelle: Kabarettisten Volker Pispers. Er denkt all das, was Politik und Gesellschaft so produzieren, einfach konsequent zu Ende.

KURZE PRESSEMELDUNG

Orkanfahrt schmeckt nach Salzwasser. Kaufen, lesen und Anker auf die Schulter tätowieren lassen.

MAX

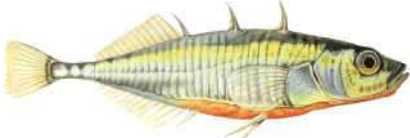
s.auch bei Bücher-CDs-Bücher.

IM HERBST - SCHWERMUTGEFAHR!

Frisch geröstete Heuschrecken

Der Herbst ist da. Die Tage werden kürzer. Die Temperaturen sinken. Schon bald treibt uns die dunkle Jahreszeit in des Wohnzimmers warme Heimeligkeit. Gewitzte Zeitgenossen nehmen sich jetzt mehr denn je Schönes als gezielte Maßnahme auf die biologische Programmierung vor. Das geringe Sonnenlicht hinterlässt nicht nur an Blättern Spuren. Im Herbst wird im Körper das Hormon Melatonin verstärkt ausgeschüttet. Mattigkeit kann eine Folge sein. Parallel mangelt es an Serotonin, dem sogenannten Glücks- oder Gute-Laune-Hormon.

Aber da war doch was: Siehe Das Chefhormon im SEESCHIFF Nr. 18. Die Redaktion empfiehlt, den Speiseplan um täglich ein kleines Quantum gerösteter Heuschrecken zu ergänzen, z.B. als Gute-Laune-Knabberkram am Abend zum Fernsehen. Sättigungsbeilage Quallenkompott, siehe Seite 6. Wohl bekomm's, hb

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

MEDIZINISCHER FORTSCHRITT?

Der eigentliche medizinische Fortschritt ist aus ökonomischer Sicht Bedrohung. Das liegt an einer Besonderheit, die vielen medizinischen Innovationen innewohnt: *Sie lindern Krankheitssymptome, steigern die Lebensqualität und verlängern das Leben, aber sie heilen nicht.* Schreibt Dr. Reinhard Door in der Apotheken Umschau vom 15. September 2009 auf Seite 57 in der Rubrik *Kassen und Kosten*. Er wiederholt damit eine längst bekannte Gesetzmäßigkeit, die der Dichter und Humorist Eugen Roth bereits vor über einem halben Jahrhundert in dem folgenden Vierzeiler allgemeinverständlich zusammenfasste:

DAS GLEICHGEWICHT

Was bringt den Doktor um sein Brot?

a) die Gesundheit, b) der Tod.

Drum hält der Arzt, auf dass er lebe,
Uns zwischen beiden in der Schwebel.

Quelle: Das Schönste von Eugen Roth, Band 3, Weltbild Verlag GmbH, Augsburg.

Eugen Roth (1895–1976) wurde im Ersten Weltkrieg, an dem er als Kriegsfreiwilliger teilnahm, im Oktober 1914 schwer verwundet. Er studierte daraufhin an der Ludwig-Maximilians-Universität in München Geschichte, Kunstgeschichte, Germanistik und Philosophie und promovierte 1922 zum Dr. phil. Von 1927 bis zu seiner fristlosen Entlassung durch die Nationalsozialisten im April 1933 war er Lokalredakteur der Münchner Neuesten Nachrichten. Schon lange vor seiner journalistischen Tätigkeit hatte Eugen Roth mit ernster Lyrik begonnen. Nachdem er 1933 entlassen worden war, entdeckte er seine humorvolle Ader. Den ersten großen Erfolg hatte er 1935 mit dem Buch EIN MENSCH, in dem er in heiteren und ansprechenden Versen den Menschen und seine Schwächen unter die Lupe nahm. Werke mit Lyrik und Prosa folgten und Ehrungen wurden ihm zuteil. Hervorzuheben sind hinter sinnige und zugleich humoristische Gedichte, die nach wie vor aktuell sind. Siehe DIE HECKLATERNE. Eugen Roth ruht auf dem Nymphenburger Friedhof in München in einem Ehrengrab der Stadt (Grab Nr. 2-2-15).

MIT DER MARGARINE ALLES IN BUTTER?

Wer jahrzehntelang Margarine als *Herzschutz* gekauft und gegessen hat, sollte seriöse Quellen kennen, denen zufolge man mit Margarine statt Butter oder Schmalz aufs Brötchen, länger lebt oder seltener an Herzkrankheiten leidet oder stirbt. Doch genau diese Beweise fehlen. Sollte das wirklich niemand untersucht haben?

Britten sind für ihre scharfsinnigen Meisterdetektive ebenso berühmt, wie für ihren skurrilen Humor. Wer anders käme wohl auf die Idee, im Bauchspeck von Verkehrstoten nach dem Zusammenhang zwischen Margarine und Herzinfarkt zu suchen? Doch was auf den ersten Blick so abwegig erscheint, ist klug durchdacht.

Der britische Forscher Leo Thomas geht seit den frühen siebziger Jahren der umgekehrten Frage nach, ob chemisch veränderte Fette, wie sie in der Margarine vorkommen, mit Herzinfarkt und Arteriosklerose in Beziehung stehen. Bei seinen Untersuchungen macht er sich zunutze, dass fetthaltige Nahrungsmittel eine charakteristische Fettsäurezusammensetzung besitzen - die sich im Fettgewebe der Menschen, die sie verzehren, widerspiegelt. Das heißt, jemand, der viel Fleisch isst, hat andere Fettsäuren im eigenen Speck als jemand, der sich vorwiegend vegetarisch ernährt.

Bei der Herstellung von Margarine entstehen durch die partielle Hydrierung der Öle (**Härtung durch Wasserstoffanlagerung**) die sogenannten Transfettsäuren, die in der Natur nicht oder nur in geringen Mengen vorkommen. Einige von ihnen gibt es nur in der Margarine - und damit auch im Margarineesser. Aus dem Mengenverhältnis der einzelnen Fettsäuren lässt sich sogar schließen, welchen Margarinetyp der Verstorbene bevorzugt hat! Das hängt schlicht von den Rohstoffen und deren Fettsäuremustern ab.

Besagter Brite nun untersuchte das Fettgewebe von Menschen, die an Herzinfarkt gestorben waren, und das von Verkehrsoffern oder aus anderen Gründen Verschiedenen. Seine Ergebnisse sind ebenso eindeutig wie niederschmetternd: Unter den Herztoten waren - und zwar unabhängig von der sozialen Schicht, aus der sie stammten - signifikant mehr Margarineesser als unter den Verkehrstoten. Bei ihnen fand er nicht nur mehr Transfettsäuren, sondern im übrigen noch weitere veränderte, mehrfach ungesättigte Fettsäuren - zum Beispiel aus Fischölen. Natürlich ist das zunächst nur eine Korrelation (**Ähnlichkeit**) und kein Beweis.

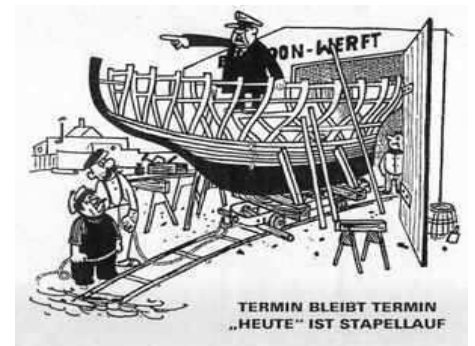
Eine Stütze findet diese Vermutung jedoch in Tierversuchen. Forscher fütterten

ihre Ratten mit einer Art *Labormargarine* aus teilgehärtetem Heringsöl. Nach 32 Wochen, etwa einem Fünftel des Rattenlebens, beobachteten sie bei diesen Tieren dramatische Häufungen von Entzündungen des Herzmuskels, die mit Vernarbungen ausheilten - wie beim Herzinfarkt. Die Vergleichsgruppe hatte ihr Fett in Form von Speck und Maisöl bekommen: Sie wies zwar höhere Cholesterinspiegel auf, hatte aber nicht mehr Herzschäden als mit typischer Laborrattenkost gefütterte Tiere.

Zwar hat der Anteil an Fischöl in der Margarine nach dem 2. Weltkrieg in Deutschland schnell abgenommen - aber auch bei der Härtung von Pflanzenölen entstanden reichlich neuartige Transfettsäuren. Deshalb sind die Ratten und der *Sherlock Homes der Fette* nicht die einzigen, die die Margarine-Hypothese gegen den Strich bürsten. Für eine andere große Studie, die *Nurses Health Study*, wurden 80.000 Krankenschwestern in regelmäßigen Abständen befragt. Ergebnis nach 14-jähriger Laufzeit: Es war kein Zusammenhang zwischen verzehrter Fettmenge und Herzinfarkt festzustellen, wohl aber zwischen den Fettarten. Während *normale* Fettsäuren das Risiko mindern, einen Infarkt zu erleiden, wächst es mit der Zufuhr von Transfettsäuren. Und selbst aus den Daten der altherwürdigen Framingham-Studie kann man, trotz mancher Schwächen bei der Datenerhebung, herauslesen, dass das Herzinfarktrisiko mit der verzehrten Margarinemenge wächst, während es bei Verzehr von Butter sinkt. Mittlerweile sorgt die Margarineindustrie zwar für geringere Transfettsäuregehalte in ihren Produkten, ob das den Menschen etwas nützt, die seit 20 oder 30 Jahren auf dem Margarinetrip sind, darf jedoch bezweifelt werden. Aber für alle, die sich nicht von Fetthypothesen verwirren lassen, ist wie immer alles in Butter.

Quelle: Leo Thomas, Mortality from arteriosclerotic disease and consumption of hydrogenated oils and fats.

British Journal of Preventive and Social Medicine 1975/29/S.82.





George Orwell, 1984

OZAPFT IS

Münchens Oberbürgermeister *Christian Ude* hat noch nicht *Ozapft is* gerufen, da soll schon feststehen, welche Bilder vom größten Volksfest der Welt um dieselbe gehen. Natürlich solche von fröhlichen Menschen und nicht von Betrunknen, Schlägereien und Nackten. Weil aber letztere wie sechs Millionen Maß Bier, Hendl und Lederhosen dazugehören, lässt sich die Pressestelle des Hofbräuhauses vorab von Fotografen und Fernsteams unterschreiben: *Aufnahmen von unter Alkohol stehenden Personen, einzeln oder in Gruppen, sind grundsätzlich nicht gestattet, und Aufnahmen von Personen unangemessener oder unvollständiger Bekleidung sind verboten - , weil Menschen zum Beispiel im Zustand der Trunkenheit nicht in der Lage sind, ihre Rechte selbst zu wahren.* Für eine Drehgenehmigung muss der Bildjournalist unterschreiben. Laut Bayerischem Journalistenverband (BJV) gibt es einen Fall, bei dem die Drehgenehmigung *ohne ersichtlichen Grund* verweigert wurde. Der BJV ist ‚not amused‘. Der Hofbräu-Pressesprecher *Stefan Hempl* besteht auf das Hausrecht: Fotografen dürfen nur in seiner Begleitung im Bierzelt unterwegs sein.

Quelle: <http://www.tagblatt.de>RAUSCHAUSLÖSENDE LAUSCHFUNKTIONOzapft is (zum 2.)

Die Lauschkfunktionen mit einer Rausch-auslösung für viele Zeitgenossen waren für die Entwickler nur ein Nebenprodukt. Doch das Gefühl, Nachbars Telefongespräche mitzuhören oder gar auf Kosten anderer zu telefonieren, ist offensichtlich viel Geld wert.

Ende Dezember 2008 erfuhr die Öffentlichkeit auf dem CCC-Kongress (25C3) von *Ralf-Philipp Weinmann*, dass sich Linux-Notebooks mit modifizierten *Com-On-Air* Steckkarten in portable Abhöranlagen für DECT-Schnurlostelefone verwandeln lassen. Seinerzeit gab es im Handel noch Restbestände der bis dahin wenig gefragten, aber inzwischen restlos ausverkauften PCMCIA Steckkarte *Com-On-Air*, die aus der Konkursmasse des Herstellers, der Firma *Dosch+Amand* in München, stammten. Konnte man zuvor noch für 20 Euro bei eBay fündig werden, explodierten die Forderungen im Sofortkauf danach auf 200 Euro.

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

ZUM THEMA

Die deutsche Polizei weitet das Abhören von Telefongesprächen aus. Im vergangenen Jahr stieg die Zahl der Ermittlungs- und Strafverfahren, in denen Telefon- oder Internetkommunikation überwacht wurde, um 11% auf insgesamt 5.348 Fälle, berichtet die *Süddeutsche Zeitung*. Hinzu kommen noch *präventive Lauschangriffe* ohne konkreten Tatverdacht.

Das Bundesjustizministerium bestätigte den Anstieg, jedoch seien die Zahlen in Relation zu den rund sechs Millionen Strafverfahren im Jahr zu sehen. Die Statistik des Ministeriums (*MfS*) weist 2008 insgesamt 18.320 richterliche Überwachungsanordnungen aus, 13.838 für Handygespräche, 3.821 für Festnetztelefonate und 661 für das Internet.

Der innenpolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, *Dieter Wiefelspütz*, beschwichtigte: *Wir sind nicht in einer Überwachungswut.* Auch der Vizechef der Unions-Fraktion, *Wolfgang Bosbach* (CDU), verteidigte die Maßnahmen. *Es wird einfach mehr telefoniert.* Daher werde auch mehr überwacht.

Der Parlamentarische Geschäftsführer der

FDP-Bundestagsfraktion, *Jörg van Essen*, nannte den Anstieg der Abhöraktionen dagegen *alarmierend*. Die jüngste Reform, die die Überwachung ab dem vergangenen Jahr durch eine Begrenzung auf schwere Straftaten eindämmen soll, ist damit gescheitert. *Jan Korte*, Datenschutzbeauftragte der Linkspartei, fordert: *Der immer weiter um sich greifende Überwachungswahn muss durch eine breite Bürgerrechtsbewegung gestoppt werden.*

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) wies die Kritik zurück. *Diejenigen, die nun über einen drohenden Überwachungsstaat schwadronieren, übersehen offenbar, dass wir uns in einem Zeitalter befinden, in dem die technische Kommunikation einen immer stärkeren Einfluss auf Informationsprozesse nimmt,* sagte GdP-Chef *Konrad Freiberg*. Eine Einschränkung der polizeilichen Telefonüberwachung würde die Ermittlungen in Fällen schwerer Kriminalität erheblich erschweren oder sogar verhindern.

(23.09.2009) Berlin (ddp)

Quelle: <http://www.ad-hoc-news.de>

MITGEHÖRT UND MITGELESEN (ZITATE)

So etwas wie der Warnschussarrest wird irgendwann genauso normal sein, wie die Videoüberwachung.

Sagte *Angela Dorothea Merkel* (CDU) am 15.01.'08 vor der Bundespressekonferenz in Berlin und drängte damit auf härtere Jugendstrafen.

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

Vorratsdatenspeicherung hat mit Terrorismusbekämpfung relativ wenig zu tun. Ich wäre für die Vorratsdatenspeicherung auch dann, wenn es überhaupt keinen Terrorismus gäbe.

Schrieb *Dr. Dieter Wiefelspütz* (SPD) am 11.11.'07 und ergänzt noch zum selben Thema am 13.11.'07:

Wenn Sie an Verschwörungstheorien glauben, kann ich Ihnen erst recht nicht helfen.

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



Ulrich Mühe in „Das Leben der Anderen“ deutscher Spielfilm von *Florian Henckel von Donnersmarck* aus dem Jahr 2006.

KURZBIOGRAPHIE EINES KAMERADEN

Kapitän Gerhard Lickfett

1937 wird Gerhard Lickfett in Danzig geboren.

1952 Um sich seinen größten Traum zu erfüllen, einmal das Kommando auf einem richtigen Windjammer zu führen, heuert er gleich nach der Schule als Schiffsjunge auf einem Bananendampfer an.

1955 fährt er als Jungmann auf der PAS-SAT der Hamburger Reederei Laeisz, einem Flying-P-Liner.

1956 hat er als Matrose des Turbinen-Frachter DORTMUND seine erste Begegnung mit Seeräubern: *Wir hatten Stückgut geladen - Tabak, Kautschuk, Kaffee, Gewürze - und lagen zwischen den indonesischen Inseln Java und Madura vor Anker. Ich hatte Wache. In einer schwülen Tropennacht nippte ich an einem Kaffee und hielt ein Schwätzchen mit dem Maschinenassistenten, als ich einen nackten Fuß im Lichtkegel eines Scheinwerfers an Deck sah. Ich flüsterte dem Maschinenassistenten zu: ‚Weck die Crew‘ und nahm die Verfolgung auf, um zu sehen, wohin der Fuß unterwegs war. Als ich um die Aufbauten mittschiffs herumkam, wurde mir schlagartig klar, dass das keine besonders kluge Idee gewesen war. Fünf Männer kamen mir mit gezogenem Messer entgegen. Ich griff nach meinem Spleißer, einer Art angespitztem Schraubenzieher, den man auf Segelschiffen zur Arbeit an den Tauen verwendet. Angst spürte ich nicht, das war seltsam, vielleicht, weil alles so schnell ging. Ich sprang auf eine Luke vor mir, etwa 1,20 Meter hoch, lief sie entlang, kletterte auf die Mittelschiffsaufbauten und weiter Richtung Brücke. Damit hatten die Piraten wohl nicht gerechnet. Sie gaben die Verfolgung rasch auf, während ich so laut ich konnte schrie: ‚Piraten an Bord‘. Wir*

haben die Seeräuber, die es offenbar auf die wertvollen Schiffsleinen aus Sisal abgesehen hatten, dann von Bord gejagt.

1957 sinkt die PAMIR und sein großer Traum, richtige Windjammer zu führen, entgleitet in weite Ferne.

1958 bis 1963 besucht er die Seefahrtschule in Hamburg. 1963 erwirbt er das Kapitänspatent auf Großer Fahrt und heuert bei der Reederei Hapag Lloyd AG an. Seinem Traum weiterhin verpflichtet, schreibt er wiederholt an den Hapag-Vorstand und wirbt für die Idee, *segelnde Kreuzfahrtschiffe* zu bauen und in Dienst zu stellen.

1980 ist er auf der MS SCHWABENSTEIN der Hapag-Lloyd AG, die im Südamerika-Westküstendienst steht. Sie zählt zu den Semi-Container-Schiffen, die nach einem Umbau sowohl konventionelle Ladung als auch Container fahren kann. Mit ihr werden die Häfen von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen und die an der südamerikanischen Westküste gelegenen von Buenaventura, Guayaquil, Callao sowie Valparaiso bedient. Lickfett, im Dezember 1980 der Erste Offizier an Bord der SCHWABENSTEIN: *Für mich war Buenaventura der hässlichste Hafen der Welt. Die Gebäude waren heruntergekommen, überall sah man Müll und Verfall, und es galt, wegen der mörderischen Kriminalität vorsichtig zu sein. Auf einem Landgang gerieten einige Offiziere und ich in einen Raubüberfall auf ein Lohnbüro. Während der wilden Schießerei zwischen Gangstern und Soldaten lag ich im Straßenstaub und beobachte, wie sich ein Uniformierter beim Hantieren mit seinem Gewehr in den Fuß schoss. Statt eines Krankenwagens kam später ein Gabelstapler und fuhr den vor Schmerz winzelnden Verletzten ab.*

Ein anderes Mal sprang ich in einer Kurve aus einem fahrenden Taxi, weil mir klar wurde, dass der Chauffeur mich in eine dunkle Gasse bringen wollte, wo seine Komplizen auf mich warteten.



Die SCHWABENSTEIN verteidigt Kapitän Gerhard Lickfett vor Piraten: *Wir hatten Industriegüter ausgeladen. Um 6 Uhr morgens legten wir mit Kurs Valparaíso in Chile ab. Auf der Brücke herrschte erhöhte Wachsamkeit, denn diese Gewässer waren wegen der Überfälle durch Piraten*

gefürchtet. Wir hatten den Lotsen vor Buenaventura abgesetzt und liefen mit 13 Kn. durch eine Gruppe in der Fahrwinne treibender Fischerboote. Es war 7:33 Uhr. Da empfangen wir einen Funkspruch auf dem Notrufkanal. ‚SCHWABENSTEIN, sie werden geentert‘, rief der Lotse, ‚viele Leute an Deck‘. Offenbar kletterten Piraten auf den Bug, den man der Container wegen von der Brücke aus nicht einsehen konnte. Ich gab sofort Generalalarm und befahl, die Frauen - unser Chief und der Zweite Offizier hatten auf der Reise Damenbegleitung - in ihre Kabinen zu bringen. Die Mannschaft, darunter viele Türken, unterbrach ihr Frühstück und stürmten an Deck. Unser Plan war es, den Kriminellen mit Werkzeugen und mit kurdischem Kriegsgebrüll Angst einzujagen und sie zu vertreiben. Sie hatten einen Behälter aufgebrochen und warfen Kisten über Bord. Die Kisten aus Styropor schwammen und wurden in kleine Boote gezogen. Auf unser Geschrei fuhren sie herum. Drei von ihnen hielten etwas Metallisches in den Händen. Womöglich Revolver? Ich warf einen Hammer nach ihnen, verfehlte sie jedoch. Eine Kugel schlug neben dem Kopf des Bootsmanns in einen Container ein. Ich kauerte vor einer mit fünf daumendicken Drähten gelaschten Stahlkonstruktion. Schüsse und ein lautes ‚Pling‘. Vor meinen Füßen auf dem Deck lag eine gestauchte Kugel, die offenbar am Draht quer vor meiner Brust abgeprallt war. Der Draht hat mir das Leben gerettet. Bis heute bewahre ich die Kugel auf. Die Piraten kletterten über die Reling eine behelfsmäßige Leiter hinunter in drei Motorboote, wo sie ihre Pistolen nachladen und erneut auf uns feuerten. Acht Minuten dauerte der Horror. Es gab keine Verletzten. Über Funk alarmierten wir die Sicherheitsbehörden in Buenaventura, das, so wussten wir, war fürs Protokoll und die Versicherungsunterlagen.

1987 kündigt Lickfett und heuert auf dem Dreimast-Toppsegelschoner THOR HEYERDAHL an. Geld verdient er nicht. Er muss sogar zahlen, um das *gemeinnützig geführte Schiff* steuern zu dürfen.



Lickfett geht 1988 als 1. Offizier auf der Viermastbark SEA CLOUD ex HUSSAR und 1989 als Kapitän unter die grünen Segeln der Bark ALEXANDER VON HUMBOLT unter Vertrag.



1991 wirbt ihn *Mikael Krafft* für seine Star Clippers, Inc. als Kapitän an, wo er fortan abwechselnd die Barkentinen, STAR FLYER s.o. und STAR CLIPPER führt. 1999 tritt er den Danziger Seeschiffen bei.



2000, am 28. Juli, wird das Vier-Mast-Vollschiff, die ROYAL CLIPPER s.o., ein Nachbau des legendären Flying-P-Liners PREUSSEN von 1902, von Schwedens Königin Sylvia in Monte Carlo getauft. *Gerhard Lickfett* wird ihr Kapitän.

2001 wird der Nachbau der SEA CLOUD, die SEA CLOUD II, in Dienst gestellt. *Lickfett* wird ihr Kapitän: *Das ist mein neuerter Rahsegler*. Die noch taunasse SEA CLOUD II hat er nach einem Amerika Trip im Frühjahr durch einen Atlantikorkan heil nach Europa zurückgebracht.

Irgendwo südwestlich von Island, 13 Windstärken, Böen von bis zu 70 Knoten,

12 Meter hohe Wellen, sagt Lickfett. 2005. Dem Kapitän der SEA CLOUD, *Gerhard Lickfett*, und dem Reeder *Hermann Ebel* werden am 30. Juli in Athen von *Joseph Cinque*, dem aus New York angereister Vorstand der renommierten American Academy of Hospitality Sciences, der begehrte 5-Star-Diamond-Award überreicht. Dann beginnt was Neues:



2007 geht er mit 69 Jahren in den Ruhestand. Doch was ist das für den Seemann? 2009 wird er bei den 18. Leichtathletik-Weltmeisterschaften der Senioren/innen zu Lathi in Finnland Vize-Weltmeister der Senioren (M7) im Stabhochsprung. Ende September nimmt er am 16. Hamburger Jedermann-Zehnkampf teil und erhält eine Urkunde: 100m Lauf 16,72s; Weitsprung 3,81m; Kugelstoßen 10,20m; Hochsprung 1,21m; 400m Lauf 1'29,17"; Hürdenlauf 21,07s; Diskuswurf 29,15m; Stabhochsprung 2,76m; Speerwurf 25m; 1500m Lauf 7'38,22".



Gerhard Lickfett gilt weltweit als einer der erfahrensten Kapitäne von Großseglern. Insgesamt 17 von 47 Jahren Seefahrt hat er auf Seglern verbracht. *Allein für diese Jahre hat sich alles gelohnt*, sagt er. Heute berät der leidenschaftliche Sportler Reeder beim Bau von Großseglern.

Gerhard Lickfett lebt in Hamburg.



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 1:1

DIE HECKLATERNE



BÜCHER

Ein Mensch, von Büchern hart bedrängt,
An die er lang sein Herz gehängt,
Beschließt voll Tatkraft, sich zu wehren,
Eh sie kaninchenhaft sich mehren.
Sogleich, aufs äußerste ergrimmt,
Er ganze Reih'n von Schmöckern nimmt
Und wirft sie wüst auf einen Haufen,
Sie unbarmherzig zu verkaufen.
Der Haufen liegt, so wie er lag,
Am ersten, zweiten, dritten Tag.
Der Mensch bäugt ihn ungerührt
Und ist dann plötzlich doch verführt,
Noch einmal hinzuseh'n genauer -
Sieh da, der schöne Schopenhauer ...
Und schlägt ihn auf und liest und liest,
Und merkt nicht, wie die Zeit verfließt ...
Beschämt hat er nach Mitternacht
Ihn auf den alten Platz gebracht.
Dorthin stellt er auch eigenhändig
Den Herder, achtundzwanzigbändig.
E.T.A. Hoffmanns Neu-Entdeckung
Schützt diesen auch vor Zwangsvollstreckung.
Selbst sein SEESCHIFF Stück für Stück
Legt verstohlen er zurück.
Kurzum, ein Schmöcker nach dem andern
Darf wieder auf die Bretter wandern.
Der Mensch, der so mit halben Taten
Beinah schon hätt' den Geist verraten,
Schreibt schnell noch einen Spenderbrief:
Den Danziger Schiffen fürs Archiv.
Er ist nun getröstet und erheitert,
Daß die Entrümpelung gescheitert.

Quelle: EULENSPIEGELEIEN, E. Roth & hb