

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das nebenstehende Bild, in Wasserfarben auf Papier gezeichnet, zeigt die USS NIAGARA um 1898. Das Bild ist ungerahmt 26"x17³/₈" groß und mit *Frederick S. Cozzens* signiert. *Cozzens* war einer der berühmtesten amerikanischen Marinemaler. Es ist ein klassisches Schiffsportrait von einem Dampfer mit einem Deck und zwei mit Segeln gefahrenen Masten.

Die NIAGARA wurde 1877 auf der Werft John Roach and Sons, Pa., für den Passagierverkehr und Handel gebaut. Sie gehörte zuerst der Ward-Linie Steamship Co. und wurde zwischen New York und Havanna auf Kuba als Postschiff verwendet. Am 11. April 1889 wurde sie von der U.S.-Navy gekauft und als Versorgungsschiff im Spanisch-Amerikanischen Krieg in der Karibik eingesetzt. Sie war das dritte Schiff, das mit dem Namen NIAGARA bei der U.S. Navy eingesetzt wurde. Am 19 Juli 1899 wurde sie wieder verkauft und 1910 und 1911 sogar an die Warde zurück verchartert. Als TRUXILLO fuhr sie dann für die United Fruit Co., später an die Southern S.S.Co. übergeben und um 1930 verschrottet.

An dieser Stelle wird sich manch einer mit Recht fragen: Was hat die NIAGARA mit uns Danziger Seefahrern zu tun? Und das ist die Geschichte: *Sigfried Fornaçon* berichtete in seinen Aufzeichnungen:

Die Danziger Bark CAROLINE SUSANNE ist am 25. August 1885 mit Ballast auf der Reise von Dakar nach Port Royal in South Carolina, USA, im Atlantik vor der Ostküste der USA leck geworden und gesunken; kein Toter.

Die Bark CAROLINE SUSANNE, 1853 von Ephraim Grott in Danzig gebaut, hatte mein Urgroßvater, der Danziger Reeder *Hermann Behrent*, 1882 erworben. Gerne würde ich ein Bild der Bark hier zeigen, doch ich habe keins gefunden. Aber in der New York Times vom 5 Sept 1885 fand ich einen Artikel mit folgendem Wortlaut: *Wreck of a German bark. Galveston, Texas, Sept. 4. The officers of the steamer LONE STAR, which arrived here today from New-York, report finding on the coast of Georgia off Savannah, the hull of the German Bark CAROLINA SUSANNAH, of Dantzic. There was nothing left of the vessel but the naked hull. The only sign of life on board was a British bulldog. The starving dog was rescued. The wreck was fired, but would not burn, being water-*



USS NIAGARA, Ward Line Naval Steamship, *Frederick S. Cozzens* um 1898

logged. Nothing is known here of the destruction of the unfortunate bark or the fate of the crew.

Dieser Bericht aus der New York Times gab mir den Vorwand, diesen Sommer in den Zeitungsarchiven an der Ostküste Nord-Amerikas nach Meldungen von der CAROLINE SUSANNE zu stöbern. Es gab umfangreiche Artikel, die von einem schweren Orkan berichteten, der am 25. August an den Küsten Georgias und South Carolinas gewütet hatte. Mehrere Zeitungen berichteten von einem dem Hungertod geweihten Lebewesen auf dem Wrack der CAROLINE SUSANNE, das entweder ein Terrier, eine Englische Bulldogge oder ein Spitz war. Besonders auffallend war die Überschrift: *A Bull Dog's Adventure at Sea*. Die Galveston Daily, die ich in der privaten Rosenberg Library in Galveston, TX, einsehen konnte, berichtete am 5. September 1885 zeitgleich mit vielen anderen Zeitungen am ausführlichsten:

A Strange Find. - The steamship LONE STAR, which left New York on August 27, reached here yesterday, and the master, Captain G.W. Mason, reports finding a wreck on Sunday, August 30, in latitude 31.43, longitude 79.56. The wreck was sighted about 4:25 a. m. a boat was lowered and the first officer sent on board and found the wreck to be of the bark CAROLINA SUSANNAH, of Dantzic. All the masts were swept from the deck, the ballast shifted, and there was about five feet of water in the hold. The only sign of life on the wreck was a dog, which the crew of the LONE STAR took to their own vessel and have now in their possession. They set fire on the hull, and when they left it it was drifting northeast. Nothing is known at present of the destination of the unfortunate bark, nor has the loss of her been previously reported in maritime news. It is naturally supposed that both crew and cargo are lost.

Doch bereits am 29.08.1885 stand in The Sun - und da kommt die NIAGARA ins Spiel: *Tuesday's Cyclone. - Havanna, Aug. 28. - The steamer NIAGARA, which arrived here today from New York, was caught in the cyclone on the 25th inst. Her deck cargo was somewhat damaged. The NIAGARA rescued the captain and six sailors of the German bark CAROLINA SUSANNAH, which was dismantled in the cyclone. The pilot and five sailors of the bark left the vessel before the NIAGARA was sighted, and their fate is unknown.*

Das Schicksal der Seeleute, die in dem zweiten Boot bereits vor dem Erscheinen der NIAGARA die schwer leckende CAROLINE SUSANNE verlassen hatten, ist offensichtlich auch glücklich verlaufen. Denn in der Statistik des Deutschen Reichs von 1886, die von der Harvard Universität ins Internet gestellt wurde, wird zu den Schiffsverlusten des Jahres 1885 folgendes angemerkt:

Der Spruch des Seeamts zu Danzig vom 22. September 1885: Der Seeunfall der Bark CAROLINE SUSANNE ist nicht durch eine Verschuldung des Kapitäns eingetreten, sondern lediglich elementaren Ereignissen (Orkan) zuzuschreiben. Hermann Behrent (hb)

KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE



DAS SCHIFF AFRIKA
von Höges Clemens

Kaiser *Wilhelms* letztes Kanonenboot wurde einst, in Teile zerlegt, in Afrika über Berge getragen, am Tanganjika-See wieder zusammengebaut und überstand dort den Ersten Weltkrieg. Nach einem wilden Jahrhundert will das Land Niedersachsen den historischen Dampfer auf dem Tanganjika-See nun retten.

Eigentlich ist *Hermann-Josef Averdungs* Großvater an allem schuld. Denn als er noch ein kleiner Junge war, hatte der ihm oft von dem schönsten Schiff erzählt, an dem er mitbauen durfte, und von dem großen Abenteuer, das damals begann.

Hermann-Josef ist inzwischen 66 Jahre alt, seine Haare sind weiß, er ist Ratsherr der Stadt Papenburg an der Ems, aber diese Geschichte hat er nie vergessen. Und deshalb steht er nun hier am Tanganjika-See mitten in Afrika auf einem rostigen Ponton. Die Sonne geht auf, seine Knie werden weich, und in seinen Augen schimmert das Wasser, als dieses große Schiff langsam auf die Pier zuhält. Auf einer Bugseite steht der Name: **LIEMBA**.

Ein Krieg und Zusammenstöße mit Tausenden Booten und hölzernen Kanus haben Beulen in seinen Rumpf geschlagen. Die Spanten drücken sich durch das Blech, wie bei einem hungrigen Hund die Rippen durchs Fell. Die **LIEMBA** qualmt, und sie schüttelt sich, so ziemlich alles in ihr ist kaputt. Aber noch immer fährt sie den längsten See der Welt auf und ab, sie fährt Händler und Huren, Diamantenschmuggler, Flüchtlinge, Fischer und Missionare, Soldaten und Gefangene.

Kolonnen afrikanischer Arbeiter haben sie einst, in Teile zerlegt, auf den Schultern über die Berge an den See getragen. Einmal wurde sie versenkt, einmal ist sie gesunken. Ihre Geschichte handelt von einer der bizarrsten Episoden des Ersten Weltkriegs, sie handelt auch von kolonialem Wahnsinn, den Massakern Afrikas, von *Humphrey Bogart*, *Clint Eastwood* und einem britischen Commander, der als Gott verehrt wurde und Rösche trug. Es ist die Geschichte der **LIEMBA**, die einst **GRAF**

GOETZEN hieß - die Geschichte des letzten Kanonenboots von Kaiser *Wilhelm II*.



Ich wusste ja, dass das Schiff noch existiert, ich kann es trotzdem nicht fassen, sagt Averdung. Er steht Anfang März am See, weil er die **LIEMBA** wieder über die Berge zurückbringen will nach Deutschland. Für ein neueres Schiff würde man sie vielleicht hergeben, hatte die staatliche tansanische Betreiberfirma angedeutet.

Am nächsten Tag landet eine Propellermaschine auf der roten Lehmplatte von Kigoma, an Bord der deutsche Botschafter in Tansania und eine große Delegation aus Hannover. Auch Ministerpräsident *Christian Wulff* will das Schiff retten, aber für Afrika und in Afrika, deshalb hat er seine Leute geschickt, und deshalb hat er sich jüngst an den Außenminister und den Entwicklungshilfeminister in Berlin gewandt. Die **LIEMBA** stammt aus Niedersachsen, aber sie fuhr für das Deutsche Reich, ihre Geschichte begann in Berlin, am Vorabend des Ersten Weltkriegs:

Die Großmächte England und Deutschland rüsteten in diesen Jahren um die Wette. Die deutschen Strategen wussten, dass ihre Kolonien schwer zu halten sein würden; vor allem ging es um das Prunkstück Deutsch-Ostafrika, heute Tansania, Burundi und Ruanda.

Die Deutschen trieben von Daressalam eine Eisenbahntrasse über 1.200km ins Herz von Afrika hinein, die *Mittellandbahn*. An der geplanten Endstation in Kigoma war am Ufer des Tanganjika-See bereits ein gewaltiger Bahnhof für 30 Züge pro Tag gebaut, die aber niemals kamen. Auf dem Hügel oberhalb des Bahnhofs hatte sich *Wilhelm II*. einen Palast errichten lassen, doch er schaffte es nie bis nach Kigoma.

Kigoma, heute mit 120.000 Einwohnern in Hütten an Schotterstraßen, hat ein Krankenhaus und einen Stützpunkt der UNO-Flüchtlingshilfe. Kigoma ist die einzige Stadt am Westende Tansanias.

Vom Kaiserpalast sind am gegenüber liegenden Seeufer, gut 50km weit weg, die Berge des Kongos zu sehen. Dort standen um 1913 belgische Einheiten, und im Süden des Sees warteten die Engländer.

Wer Ostafrika halten wollte, musste den Tanganjika-See beherrschen, den längsten See der Welt mit 670km. Der Tanganjika-See war der einzige Weg nach Norden

oder Süden, und er ist es heute noch.

Die Flotte der Deutschen bestand aber nur aus dem kleinen Zollkutter **KINGANI** und dem traurigen 60 PS-Dampfer **HEDWIG VON WISSMANN**. Darum erhielt die Werft von *Joseph Lambert Meyer* in Papenburg an der Ems einen Geheimauftrag, wie es noch keinen gegeben hatte. Mit der Baunummer 300 sollte der Dampfer das bis dahin größte Schiff der Werft werden, fast 70m lang und 10m breit. Vor allem sollte die Nummer 300 vor ihrem Einsatz von Menschen zu Fuß über Berge getragen werden, irgendwo in Übersee.



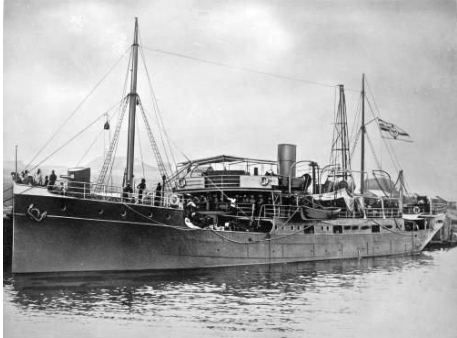
Anton Rüter

Meyer übertrug seinem besten Mann, dem Schiffsbaumeister *Anton Rüter*, einem rauen Dickschädel mit Schnauzbart, die Aufgabe. Der Trick: Die Nummer 300 wurde ein 1.200 to schweres Stahl-Puzzle, das aus Hunderttausenden kleiner Teile zusammengeschaubt wurde. Keines zu groß, um von Männern geschultert zu werden. Im November 1913 nahmen kaiserliche Beamte das Schiff in Papenburg ab. Der Namensgeber wurde der Ex-Gouverneur von Deutsch-Ostafrika. *Rüter* ließ die **GRAF GOETZEN**, wie der Dampfer nun hieß, wieder zerlegen. Er war der Vertraute des Chefs, und er bekam den Auftrag, die **GOETZEN** an den Tanganjika-See zu bringen. Drei Töchter hatte er schon und seine Frau, *Helene*, war wieder schwanger. Sein jüngstes Kind würde er erst mal nicht sehen. *Rüter* ahnte nicht, wie lange er wegbleiben würde, und dass die Welt danach eine andere sein würde.

In Hamburg wurden die Teile der **GOETZEN** in 5.000 Kisten auf Schiffe verladen. *Rüter* nahm einen Gesellen und einen Nieter mit. In Daressalam wurde alles auf Waggons der *Mittellandbahn* verstaute, doch deren Trasse reichte noch lange nicht bis Kigoma. Für das letzte Stück hatte die

deutsche Obrigkeit hunderte Schwarze rekrutiert. Drei Monate lang trugen sie nun die Teile der **GOETZEN**, *Rüter* und seine beiden Arbeiter durch den Dschungel an den See.

Rüter schrieb bald an *Meyer*: *Ich beschäftige 20 fleißige Inder und 150 Schwarze. Wenn das Nieten beginnt, sind weitere 100 Schwarze erforderlich.* Während die Niethämmer über der Bucht dröhnten, brach in Europa der Krieg aus.



Die **GRAF GOETZEN** auf dem Tanganjika

Heute ist die **LIEMBA** ex **GOETZEN** eine Zeitmaschine, die in die Vergangenheit Afrikas fährt. In die Dörfer an der Küste des Tanganjika-Sees führen weder Straßen noch Schienen. Es gibt nur die **LIEMBA**, sie kommt etwa alle zwei Wochen auf ihrer Tour von Kigoma nach Sambia und zurück vorbei.

Kapitän *Titus Mnyanyi* sitzt auf seinem zerschlagenen Stuhl nach vorn gebeugt, ein tiefschwarzer, massiger Mann mit einem runden Gesicht. Er starrt in die Nacht und fährt Slalom mit 1.200 to Stahl unter seinen Füßen. Hunderte Kanus treiben auf dem Wasser. Die Menschen fischen nachts, und dann tauchen sie plötzlich im Licht des Suchscheinwerfers mit Angst in den Gesichtern auf. Sie schreien bis ihre Kähne in der Heckwelle der **LIEMBA** auf und ab tanzen. *Sie ist wendig, sie kann alles, es gibt kein besseres Schiff*, sagt der Kapitän. Irgendwo in der Dunkelheit, nichts ist zu sehen, stoppt er die Maschinen. Und plötzlich stürmen Einbäume und Daus auf die **LIEMBA** ein. Sie prallen gegen den Rumpf, Holz knarrt, Metall quietscht. Die Menschen streiten um einen Platz an der Bordwand, sie klettern hoch, rutschen ab, und manch einer ist dabei schon umgekommen.

Die **LIEMBA** bedeutet für die Menschen am See Leben. Sie wuchten 70kg schwere geflochtene Körbe voller Fische für den Markt in Kigoma an Deck. Bald stinkt es. Es wimmelt von schreienden Männern. Hühner flattern herum, Ziegen bocken, Öl läuft übers Deck. Dazwischen liegen Mütter auf dem Deck und stillen ihre Kinder. Auf dem langen Weg ins Krankenhaus von Kigoma musste Kapitän Titus bereits viele Babys auf die Welt holen, sie heißen **LIEMBA**-Babys. Männer glitschen aus. Ka-

kerlaken rennen über das Deck. Das Schiff schleppt sich dahin, die Maschinen rumpeln, die Getriebe rasseln, und doch fährt die **LIEMBA**, über Wasser gehalten von den Gaben reicher Länder, immer weiter. Die bis zu 600 Passagiere können nur wenige Schilling bezahlen, und die Regierung schöpft die schmalen Gewinne per Dieselsteuer ab. Deshalb fehlt das Geld, das Schiff instand zu halten.

Die Menschen ertragen alles, darin sind sie groß, sie kennen es nicht anders. Das Schiff mit seinen eigenen Riten und seinem Rhythmus ähnelt ihnen in dieser Beziehung, das Schiff ist wie der Kontinent, wie Afrika.

Anfang 1915 machte sich der Großwildjäger *John Lee* vom See aus auf den Weg nach London. Der Engländer, der die Deutschen nicht ausstehen konnte, schoss in Deutsch-Ostafrika Elefantenbullen der Stoßzähne wegen. In Whitehall, dem Sitz der britischen Admiralität, breitete er dem Ersten See-Lord seinen Plan aus: Man müsste zwei schnelle Kanonenboote nach Südafrika und per Bahn weiter nach Norden bringen. Die Trasse endete vor den Mitumba-Bergen. Er aber könne mit Hilfe von 2.000 Schwarzen einen Pfad über ein Plateau auf 2.000m Höhe und runter an den Tanganjika-See durch den Dschungel frei schlagen. Der Plan war verrückt, aber er gefiel. Weder der Elefantenjäger noch der Admiral wussten, wie verrückt diese Idee war. Die beiden ahnten ja nichts von *Rüters* Koloss, der in der Dschungelwerft in Kigoma heranwuchs.



Die **GRAF GOETZEN** in der Dschungelwerft

Die meisten britischen Offiziere waren längst im Einsatz. Übrig war noch ein Angeber, Lügner und Draufgänger. Auf seinen Oberkörper und Arme hatte er sich Schmetterlinge und Schlangen tätowieren lassen, er saß in einem düsteren Büro in Whitehall und rauchte Zigaretten, die er sich eigens anfertigen ließ, darauf sein Namenszug in Himmelblau: *Geoffrey Spicer-Simson*. Er bekam das Kommando für die Abenteuer-Expedition übertragen.

Spicer war 39 Jahre alt, er hatte einen Spitzbart und graue Augen, der Plan des Elefantenjägers war seine Chance auf Ruhm. Während *Lee* sich nach Südafrika einschiffte, stellte *Spicer* eine Mannschaft zusammen und rüstete die beiden Boote

aus: Sie waren eher Yachten als Kriegsschiffe, etwa 13m lang, mit brutal starken Heckmotoren - und jedes mit einer viel zu wuchtigen Kanone am Bug. Beim ersten Probeschuss riss der Rückstoß das Geschütz aus dem Deck und warf es mitsamt Kanonier in die Themse.

Spicer wollte seine Boote **CAT** und **DOG** taufen, doch das schien der Admiralität albern. Er nannte sie also **MIMI** und **TOUTOU**. Das fand er witzig, weil französische Kinder Katzen gern **MIMI** rufen und Hunde **TOUTOU** und die Militärverwaltung das nicht merkte. Die Admiralität schrieb, es sei *Pflicht der Navy, den Feind anzugreifen, wo auch immer genug Wasser ist, um ein Schiff schwimmen zu lassen.*

Ein Kreuzer brachte **MIMI** und **TOUTOU** nach Süd-Afrika, *Lees* Armee von Schwarzen hackte eine Schneise durch den Dschungel frei. Zwei Dampfmaschinen auf Eisenrädern sollten die Boote die Berge hoch und an den See ziehen. Improvisierte Brücken krachten unter den seltsamen Gespannen zusammen, immer wieder versackten die Dampftrecker in den Löchern und Höhlen der Erdferkel. Dutzende Zugochsen wurden zusätzlich vor die Boote gespannt.

Abends piesackten Wolken von Moskitos die Seeleute, nachts strichen Löwen um die Lager. Nach drei Monaten erreichte *Spicer* das belgische Militärlager Albertville am Tanganjika-See.

Albertville heißt heute Kalemie, ab und zu taucht der Name in den Nachrichten auf, wenn im Bürgerkrieg des Kongo wieder sinnlos gemetzelt wird, in dem zeitweise sieben Staaten und diverse Rebellenruppen rund um den See mitmischen. Über vier Millionen Menschen starben bisher. *Amani Leo - Frieden heute* - heißt die Operation gegen Rebellen aus Ruanda. Weiter nördlich hat die *Widerstandsarmee des Herrn* Zivilisten massakriert.

Am Tanganjika wird fast immer geschossen, ob im Kongo, in Ruanda oder Burundi. Und dann flüchten die Menschen über den See in die Lager rund um Kigoma, und die UNO chartert die **LIEMBA** ab und zu, um sie zurückzubringen.

1915 hatten die Deutschen durch Spione bei den Stämmen von dem Gerücht gehört, andere Weiße würden zwei Schiffe über die Berge tragen. Aber sie glaubten es nicht. Die Mitumba-Kette war viel zu hoch. Niemand würde das schaffen.



MIMI und **TOUTOU** auf dem Tangajika-See

In Albertville trat *Spicer* jetzt in einem Rock vor seine Männer. Seine Frau habe ihm den genäht, sagte er. Röcke seien bei Hitze angenehmer zu tragen. Die Soldaten schwiegen. Die Schwarzen vom Stamm der Holoholo schauten zu und ahnten, dass dieser Weiße anders war als alle anderen. Die Schlacht um den Tanganjika-See konnte beginnen.

Am 2. Weihnachtstag 1915 dampfte die deutsche **KINGANI** an Albertville vorbei. **MIMI** und **TOUTOU** preschten los, und die Holoholo kletterten auf die Klippen, um besser sehen zu können. Der Kapitän der **KINGANI** ließ ölgetränkte Holzscheite unter den Kessel werfen, aber er konnte nicht entkommen. Eine von *Spicers* Granaten zerfetzte den Offizier. *Spicer* zog den Siegelring von der Hand des Deutschen und steckte ihn sich an den Finger.

Er ließ die **KINGANI** reparieren und taufte sie um in **FIFI**. Und seine Männer adoptierten das Maskottchen der Gegner: eine Ziege, die immer auf der **KINGANI** mitgefahren war, deklariert als Notproviant. Die Briten schneiderten ihr eine englische Uniform.

Kurz danach fuhr die **HEDWIG** von **WISSMANN** an Albertville vorbei, auf der Suche nach der verschollenen **KINGANI**. Die Holoholo kletterten wieder auf die Klippen. Die **HEDWIG** versuchte zu fliehen, sie schoss auch, aber schließlich versenkte ein Volltreffer das deutsche Schiff. Die Holoholo fielen nun vor *Spicer* auf den Boden. Bald tauchten am Ufer des Sees erste Fetischstatuen von *Spicer* auf, die Schwarzen nannten ihn *Seemann-Gott* oder *Bauchtuch-Gott*, wegen des Rocks. Schon zuvor hatten ihre Späher *Spicer* gesagt, dass auf dem See jetzt noch etwas anderes gesichtet worden sei. Ein Ungeheuer. Kurz nach dem Ende der **HEDWIG** sah *Spicer* es selbst: Aus dem Dunst schob sich ein grauer Schatten, 150-mal schwerer als **MIMI** und **TOUTOU** - eine Schimäre, ein so großes Schiff konnte es hier nicht geben. Doch da war es. Am Bug eine Schlachtschiffskanone, am Heck drehten kleinere Kanonen. Darüber wehte groß wie ein Teppich die Reichkriegsflagge; **Rüters** **GOETZEN**. *Spicer* ließ sein Fernglas sinken und ging wortlos in seine Hütte. Er wusste, dass eine der Granaten dieses Schiffs Kleinholz aus **MIMI** und **TOUTOU** machen würde.

Die **GOETZEN** beherrschte nun den Tanganjika See. Aber an Land rückten die Alliierten weiter vor. Die Festung Bismarckburg fiel, und im Juli 1916 bekam **Rüter** Befehl, die **GOETZEN** zu versenken. Sie dürfe nicht in die Hand des Feindes fallen. Doch **Rüter** wollte sein Schiff nicht zerstören, er schmierte alles dick mit Fett ein. Dann drehte er nicht weit von Kigo-

ma die Seeventile auf.

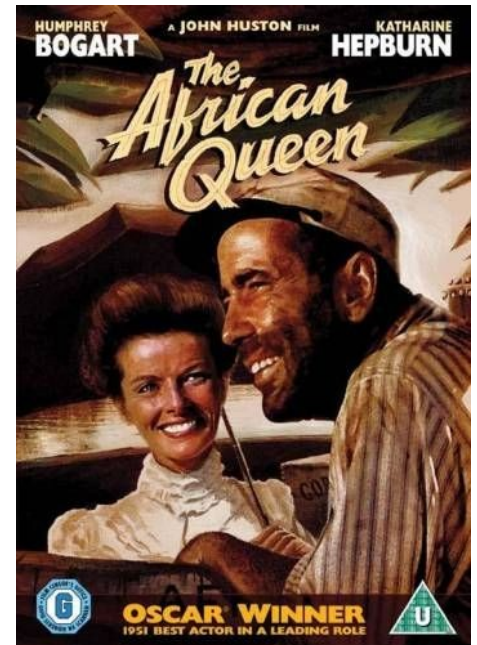
Die Ruine der Festung Bismarckburg steht heute noch auf ihrer Halbinsel. Das Lehmhüttendorf drum herum heißt jetzt Kasanga. Und als die **LIEMBA** am Fuß der Festung stoppt, stehen Männer mit Ferngläsern auf der Anhöhe. Sie suchen das Schiff nach Spionen mit Kameras ab. Denn zwischen den Ruinen haust seit Jahren ein Haufen der tansanischen Armee in schmutzigen Zelten. Die Soldaten tragen Badelatschen und T-Shirts, Verdächtige werden in einen Schuppen geführt und von einem bulligen Leutnant und einem Sicherheitsmann verhört. Der hat eine Spiegelbrille und nennt sich *Mister Devi*. *Unsere Nachbarn sind gefährlich*, sagt der Leutnant, *wir müssen uns verteidigen können*. Und in Kämpfen, die mit Kalaschnikows ausgetragen werden, sind historische Schießscharten besser als gar keine. Aber im Alltag brauchen die Soldaten ihre Gewehre nur, um Krokodile zu erschießen.

Nach dem Ersten Weltkrieg haben die Belgier die **GOETZEN** gehoben. Doch sie machten Fehler, bald darauf sank sie in einem Sturm erneut. Dann befahl der britische Kriegsminister *Winston Churchill*, die **GOETZEN** noch einmal zu heben. 1927 fuhr sie wieder. Aus der **GOETZEN** wurde die **LIEMBA**, so hatten die Eingeborenen früher ihren See genannt.

Wenig später erschien ein Roman über den Kampf auf dem See: *The African Queen*. Nach dem Zweiten Weltkrieg verfremdete Hollywood den Stoff: *Humphrey Bogart* soll mit seinem kleinen Boot das große deutsche Schiff versenken. Über die Dreharbeiten mit dem tyrannischen Regisseur *John Huston* drehte *Clint Eastwood* 1990 wiederum einen Film, *Weißer Jäger, schwarzes Herz*. Die wahre **GOETZEN** alias **LIEMBA** verfiel nach der Unabhängigkeitserklärung Tansanias 1961 und landete als Wrack an Land. Aber ein harter Trinker aus Irland, der einmal sein eigenes Dampfschiff fahren wollte, reparierte sie; er brauchte Jahre dafür. Dänische Entwicklungshelfer tauschten dann in den siebziger Jahren die Dampfmaschinen gegen Diesel aus. 20 Jahre später bauten wieder die Dänen neue Maschinen ein. Und jetzt wird ein Deutscher vielleicht Hilfe bringen, *Lothar Hagebölling*, Staatssekretär des niedersächsischen Ministerpräsidenten *Wulff*.

Seine Delegation inspiziert die **LIEMBA**, die Afrikaner feiern nach seiner Landung auf der Buschpiste die Gründung eines Vereins, *Friends of LIEMBA*: Bischöfe sind dabei und Politiker, aber auch einige Leute, die etwas von dem Schiff verstehen. Reden werden gehalten, *Hagebölling* spricht von Nachhaltigkeit und Freund-

schaft: *Die LIEMBA ist in unseren Herzen*. Spät am Abend stehen sie zusammen, *Hagebölling*, der Botschafter *Guido Herz* und der Ingenieur *Jochen Zerrahn*, der engste Vertraute des heutigen Werft-Chefs *Bernhard Meyer*, **Rüters** Nachfolger. Sie trinken Whisky und Wasser am See, sie verhandeln. *Zerrahn* zieht an seiner Zigarre, es geht darum, was das Ganze kosten würde und wer bezahlt.

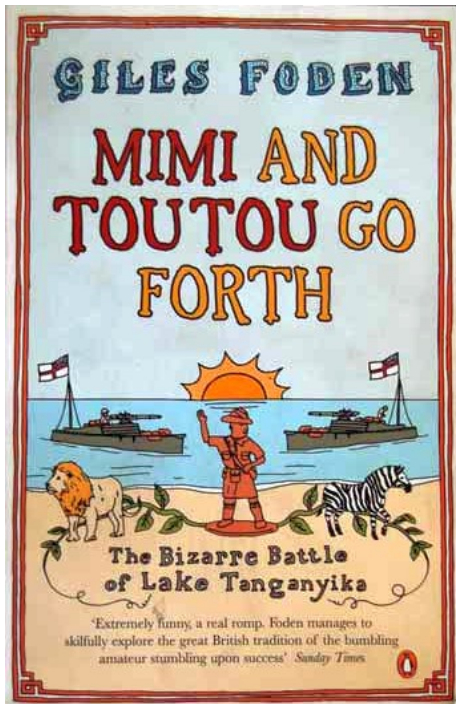


Abseits steht der Papenburger *Averdung*, der die **LIEMBA** heimholen will. Alles war seine Idee, jetzt aber schieben *Wulffs* Leute den Mann mit dem verwegenen Plan zur Seite. Sie wollen die **LIEMBA** retten, doch sie wollen sie in Afrika lassen. Die Meyer Werft möchte nichts mit der Sache zu tun haben, das Schiff ist *Zerrahn* nicht geheuer. Sollte es noch einmal sinken, könnte es hunderte Menschen mitnehmen. Andererseits sorgt die Landesregierung dafür, dass die Meyer Werft ihre gewaltigen Kreuzfahrtschiffe von Papenburg bis ans Meer kriegt, wofür die Ems immer wieder ausgebaggert und gestaut werden muss. Jetzt planen die Niedersachsen sogar einen neuen Kanal. *Zerrahn* ist *Hagebölling* vielleicht einen Gefallen schuldig, die Werft könnte sich mit Technikern an dem Rettungsprojekt beteiligen.

Natürlich wird *Hagebölling* versuchen, im Land oder beim Bund, einige Millionen zu beschaffen. Dieses Schiff könne man doch nicht verrotten lassen. Die Menschen hier brauchen es, und außer der **LIEMBA** ist nicht viel übrig vom Seekrieg um Deutschlands Kolonie. Die schrottreife **FIFI** wurde nach dem Krieg versenkt, **MIMI** und **TOUTOU** sind verschollen, die Holoholo fast ausgestorben.

Der Engländer *Giles Foden*, der ein heiteres Buch über diese britische Expedition und *Die wahre Geschichte über die Afri-*

can Queen, die im Fischer-Verlag erschienen geschrieben hat, stieß im Nationalmuseum von Daressalam auf eine ganz seltsame Fetischfigur, eine mit Tattoos, so etwas wie einem Fernglas und einem Rock, rund 60 Zentimeter hoch: Spicer.



2004 Das Buch über MIMI und TOUTOU

Schiffsbauer Rüter irrte nach dem Untergang der GOETZEN durch den Busch, bis die Engländer ihn fassten. Erst im November 1919 kehrte er nach Papenburg zurück. Die große Inflation fraß dann das Geld, das die Werft seiner Helene für den Bau der GOETZEN ausgezahlt hatte.

Geblichen vom kolonialen Traum, sich in Afrika ein Haus daheim zu verdienen, ist nur ein Armband, zusammengelötet aus kaiserlichen Rupien, den Münzen Deutsch-Ostafrikas. Rüter hatte es für seine jüngste Tochter eingesteckt: für Anne, die er noch nie gesehen hatte. Es liegt heute in einer Schatulle, in dem Häuschen einer sehr alten Dame in Papenburg. Sie sagt: *Ich erinnere noch genau den Tag, als er heimkam. Alle haben gesungen. Ich war noch klein, und ich war krank. Und ich hatte ihn ja noch nie gesehen. Ich habe also auf dieses Foto geguckt, das wir hatten, dann auf ihn. Dann habe ich mich auf seinen Schoß gesetzt und gesagt: Ja, du mußt mein Papa sein.*

Sie verlor die GOETZEN später für Jahrzehnte aus den Augen; da war ein Zweiter Weltkrieg, der Wiederaufbau, die eigene Familie. Heute würde Rütters Anne gern einmal noch auf dem Schiff ihres Vaters stehen. Aber heute ist es zu spät. Sie kann nicht mehr gut reisen. Denn sie wurde ja im Jahr 1914 geboren, in dem das lange Abenteuer der LIEMBA in Afrika begann.

Quelle: www.spiegel.de

MASHUP

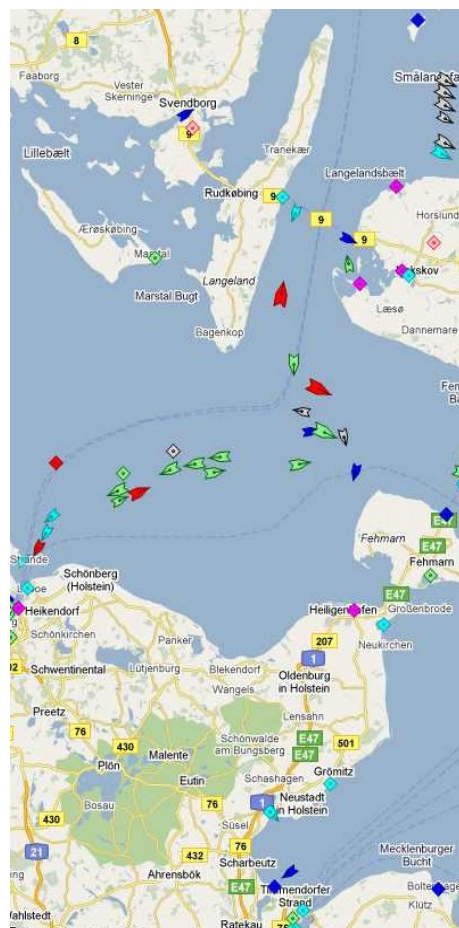


Bild: <http://www.marinetraffic.com>

Mit dem neudeutschen Begriff Mashup (*to mash* = vermischen) wird die Darstellung von Informationen bezeichnet, die unter Verwendung einer oder mehrerer API erzeugt wird.

Ein API (Application Program Interface) ist eine Schnittstelle, die es einem Computer-Programm ermöglicht, bereits an anderer Stelle vorhandene Inhalte, Funktionen und Prozeduren mit einzubinden. Dazu können Informationen von verschiedenen Internetseiten abgerufen und kombiniert wieder dargestellt werden.

MarineTraffic.com ist ein wahrhaft gelungenes Mashup Projekt des Department of Product & Systems Design Engineering an der University of the Aegean in Griechenland. Es bildet den weltweiten küstennahen Seeverkehr mit Hilfe von Google Maps und den weltweit mit AIS-Transpondern quasi online erfassten Daten von Schiffen im Internet ab.

Der Begriff AIS (Automatic Identification System) bezeichnet ein UHF-Funksystem mit einer Reichweite über See von 15 bis 20nm, das durch den kontinuierlichen Austausch von Navigations- und anderen Daten wie der Identität des Schiffes, seiner Position, Geschwindigkeit und dem aktuellen Kurs u.a., die Sicherheit und die Lenkung des Schiffsverkehrs verbessert. Es ist eine der wichtigsten Entwicklungen

seit der Einführung des Radars. Den Hafenbehörden bietet das System die Möglichkeit, den Schiffsverkehr zu verwalten und Gefahren zu verringern.

Will man den aktuellen Schiffsverkehr auf einer Echtzeitkarte am PC-Monitor anzeigen, dann muss man eine der Regionen in der Weltkarte auf der Homepage: <http://www.marinetraffic.com> auswählen. Die Schiffe, die sich momentan in der Region aufhalten und mit einem aktiven AIS ausgerüstet sind, werden mit ihrer aktuellen Position als Symbol auf der Karte angezeigt. Das Symbol steht entweder für ein Passagierschiff, eine Yacht, einen Tanker, ein Frachtschiff u.a. Führt man den Cursor über eines der Symbole, dann wird zusätzlich der Name des Schiffes, seine Flagge, die momentane Geschwindigkeit und sein aktueller Kurs mit angezeigt. Klickt man das Symbol an, dann erscheinen zusätzliche Informationen zum Schiff, z.B. Links zu Fotos, Abmessungen und eventuell ein Kursplot.

Jeder kann diesem offenen community-based Mashup Projekt helfen, indem er eine Antenne und einen AIS-Empfänger in seinem Garten aufstellt und die damit empfangenen Daten an Marine-Traffic: <http://www.marinetraffic.com> weiterleitet. Die Daten vom AIS-Empfänger werden entweder per PC mit einem Internetanschluss, oder - und das ist die einfachste und robustere Lösung - ohne PC und Software durch einen AIS-Empfänger mit Ethernet Schnittstelle, die mit einem Netzwerk-Port verbunden wird, weitergeleitet. Die empfangenen AIS-Daten werden entweder durch eine einfache kostenlose Software auf dem PC vorbereitet oder direkt an die zentrale Datenbank des Projekts weitergeleitet.

Dieses Mashup enthält auch sehr ausführliche Informationen zu den dargestellten Schiffen oder Häfen, die über eine ausführliche Übersicht erreicht werden. Ein bestimmtes Schiff kann z.B. ausgewählt werden, seine aktuelle Position und auch die aktuell zurückgelegte Route in einer Karte angezeigt werden.

MarineTraffic.com ist ein sehr gut durchdachtes Mashup, das der Öffentlichkeit im World-Wide-Web zur Verfügung steht, und mit dem sich ein interessierter Seefahrer immer wieder beschäftigen kann, auch dann, wenn die Schiffspositionen bis zu einer Stunde alt oder unvollständig sein können.

Die Daten werden ausschließlich zu informativen Zwecken zur Verfügung gestellt und dürfen aus Sicherheitsgründen nicht zur Navigation genutzt werden, was sich von selbst versteht. hb

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

BÜCHER – CD'S - FILME



EINE ODYSSEE IM HERZEN AFRIKAS

Alex Capus erzählt die wahre Geschichte von drei Schiffsbauern, dem Schiffbau- meister Anton Rüter, dem Mechaniker Hermann Wendt und dem Nieter Rudolf Tellmann von der Meyer-Werft aus Papenburg im norddeutschen Emsland. Ende 1913 werden sie vom Reichskolonialamt für ein Jahr nach Deutsch-Ostafrika, dem heutigen Tansania (einschließlich Ruanda und Burundi), beordert. Das Reich will damit seine imperialen Ansprüche unterstreichen.

Auf der Meyer-Werft war vor ihrer Abreise das Dampfschiff GÖTZEN aufgebaut und getauft worden, danach ohne Stapellauf gleich wieder demontiert und in fünftausend Kisten verpackt nach Daressalaam in Deutsch-Ostafrika verschickt worden. Die drei Männer fahren auf einem Dampfschiff nach Daressalaam und lassen sich dort von der exotischen Kulisse und der schönen Gouverneurin bezaubern, geraten aber rasch in das gewalttätige Räderwerk des Kolonialismus, aus dem es kein Ent- rinnen gibt. Am Tanganjikasee, südlich des Kilimandscharo, soll das Schiff von den deutschen Schiffsleuten wiederaufge- baut werden. Das Afrika-Jahr mit hohem Lohn lockte die drei Papenburger - auf- rechte Sozialdemokraten. Zuversichtlich brechen sie auf und richten sich auf dem fremden Kontinent ein. Dort aber steht für sie, die in den Augen der Afrikaner als Angehörige der herrschenden Schicht gel- ten, das Räderwerk marxistischer Ge- schichtstheorie, das so unbeirrt in ihnen getickt hat, bald still und der Kriegsaus- bruch wirft schließlich alles über den

Haufen. An eine Rückkehr ist für die drei Schiffsbauer nicht mehr zu denken, denn am Tanganjikasee prallen die kolonialen Interessen der Deutschen, Briten und Bel- gier aufeinander, und aus Zivilisten wer- den zwangsläufig Soldaten. So entlädt sich der Nationalitätenkonflikt auf einem entlegenen Nebenschauplatz – zwar nicht in spektakulären Schlachten, sondern in bisweilen grotesken Scharmützeln. Das Ende der deutschen Schutztruppen, die unter General Paul von Lettow-Vorbeck bis zum Waffenstillstand ausharren, ist unrühmlich.

Alex Capus' Abenteuerroman verspricht Spannung und Unterhaltung, beschert glänzende Dialoge und Landschaftsschil- derungen, frappt durch den selbstver- ständlichen Umgang mit Fachterminolo- gien und unterfüttert den Stoff realistisch: mit verbürgten Personen und einem Quel- lenstudium in deutschen Archiven für Kriegs- und Kolonialgeschichte. Da der Autor eine ironische Tonlage wählt, bleibt das Amüsement nicht aus. Klischees, etwa jene von den edlen Wilden, lassen sich da nicht immer vermeiden.

Ernst präsentiert sich der Hintergrund die- ses Stoffes, die hegemoniale Kolonialpoli- tik. Szenen, voll von kruderster Menschen- verachtung, zieht den Leser unweigerlich ins Epizentrum des Schreckens. Aber Ca- pus betont immer wieder das Groteske. Bei brüllender Hitze und lähmender Tro- penfeuchtigkeit singen die Gäste in der Gouverneursresidenz an Kaisers Geburts- tag *Heil dir im Siegerkranz*.

Als Karikatur des eitlen Pfaus und vulgä- ren Aufschneiders wird der britische Commander Geoffrey Spicer Simson dar- gestellt, dem bei jeder Gelegenheit nach Heldentaten und Publikum dürstet. Win- ston Churchill selbst befahl den exzentri- schen, aber liebenswerten Spicer Simson, von seinem Posten in Banjul am Gambia- Fluss, per Kabelbrief und mit höchster Dringlichkeitsstufe in das Marineministe- riums nach London ein, wo ihm der ge- heime Auftrag, zwei Kanonenboote über Land durch halb Afrika an den Tanganika- see zu schleppen, übertragen wurde.

Doch ihre Kriegsschiffe eignen sich bes- tenfalls für einen Ausflug auf dem Titisee, aber nicht für den stürme- und klippenrei- chen Tanganjikasee. Die GÖTZEN führt an- stelle der Bordkanone eine Attrappe, gleichwohl befiehlt der Kapitänleutnant den Angriff auf feindliche Kriegsschiffe. Der britische Gegner, der in einem strapa- ziosen Landgang, der Hannibals Mär- schen kaum nachsteht, die Kanonenbote MIMI und TOUTOU ans Wasser des Tangaji- kasees geführt hat, brilliert eben nicht mit seetüchtigen Kriegsschiffen.

So führt der Autor nicht nur seine Ge-

schichte zu einem denkbar erbärmlichen Finale, sondern das Heldengebaren über- haupt ad absurdum. Denn alles ist in die- ser Persiflage eine Frage der Zeit, bis sich Großmäuligkeit in elendes Verstum- men wandelt. Das einst so ambitiöse Schiff GÖTZEN, wird am Ende von seinem Schiffsbaumeister Anton Rüter selbst ver- senkt.

In seinem Roman Eine Frage der Zeit stellt Alex Capus seine Begabung unter Beweis. Kraftvoll und unpräntiös er- zählt er eine ganz unglaubliche, aber doch wahre Geschichte, in der es um die alte Frage geht, wie man unter der Macht der Umstände ein Leben in Anstand und Wür- de führen kann.

Quelle: <http://www.nzz.ch>

Alex Capus, Eine Frage der Zeit (Roman), Albrecht-Knaus-Verlag, München 2007, 304 Seiten, 2 Karten ISBN: 978-3-8135-0272-5, € 19,95 [D]

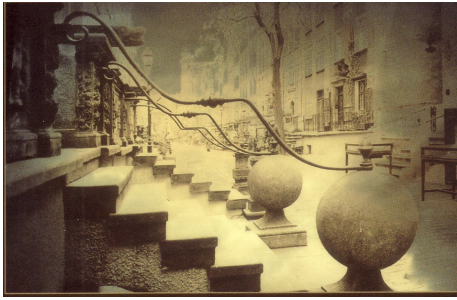
DER AUTOR



Bilde: <http://www.linth24.ch>

Alex Capus, geboren 1961 in Frankreich, studierte Geschichte, Philosophie und Ethnologie in Basel, und er arbeitete wäh- rend und nach seinem Studium als Journa- list und Redakteur bei verschiedenen Ta- geszeitungen und bei der Schweizer De- peschenagentur. 1994 veröffentlichte Alex Capus seinen ersten Erzählband *Diese verfluchte Schwerkraft*, dem seitdem neun weitere Bücher mit Kurzgeschichten, his- torischen Reportagen und Romanen folg- ten. Capus verbindet sorgfältig recher- chierte Fakten mit fiktiven Erzählerleben, in denen er die persönlichen Schicksale seiner Protagonisten einfühlsam be- schreibt. Seine Bücher wurden in viele Sprachen übersetzt; für seine schriftstel- lerische Arbeit erhielt er zahlreiche Preise. Daneben hat Alex Capus auch als konge- nialer Übersetzer von Romanen des US- amerikanischen Autors John Fante ge- wirkt. Alex Capus lebt als freier Schrift- steller mit seiner Familie in Olten in der Schweiz.

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

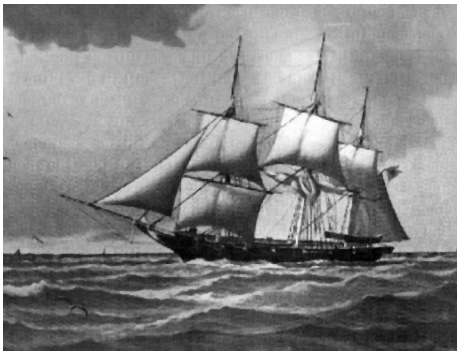
ALTES & NEUES AUS DANZIG

Frauengasse

HELLINGE AN DER WEICHEL

Hanns von Krahnhs.

An einem sonnigen Morgen im März des Jahres 1849 gab es in Danzig Krach, und zwar vor einem kleinen Giebelhaus auf der Brabank. Ängstliche Frauenhauben lugten durch die Tüllgardinen, und vom Ufer kamen neugierig die Schiffszimmerleute herangeschleudert. Denn oben auf seiner hölzernen Beischlagtreppe stand schimpfend der Schiffsbaumeister *Johann Wilhelm Klawitter*. Unten um die Treppe brodelte ein Haufen aufgebrachter Männer. Ihren Wollmützen und verwitterten Gesichtern sah man an, dass sie etwas mit der christlichen Seefahrt zu tun haben mussten; aber die gealterten krummen Gestalten ließen auch erkennen, dass das keine Fahrensleute waren. Es war die erste Schiffszieher-Revolve in Danzig, das Symbol einer neuen Zeit.



Korvette AMAZONE

Hatte doch *Klawitter* am frühen Morgen die preußische Korvette **AMAZONE** durch sein kleines Dampfschiff abschleppen lassen. Und nun wetterten die arbeitslosen Schiffszieher, deren gebeugt schleppende Rücken bisher die großen Segelschiffe vom Binnenhafen an der Langen Brücke bis nach Neufahrwasser an die Reede getreidelt hatten. Während man vormittags noch recht laut geworden war, schloss man nachmittags einen ebenso friedlichen wie seltsamen Kompromiss: Menschen und Maschine zogen fortan gemeinsam die großen Windjammer Mottlau und Weichsel stromab. *Solang as dat duert*, sagte sich der Schiffbauer. Natürlich hielt es das ungleiche Gespann nicht lange miteinander aus.

Es war dies eine der harmloseren Episoden, von denen die Einführung des Dampfschiffes in Danzig begleitet war. Die größten Steine wurden nicht von unten, sondern von oben in den Weg der Dampfschiffsleute gelegt. Während der Polizeipräsident um die Sicherheit des Publikums fürchtete, holte der städtische Amtsschimmel eine ordenszeitliche und für einen Dampfer peinliche Verordnung aus der großen Aktenkrippe, nach der man im Hafen auf Schiffen kein Feuer anmachen durfte. Geradezu entsetzt war der Kommandant von Weichselmünde: musste er doch dienstags und freitags das Schießpulver auf den Schanzen sonnen lassen. Und wenn nun ein Dampfschiff an seiner kleinen Festung vorbeifuhr ... ? *So wird behauptet, dass mitunter Funken aus dem Schornstein heraussteigen.*

Aber solche uns heute nur als Groteske erscheinenden Reibungen zwischen Gestern und Heute gab es in diesen Jahren in ganz Europa. Auf's Ganze gesehen verhielt man sich in Danzig gegenüber dem modernen Dampfschiff alles andere als rückständig. Konnte man doch bereits am 13. Juli 1827, im Erfindungsjahr der Schiffschraube, per Dampfer vom Johannistor nach Zoppot fahren, hin und zurück für zwanzig Silbergroschen. Und ist doch immer in Danzig ein besonderes oder neuartiges Schiff eine Sensation für die ganze Stadt gewesen.



Schiffsmodelle im Artushof

An diesem Platz drehte sich alles um das Schiff. Das älteste Wasserfahrzeug, das man aus Danzigs Boden hob, war ein Wikingerschiff. Der erste christliche Missionar landete fast unmittelbar an der Fundstelle mit einem Weichselkahn. Die ersten Deutschen, die Lübecker, kamen auf hochbordigen Hulken über See. Das älteste Stadtsiegel von 1299 (es sollte fast 650 Jahre in Gebrauch bleiben) zeigt eine Kogge. Große Vollschiffmodelle pendelten majestätisch zwischen den schlanken Säulenpalmen des Danziger Artushofes.

Vor diesem plätscherte der Neptunbrunnen, und über ihm funkelte auf der Spitze des Rathhausturmes Boreas, der Windgott, als Fahnenträger mit einem Schiff als höchstem Knauf ... Schiffe und Schiffbau gehören eben zu Danzig, wie die Kohle an die Ruhr.

Tausende von See- und Flussschiffen sind im Laufe der Jahrhunderte auf den nach Holz und Teer duftenden Schiffszimmerplätzen auf der Lastadie und an der Brabank am Mottlauufer auf Kiel gelegt worden. Eine Generation drückte der anderen das Kreuzbeil der Schiffszimmerer in die Hand. Bereits im späten Mittelalter rankte sich manches Seemannsgarn um die in Danzig gebauten Schiffe. Sie machten sich durch ihre Unternehmungen, aber auch durch ihre besondere Bauart in der Welt der Seebefahrenden einen heute längst verschollenen Namen. Nur der Name des **PETER VON DANZIG**, eines Kaperschiffes, welches in Luthers Jugendtagen durch den Danziger Seehelden *Paul Beneke* berühmt wurde, lebt heute noch in einer Kieler Segelyacht weiter.

Was wir heute eine Werft nennen, also einen festen Schiffsbauplatz, der einem bestimmten Unternehmer gehört, scheint es aber - solange sich die Zunftordnungen noch hielten - nicht gegeben zu haben. Erst am Ende des achtzehnten Jahrhunderts ist der Danziger Schiffbau mit einer Werft identisch, der jenes *J. W. Klawitter*, der den Zusammenstoß zwischen alter und neuer Zeit in eigener Person austrug. Diese *Klawitters* sind zwar erst 1712 in den Listen der Schiffszimmerer-Gilde verzeichnet, aber wir wissen, daß sich mit erstaunlicher Kontinuität der gleiche Beruf über vierhundert Jahre in der Familie erhalten hat. Genau so konservativ hielten sie auch an ihrem Werkplatz fest; auf der Brabank, wo sich seit dem Beginn des neunzehnten Jahrhunderts die *Klawitter*-Werft befand, wurden schon zu Zeiten der Ordenshochmeister Schiffe gebaut. Das erste in Danzig gebaute Dampfschiff, das erste preußische Trockendock, das erste dampfgetriebene Kriegsschiff der preußischen Kriegsmarine, die Dampfkorvette **DANZIG**, neben zahlreichen kleineren technischen Neuheiten ist auf das Konto der *Klawitter*werft zu buchen.

Johann Wilhelm *Klawitter* war bei den Dampfschiffpionieren der Welt, den Engländern, persönlich in die Schule gegangen. Er war es, der den Dampfschiffbau in Danzig durchsetzte. Er ließ sich weder durch die Steinwürfe der Schiffszieher auf seine Dampfer **PFEIL** und **BLITZ**, noch durch das allerhöchste Stirnrunzeln des Generalleutnants von *Rüchel-Kleist* beirren. Denn *Kleist* verlangte eine exemplarische Bestrafung des Schiffbauers, weil bei

der ersten Probefahrt des ersten *Klawitter*-Dampfers dieser *bey voller Ausströmung des Rauches aus der Schornsteinröhre vorbeypassieret* war und später *geständiglich aus sogenannten Böllern* geschossen hatte. Aber *Klawitter* ließ sich nichts befahlen; drei Tage später ließ er wiederum den Schornstein rauchen und mit Böllern schießen ... Er und sein Teilhaber *Gibson* waren darum keine übermütigen Leute. Sie ließen sich nicht - wie viele Zeitgenossen - zu kostspieligen Hochseeunternehmen verleiten, sondern gründeten 1841 eine kleine, aber wirksame Schlepp- und Bugsier-Reederei, die später unter dem Namen Weichsel A.G. bis zum Ende des zweiten Weltkrieges bestanden hat.

Ein seltsames Zusammentreffen ebnete der Werftindustrie in Danzig die Wege, als sich 1840 die Weichsel zehn Kilometer ostwärts von Danzig eine neue Mündung grub. Von nun an war der die Stadt berührende Stromlauf frei von Hochwasser und von dem gefährlichen Eisgang des Frühjahrs. An dem sicheren Weichselufer entstanden die großen Werften Danzigs. Neben denen von *Klawitter* wuchsen dort die Hellingen der *Schichau*-Werft, von *Ferdinand Schichau* aus Elbing gegründet. Später kam als staatliches Unternehmen die Kaiserliche Werft hinzu, die nach 1918 als Danziger Werft unter internationaler Leitung weiterbestand.

An Kapazität waren die neuen Werften den älteren weit voraus. Sie bauten Hochseefahrzeuge jeden Tonnageraums, während die *Klawitters* den klugen Weg der Spezialisierung beschritten. Danzig war nicht nur Seehafen, sondern in gleichem und zuweilen größerem Ausmaße auch Flusshafen für die Weichsel-Schiffahrt. So machte man hier frühzeitig Erfahrungen mit flachbodigen Flussdampfern, denn oberhalb von Thorn, in Russland, war die Weichsel noch ein Urstrom. Flussrad-dampfer, Kanonenboote und Spezialschiffe befuhren bald nicht nur die Weichsel, sondern von Danzig aus die Wolga, den Bosphorus, ja, den La Plata. Wenn später die Seitenraddampfer auch von den Meeren verschwanden, so hielten sie sich auf den Flüssen doch bis heute.



Modell: PAUL BENEKE – PHOTO: *Tritscher*

Der bei *J.W. Klawitter* gebaute Raddampfer PAUL BENEKE hat nicht nur Jahrzehnte

lang den Seebäderdienst bei Danzig versehen, sondern kam mit Danziger Flüchtlingen 1945 bis in die westliche Ostsee.

Ein Jahrhundert lang wurde auf Strohdreich und am Milchpeter Kiel auf Kiel gelegt, und bald wurden der Stapelläufe immer mehr. So ein Stapellauf war früher immerhin ein Ereignis gewesen, an dem die ganze Stadt Anteil nahm. Nicht nur das Werftpersonal, sondern alle Zuschauer atmeten auf, wenn der leere Schiffkörper auf der eingeseiften Gleitbahn in den Strom gerauscht war. Denn für die Ingenieure war in dem engen Weichselbecken jede neue Tonne der länger werdenden Schiffe ein Problem. Als sich in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts das größte in Danzig gebaute Schiff, der zweite COLUMBUS, beim Stapellauf festbrannte, prophezeiten die alten Fahrensleute ein Unglücksschiff, wie es die GREAT EASTEN gewesen war. Sie behielten unrecht; aber immerhin endete der COLUMBUS im zweiten Weltkrieg durch Selbstversenkung.

Zu vielen hundert Probefahrten legten nach Stapellauf und Ausrüstung die Handels-, Fisch- und Passagierdampfer, die Tanker und Zerstörer, Linienschiffe und U-Boote von ihren Werftliegeplätzen ab und gingen entlang der gleichförmigen Nehrungsküste zwischen Neufahrwasser und Pillau auf die Meilenfahrt. Probefahrten waren auch bei ruhigem Wetter ein feuchtes Unternehmen. Denn in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle konnte die Zufriedenheit des Käufers mit dem jeweils für ihn landesüblichen Alkohol gefeiert werden. Wenn es nach erfolgreicher Probefahrt wieder an die Werft ging, stand zwar nicht, wie ehemals bei der Dampfkorvette DANZIG, die halbe Stadt am Weichselkai. Aber die ganze Stadt las davon mit beruhigtem Kopfnicken in den „Danziger Neuesten“. Doch bald waren Stapelläufe kein Volksfest mehr.



Hammer- und Schwimmkran

Jeder zehnte Danziger stand mit dem Schiffbau in Beziehung, und jedes Kind der Stadt kannte die drei neuen Wahrzeichen der Schiffsindustrie: den riesigen Hammerkran von *Schichau*, den *Langen Heinrich*, und den Schwimmkran von *Klawitter* Das *Trojanische Pferd*. Sie waren weithin von See sichtbare Zeichen Danzigs geworden wie seine mittelalterlichen Türme.

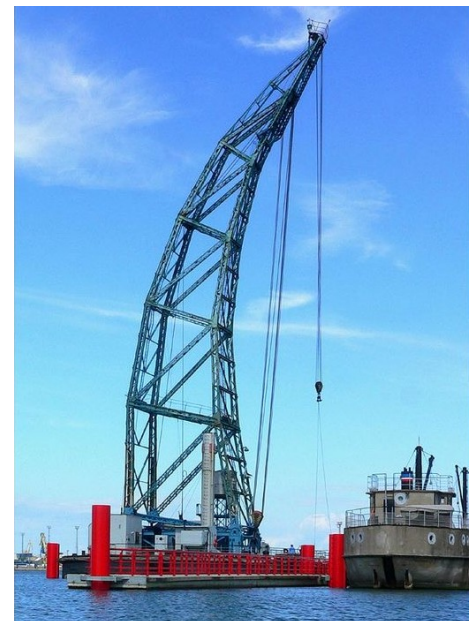
Einer der wenigen schiffbautechnischen

Lehrstühle Deutschlands befand sich an Danzigs Technischer Hochschule, an der auch *Anton Flettner* gewirkt hat, dessen Rotorschiff mit den grauen Triebwalzen mitunter über den Schellmühler Kai ragte. Nach dem ersten Weltkriege, der Danzig zur unfreiwilligen Freien Stadt machte, brachte die Kapitalarmut des Zwergstaates die Mittelbetriebe zum Erliegen. Unter ihnen schloss auch Danzigs älteste Werft, *J. W. Klawitter*, in den dreißiger Jahren ihre Tore. Die großen Werften aber arbeiteten weiter, und noch im Winter 1945 mischte sich das Dröhnen ihrer Niethämmer in das immer näher heranrückende Grollen der Geschütze.

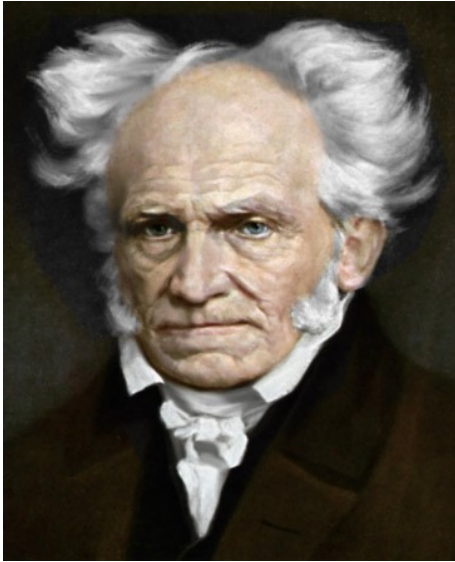
Als nach jenen grausigen Märztagen die mittelalterlichen Zeugen Danzigs nur noch als ausgeglühte Stümpfe in den Himmel ragten, lagen die Wahrzeichen seines Schiffbaus zerstört am Boden. Jedes auch nur fahrfähige Schiff war, vollgestopft mit Flüchtenden, nach Westen hinter der Kimm, oft aber auch in den grau-eisigen Wellen der Ostsee verschwunden. Danzigs Werften waren ausgebrannt und tot. Den Rest besorgte die sowjetische Demontage.

Quelle: MERIAN 1952 DANZIG

Hervorgekratmt und bereitgestellt von unserem Kameraden *Klaus Peter Kaesler*, Berlin.



Der Schwimmkran *Langer Heinrich* ist ein Wippauslegerkran. Er zählte zu seiner Zeit, als er im Dienst gestellt wurde, zu den größten und modernsten Fördermaschinen. Gebaut wurde der Schwimmkran 1890 von der Fa. Bechem & Keetmann in Duisburg. Die Schichau-Werft in Danzig nahm den Kran dann 1905 in Betrieb. 1945 gelangte er nach Rostock und verblieb dort nach einer Generalreparatur und Instandsetzung 1961 und verrichtete seinen Dienst in der Schiffswerft Neptun. Die Außerdienststellung des Krans erfolgte nach 73 Jahren im Jahr 1978.



DU HAST KEINE CHANCE, ABER NUTZE SIE

Vor 150 Jahren starb der *Philosoph Arthur Schopenhauer*, 1788 * Danzig
Von Hans-Martin Lohmann

Arthur Schopenhauer war der große Unzeitgemäße in der deutschen Philosophie des 19. Jahrhunderts. Erst nach seinem Tod erlangte sein Denken nachhaltige Wirkung - nicht zuletzt bei Künstlern und intellektuellen Einzelgängern wie Richard Wagner, Thomas Mann und Sigmund Freud.

Drei Tage vor seinem Tod am 21. September 1860 notierte Arthur Schopenhauers letzter Besucher: *Dass seinen Leib nun bald die Würmer zernagen würden, sei ihm kein arger Gedanke: dagegen denke er mit Grauen daran, wie sein Geist unter den Händen der 'Philosophieprofessoren' zugerichtet werden würde.*

Auf die deutschen Philosophieprofessoren war Schopenhauer in der Tat nicht gut zu sprechen. Das betraf vor allem den preußischen Staatsphilosophen Georg Wilhelm Friedrich Hegel, mit dem er in den 20er-Jahren des 19. Jahrhunderts an der Berliner Universität in einen heftigen Konkurrenzkampf trat, in welchem er kläglich unterlag. Hegel war für Schopenhauer der Inbegriff des weltfremden, abgehobenen Denkers.

Hegel, ein platter, geistloser, ekelhaft-widerlicher, unwissender Scharlatan, der, mit beispielloser Frechheit, Aberwitz und Unsinn zusammenschmierte, ... hat den Verderb einer ganzen gelehrten Generation zur Folge.

1788 in Danzig geboren, trat der junge Schopenhauer nicht in das Handelsgeschäft des früh verstorbenen Vaters ein, sondern entschied sich für eine akademische Laufbahn, die sich freilich als wenig aussichtsreich erwies. Dank des beträchtlichen väterlichen Erbes und der damit zusammenhängenden finanziellen Unabhängig-

keit entschied er sich schließlich für die Existenz eines Privatgelehrten und ließ sich für den Rest seines Lebens in Frankfurt am Main nieder.

Im Kontext der zeitgenössischen Philosophie, die an den deutschen Universitäten von der Dominanz des Hegelschen Denkens geprägt war, musste Schopenhauer als skurriler Einzelgänger und Außenseiter erscheinen. Sein Hauptwerk, *Die Welt als Wille und Vorstellung*, 1819 erschienen, steht quer zum Pathos eines Idealismus, der auf das Wirken der Vernunft in der Geschichte setzt. Schopenhauers Denken kann man als ebenso anarchisch wie pessimistisch bezeichnen. Die idealistischen Entwürfe Kants, Fichtes und Hegels konfrontiert er mit einem dunklen Willen, den er als letztlich sinnfreien Daseinsdrang identifiziert, an dem jede Rationalität zerschellt:

Die Welt ist schlimm, alle folgen ihrem rohen Egoismus, und doch stößt man hier und dort ganz absurd auf Menschen, die das schlechthin Altruistische tun, wo also auch nicht irgendein Scharfsinn ihnen nachweisen kann, dass sie doch insgeheim ihrem Vorteil dabei dienen, sondern die schlechterdings altruistisch handeln. Nur solchen Handlungen kommt der Wert zu, moralische genannt zu werden.

Was der Frankfurter Philosoph Alfred Schmidt hier ausführt, ist die Grundannahme des schopenhauerischen Denkens: Menschen sind zuerst Natur und eben nicht Geist und Vernunft, das heißt, sie sind leibliche Wesen und leben sozusagen im Gefängnis ihres Leibes, dem sie nicht enttrinnen können. Leiblichkeit und Sexualität oder Trieb sind unhintergehbare Tatsachen des Lebens und folgen dem blinden Gesetz egoistischer Selbsterhaltung. Deshalb fasst Schopenhauer eine Moral ins Auge, die sich aus anderen Quellen als jenen der Vernunft speist.

Er will ja ausdrücklich nicht irgendwelche Gebote oder Regeln predigen, er will keinen Katalog des zu Tuenden aufstellen, sondern das Spezificum seiner Ethik ist ja die affektive Basis. Und dass ich aus einem elementaren Gefühl heraus das Richtige tue und nicht aufgrund einer rationalen Anweisung. Das wiederum hängt aber meines Erachtens zutiefst mit der Metaphysik zusammen. Also Schopenhauers Ethik verweist auf die Metaphysik zurück, darauf, dass der Wille das Ding an sich ist.

Für Schopenhauer besteht die wahre Kunst des menschlichen Daseins darin, dass der Wille sich selbst als unvernünftig und böse durchschaut und dadurch in die Lage versetzt wird, sich von seinem Drang zu erlösen, das heißt, sich als Wille

zu verneinen. Medium dieser Selbstverneinung ist zum einen die Kunst, zum anderen die Fähigkeit zum elementaren Mitleiden mit der Kreatur und zum Handeln aus Mitleid. In solch elementarer Mitleidsfähigkeit erkennt Schopenhauer das Fundament aller Moral.

Schopenhauers Philosophie ist, wenn man so will, eine Philosophie pessimistischer Lebensklugheit, die, um dem Guten eine Möglichkeit zu bieten, immer mit dem Schlimmen rechnet. In der Sprache der heutigen Zeit könnte man sie auf die bekannte Formel bringen, die diesem Artikel als Überschrift vorangestellt worden ist.

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

Hat er das verdient? fragt Edo Reents in der *Zeit* vom 21.09.2010. Einhundertfünfzig Jahre nach seinem Tod sei Schopenhauer auf Ratgeber-Niveau angekommen. Die Kunst, glücklich zu sein, recht zu behalten, zu beleidigen, alt zu werden, mit Frauen umzugehen. So lauten Titel von Textsammlungen, die ihm zumeist Auskunft in zweitrangigen Fragen abpressen oder gar Unmögliches verlangen:

Schopenhauer hat die Menschheit mit dem Kainsmal seiner Verachtung gezeichnet, er hat das Ungeheuerlichste an Skeptizismus vollbracht, das jemals unternommen wurde. Er hat mit seinem Hohn alles durchpflügt und alles ausgehöhlt. Und heute noch leben im Geist selbst derer, die ihn schmähen, seine Gedanken fort.

Guy de Maupassant (1850-1895)

Otto A. Böhmer: *Schopenhauer oder Die Erfindung der Altersweisheit*. C.H. Beck Verlag, München 2010. 160 S., br., 10,95 €.

Arthur Schopenhauer: *Ich bin ein Mann, der Spaß versteht. Einsichten eines glücklichen Pessimisten*. Hrsg. und mit einem Nachwort von Ludger Lütkehaus. DTV, München 2010. 160 S., br., 8,90 €.

Volker Spierling: *Kleines Schopenhauer-Lexikon*. Reclam Verlag, Ditzingen 2010. 256 S., br., 9,95 €.

Arthur Schopenhauer: *Senilia. Gedanken im Alter*. Hrsg. von Franco Volpi und Ernst Ziegler. C.H. Beck Verlag, München 2010. 374 S., geb., 29,95 €.

Ernst Ziegler, Arthur Schopenhauer: *Über den Tod. Gedanken und Einsichten über letzte Dinge*. C. H. Beck Verlag, München 2010. 110 S., br., 8,95 €.

Volker Spierling: *Arthur Schopenhauer zur Einführung*. Junius Verlag, Hamburg 2010. 3., verbesserte Aufl., 160 S., br., 12,90 €.

Robert Zimmer: *Arthur Schopenhauer. Ein philosophischer Weltbürger*. Biografie. DTV, München 300 S., br., 14,90 €.

VEREINSMITTEILUNGEN & SEEPOST



DANZIGER LANDSMANNSCHAFT HAMBURG e.V.

Am 8. Mai 2010 fand im Maritim Hotel Reichshof in Hamburg eine Mitgliederversammlung der Danziger Landsmannschaft Hamburg e.V. statt. Der Vorsitzende, Herr *Karl-Heinz Kluck*, eröffnete die Veranstaltung mit einem Gedenken an den im Januar dieses Jahres verstorbenen 1. Vorsitzenden der Danziger Seeschiffer in Hamburg, Herrn *Hartmut Hecker*, an unsere Toten in der Heimat und an unsere gefallenen Soldaten. Es folgte ein Lichtbildvortrag von Herrn *Ralph Wiese* über berühmte Danziger Bauwerke heute und früher. Danach ergab sich eine rege Diskussion über die letzten Wochen in Danzig vor Kriegsausbruch. Mehrfach zitiert wurde dabei das Buch von *Gerd Schultze-Rhonhof*: 1939 - Der Krieg, der viele Väter hatte. Es war ein interessanter Nachmittag, und manch Teilnehmer ging sehr nachdenklich nach Hause.

H. Tritscher

UNSERE GRUSSBOTSCHAFT

zum Tag der Danziger. 3. - 5. Sept. 2010

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, verehrte Gäste, liebe Danziger, im Namen unseres Vorsitzenden der Danziger Seeschiffer, Herrn Dr. *Burow*, bedanken wir uns für die Einladung und wünschen Ihnen ein gutes Gelingen für Ihre Veranstaltung zum Tag der Danziger hier im schönen Travemünde. Die wechselvolle Geschichte Danzigs ist hinreichend bekannt und darf mit ihren vielfältigen Aspekten nicht in Vergessenheit geraten. Wir Danziger Seeschiffer stehen sowohl berufsständisch und als Danziger schon quasi per Definition für Weltoffenheit, für Seefahrt und Handel, die auch für Danzig essentielle Bedeutung hatten und entsprechend gepflegt wurden.

Deshalb waren und sind die Danziger Seeschiffer und ihre Vorgänger-Vereinigungen, die wir bis in das Jahr 1386 zurückverfolgen können, auch nie politisch tätig, aber unser Rat und Wissen über politische und wirtschaftliche Strukturen waren außerhalb der Grenzen im Danziger Rathaus sehr gefragt.

Partnerschaftliche Beziehungen zu nahen und fernerer Nachbarn können durch gemeinsame Fundamente gefestigt werden; Differenzen aus der Vergangenheit, die es — nebenbei bemerkt — zur Genüge gibt,

in die Zukunft zu tragen oder gar zu kultivieren, ist für eine angestrebte gute Nachbarschaft kontraproduktiv. Wir Danziger Seeschiffer sehen in unserer Geschichte solche gemeinsamen Fundamente, die es mit den Nachbarn zu erforschen gilt. In der Einbindung früherer Kontrahenten in gemeinsame politische Einheiten, wie es sich seit dem Fall der deutschen und europäischen Mauer anbahnt, sehen wir große Chancen gerade auch für unsere alte Heimatstadt.

Wir, die Danziger Seeschiffer, sind sehr gespannt, wie Ihre Definition, gemäß Ihres Tagungsmottos „Danzig - Zukunft in Europa“, aussieht und wie Sie die besondere Geschichte Danzigs bewerten und welche Ziele der Bund damit für die Zukunft vorgibt.

In diesem Sinne sehen wir gemeinsame Ziele mit allen hier, die das Andenken und die Würdigung Danzigs lebendig halten wollen, und wünschen Ihnen und uns einen Tag mit gemeinsamen Erinnerungen, lebhaften Diskussionen und Begegnungen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche einen schönen Aufenthalt.

Kapitän *Thomas Marquardt* 2. Vors.

DER VEREINSAUSFLUG 23.-27. SEPT. 2010.

In diesem Jahr hatte unser Verein seine Mitglieder und Freunde zu einem Besuch seines Gründungsortes in unsere alte Hansestadt Danzig eingeladen. Wir waren 23 Personen und trafen uns in Rostock zu einem viertägigen Ausflug per Schiff über die Ostsee.

Am Donnerstag, dem 23. September, begann der Ausflug mit der Anreise nach Rostock in privaten PKWs oder mit der Eisenbahn vom Lübecker Hauptbahnhof über Bad Kleinen. In Rostock verstauten wir unser Gepäck in Schließfächern und trafen uns in dem urigen Restaurant *Zur Kogge* in der Wokrenterstraße 27 zu einem gemeinsamen Mittagessen.

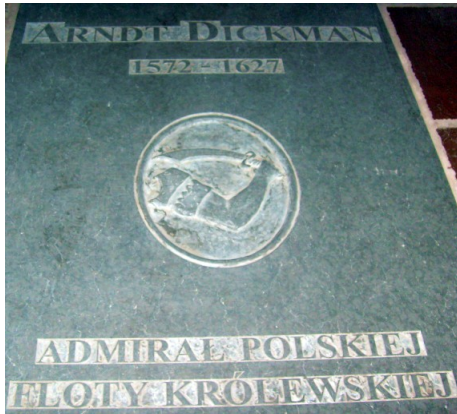
Nach einer ausgiebigen Mittagspause holten wir unser Gepäck und fuhren dann per Taxi zum Seehafen-Terminal der FinnLines, um an Bord der Fähre zu gehen. Etwa um 16h30 hieß es *Leinen los*, und wir genossen die Ausfahrt vom Oberdeck, als das Schiff auf Kurs nach Danzig ging. Spät abends trafen wir uns zum gemeinsamen Klönschnack in der Trucker-Lounge. Kalte Getränke lieferte uns ein Automat. Am Freitag morgen um 07h30 gingen wir in Gedingen von Bord, fuhren mit dem Shuttle-Bus zum Terminal und von dort mit mehreren Taxis zum Einchecken ins Hotel *Mercur-Hevelius* in Danzig. Der Autor, der in der 11. Etage ein Zimmer bekommen hatte, genoss die herrliche

Aussicht auf Teile der Altstadt mit der Brigittenkirche und dem Danziger Hafen. Im Hotel trafen wir uns dann zu einem Stadtrundgang. Es ging vorbei an der Großen Mühle, der Markthalle, dem Zeughaus, durch die Langgasse, das Langgasser Tor, am Stockturm mit dem Bernsteinmuseum, dem Hohen Tor und schließlich zum Uphagenhaus. Hier wurden unser Kamerad *Jürgen Gromek*, der Stifter der Danziger Silbersammlung, und unsere Reisegruppe vom Chef der Danziger Museen zur Besichtigung der Silbersammlung begrüßt. Jedem, der Danzig besucht, sei an dieser Stelle die Besichtigung dieser sehenswerten Sammlung ans Herz gelegt. Anschließend führte uns ein Museumsmitarbeiter durch den Artushof.



Da, wo sich einst die Schifferbank befand, machten wir das oben stehende Photo von uns Danziger Seeschiffern.

Wir schlenderten über den Langen Markt. Danach legten einige von uns eine Mittagspause ein. U.a. bestellte ich eine Suppe und sagte im Scherz *aber bitte mit vier Löffeln*. Prompt brachte der Ober eine Tasse Suppe mit vier Löffeln. Wir setzten unseren Spaziergang fort, erfreuten uns von der Grünen Brücke aus über das Mottlaupanorama mit dem Krantor. Weiter gingen wir dann über die Lange Brücke zum Fischmarkt in das Restaurant *Fischmarkt*. Hier endete unser Bummel. Den Nachmittag gestaltete jeder nach eigener Fassung. Einige schlenderten durch die malerische Frauengasse zur Marienkirche. Eine Touristengruppe fragte Frau *Engler* nach der Bedeutung der Rohre an den Beischlägen - den Wasserspeiern -. Sie antwortete, dass es sich hier um *Freiluftduschen* handelt !! aber korrigierte das auch umgehend.



In der Marienkirche sahen wir deren Sehenswürdigkeiten. Darunter die Grabmäler von dem Vorsitzenden der Danziger Seeschiffer und *ersten polnischen Admiral, Arndt Dickmann (1572-1627)*, sowie des bedeutenden deutschen Dichters in Danzig, *Martin Opitz (1597-1639)*. Abends war ein gemütlichen Beisammensein an der Hotelbar.

Am Sonnabend den 25. Sept. sammelten wir uns nach dem Frühstück gegen 08h30 an der Rezeption des Hotels, gingen gemeinsam zum Hauptbahnhof und fuhren nach Oliva. Durch den sehenswerten Schlosspark ging es zur Besichtigung der Kathedrale. Dort hörten wir uns ein kleines Orgelkonzert an. Mit über 7.000 Pfeifen hat die Orgel einen erstaunlich großen Klangumfang. Ein besonderes Erlebnis! Von Oliva fuhren wir anschließend mit dem Bus nach Zoppot. Auf der Seestraße wimmelte es von Menschen. Wir schlenderten über den 500 m langen Seesteg und wurden Zeugen einer kleinen lautstarken Demonstration: *Hasch für alle*. Um 16h00 fuhren wir mit der S-Bahn zurück nach Danzig und trafen uns am Abend zu einem schönen Abschluss im gemütlichen Ambiente des Traditionslokals *Der Lachs*, wo wir *a la carte* speisten.

Den Sonntagvormittag gestaltete jeder für sich. Einige besuchten die Museen, andere ließen die schöne Altstadt von Danzig noch einmal auf sich einwirken. Um 14h00 brachte uns ein Großraum-Taxis zum Übersee-Terminal, und wir gingen an Bord. Um 17h00 legte die Fähre ab. In Rostock wurden wir überrascht, dass die Bahnstrecke Rostock - Hamburg gesperrt war. Die Bahnreisenden von uns fuhren so mit 30 min. Verspätung über Lübeck heim. Vier erlebnisreiche Tage waren zu Ende!

Das Programm für den Aufenthalt in Danzig hatte unser Kamerad *Rudolf Engler* erarbeitet. Im Namen aller Ausflügler an dieser Stelle recht herzlichen Dank an unseren Kameraden *Rudolf Engler* für die Organisation dieser Reise.

Rainer Howe

DER VEREIN IM JAHRESÜBERBLICK

Liebe *Danziger Seeschiffer!*

Mit dem Erscheinen der letzten Ausgabe des DANZIGER SEESCHIFFS in diesem Jahr 2010 - herzlichen Dank dem Redakteur, unserem Kameraden *Hermann Behrent* - kündigt sich bereits das Ende des Jahres an, obwohl bis dahin noch gut zwei Monate Zeit sind.

Der am 12. März 2010 neu gewählte Vereinsvorstand war zunächst damit beschäftigt, sich bei allen möglichen Stellen offiziell vorzustellen und anzumelden (Amtsgericht, Bank, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere VDKS usw.). Wir haben uns weiterhin jeden 2. Freitag im Monat im Remter der Handwerkskammer in Hamburg getroffen, eine *Probesitzung* fand im Parlament (Rathauskeller) statt. In den Vorstandssitzungen und anschließendem Stammtisch haben wir Änderungen und Anpassungen der Vereinsatzung erarbeitet, die uns nach mehreren Missverständnissen im alten Vorstand notwendig erschienen; der Vorstand hat sich eine Geschäftsordnung gegeben.

Nach Anregungen aus Vorstand und Verein haben wir den Ablauf von Schaffermahl mit Stiftungsfest und Jahreshauptversammlung hinterfragt. Es gab wenig Rückmeldungen, aber alle tendierten für eine Zusammenlegung beider Termine, und dementsprechend haben wir für das Neue Jahr geplant. Wir versprechen uns davon eine Erhöhung der Teilnehmerzahl, weil die eventuell weite Anreise dann nur einmal erforderlich wird. Den Veranstaltungsort haben wir geändert: wir werden im Parlament des Rathauses Hamburg (Ratskeller) tagen, und zwar am Sonnabend, den 12. Februar 2011. Ich darf Sie dazu schon jetzt einladen und freue mich auf Ihre Teilnahme.

Während des Stammtisches im Juli hat Herr Kapitän Jungnickel vom VDKS uns einen interessanten Vortrag über *Unfälle auf See und Piraterie* gehalten. Weitere Vorträge sind vorgesehen. Der Termin für unsere Vorstandssitzung und den anschließenden Stammtisch wird auf Bitten des Remters geändert: wir werden uns nicht mehr am 2. Freitag eines Monats sondern ab Januar 2011 jeweils am 2. Mittwoch eines Monats im Remter treffen.

Bei den folgenden Ereignissen des Jahres 2010 haben bzw. werden wir *Flagge* zeigen:

- Verbandstagung des VDKS in Stralsund.
- *Reis und Curry* Essen, VDKS Lübeck.
- Empfang zum 50-jährigen Jubiläum des VDKS Lübeck.
- Schaffermahl des *Flensburger Schiffergelag e.V.*
- *Tag der Danziger* in Travemünde. Wir

waren mit einem Stand und einer Ausstellung unseres Kameraden *Peter Backhaus*. Ein Höhepunkt im Vereinsjahr war unser Jahresausflug nach Danzig vom 23. bis 27. September mit über 20 Teilnehmern. Die Reise hatten die Herren *Rudolf Engler* und *Rainer Howe* hervorragend organisiert, Herr *Engler* führte uns mit viel Orts- und Sachkenntnis durch die Altstadt und durch Zoppot. Es war auch ausreichend Zeit für eigene Aktivitäten eingeplant; selbst das Wetter hat freundlich mitgespielt.

Noch etwas Erfreuliches: wir können drei neue Mitglieder in unsern Reihen begrüßen.

Nach dem schönen Spätsommer, den wir auch in Danzig genießen konnten, kommt jetzt der Herbst mit Macht daher, für Weihnachts- und Neujahrsgrüße scheint mir die Zeit allerdings noch nicht reif zu sein, obwohl man allmählich schon den Kauf der Weihnachtsgeschenke einplanen muss.

In diesem Sinne alles Gute für die letzten beiden Monate in 2010 und mit herzlichen Grüßen

Celle, den 17. August 2010
Ihr *Bernd Burow*, 1. Vorsitzender

VOM STAMMTISCH

Herr Dipl. Ing. Kapitän *Peter Jungnickel* von der Reederei F. Laeiz G.m.b.H in Rostock hielt einen Vortrag mit Lichtbildern über *Havarie und Piraterie*.

Am 11. Juni 2010 hatten sich 16 Kameraden zum Stammtisch im Remter der Handwerkskammer in Hamburg eingefunden. Es wurde über viele Formen von Havarien gesprochen, von leichten Schäden bis hin zum Totalverlust eines Schiffes. Kapitän *Jungnickel* sprach über Schuld, technisches Versagen, von Unwettern, aber auch von Fehlverhalten des nautischen Personals und von auf Grund oder Riffe gelaufenen Schiffen.

Havarien gibt nicht nur auf See, sondern auch in der Hafens- und Binnenschiffahrt sowie mit Sport- und Freizeitbooten. Bei Havarien mit der Freizeitschiffen ist in den meisten Fällen übermäßiger Alkoholenuss eine Ursache. Der Verkehr zur See hat zugenommen. Es gibt immer mehr Riesentanker und Containerschiffe mit großen Ladekapazitäten und dem entsprechenden Tiefgang sowie hohen Geschwindigkeiten. Die Fahrzeiten sind zum wesentlichen Kostenfaktor geworden. Gleichzeitig wird das Personal auf ein zulässiges Minimum begrenzt. Die Wartung der Schiffe wird hinausgezögert. Hierin schlummern Gefahren für Leib und Gut. Die Ursachen von Havarien zu ermitteln, beschäftigen Anwälte und Gerichte. Bei

leichten Schäden sind die Versicherungen nach Klärung der Schuldfragen gefordert. Bei großen Havarien, die mit dem Totalverlust des Schiffes evtl. auch noch mit Personenschaden oder Tod, sowie Umweltverschmutzungen einhergehen, ist es oft schwer, das richtige Urteil zu fällen. Es hat Fälle gegeben, zu deren Klärung Jahre gebraucht wurden, um Schuldige und Kosten zu ermitteln.

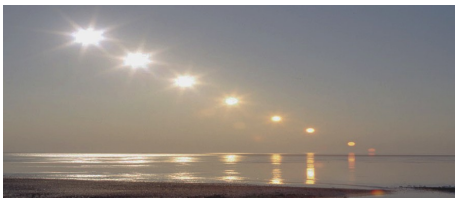
Kapitän *Jungnickel* hielt einen spannenden und lebhaften Vortrag, der uns über zwei Stunden in Bann hielt. Die Zeit ist viel zu schnell vergangen. Unsere Kameraden waren so richtig bei der Sache.

Zum Schluss überreichte unser 1. Vorsitzende, Dr. *Burow*, Herrn Kapitän *Jungnickel* als Dank das Buch: *Danzig/Gdansk-Betrachtung der Stadt in Vierjahrhundert* von *Hans Wenig*.

Kapitän *Jungnickel* wurde mit großem Beifall zum Abschied bedacht.

Peter Rose

SCHENBAR



In dem oben gezeigten Bild wurde die untergehende Sonne über dem Horizont in zeitgleichen Abständen mehrfach abgelichtet. Dadurch ist sehr gut zu erkennen, wie die Sonne auf ihrer scheinbaren Bahn bei der Annäherung an den Horizont quasi etwas hochzieht, bevor sie in einem dann aber deutlich flacheren Winkel im Meer untergeht.

Doch diese sichtbare Änderung der Sonnenbahn ist eine Täuschung, wie auch die deutlich zunehmende Rotfärbung des Sonnenlichtes in der Nähe des Horizontes. Beide Phänomene haben ihre Ursache in dem längeren Weg des Sonnenlichtes durch die dichteren unteren Luftschichten der Erdatmosphäre, bevor es in das Auge eines Betrachters fällt. Speziell die stärkere Ablenkung des Lichtes, das stets in das dichtere Medium hinein gelenkt wird, ist bei einer astronomischen Standortbestimmung von nicht unerheblichem Einfluss, wie aus dem Bild bereits deutlich zu erahnen ist. Diese Missweisung der Höhe liegt tabellarisch erfasst vor und ist bei der möglichst genauen Höhenbestimmung eines jeden Gestirns zur Ortsbestimmung unbedingt zu berücksichtigen.

Das Sonnenlicht, das über die Kim streicht und in das Auge des Betrachters trifft, kommt von einer Sonne, die tatsächlich bereits senkrecht unterhalb des Horizonts in etwa auf der geradlinig fortgesetzten Bahnkurve steht. hb



FASCHINGSGEMEINSCHAFT-FRAMMERSBACH

NARRENZEITALTER GLOBAL

Habt Ihr darüber nachgedacht
Was Ihr mit Gottes Schöpfung macht?
Und Gottes Schöpfung sind doch wir!
Und Wasser, Pflanzen, jedes Tier!

Habt Ihr darüber nachgedacht
Warum Ihr so viel Blödsinn macht,
Warum das Kind dort nicht mehr lacht?
Habt Ihr darüber nachgedacht?

Den Sinn des Lebens nicht erkannt,
So kriegen sie durch fremdes Land
Bis endlich alles ist verbrannt.
Warum habt Ihr euch so verrannt?

Den Sinn des Lebens nicht begriffen,
So hadern sie an vielen Riffen,
Anstatt sie weise zu umschiffen.
Die Erde ist stark angegriffen.

Der Menschen Dummheit ist so groß;
Ich frage mich – wie kommt das bloß?
Warum bloß dieser Todesstoß?
Und – gibt es noch ein Rettungsfloß?

Die Narren in der ersten Reihe,
Sie tun nicht gut, weiß selbst ein Laie.
Ich höre schon gehetzte Schreie,
Oh betet, dass man euch verzeihe.

Die Raffkes auf den ersten Plätzen,
Sie können gar nur sinnlos schwätzen
Und auch nur gegen andere hetzen,
Um Gold und Silber zu versetzen.

Und sieh nur was bis heut geschehen,
die Erde wird bald untergehen,
weil wider die Natur sie drehen.
Wer soll das eigentlich verstehen?

Die Niete in der ersten Bank,
Sie machen unsere Erde krank,
die Nahrung und der letzte Trank
Und übrig bleibt nur der Gestank.

Und sieh nur, was bis heut getan;
Sie leben immer noch im Wahn.
Sie haben Sinn und Zeit vertan
Und warten auf die letzte Bahn.

Zu spät um jetzt noch aufzuspringen.
Die Kinder hören auf zu singen.
Das Leben hier wird bald verklingen.
So wird es sein mit vielen Dingen.

Halt! Ein Hoffnungsschimmer dort.
Die Narren, sie alle laufen fort,
Weit weg an einen dunklen Ort.
Noch immer suchen sie das Wort.

Nun können sie sich kurz verstecken
Und weiter böse Geister wecken,
Um gar nichts Gutes auszuhecken.
Sie können sich nur kurz verstecken.

Wer vor den Missetaten flieht,
Sich selbst darin bald wiedersieht,
Weil jedem dadurch recht geschieht.
Egal wie man hinein geriet.

Die Narrenkette riss entzwei!
Unendlich frei macht dieser Schrei.
Der faule Zauber ist vorbei!
So Vieles ist jetzt einerlei.

Ich höre wieder Kinder singen;
Die Vogelhochzeit laut erklingen,
Und niemand will es je erzwingen.
Das Leben steht vor allen Dingen.

Die Falschen wurden oft gewählt,
Die Völker wurden oft gequält,
Als wären viele falsch beseelt.
Der Teufel hat sich oft vermählt.

Und wenn man an das Falsche glaubt,
Der Freiheit ist man schnell beraubt,
Wenn freies Denken nicht erlaubt.
Drum halt es hoch - das weise Haupt.

Kapitän *Hartmut Schadow*

DIE MOBILEN FRÖSCHE

Frosch Frankreich hat sich aufgebläht
Und ruft *Ihr Nachbarn, seht doch, seht!*
Ich bin - sans peur et sans reproche -
Des Weltalls allerstärkster Frosch.

Frosch Deutschland sagt mit Kennerblick:
Wie Du so krieg auch ich mich dick
Und dicker noch, verlaß Dich drauf!
Und spricht und bläht sich mächtig auf.

Frosch Russland sieht und quäkt: *Wie Was?*
Ich will nicht zweimal hören das.
Paßt auf, wie ich mich aufbläh'n kann!
Und fängt, sich aufzublasen an.

Und wie das Froschpaar so sich spreizt
Da wird Frosch Deutschland sehr gereizt
Und spricht: *Was redet Ihr Euch ein -*
Ich will und muss der Größte sein.

So ward denn nun vor aller Welt
Ein Wett-Aufblähen angestellt.
Bis daß sie platzten. Von den Drei'n
Wollt' es nun keiner gewesen sein!

Quelle: Satiere des 19. Jahrhunderts

Berliner Wespen (1868-1888)

<http://www.berliner-wespen.de/index.htm>

LEBENSaufGABE ABNEHMEN.

doch Diäten machen dick und krank!

Hier könnte auch stehen: *Wenn Sie abnehmen wollen, dann kontrollieren Sie sich beim Essen. Essen Sie weniger und treiben Sie Sport oder bewegen Sie sich mehr.* Wissenschaftlich eindringlicher bestätigt das das folgende Interview mit Uwe Knop, dessen Beherzigen sich lohnt!

Wissenschaftlich als gesichert gilt: *Diäten machen dick und krank und können zu Essstörungen führen.* Trotzdem kursieren Abnehmtipps und werden Diätrevolutionen propagiert. Dabei erfährt jeder Diätler den JoJo-Effekt am eigenen Leib: Nach dem Ende der zeitlich begrenzten Abspeckkur sind schnell frische Fettpfunde aufgelegt, offensichtlich, um gegen die nächste Hungersnot gewappnet zu sein. Ernährungswissenschaftler Uwe Knop, Autor des Buchs zur Kulinarischen Körperintelligenz, rät grundsätzlich von Diäten ab, nachdem er mehr als 150 aktuelle Studienergebnisse und über 50 Expertenstatements kritisch analysiert hat. Er empfiehlt, das Entfettungsvorhaben schonungslos zu hinterfragen, bevor man sich der Lebensaufgabe Abnehmen stellt.

Warum raten Sie von Diäten ab?

Knop: Finger weg von Diäten. Sie gleichen trojanischen Pferden, Gutes vorkaukelnd, aber Unheil anrichtend. Diäten machen dick und krank und können zu Essstörungen führen, sie entwässern und entfetten vielleicht kurzfristig. Aber der intelligente Körper bereitet sich unverzüglich auf die nächste Hungersnot (Diät) vor. Das ist der JoJo-Effekt. Während der Diät kann es zu Entzugssymptomen kommen, die in Fressorgien münden.

Warum sprießen denn laufend neue Diäten wie Pilze aus dem Boden?

Knop: Gute Frage! Würde eine der Abspeckkuren dauerhaft schlank machen, dann gäbe es nicht fortlaufend neue. Das Offenbart: Diäten sind nutzlos, außer für deren Anbieter, die neue Entfettungskuren anpreisen können, weil die Diätler noch dicker geworden sind. Ihre Zielgruppe im Milliarden-€-schweren Diät-Markt bleibt erhalten. Darum lassen Sie sich Ihrer Gesundheit zuliebe nicht mit unhaltbaren Schlankversprechen locken!

Was sollen denn diejenigen nun machen, die abnehmen wollen?

Knop: Jeder Abnehmwillige muss sich vor Beginn einer Hungerkur grundehrlich die Frage beantworten, warum er so schwer ist? Oftmals ist nicht das echte Essen zur Lebenserhaltung die Ursache der überflüssigen Pfunde, sondern Umstände im Alltag, die zu hungerfreiem Essen führen. Da ist eine Abspeckkur genau der falsche Weg.

Was meinen Sie mit hungerfreiem Essen?

Knop: Hier steht die Frage nach dem *Warum esse ich, obwohl ich keinen echten Hunger habe?* im Raum. Wenn Sie z.B. aus Routine frühstücken, weil das ja so gesund sein soll, Stress mit Völlerei oder Langeweile, Frust und Einsamkeit mit Leckereien bekämpfen. Das alles ist hungerfreies Essen. Die Auslöser dieses kompensatorischen Essens sind zu beseitigen. Soll kochendes Wasser abkühlen, dann muß es vom Feuer genommen werden; nur kalte Luft zu zufächeln langt da nicht.

Also erst die Gründe herausfinden, warum man isst?

Knop: Genau. Gehen Sie in sich. Durchleuchten Sie Ihr Leben ohne Scham und Scheu nach Stress, Langeweile und Routinen, die Sie ohne Hunger zum Essen verleiten. Finden Sie die Gründe, derentwegen Sie sich einen emotionalen Schutzpanzer aus Fett angefütert haben. Wann trösten Sie sich mit Essen? Da müssen Sie ansetzen, denn das setzt bei Ihnen an. Sind die Ursachen für hungerfreies Essen eliminiert, verschwinden einige Kilos ganz von allein.

Und was ist mit denen, die wirklich nur essen, wenn sie echten Hunger haben, aber trotzdem abnehmen möchten?

Knop: Gerade diese Menschen sollten ihr Vorhaben kritisch hinterfragen! Denn jeder Körper hat einen sogenannten Setpoint, das ist sein persönliches Wohlfühlgewicht, das maßgeblich durch die Gene festgelegt wird. Dieses individuelle Idealgewicht verteidigt Ihr Körper. Warum also wollen Sie abnehmen? Wollen Sie sich, aus optischen Gründen von Ihrem natürlichen Setpoint runterhungern, etwa um dem modischen Körperideal unserer Gesellschaft nahe zu kommen? Dann machen Sie sich auf einen lebenslangen Kampf gegen Ihren eigenen Körper bereit, der sich mit allen Mitteln gegen die Zwangsmaßnahmen seines Wohlfühlgewichts wehren wird.

Nun haben viele Menschen den guten Vorsatz getroffen: *Ich will abnehmen!* Was sollen sie machen?

Knop: Ist die Entscheidung für den Kilo-kampf gefallen, dann ist es egal, mit welcher Hungerkur Sie abnehmen. Große Studienanalysen kommen immer wieder zu dem eindeutigen Ergebnis: Wichtig ist nur die negative Energiebilanz. Sie müssen also nur weniger essen, als ihr Körper verbraucht. Damit ist kein freies Essverhalten mehr möglich. Sie müssen Ihre Nahrungsaufnahme kontrollieren. Suchen Sie bei professionellen Institutionen nach einem maßgeschneiderten Programm, das zu Ihren kulinarischen Vorlieben und Essgewohnheiten passt. So halten Sie die

emotionalen Entbehrungen von Lust & Freude am Essen so klein wie möglich. Was Sie wann am Tag essen, ist egal. Es muss einfach nur zu wenig sein - hier hilft auch mehr Bewegung. Aber seien Sie sich bewusst: Sie treten entweder eine Lebensaufgabe an oder Sie werden nach Ende der Diät bei gewohntem Essverhalten wieder zunehmen und wahrscheinlich mehr wiegen als zuvor. Der Kampf gegen die Kilos muss wohl überlegt sein.

Ist es denn nicht besser abzunehmen, wenn man Übergewicht hat, auch wenn es das körperliche Wohlfühlgewicht ist?

Knop: Was ist denn überhaupt Übergewicht? Aktuelle Analysen der wissenschaftlichen Literatur zeigen, dass der als Übergewicht bezeichnete BMI Wert zwischen 25 und 30 das längste Leben garantiert und ein Adipositas Grad I (BMI 30 bis 35) keine erhöhte Sterblichkeit zur Folge hat. Sollte Darwins berühmteste Aussage umformuliert werden in *Survival of the biggest?* Mindestens genauso wichtig wie BMI-Werte sind die subjektiven Werte Zufriedenheit und Wohlfühlgefühl. Wenn Sie mit sich zufrieden sind, Ihr Leben genießen und sich gesund und wohl fühlen, dann sollten Sie sich nicht von unpersönlichen Messgrößen dazu drängen lassen, an Ihrem Setpoint herumzudrehen, das könnte Ihrem Leben nicht nur viel Freude nehmen, sondern es sogar verkürzen!

Letzte Frage: Wie isst man denn Ihrer Meinung nach gesund und richtig?

Knop: Vertrauen Sie Ihren Gefühlen Hunger und Lust, anstatt auf Ernährungsregeln oder -päpste zu hören. Der Nutzen von Regeln wie fünf mal am Tag Obst und Gemüse zu essen, täglich zwei Liter Wasser zu trinken oder weniger Fleisch zu essen sind nicht belegt, das sind Vermutungen. Meine Auswertung von über 150 aktuellen Studienergebnissen und mehr als 50 Expertenstatements entlarvt derartige Empfehlungen als pseudowissenschaftliche Ernährungsratschläge ohne jede Beweiskraft. Der mündige Essbürger braucht sowas nicht. Er vertraut seinem Körper, in die Kulinarische Körperintelligenz, die jeder von uns über die intuitiven Gefühle Hunger & Lust spüren kann. Essen Sie also nur, wenn Sie echten Hunger haben und zwar nur das, worauf Sie Lust verspüren und was Ihnen gut schmeckt. Es kommt dann weniger darauf an, was Sie essen, sondern dass Sie sich dabei wohl fühlen und genießen, bis Sie satt sind. Nur Ihr Körper weiß am besten, was gutes Essen für Sie ist, sonst niemand!

Uwe Knop, Hunger & Lust - Das erste Buch zur Kulinarischen Körperintelligenz.
Postfach 80 08 73 65908 Frankfurt a.M.

AUS DEM SPÜLSAUM AUFGELESEN

Spülsaum bei Schleimünde. Foto: hb

WORTE

Alle große politische Aktion besteht im Aussprechen dessen, was ist, und beginnt damit. Alle politische Kleingeisterei besteht in dem Verschweigen und Bemänteln dessen, was ist.



Ferdinand Lassalle 1863 (Mitbegründer der deutschen Sozialdemokratie, (* 1825 †1864))

Quelle: <http://www.franz-muentefering.de>

ÖKOFASCHISMUS

(ef-RG) Anlässlich des Datums mit der Zahlenbesonderheit 10.10.10 soll für die Senkung des CO₂-Ausstoßes geworben werden. Dazu wurde eine weltweite Kampagne unter dem Titel 10:10 formiert, bei der es darum geht, möglichst viele Menschen zu bewegen, ihren CO₂-Ausstoß um 10 Prozent zu senken.

Die britische Abteilung dieser Kampagne hat dazu einen Werbefilm mit dem Titel No Pressure konzipiert, in dem Leute, darunter auch Kinder, die sich der Kampagne nicht anschließen, gesprengt werden. Die Umstehenden werden dabei mit Blut und Fleischklumpen bespritzt.

Noch am selben Tag der Veröffentlichung wurde der Kurzfilm aufgrund massiver Proteste, selbst von Klimaaktivisten, von der Kampagne wieder zurückgezogen. Auf „YouTube“ ist er dennoch weiterhin zu betrachten.

Der klimaskeptische Blogger James DeLingpole meint dazu: *Mit No Pressure hat die Umweltbewegung ihre knurrende, böartige, mörderische Misanthropie unter dem Mantel sanftmütiger, karnickelkuschelnder Selbstgerechtigkeit entlarvt.*

Quelle: <http://ef-magazin.de>
<http://www.youtube.com/watch?v=PDXQsnkuBCM>
<http://www.1010global.org>



Koran-Icon für iPhone

MEKKA CALLING

Honkong – Es gibt zig nachgemachte Apple-Handys in Südasiens, und neuerdings ist TV-Werbung für das *Quaran iPhone 2010* von Newell zu sehen. Es hat den Koran gespeichert, erinnert an Gebetszeiten und zeigt auf der ganzen Welt - dank integriertem GPS und Magnetkompass - die Richtung nach Mekka an.

Auszug aus der Beschreibung des iPhone Style Koran Mobile: Koran mit True Othmani Text, 80 bekannte islamischen Bücher, sucht bestimmte Worte im Koran und den islamischen Büchern, Duaa/Flehen Text mit Stimme, Koran mit 5 bis 10 verschiedenen Stimmen, True Othmani Text mit Stimme synchronisiert, u.v.m.

Doch das ist noch lange nicht alles. Bei <http://topapp.net> werden Apps, so nennen sich die Anwenderprogramme fürs iPhone, angeboten, um gezielt Halal-Gaststätten, Moscheen und das *wer weiß wo* abgestellte Auto zu finden:

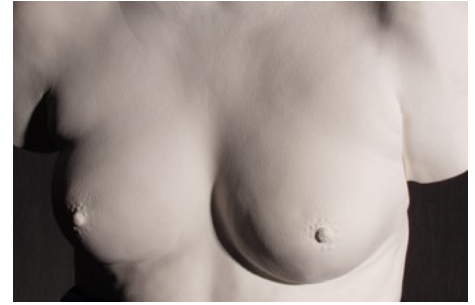
Eine 3 in 1 iPhone-Anwendung, ein unbedingtes Muss für Ihre Ausflüge in unbekannte Städte, die Sie zu Halal-Restaurants und Moscheen führt, sowie die Richtung zur Kaaba in Mekka zeigt. Das Programm erkennt Ihre aktuelle Position mit Hilfe des integrierten GPS-Empfängers und listet Halal-Restaurants und Moscheen im Umkreis von 15 km mit ihren Details (Küchen, Zahlungsmodalitäten, Dienstleistungen usw.), Kontaktdaten, der Lage und einer Anfahrtkarte auf. Es ruft Sie zum Gebet und zeigt mit einem grünem Pfeil die Richtung vom aktuellen Standort aus an.



iPhone-Icons zu den genannten Apps

Ein Performance-Monitoring gestattet es Ihnen, die Sauberkeit der Lebensmittel, Lokale oder Restaurants zu bewerten.

Wenn Sie Ihr Auto parken, drücken Sie *Park*, um Ihre Position zu speichern und machen Sie ein Bild von dem Parkplatz bzw. Auto. Falls Sie vergessen haben, wo das Auto abgestellt ist, starten Sie die Applikation erneut und klicken Sie auf *Auto suchen*, und dann lassen Sie sich zu Ihrem Auto führen. - Für den Seefahrer gilt analoges, damit er sein Schiff, Hotel oder zu Hause wiederfinden kann. - hb

OBERWEITE UND TRAMPEN

heißt der Titel dieser Arbeit, die von einem französischen Psychologie-Professor namens *Nicolas Gueguen* von der Universität der Süd-Bretagne veröffentlicht wurde. Es handelt sich um eine sogenannte Feldstudie, also ein Experiment unter lebensechten Bedingungen, das folgendermaßen ging:

Eine 20 jährige Studentin wurde an ein paar warmen Sommertagen an einer gut befahrenen Straße in der Bretagne postiert - Jeans, weiße Turnschuhe, weißes T-Shirt, schön eng anliegend. Ihre Aufgabe war es, den Daumen rauszuhalten und sich mitnehmen zu lassen. Von der anderen Straßenseite aus wird das Geschehen unauffällig aus einem parkenden Auto heraus beobachtet und dokumentiert: Wie viele Autos fahren vorbei, wie viele halten an? Männer oder Frauen?

Jetzt aber zur Oberweite. *Nicht viel*, nämlich Körbchengröße A war das Kriterium, nach der die junge Tramperein aus einer Gruppe von Studentinnen für das Experiment ausgewählt worden war. Was nicht ist, kann ja noch werden, nach diesem Motto wurde die Studentin nun mit einem BH ausgestattet, mit dem sie ihre Oberweite *experimentell verändern* konnte, wie es in der Studie steht - will heißen, dass sie ihren BH mit Latexeinlagen auf Körbchengröße B und C aufpolstern konnte. Nach der ersten Stunde am Straßenrand war Größe B dran, eine weitere Stunde später C, danach das ganze wieder von vorne. Und so ging das ein paar Tage lang - bis statistisch einwandfrei erwiesen war: Oberweite bringt's. Allerdings nur, wenn man mit Männern fahren will. Auf Frauen hatten die jeweiligen Verwandlungen keinerlei Wirkung. Aber auch bei den Männern war der Oberweiten-Effekt alles andere als dramatisch. Zwischen Körbchengröße A und B war überhaupt kein Unterschied zu verzeichnen. Nur C steigerte die Hilfsbereitschaft der Autofahrer, und zwar um ungefähr ein Viertel. Was D bewirkt hätte, bleibt reine Spekulation, denn das hat der bretonische Professor nicht untersucht.

<http://schoenheitsformel.de/blog/>

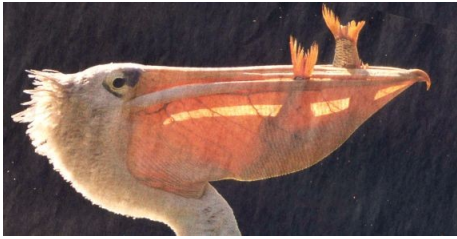
SNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

DEMOKRATISCHER KONSENS

Der Parlamentarische Geschäftsführer der SPD-Bundestagsfraktion, *Thomas Oppermann*, erklärte: *Die Äußerungen von Frau Steinbach sind unerträglich. Sie stellt sich außerhalb des demokratischen Konsens in Deutschland. Ich erwarte eine schnelle Distanzierung der CDU. Die SPD wird den Vorfall im Bundestag zur Sprache bringen.*

Quelle: (dapd, dpa, N24) 09.09.2010

DEMOKRATISCHER KONSENS

was ist das? - ein Klärungsversuch:

Laut Wörterbuch bedeutet Konsens *Übereinstimmung, Einigkeit, einstimmiger Beschluss*, aber auch *geheimes Einverständnis, Verabredung, Komplott*.

Das Mehrheitsprinzip der Demokratie und das Konsensprinzip sind zwei verschiedene Verfahren zur Entscheidungsfindung. Beide haben Vor- und Nachteile: Das *Mehrheitsprinzip* hat den Vorteil großer Entscheidungsfreudigkeit. Ihr Nachteil ist, dass es Sieger und Verlierer gibt. Die Mehrheit, die Gewinner können ihre Interessen durchsetzen. Die Interessen der Minderheit, der Verlierer, werden untergebuttert.

Das *Konsensprinzip* vermeidet den Nachteil des Mehrheitsprinzips, weil alle Interessen berücksichtigt werden, aber es kommt schnell zu Vetodrohungen, so dass selbst eine dringend notwendige Entscheidung, sei es eine Einigkeit, eine Verabredung oder ein Komplott, nur schleppend erreicht wird.

Nun gibt es zwei entgegengesetzte Varianten des Konsensprinzips, das Vetoprinzip und das synergetische Prinzip:

Beim *Vetoprinzip* kann der Entscheidungsraum der Gruppe von jedem einzelnen eingeschränkt werden. Damit kann derjenige, der andere Impulse und Einflüsse blockieren will, mit wesentlich bescheideneren Mitteln auskommen als im Mehrheitsprinzip. Sieger ist der, der andere blockiert, und die Entscheidung *beim Alten zu bleiben*. Oder es kommt zu einer notdürftigen Lösung, einem Kompromiss, bei dem alle Beteiligten Abstriche vornehmen, bis alle, wenn auch mit Bauchschmerzen, übereinstimmen.

Das synergetische Prinzip ist ein Prozess, der von der Annahme ausgeht, dass eine wirkliche Übereinstimmung zu finden ist, die aber nicht mit dem Vetoprinzip erreicht werden kann. Der Prozess hat viele Stufen: - Zuhören und Erfassen, worum es den anderen wirklich geht. - Ermitteln und Herausarbeiten gemeinsamer Werte. - Prüfung, inwieweit man voneinander lernen kann. - Verschmelzung der jeweiligen Ziele, in dem die Ziele aller Beteiligten voll integriert sind.

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

Der Redakteur hat den Verdacht, dass es sich beim erstgenannten Prinzip um eine Art Mikado-Konsens handelt, verloren hat, wer sich bewegt, und beim letztgenannten um den volkstümlich *fauler Kompromiss* genannten handelt. Jeder Seefahrer kann sich nun auch leicht selbst beantworten, was ein demokratischer Konsens sein könnte – oder etwa nicht? hb

OPTIMUM

Parlamentarischer Sozialismus hat eine mathematische Formel:

Gerade ein Mandat mehr genügt und ist optimal richtig, um den Rest auszubeuten. Eine größere Mehrheit würde die auszubehutende Masse verkleinern.

Aus der Broschüre mit dem Titel: *Die Wahrheit hat ein langes Leben. Sie kann warten* (einem Spruch von Arthur Schopenhauer), Brisantes und Provozierendes zum Zeitgeist eingesammelt und herausgegeben von *Ludwig Daffner*.

WER HÖRT SCHON GERN KRITIK?

Wer Kritik äußert, kann sich schnell unbeliebt machen. Ein Danke wird er kaum bekommen. Das kann durchaus an der Art und Weise liegen, wie die Kritik vorgebracht wurde.

Auch wenn eine Kritik maßvoll einfließt und man es dem andern abspürt, dass er einem ja nur helfen will, selbst dann wird sie nur selten begrüßt und wohlwollend aufgenommen. Man empfindet sie zumeist als eine Störung und schießt zurück, um die Sache nicht einfach auf sich sitzen zu lassen. Warum ist das so?

Kritiker gelten als illoyal.

In unserer Gesellschaft ist Kritik zunächst etwas Normales. Sie hat aber auch den Beigeschmack von Abgrenzung, Konkurrenz oder Illoyalität, je nach dem Verhältnis zwischen Kritiker und Kritisiertem. Das gilt nicht nur in Politik und Wirtschaft, sondern auch für Kirchen und Vereine und sogar für die Wissenschaft.

Im Zeitalter ausgefeilter Technik erscheint

der Mensch als eine Schwachstelle, die man nur schwerlich akzeptieren möchte. Sie erinnert an die Grenzen des Machbaren. Kritik kratzt am perfektionistischen Selbstbild. Sie widerspruchslos anzunehmen, gilt dann vielen als Zeichen von Schwäche.

Öffentliche Hinrichtungen

Und schließlich: Kritik im öffentlichen Raum wird zumeist überzogen und wird niederschmetternd vorgebracht. Sie ähnelt mehr einer publikumswirksamen Hinrichtung als einem Anstoß zum Guten; sie ist unfair und ungerecht. Die Öffentlichkeit ist in ihrem Urteil knallhart und zeigt kein Verständnis für besondere Umstände und Situationen.

Hinzu kommen Haltungen in uns selber, die es uns schwer machen, Kritik auf uns wirken zu lassen.

Warum tun wir uns so schwer mit Kritik?

- Wir hören eine Kritik nicht als das, was sie in erster Linie ist oder sein sollte: eine Äußerung, die einem etwas zu verbessern hilft. Sondern wir fühlen uns mitsamt der betreffenden Sache selbst abgelehnt.

- Oft landet Kritik an unserem Tun eine Etage zu tief: Der Kritiker spricht Fehler an. Wir aber hören: *Du hast versagt, du bist ein Verlierer.*

- Nicht selten lehnen wir unsererseits den ab, der kritisiert, statt uns mit seinen Anfragen und Hinweisen sachlich auseinanderzusetzen.

- Unsere eigene Einschätzung dessen, was wir gut und was wir weniger gut können, ist vielleicht noch mangelhaft, und wir hängen noch dem Ideal nach, alles zu können und zu schaffen.

- Wir denken, wenn wir Fehler einräumen, sei das der Anfang vom Ende - von unserem eigenen Ende.

- Uns fehlt es oft schlicht und ergreifend an Demut. Wir empfinden Kritik als eine Zumutung, die unseren Stolz verletzt. Vielleicht denken wir sogar, dass dem anderen diese Kritik nicht zusteht.

Auf die Haltung kommt es an.

Man kann sich aber auch darin üben, dem anderen zuerst einmal gut zuzuhören. Der Apostel Paulus beschreibt, in welcher Haltung das geschehen sollte. Kritik austeilen und Kritik entgegennehmen sollte in Liebe geschehen. Und die sei *geduldig und freundlich*, schreibt Paulus in einem seiner Briefe; *sie lässt sich nicht reizen und ist nicht nachtragend* (1. Korintherbrief, Kapitel 13, Verse 4-5).

Konstruktiv ist Kritik immer dann, wenn sie zur Einsicht und nicht zu einer Verhärtung der Standpunkte, oder gar zu einer Eskalation führt.

Autor: Norbert Abt

Quelle: www.Livenet.ch

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

PUSH UPS

Mit dem Begriff Push Up kann jeder Seefahrer bestimmt etwas anfangen, und falls nicht, hier eine aktuelle Ergänzung: Im hier vorgestellten Fall ist die Schummel-Unterwäsche hauchdünn, körperbetont, supersexy und - und das ist anders – sie ist für den Mann: *Push up Pant* heißt die neue Wunderwaffe für einen gelungenen Auftritt im Schlafzimmer.



In der Schummel-Unterhose ist an zentraler Stelle ein Extra-Stück verstärkenden Stoffes eingearbeitet, das die Männlichkeit in die richtige Form bringen soll. Die Shorts, die als Männer-Version des Push-Up-BHs angepriesen werden, kommen aus den USA und erobern derzeit Großbritannien. Die Kaufhäuser meldeten für die vergangenen Monate bereits eine Absatzsteigerung um 76 Prozent. Und zur Erbauung folgt der deutsche Begleittext:

Einfache, aber hochwirksame Methode für formvollendetes Volumen. Push-ups sind wie Airports: sie haben eine VIP-Lounge. Das Suspensorium ist mit einem runden Durchlass hinterlegt. Hier wird alles durchgeschoben und damit quasi in einer VIP-Lounge platziert. Das stimuliert und wirkt ungeheuer sensitiv. Das Resultat kann sich wirklich sehen lassen: Mehr Volumen und eine markant maskuline Optik. Der Hysterie Stoff kann in der Tat hysterisch geil machen. Er ist hauchdünn, hochelastisch, leicht transparent, supersensitiv und ausgesprochen anschiemig. Das sind ideale Zutaten für eine Sexy Serie, die es faustdick in sich hat.

Quelle: www.kronederschoepfung.de

ENTSCHEIDUNGSFÄHIGKEIT GEFÖRDERT

Rochester/USA - Wissenschaftler der Universität von Rochester im US-Bundesstaat New-York haben verglichen, wie schnell und präzise Computer-Spieler und Nicht-Spieler Entscheidungen treffen können, die von unmittelbaren Einflüssen aus ihrer Umgebung abhängen. Das Ergebnis: Speziell die Liebhaber von Action-Spielen meistern die Aufgaben schneller und dabei mit der gleichen Genauigkeit wie Vergleichsgruppen.

Die Beschäftigung mit Strategie- oder Rollenspielen wirke sich hingegen nicht auf das Entscheidungstempo aus. Probanden im Alter von 18 bis 25 Jahren mussten für den Versuch insgesamt 50 Stunden mit Computerspielen ihrer Wahl verbringen. Danach wurde geprüft, wie gut sie anhand von visuellen oder akustischen Signalen entscheiden konnten, in welche Richtung sich Personen auf einem Bildschirm bewegen.

Die Fans von schnellen Action-Spielen erzielten um 25% schnellere Entscheidungen als Strategie- und Rollenspieler mit gleich guten Resultaten. Im Vergleich zu Spiele-Muffeln waren sie schneller und auch genauer in ihren Entscheidungen.

Quelle: <http://www.nwz-inside.de>

UNSERE REDAKTIONELLE UMFRAGE DAZU

Zu den Ballerspielen befragt, sagte

- ein versonnener Kunstmaler: *dass die rote Farbe deutlich dominiere.*
- eine besorgte Mutter: *dass die Titel die Worte War und/oder Soldier enthalten.*
- ein Günter Beckstein: *dass so was sofort verboten und verbrannt gehört.*
- ein Psychologe (ψυχολόγος): *dass man frei wählen kann, auf wen oder was man gerne schießen will.*
- ein junge Deutscher: *dass dort ein Haufen Munition verschossen wird und keiner davon Nutzen hat - nur die Dummen.*
- ein studierter Pädagoge (παιδαγωγός): *dass sie sich intellektuell von anderen Spielen deutlich abheben.*
- ein berühmter Fußballspieler: *Ja das Ballspiel kenne ich mental auch sehr gut.*
- ein Computerfreak (Gamer): *dass da Strategie und Taktik integriert ist - cool!*
- ein Geroge W. Busch: *dass er den ganzen Schnickschnack von seinen Ge-*

schäftsfreunden gekauft und in den Nahen Osten geschickt hat.

- die deutsche Rechtsprechung: *dass Nazi-Symbole darin auftauchen.*
- ein junger Pädologe (παιδολόγος): *dass Kinder den Eltern sprachlich überlegen sind, denn sie kennen Begriffe wie Headshots, Teamkills, n00bs und Progamer.*
- ein Statistiker (στατιστικός): *dass von fünfzig Probanden ca. neunundvierzig auf eine bestimmte Art bisexuell waren.*
- eine der Uni-Studien (σπουδές): *dass man sich nun vermehrt Sorgen um den Fortbestand der Menschheit macht.*
- ein junger Universitätsprofessor: *dass da noch viel unklar ist und in Zukunft sehr sehr viel erforscht werden muss.*
- ein Danziger Seefahrer (ναυτικός): *Nun lasst mich endlich von Bord.*

Idee von: <http://www.stupidedia.org>

WAS IST DRIN IN DER WURST?

Natürlich überwiegend Fleisch und fetter Speck, aber auch - und das soll zum Nachdenken anregen:

- E330: Zitronensäure, ihr süß-saures Aroma prägt den Geschmack.
- Milch-, Trauben- und Malzzucker, Süßigkeiten, die den Geschmack abrunden.
- E450: Phosphate zur Eindickung von zugegebenem Wasser. Ist in jeder Wurst.
- E621: Salze der Glutaminsäure, die Fleischaromen sehr gut verstärken.
- E300: L-Ascorbinsäure (Vitamin C), verhindert die Oxidation von Gewürzen und Fleisch durch Luftsauerstoff.
- E250: Kaliumnitrit, das Nitrit freisetzt, ein leichtes Konservierungsmittel, das den roten Farbstoff des Fleisches stabilisiert, so dass das Fleisch die Farbe behält.
- E120: Das ist Karmin oder Cochenille, ein roter Farbstoff, der einen größeren Fleischanteil vortäuscht.

Diese Stoffe wurden irgendwann für unbedenklich erklärt, als deren giftige Nebenwirkungen noch nicht bekannt waren. Ist die Zulassung erst einmal erteilt, wird sie nicht so schnell widerrufen.

EIN KABARETTIST SAGTE:

Die Wahlen sind frei, kostenlos, manche sagen sogar, sie sind umsonst. Was erwarten sie denn noch? Ein Volk, das sich alkoholfreies Bier aufschwätzen lässt, das greift auch zu einer kompetenzfreien Regierung. Doch keine Sorge! Die Regierung hat die Probleme im Griff. Sie kriegt sie nur nicht wieder los. Im Jahre 2030 kommen dann schon auf jeden Leistungs- zwei Gebißträger.

<http://www.unmoralische.de/pispers.htm>



George Orwell, 1984

Das in *Orwellschem Neusprech* mit Depublizieren titulierte Löschen der Internetarchive ist nichts weiter als Zensur.

Quelle: blog@depup.org

oder

WARUM SIE NICHT MEHR FINDEN
was Sie suchen.

Was heute irgendwo auf der Welt ins Netz gestellt wird, kann bis auf weiteres abgerufen werden. Was einmal veröffentlicht wurde, vergrößert die universelle Bibliothek im Netz, zu der jeder Mensch mit Internet-Anschluss freien Zugang hat. Zu vielfältigen Informationen, zur Entwicklung aktueller und vergangener Ereignisse überall auf der Welt, in Deutschland oder vor der eigenen Haustür. Aber für die öffentlich-rechtlichen Onlineangebote gilt das künftig nur noch eingeschränkt.

Dem öffentlich-rechtlichen Rundfunk sind mit dem 12. Rundfunkänderungsstaatsvertrag (RÄStV) von der Politik enge Grenzen im Internet gesetzt worden. Seit dem 1. Juni 2009 regelt der Vertrag, dass viele mit Gebühren finanzierte Inhalte verboten sind und die erlaubten nur begrenzte Zeit online verweilen dürfen. Die öffentlich-rechtlichen Anbieter mussten bis zum 31. August 2010 die Vorgaben des Gesetzes umsetzen. Alle tagesschau.de-Inhalte haben damit eine *Verweildauer*, d.h., sie müssen nach einer vorgegebenen Frist aus dem Netz entfernt sein. Bei vielen Inhalten beträgt diese *Verweildauer* ein Jahr, z.B. bei den meisten Meldungen und dafür ausgewählten einzelnen Tagesschau Beiträgen. Viele Tagesschau-Sendungen und das Nachtmagazin dürfen als komplette Sendung dagegen nur noch sieben Tage abrufbar sein. Das sind etwa 80% der Inhalte. Internetnutzer werden sich nun an die Meldung: **tagesschau.de: Error 404 (Update)** gewöhnen müssen. Ist das nun die Erprobung der papierlosen Buchverbrennung im Internet?

Um auch den verwunderten Seefahrern unter uns Einsicht in die Komplexität ih-

rer täglichen Arbeit zu gestatten, sei an dieser Stelle die hilfreiche Definition des Rundfunks, den er als Funk an Bord bar jeder Hintergründigkeit genutzt hat, mit der Beschreibung aus dem RÄStV bewusst gemacht:

§ 2, Absatz 1 (Rundfunkbegriff)
Rundfunk ist ein linearer Informations- und Kommunikationsdienst; er ist die für die Allgemeinheit und zum zeitgleichen Empfang bestimmte Veranstaltung und Verbreitung von Angeboten in Bewegtbild oder Ton entlang eines Sendepfades unter Benutzung elektromagnetischer Schwingungen.

So -- und hier, wie das interpretiert wird: *Das Linearitätskriterium schließt die eigenständige Präsentation von User Generated Content und die Form einer Online-Community aus.* - doch klar; nicht? Um den Rahmen der den öffentlich-rechtlichen Anstalten geduldeten Freiheiten klarzustellen, schrieben die Politiker der Bundesländer mit dem Drei-Stufen Test das Verfahren vor, mit dem die Übereinstimmung von *Angebot und Auftrag* in jedem Einzelfall zu überprüfen ist:

1. *inwieweit entspricht das Angebot den demokratischen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen der Gesellschaft.*
2. *in welchem Umfang wird durch das Angebot in qualitativer Hinsicht zum publizistischen Wettbewerb beigetragen.*
3. *welcher finanzielle Aufwand ist für das Angebot erforderlich.*

Wenn nun ein Rundfunkrat feststellt, dass ein Angebot neu oder deutlich geändert ist und dass es weder bereits gesetzlich beauftragt noch untersagt ist, eröffnet er auf Grundlage einer konkreten Angebotsbeschreibung das Verfahren, dessen zentrales Element die Informationssammlung darstellt, auf der die Entscheidung des Rundfunkrates samt Begründung und die abschließende Prüfung durch die zuständige Landesregierung als Rechtsaufsicht aufbaut.

Die Phase der Informationssammlung umfasst insbesondere die Einholung der Stellungnahmen von konkurrierenden Anbietern und der Gutachten unabhängiger Experten über den Einfluss des geplanten Angebots auf die Wettbewerbssituation. Stellungnahmen und betriebswirtschaftliche Daten der privaten Konkurrenten (die im Rahmen des Verfahrens zwar berücksichtigt, aber nicht veröffentlicht werden) könnten etwa besagen, dass sich bereits am Markt befindliche Angebote vollständig verdrängt werden.

In Podiumsdiskussionen sind die neuen gesetzlichen Regelungen mit Kampf Begriffen wie *Morgenthau-Plan* oder *Zensur* kritisiert worden.

Plötzlich und unerwartet ging sie von uns

Die Publizierung

*2009 - +2010

In stiller Trauer

Die SurferInnen bei ARD und ZDF
Redakteure aka Depublizierer
CMS-Systeme

und

DIE WIEDERGEURT TOTGESAGTER

Die ARD berichtete davon: Ab sofort steht unter <http://depub.org/tagesschau> das vor kurzem *geleakte* (?☎✍️📄!) Archiv von tagesschau.de als Online-Version wieder zur Verfügung. Enthalten sind rund 200.000 Meldungen aus den letzten 10 Jahren von tagesschau.de.

Zeit-Redakteur *Kai Biermann* bezeichnete die depub.org-Aktion als Zivilcourage im *Interesse der Öffentlichkeit*, obwohl sie klar illegal sei. Das Depublizieren dagegen sei Ausdruck der egoistischen Interessenpolitik privater Unternehmen.

Die Vorsitzende des NDR-Rundfunkrates, die schleswig-holsteinische CDU-Politikerin *Dagmar Gräfin Kerssenbrock*, bezeichnete depub.org als *Beispiel für die kreative Anarchie im Internet* und für das große Interesse an den Inhalten von tagesschau.de. Daher werde *es immer Menschen geben, die einen Weg finden, diese Inhalte auch verfügbar zu machen*. Webseiten wie depub.org sind ein Beleg für die Fragwürdigkeit des Drei-Stufen-Tests.

Über depub.org berichteten zahlreiche deutschsprachige Medien, vorwiegend ab Mitte September 2010. Dabei wurde betont, dass depub.org versuche, *auch an die bereits gelöschten Inhalte anderer öffentlich-rechtlicher Medien zu kommen* und dabei auch auf die Hilfe von deren Redakteuren setze. Depub.org kündigte an, für die öffentlich-rechtlichen Internet-Angebote br-online.de, hr-online.de, mdr.de, ndr.de, swr.de, rbb-online.de, radio-bremen.de, wdr.de und heute.de Archive einrichten zu wollen.

Wenn es Wunder auf dieser Welt gibt,
Sie ist zweifellos eins davon:

depup.org

* September 2010

Es freuen sich schier riesig
Die glückliche Surfergemeinschaft

Einmal publiziert - immer publiziert - egal was passiert

KURZBIOGRAPHIE EINES DANZIGERS

Richard Damme (1826-1916)

Einer der verdienten, doch auch leider wahrscheinlich wegen seines fremd klingenden holländischen Namens und seiner Nationalität vergessenen Bürger, die in unserer Heimatstadt wohnend für seine Entwicklung wirkten, war *Richard Damme*; Kaufmann, langjähriger Stadtrat, Sammler alter Danziger Kunst, Industrieller und vor allem Ehrenbürger der Stadt Danzig.

Auf die Welt kam er am 28. September 1826 in einer Juweliersfamilie in Frankfurt an der Oder. Als vierzehnjähriger Junge kam er zusammen mit seinem Vater nach Danzig. Als gelernter Kaufmann hatte er im Januar 1859 eine mit Korn und Holz handelnde Firma gegründet, die sich anfänglich am Langen Markt Nummer 5 befand, danach ab 1869 am vorstädtischen Graben Nummer 39 und später, als sein Sohn *Paul Damme* die Firma übernahm, am Wiebenwall.

1873 baute eine Aktiengesellschaft, deren Gründer und Teilhaber *Richard Damme* war, die 1877 vollendete Eisenbahnlinie Marienburg – Mława (Station an der deutsch-russischen Grenze), die eine wichtige Etappe in der wirtschaftlichen Entwicklung Danzigs darstellte, weil sie die Stadt mit den Kornspeichern im Hafen verband und damit die Möglichkeit der Ausfuhr vieler Waren auf diesem Weg ermöglichte. Als energischer Unternehmer wurde Damme auch Miteigentümer der



Aktiengesellschaft Wechsel, die Dampfschiffahrt auf der unteren Weichsel

in der Danziger Bucht betrieb, sowie Miteigentümer des Strandbades auf der Westerplatte.

1888 wurde auf der Werft von *J.W. Klawitter* ein Schlepper (tug) mit dem Namen **RICHARD DAMME** vom Stapel gelassen, der noch bis 1962 in Danzig betrieben wurde: <http://oceania.pbworks.com/Klawitter>

Als Mitglied des Stadtrates genoss er über dreißig Jahre lang das volle Vertrauen der Einwohner. Als Vorsitzender des Stadtrates beschäftigte er sich bis 1899 mit den wirtschaftlichen Angelegenheiten der Stadt. Damme war auch Eigentümer einer Privatbank und von 1863 bis 1901 Mitglied des Vorstandes der Danziger Kaufmannschaft.

1902 setzte er sich zur Ruhe.

Wie bereits erwähnt, besaß er eine bedeutende Sammlung alter Danziger Kunst, aus der er einige kostbare Gegenstände dem Danziger Museum übergab.

In Anerkennung seiner Verdienste hat ihn der Stadtrat am 12. April 1897 zum Ehrenbürger der Stadt Danzig ernannt und nach seinem Namen eine heute nicht mehr existierende Straße in Neufahrwasser benannt. Sie befand sich in etwa auf dem Gelände der jetzigen Grenzschutzeinheit, das nach dem Krieg zu der alten Kaserne gehörte.



Auf dem Foto aus den dreißiger Jahren sieht man das Schild R. Damme am Haus Langer Markt 10.

Richard Damme verstarb am 2. September 1916. Er wurde auf dem Friedhof an der Großen Allee in Langfuhr beigesetzt, wo wie durch ein Wunder seine Grabplatte bis heute erhalten geblieben ist.

Quelle: <http://www.rzygacz.webd.pl>



FLUNDER M 1:1

IMPRESSUM

DANZIGER  SEESCHIFF

<http://www.danziger-seeschiff.de>

Ungeängelt und frei (wenn auch nicht von Fehlern)

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*



POMUCHEL M 1:1

DIE HECKLATERNEKASSENHASS

Ein Seemann, der 'ne ganze Masse
Eingezahlt hat in die Krankenkasse,
Schickt jetzt die nötigen Papiere,
Damit auch sie nun tu' das ihre.
Jedoch er kriegt nach läng'rer Zeit
statt baren Gelds nur den Bescheid:

*Nach Paragraphenziffer X
Bekomme er vorerst noch nix,
Weil, siehe Ziffer Y,
Man dies und das gestrichen schon,
So daß er nichts, laut Ziffer Z,
Beanspruchen weiter hätt.
Hingegen heißt's, nach Ziffer A,
Daß er vermutlich übersah,
Daß alle Kassen, selbst in Nöten,
Den Beitrag leider stark erhöhten
Und dass man sich, mit diesem Schreiben,
Gezwungen seh', ihn einzutreiben.*

Besagter Seemann denkt, krankenkässlich
In Zukunft ausgesprochen hässlich.

Lieber Seefahrer, soviel zur Vorkasse
durch die Patienten, die unsere Regierung
zur Kostensenkung durch Kontrolle der
Arztrechnungen in Erwägung zieht. hb

DAS LETZTE

Ein Mensch wollt' immer recht behalten:
So kam's vom Haar- zum Schädelspalten!

Quelle: *Eugen Roth* (leicht angepasst)