



KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das nebenstehende stimmungsvolle Bild, Öl auf Leinwand, 23"x34", des Malers *William Edgar* von 1909, zeigt den Schlepper **CHAMPION**, der das Britische Vollschiff **LEICESTER CASTLE** gegen eine aufgepeitschte See von Auckland in Neu Seeland nach Sydney in Australien schleppt. Der Maler *William Edgar* arbeitete für verschiedene Firmen, die Photographien und Gemälde von Schiffen wünschten, die die australische Küste aufsuchten. Er gehörte in Australien zu den üblicherweise selbständig arbeitenden freien Künstlern, die Schiffsporträts anfertigten, wie es auch in Europa und Amerika zu dieser Zeit in vielen Häfen gang und gäbe war.

Das Interesse an dieser Art maritimer Malerei liegt oft weniger in dem schönen Bild selbst, als in der Geschichte, die möglicherweise dahinter steht. Aus diesem Schiffsporträt sind zwar eine Reihe von Dingen zu ersehen, doch die interessanteste Frage ist, warum Captain *Charles C. Hunter*, der das Kommando kurz vor der im Gemälde dargestellten Situation übernommen hatte, den Schlepper durch den Künstler vor sein Schiff in den Vordergrund stellen ließ?

Tatsächlich führen viele Künstler in Australien auch zur See, um einlaufende Schiffe zu fotografieren und nach den Fotos ihre Bilder zu gestalten. So könnte die Antwort auf unsere Frage sein, dass die **LEICESTER CASTLE** nicht unter Segel fuhr, weil sie beschädigt war und darum abgeschleppt werden musste. Das Bild zeigt das Schiff also nicht zu seinem Besten. Dieses Gemälde eignet sich auch gut um zu belegen, dass Captain *Hunter* das Kommando erhalten hatte, die Instandsetzung zu leiten und die Rückkehr des Segelschiffes nach Europa zu befehlen.

Die **LEICESTER CASTLE** wurde 1882 als Vollschiff mit Stahlrumpf in Southampton in England von Oswald, Mordaunt & Company gebaut. Ihre Abmessungen waren 273ft 4" x 40ft 3" x 24ft 2", und sie hatte eine Verdrängung von 2009 BRT. Ihr Heimathafen war von 1882 bis 1911 Liverpool in England, als sie den Herren *J. Joyce und Co.* aus Liverpool gehörte, und von 1911 bis 1923 Drammen in Norwegen, wo sie unter dem Namen **VIK** bekannt war. Ihr Schicksal endete im Jahr 1923, als sie in den Vereinigten Staaten abgebrochen wurde.



Tug **CHAMPION** Towing Ship **LEICESTER CASTLE** by *William Edgar* 1909

Die **CHAMPION** ist ein leistungsfähiger stählerner Schlepper mit 307t Gesamtgewicht und einer Länge von 135ft gewesen. Sie wurde 1895 von *J. P. Rennoldson und Sons*, in South Shields gebaut. Besitzer waren die Herren *W. und S. Brown*. Ihr Name stand für unerschrockenes Handeln. 1906 war sie von Sydney bis in den Süden vor Neu Seeland zu einer fruchtlosen Suche nach der **PORT STEPHENS**, einem auf 49,20° Süd verlassenen Dampfer, gelaufen. Man vermutete, dass der auf einen Wert von 40.000£ geschätzte Dampfer in den südlichen Breiten driftete. Das im folgenden hier berichtete Unterfangen über 1.280 sm hatte kein ungewöhnliches Ausmaß, doch das unsichere Winterwetter in diesem Teil der Welt forderte größte Aufmerksamkeit für ein so seltenes Unternehmen. Das Schleppen war in australisch-asiatischen Gewässern nicht ohne Parallele, die **CHAMPION** selbst schleppete etwa drei Jahre zuvor die manövrierunfähige französische Bark **BEAUMANOIR** über 1.400 sm von Suva nach Sydney.

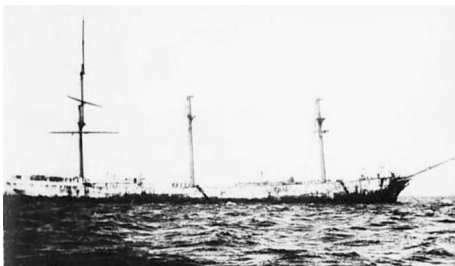
Die Geschichte zum hier gezeigten Bild begann am 12 Mai 1908, als die **LEICESTER CASTLE** Cardiff in Wales mit einer Ladung Kohlen für Pisagua in Chile, an der Westküste Süd Amerikas, verließ. Am Montag, den 12. Oktober, meldet *The Francisco Call*, dass das britische Schiff **LEICESTER CASTLE**, auf der Liste der Überfälligen mit 15% der Rückversicherung zitiert, am 11. Okt. im Schlepp des Dampfers **WASHTENAW**, der ihr auf dem Weg von New York nach Monte Video in Seenot begegnete, den Hafen von Monte Video erreichte. Die Besatzung beider Schiffe seien wohl auf.

Später berichtete der Schiffsführer der **LEICESTER CASTLE**, Captain *Robert Brown*, einem Reporter des *Auckland Star*, dass er vom Horn nach Monte Video zurück musste, weil Eisenteile weggetragen worden waren. Die Ladung musste verkauft und die Schäden repariert werden. Das Schiff lief dann am 12 April 1909 in Ballast nach Newcastle in New South Wales, Australien, aus, um dort wieder Kohlen einzunehmen und den Lieferauftrag für Pisagua zu erfüllen.

Der neuseeländische *Marlborough Express* berichtete 1909 in mehreren Artikeln ausführlich über die **LEICESTER CASTLE** und das hier abgebildete Schlepunternehmen: **AUCKLAND**, 29. Juni. **ON HER BEAM ENDS**. Das schwer beschädigte Vollschiff **LEICESTER CASTLE** ist um Mitternacht manövrierunfähig in den Hafen von Auckland geschleppt worden.

AUCKLAND, 2. Juli. **AN ADVENTUROUS VOYAGE**. Mr. *Robert Brown*, der Kapitän der **LEICESTER CASTLE**, berichtete dem *New Zealand Herald* kurz nach dem Anker, dass die **LEICESTER CASTLE** am 12. April. Monte Video verlassen hatte. Bis zum achten Tage der Reise ging alles gut. Das Schiff lief in einer leichten Brise, als plötzlich eine Flutwelle, geschätzte 120 ft hoch, das Schiff auf die Seite warf, und es vergingen volle zehn Minuten, bevor sie sich wieder aufgerichtet hatte. Wer sich zum Zeitpunkt, als die Welle das Schiff traf, auf Deck befand wurde auf seine Knie gezwungen. Hätte das Schiff voll geladen, wären schwerwiegende Folgen eingetreten. Der Kapitän vermutet, dass die Welle durch seismische Aktivitäten am Meeresboden ausgelöst worden ist.

Bis zum Montag, den 26. April, geschah nichts weiter, als das Schiff auf 41,18°S und 003,45°W in stürmisches Wetter geriet. Um 6 nach 10 riss der Wind die obere Brahmrahe mitsamt Segel vom Hauptmast fort. Der Sturm wütete mehrere Tage. Das Schiff wettete den Sturm trotzdem sicher ab und befand sich am 10. Juni vor Cape Howe an der australischen Küste. Aber um 8 Uhr setzte wieder ein starker Sturm mit schwerer See ein, dessen Gewalt die ganze Nacht über stündlich zunahm. Um 6 Uhr morgens befand sich das Schiff stark arbeitend in schwerer See. Weitere Schäden waren an Masten, Segel und Takelage hinzugekommen. Der Sturm dauerte noch den ganzen Tag hindurch ungebrochen an und ließ erst gegen Mitternacht nach. Am folgenden Morgen befand sich die **LEICESTER CASTLE** vor Montague Island, 150sm südlich von Sydney Heads. Es schien, dass das Schiff nun endlich gutes Wetter für den Rest der Reise haben würde, doch am Morgen des 12. Juni setzte der Sturm wieder für mehrere Tage mit unverminderter Kraft ein. Die Brahmaling am Vormast brach am 16., und kurze Zeit später wurde die Brahmrahe und der obere Mastkopf des Vormastes abgerissen, beides blieb längsseits über Bord am Schiff hängen. Das Schiff arbeitete aber so stark, dass der Kapitän die Situation als zu unsicher erachtete, um seine Mannschaft nach vorne zu schicken, die überhängenden Trümmer weg zu schneiden. Am 17. wurde um 6 Uhr ein Dampfer gesichtet, und um ihn zu Hilfe herbei zu rufen, wurden Raketen abgeschossen, die Signale aber nicht bemerkt und der Dampfer bald aus den Augen verloren. Um 18:30 Uhr traf das Schiff eine weitere Katastrophe, als die Brahmrahe des Hauptmastes verloren ging. Schließlich schien der Sturm sich ausgetobt zu haben. Am 18. und 19. konnte das Schiff bei mäßigem Wetter vor den Wind gelegt und die Trümmer von Deck geräumt werden. Der Kapitän entschloss sich, vor dem Wind Neu Seeland anzulaufen. Am Samstag wurde Cape Maria gesichtet. Kapitän und Mannschaft hatten eine schwierige Zeit, aber von leichten Winden begünstigt erreichten sie den Hafen von Auckland.



LEICESTER CASTLE 1909 vor Auckland

Quelle: <http://www.photoship.co.uk>

Die Neuseeländische Zeitung **Marlborough Express** meldete am 20. Juli auf Seite 8, dass der Schlepper **CHAMPION** am 19. Juli, von Sydney nach Auckland beordert, auslief, um die manövrierunfähige **LEICESTER CASTLE**, die bereits zwei Wochen in Auckland festliegt, im Schlepptau durch die Tasmanische See zur Reparatur nach Sydney zu ziehen. Am 24. Juli stand auf Seite 8, dass der Schlepper **CHAMPION** wahrscheinlich die bisher längste Hochsee-Schlepptour von Australien oder Neuseeland versuchen wird. Die Entfernung zwischen Auckland und Sydney ist 1281sm. Das Kunststück sei keineswegs leicht und ohne Risiko. Die Kosten für Reparaturen betragen 5.000£ und es heißt, dass zusätzliche 1.000£ Abschleppkosten fällig sind. Und am 5. August auf Seite 5, dass der Schlepper **CHAMPION** vor einigen Tagen mit seinem Schützling Auckland verließ, und dass die **BANTU**, die am Dienstag in Auckland mit Fracht aus New York lag, am 31. Mai ausgelaufen ist. Es wird vermutet, dass die **BANTU** der **CHAMPION** zu Hilfe eilt, und dass ein schnelleres Schiff diese Nachricht nach Sydney brachte. Zur Unterstützung der **BANTU** wurde der Dampfer **DUCKENFIELD** entsandt. Der **Marlborough Express** berichtete ferner, dass die **LEICESTER CASTLE** vor Sydney Heads im Schlepptau signalisiert hat. Am 9. August auf Seite 5: Der Schlepper **CHAMPION** mit der **LEICESTER CASTLE** im Schlepptau, lief nach der Umrundung des Nordkaps in eine schwere Westwetterlage. Stürme begleiteten die Schiffe den ganzen Weg. Der Höhepunkt trat am 4. August ein, als 24 Stunden lang kein Vorwärtskommen war, weil die **LEICESTER CASTLE** fürchterlich rollte. Dem Schlepper gelang es, den Kurs, gefolgt von Dampfem, zu halten; nur einmal lag er etwa 14sm davon ab. Der Dampfer **DUCKENFIELD** wurde nicht gesichtet. Der Schlepptau verlief ohne besondere Ereignisse. Am 10. August: Die **DUCKENFIELD** ist in den Hafen zurückgekehrt. Sie war ausgelaufen, um dem Schlepper **CHAMPION** beim Schleppen der **LEICESTER CASTLE** nach Sydney zu helfen. Scheiterte aber, weil sie den Schlepptau verfehlte.

Der zweite Report über die Zerstörungen und den Verlust der Ladung entsetzte die Eigner der **LEICESTER CASTLE**, und sie übertrugen das Kommando auf Capitain **Charles Hunter** von der **IRBY** aus Yarmouth in Nova Scotia, einem Kapitän eines ihrer Schiffe, das zeitgleich in Australien lag. Capitain **Hunter** übernahm im July 1909 in Auckland das Kommando über eine 25-köpfige Mannschaft.

KAPITÄNE UND GESETZE

Der Neuseeländische **Poverty Bay Herald** berichtete ausführlich von den tückischen Fallstricken der Gesetzgebung, in die der Schlepperkapitän der **CHAMPION** hineingezogen wurde:

AUCKLAND, 24. Juli. Bevor der Schlepper **CHAMPION** mit der manövrierunfähige Bark **LEICESTER CASTLE** im Schlepptau heute Sydney verließ, hatte der Kapitän 2£ 10s Einkommenssteuer auf den zu erwartenden Gewinn des Unternehmens zu zahlen. Darauf hin gab er einen Protestbrief ab, der dem Zoll-Kommissar zugeleitet wird. Zusätzlich wurde die **CHAMPION** verpflichtet, acht weitere Seeleute in die Mannschaft aufzunehmen, als auf der Überfahrt von Newcastle an Bord waren. Die Behörden bezogen sich auf den ähnlichen Fall mit dem norwegischen Schoner **ALICE**, der Handel zwischen Cook Island und Auckland betreibt und den Anforderungen in Neu Seeland entspricht.

AUCKLAND, 26 Juli. *Einfach lächerlich*, war am Samstag die Bemerkung von Capitain **Halcrow** von der **CHAMPION** vor der Abreise nach Sydney mit der **LEICESTER CASTLE** im Schlepptau. Der Kapitän meinte damit Neu Seelands Schifffahrtsgesetze, denen zufolge an seinem Schlepper alle möglichen Details bemängelt und eine nach der anderen Gebühr vor ihm aufgetürmt wurden. *Als ich Newcastle verließ*, sagte Capitain **Halcrow**, *hatte ich eine komplette Mannschaft bei mir; wie es in New South Wales vorgeschrieben ist. Mein Schlepper hat 155t netto und kam von Newcastle mit 17 Mann Besatzung, darunter auch ich, als Kapitän und ein Schleppermeister. Bei der Ankunft in Auckland wurde ich informiert, dass mir nicht erlaubt wird, nach Sydney zurückzukehren, ohne acht weitere Männer; darunter einen zweiten Steuermann, einen vierten Ingenieur, zwei zusätzliche Schmierer, einen weiteren Feuerwehrmann und drei weitere Trimmer einzustellen. Ich hatte bereits weitere Männer vor dem Verlassen Newcastles angeheuert. Zum betreiben des Handels vor der australischen Küste genügt eine Mannschaft mit weniger als 17 Mann. Unter den Neuseeländischen Gesetzen jedoch wurde ich gezwungen, um acht Männer aufzustocken. Unnötig zu bemerken, dass der Schlepper, wenn wir wieder in australischen Gewässern kommen, eine solche Mannschaft nicht behalten wird. Nicht zufrieden damit, wurde ich gezwungen, eine Lizenzgebühr von £5 zu zahlen für das Privileg, die **LEICESTER CASTLE** aus Aucklands Hafen abzuschleppen, und eine Gebühr von 1£, um die Kohle an Deck zu lagern, die*

wir aus Newcastle mitgebracht haben. Dieser Betrag wurde inzwischen zurückgezahlt. Zu allem Überfluss, nötigt man mich, Einkommensteuer auf Gewinne zu zahlen, die nach dem Verlassen Aucklands durch das Abschleppen der **LEICESTER CASTLE** nach Sydney erzielt würden. Wie kann ich aber sagen, welchen Gewinn meiner Firma voraussichtlich machen wird? Sydney hoffe ich innerhalb von zehn Tagen zu erreichen, aber es besteht immerhin die Möglichkeit, schlechtem Wetter zu begegnen, und was weiß ich, das Wagnis kann auch zu einem Verlust führen. Die Kautions für die Einkommensteuer wurde reduziert und bezahlt. Wie auch immer, ich habe ein nachdrückliches Protest-Schreiben eingereicht. Das Gesetz der Neu Seeländischen Regierung mag zum Schutz ihrer, im lokalen Besitz befindlichen Schiffe gerechtfertigt sein, aber mir scheint, dass das nicht mehr witzig ist, und ich glaube, dass meine Meinung von den Eignern geteilt wird. Die Gesetze sind in ihrer Anwendung auf kleinere Boote zu streng, und ich glaube nicht, dass es fair ist, auf all diese zusätzlichen Kosten und Bedingungen zu pochen, wenn bekannt ist, dass wir diese Reise nach Neu Seeland zu keinem anderen Zweck gemacht haben, als die **LEICESTER CASTLE** im Schlepptau nach Sydney zur Reparatur zu bringen.

Ein Fall analog zu dem der **CHAMPION** war der des norwegischen Schoners **ALICE**, die als Handelsschiff zwischen Neu Seelands Häfen und den Cook Inseln fuhr, als die Beamten des Marine Ministeriums die gesetzliche Bestimmungen mit der Auflage zusätzlicher Mannschaften durchsetzte.

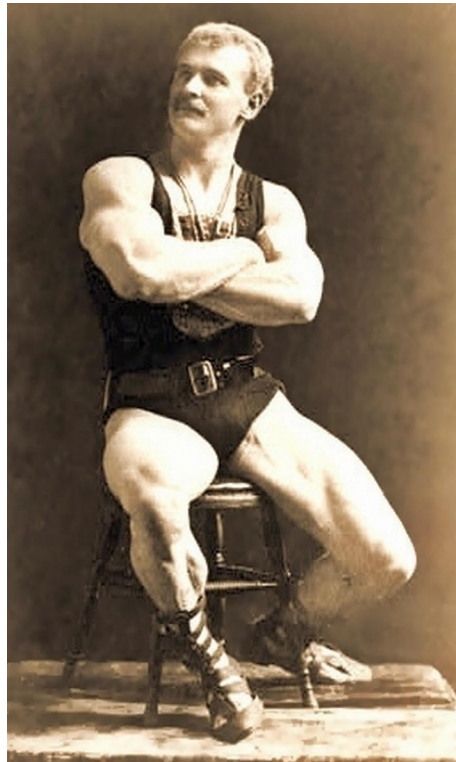
Die Erhebung der Einkommensteuer wurde auf Grund einer ähnlich gelagerten Entscheidung des Ministeriums veranlasst, die beim Besuch von *Eugen Sandow* [*dazu mehr in der nächsten Spalte], des *Stärksten Mannes der Welt*, der in den Jahren zuvor seiner Einkünfte wegen in Neuseeland vorgeladen worden war.

Ein Offizier des Marine Ministeriums über das Thema befragt, meinte, dass im Fall der **CHAMPION** keine Ausnahme gemacht werden könne. Das Ministerium wird auf die Einhaltung der Vorschriften achten und den Kapitän der **CHAMPION** zwingen, acht weitere Mitglieder zu seiner Mannschaft aufzunehmen. Die Abgaben für das Schleppen der **LEICESTER CASTLE** nach Sydney sind die gleichen wie für den Güterverkehr, und die Einkommensteuer dementsprechend festgelegt. Der eingelegte Protest wird dem Kommissar für Steuern zugestellt.

Soweit es die Besatzungsstärke des Schiffes betrifft, sagte der befragte Offizier, ist

die Position in den Neuseeländischen Gesetzen eindeutig festgelegt. Eigentümer innerhalb des Herrschaftsgebietes haben das zu erfüllen, und ich kenne keinen Grund, warum Außenstehenden erlaubt sein sollte, ihre Schiffe mit kleineren Besatzungen zu fahren, das zu erlauben wäre höchst unfair. Wir haben niemand aufgefordert, von außerhalb hierher zu kommen, doch wenn jemand kommt und in den Wettbewerb eintritt, dann ist es unsere Pflicht darauf zu achten, dass sie die Gesetze in der gleichen Weise erfüllen wie unsere eigenen Schiffe, und eine Steuerbefreiung wäre da unfair. Schiffe von der gleichen Größe wie die **CHAMPION** haben noch größere Besatzungen, als von den australischen Schleppern gefordert, so dass es keine Rechtfertigung gibt zu sagen, dass sie überbesetzt sei. Im Falle der norwegischen **ALICE**, derzeit im Hafen von Auckland, mussten wir die gleichen Maßnahmen treffen, und wenn ein ausländisches Schiff zwischen einem Neu Seeländischen Hafen zum anderen Handel betreibt, dann zwingen wir sie, unsere Lohnskala anzuerkennen und zu zahlen.

* Nun mag der eine oder andere Danziger Seefahrer an dieser Stelle die Redaktion fragen wollen, was das alles mit Danzig zu tun hat. Nun, das Problem mit der Einkommensteuererhebung hatte einen Präzedenzfall, den *Strongman Eugen Sandow*:



Eugen Sandow (*1867 +1925) wurde als *Friedrich Wilhelm Müller in Königsberg*, also nicht weit von Danzig in Preußen, geboren. Er war der preußische Bodybuilder-Pionier des 19. Jahrhunderts und wird als der *Vater des modernen Bodybuildings*

bezeichnet. Um den Militärdienst zu vermeiden, verließ er 1885 Preußen. 1889 trat er erstmals in London auf.

Florenz Ziegfeld, bekannt als *Maurice Grau*, hatte *Sandow* unter Vertrag genommen und wollte ihn 1893 für \$1.000 pro Woche auf der Weltausstellung in Chicago als Gewichtheber auftreten lassen. Weil *Ziegfeld* die Gage nicht garantieren konnte, vereinbarte er 10% der Bruttoeinnahmen an *Sandow* zu zahlen. Das Publikum zeigte sich aber mehr von *Sandow's* Muskeln als von seiner Kraft fasziniert, und darum ließ *Ziegfeld* ihn Posen durchführen, die er *Muskel-Display Performances* nannte. Der Vorstellung seiner Kraft mit Hanteln fügte der legendäre *Strongman* Posen hinzu. *Sandow* wurde schnell *Ziegfeld's* größter Star. 1894 lässt *Sandow* in einem Kurzfilm der Edison Studios seine Muskeln spielen und nutzt die einzigartigen Fähigkeiten des neuen Mediums Film. 1897 eröffnete er das Institut für Physikalische Kultur, für Bodybuilder! 1898 gründete er eine Monatszeitschrift, die ursprünglich *Physical Culture* hieß, dann aber bald als *Sandow's Magazine of Physical Culture* kursierte. In der Royal Albert Hall veranstaltete er am 14. September 1901 den ersten großen Bodybuilding Wettkampf, die *Great Competition*.

<http://en.wikipedia.org>

Quelle: Canadian Naval Review, Vol.3, Nr.2, *Eric Ruff*, Ship Portraits: Tug **CHAMPION**

Weitere Quellen:

Der *Marlborough Express* ist die Tageszeitung von Blenheim in Neu Seeland und erscheint seit 1866, ab 1880 täglich. 1895 übernahm sie seinen Konkurrenten, die *Marlborough Times*, und 1948 die *Marlborough Press*. 1998 wurde sie an die *Independent Newspapers Limited (INL)* verkauft.

Der *Poverty Bay Herald* erschien zum ersten Mal in Gisborne am 5. Januar 1874. Er erscheint noch heute unter dem Namen *Gisborne Herald* und ist eine der letzten privat betriebenen Tageszeitungen in Neu Seeland.

Paper Past, dass mag übersetzt *Zeitungen der Vergangenheit* heißen. *Paper Past* ist eine Web-Site im Internet, die mehr als zwei Millionen Seiten digitalisierte Neu Seeländische Zeitungen und Zeitschriften enthält. Die Sammlung umfasst die Jahre von 1839 bis 1945 und 68 Publikationen aus allen Regionen Neu Seelands.

<http://paperspast.natlib.govt.nz>

Insgesamt habe ich 83 Zeitungsartikel gefunden und die der beiden oben genannten Zeitungen hier eingearbeitet. hb



WIE MAN TAUGENICHTSE KURIERT

Die Neue Illustrierte Zeitschrift für Bayern, Nr. 29, fünfter Band, Seiten 226 u. 227. 1849 in München erschienen, berichtete schon damals wie folgt zu einem stets aktuell bleibenden Danziger Thema:

Als die Dampfschiffe noch nicht wie jetzt alle Meere und Ströme befuhren, war's mit den Schiffen ein ganz anderes Leben, als nun, wo das ächte Matrosenthum immer mehr und mehr außer Cours kommt. Gibt es doch jetzt schon Matrosen, die in ihrem Leben in keinem Mastkorbe gesessen haben, kein Segel einreiffen, und des Todes sein würden, sollten sie bei hochgehender See bis in die äußerste Spitze des Bugspriet laufen und dort eine vom Sturme losgerissene und nun wie rasend um sich peitschende Leine einfangen. Solch ein Stückchen war aber vor 40 Jahren noch ein wahrer Spaß für jeden ordentlichen Schiffsjungen, und Einer suchte bei Gelegenheit es in dieser Hinsicht dem Anderen zuvorzuthun. Was waren das aber auch für Höllenelemente von Jungen, die damals zum Dienste auf die Schiffe gebracht wurden, wenn ihre Angehörigen und selbst die arme Mutter daran verzweifeln, mit ihnen auf eine andere Art fertig zu werden.

Eine solche Verzweiflung hatte im Jahre 1825 das ganze Haus des reichen Danziger Kaufherren *Christian Schaade*, und wohl mit Grund erfaßt; denn ganz gewiß war der junge *Peter Schaade*, das einzige elfjährige Söhnlein seines Herrn Vaters, die gottloseste, unbändigste Range, die es in Danzig gab, und das will viel sagen. Der Papa hatte sich, wie die meisten seiner Standesgenossen, bisher um die Erziehung seines Söhnleins wenig oder gar nicht bekümmert; er hatte dieß, mit seiner Comptoir-Angelegenheiten vollauf beschäftigt, als zum Hauswesen gehörig, seiner Frau überlassen, und diese hatte als ächte Affenmutter ihr einzig geliebtes Kind so gründlich verzogen, daß zur Zeit, wo diese Geschichte beginnt, Niemand im Schaade'schen Hause seines Lebens vor dem jungen Musjö mehr sicher war; denn wär' es Peterchen, dem holden Herzenssöhnlein, eingefallen, sich einen Spaß dadurch zu machen, daß er sämtlichen Hausgenossen das Bett unter dem Kopfe angezündet, er würde keinen Augenblick gezögert haben, diese geniale Idee auszuführen.

Die Klagen über den Jungen von seinen

Lehrern, von allen Nachbarsleuten und dem Dienstpersonale wurden endlich so arg, daß der alte Schaade beschloß, sein Söhnlein ernstlich zur Rede zu stellen; er gewährte aber bald, daß er seinem Peterchen nicht gewachsen sei, denn Peterchen glich mehr einer wilden Bestie, wie sie auf dem Kohlenmarkte Danzigs in den Thierbuden für Geld gezeigt werden, als einem jungen Weltbürger.

Mit tiefer Betrübniß klagte der unglückliche Vater einem Freunde seine häusliche Noth, und dieser überzeugte ihn bald, daß das einzige Mittel, den Jungen vom dereinstigen Galgen zu retten, das sei, daß man ihm einen wackeren Schiffskapitän in die Kur gebe und ihm eine kleine Spazierfahrt nach Westindien machen lasse, und trotz alles Geschrei's der Mutter kam eines Morgens ein handfester Matrose, packte den Bengel alles Brüllens, Strampelns, Kratzens und Beißens ungeachtet, in eine Carriole und carriolte mit ihm zum Hafen hinaus, wo der Vater mit dem Kapitän seiner harrte. Der Vater wollte sein Söhnlein noch einige gute Lehren mit auf den Weg geben; Peterchen streckte ihm aber die Zunge, so weit er konnte, aus dem Halse entgegen, worüber der alte Schaade böse ward und dem Rangen ein paar tüchtige Ohrfeigen gab, worauf der Kapitän den Steuermann befahl, den bösen Buben sofort an Bord zu bringen, was denn auch geschah.

Wie Herr Schaade, heimgekehrt in seine Behausung, die verzweifelte Mutter getröstet, weiß ich nicht zu sagen; beruhigt erschien sie aber schon nach einigen Tagen, und das ganze übrige Haus dankte Gott, von dem kleinen Unthier erlöst zu sein.

Peterchen erhielt, als er auf dem stattlichen Kauffahrer anlangte, sogleich im Zwischendeck eine Hängematte. Unter ihr stand sein Koffer, reichlich versehen mit Allem, was er zur Seereise bedurfte, und der Bootsmann las ihm eine lange Liste dessen vor, was in dem Koffer enthalten, und ermahnte ihn, Alles gut zu bewahren. Den Schlüssel dazu bekam Peterchen vorerst noch nicht, und das war gut; denn der Junge würde in seiner Bosheit sicherlich alles über Bord geworfen haben.

Eine weichmüthige Mutter würde der Meinung sein, ein elfjähriges Kind so plötzlich unter rohe Matrosen hinausgestoßen und es den Launen und Grausamkeiten des Schiffsvolkes zu übergeben, wäre unmenschlich. Diese Mütter mögen aber bedenken, daß der Held unserer Geschichte weder auf einem französischen, noch auf einem englischen Flottenschiff diente, sondern auf einem deutschen Kauffahrer, wo dergleichen Grausamkeiten nie vorkamen, noch vorkommen. Daß

das Schiffstau mitunter in Anwendung kommt, ist wohl wahr; allein was will das sagen gegen die empörenden Mißhandlungen, welcher die unglücklichen Lehrburschen unserer Handwerker an vielen Orten ausgesetzt sind, so daß oft das Theuerste, die Gesundheit und das Leben, der Lehrlinge gefährdet ist. Auf einem ordentlichen Schiffe wird keine Strafe nach Laune und roher Willkühr ausgetheilt; die Strafe fällt oft derb aus, selten hart und grausam, aber auf deutschen Schiffen nie. *Peter Schaade* hatte in Danzig von seinen Lehrern zweifelsohne doppelt so viel Prügel erhalten, als er im schlimmsten Falle auf dem Kauffahrer hätte erhalten können. Jene Prügel hatten den Jungen nur noch mehr verstockt und tückisch gemacht, und Peterchen wußte, ehe er das Schiff betrat, schon recht gut, wie viele Schläge der Rücken eines hoffnungslosen Taugenichts zu ertragen vermag, ohne daß sie dem Inhaber des Rückens etwas nützen oder schaden.

Das wußte aber auch der wackere Schiffskapitän, Peter's jetziger Erzieher, und er beschloß, wo möglich unseren Helden auf eine ganz andere Art, als durch Prügel, zu erziehen. Aus diesem Grunde hatte er dem Steuermann, sowie sämtlichen Matrosen es streng untersagt, den Jungen vorerst zu schlagen, er möge versuchen zu thun, was er wolle; sie waren aber angewiesen worden, alle Versuche des Buben, Ungewöhnliches vorzunehmen, zu vereiteln. Dazu fand sich denn nun Gelegenheit vollauf.

Peter saß eine gute Weile auf seinem Koffer unter seiner Hängematte tückisch und trotzig da und pfauchte, wenn Einer ihn anredete, wüthig wie ein gefangener Hamster. Ihm gegenüber saß ein Matrose, der zu seinem Wächter ernannt war, gleichmüthig sein Primchen kauend, aber alle Bewegungen des jungen mit Falkenblicken verfolgend. Nach einer Stunde aber ward unserem jungen Herren doch die Zeit lang, und um sie zu verkürzen, zog er ein Taschenmesser hervor und machte Anstalt, allerlei Figuren in die Schiffsplanken einzuschneiden, wie er solche zu Hause an allen Thischen und Thüren genugsam geübt hatte.

Du darfst nicht in die Planken schneiden, sprach der Matrose freundlich; aber der liebe Kleine schnitt dem Wächter ein schiefes Maul und stieß sein Messer um so tiefer in die Raumwand. Der junge Matrose erhob sich und hatte im Nu das Taschenmesser erwischt und als gute Priese in seine Westentasche geschoben, doch auch in demselben Moment von Peterchen's zarten Händen zwei schreckliche Ohrfeigen erhalten, so daß ihm, wie man zu sagen pflegt, die Funken aus den Augen sprangen.

„Du bist ein verdammt hitziger Junge,“ sprach der junge Matrose, „doch dafür wissen wir Rath.“ Und mit kräftiger Faust packte er den Buben beim Kragen, trug ihn auf's Deck und berichtete an den Meister Stewart, wie sich der Bursche gegen ihn benommen, und ehe Peterchen sich's versah, hatte er einen Eimer frischen Seewassers über dem Kopf, welches allerdings ihn gewaltig abkühlte, und damit war's noch nicht aus, denn man führte ihn an die Schiffspumpe und hieß ihn unter Androhung der Meerestaufe, wenn er nicht folge, - pumpen.

An einer Schiffspumpe arbeiten ist eine ganz gesunde, aber beschwerliche Arbeit, und Peterchen hatte schon nach den ersten vier Zügen alle Lust dazu verloren, aber der zum Überlaufen volle Wassereimer, welchen ein neben ihm stehender Matrose bereithielt, flößte ihn so viel Respect ein, daß er pumpete und pumpete, bis er wirklich vor Erschöpfung zusammenbrach, ohne auch nur eine Thräne zu vergießen. Als bald nahm ihn sein Wächter wieder beim Kragen, trug ihn unter das Deck zurück, wo er trockene Kleider anlegen mußte und sodann die Erlaubniß erhielt, sich in seine Hängematte legen zu dürfen, was er denn auch that und in Kurzem tief schnarchte.

Als er erwachte, verspürte er einen wahren Wolfshunger. Er hatte aber die gewöhnliche Essenszeit verfehlt und mußte, wohl oder ungern, um Speise bitten. Er erhielt Thee und trockenen Schiffszwieback, womit er daheim auf keinen Fall zufrieden gewesen wäre, doch auf dem Schiffe ließ er sich ihn trefflich munden, und da ihm sein Aufseher sagte, wenn er die Mittagsstunde nicht verschliefe, würde er so gut wie die übrigen Matrosen Erbsen, Speck und Pökelfleisch und Pflaumenklöße erhalten, so nahm sich Peterchen gewaltig in Acht, nichts mehr zu thun, was ihm einen Eimer Wasser über den Kopf und eine Pumpenstrafe zuziehen könnte. Verstockt und ingrimmig blieb er noch immer, aber daran kehrte sich Keiner auf dem Schiffe, denn Alle wußten, was dem jungen Herren ohne ihr Zuthun noch bevorstände.

Hela war nämlich erreicht, das Fischerstädtchen auf der äußersten Spitze der Danziger Nehrung gelegen, und nach einem kleinen Seekrankheitsjammer brachte der Lootse den Kauffahrer glücklich auf See, verließ dann das Schiff, und der Kapitän übernahm jetzt das Commando. Peterchen ward vor den Kapitän beschieden, der ihn folgendermaßen anredete:

„Wir sind jetzt auf See. Auf der See muß ein Jeder, der sich auf einem Schiffe befindet, unbedingt gehorchen ohne Ausnahme. Merk dir das, Junge. Wer nicht ge-

horcht, wird gestraft durch Einsperren und Hunger und, wo das nicht hilft, durch strenge körperliche Züchtigung. Ich habe dir's gesagt, richte dich danach!“

Und der Junge richtete sich danach, aber wie ein ächter Trotzkopf, ohne irgend Einem ein freundliches Gesicht zu gönnen. Bald aber machte er ein ganz miserables Gesicht. Noch hatte das Schiff nicht den halben Weg nach Bornholm zurückgelegt, als Peterchen in der jammervollsten Verfassung auf dem Verdeck lag; er hatte die Seekrankheit.

Da waren denn nun die Matrosen, die sich seiner erbarmend annahmen, und ihrer Erfahrung gelang es, ihm endlich über den Höhepunkt des entsetzlichen Zustandes hinwegzuhelfen, und als die Seekrankheit glücklich überstanden war, war Peterchen ein ganz Anderer, denn vorher, und ohne sich's selber klar bewußt zu sein, hatte er den festen Entschluß gefaßt, sich die Liebe jener Leute zu erwerben, die ihm so viel Mitleid und doch keine Schwäche gezeigt hatten.

Es waren noch zwei andere Schiffsjungen an Bord, der eine etwa zwei Jahre älter als Peter, der andere ebenso viel jünger. Es waren gutmüthige, gewandte Jungen, die sich stets wacker hielten. Peter strebt es ihnen nachzuthun, und da ihm das gelang, setzte er seinen Stolz darein, es ihnen zuvor zu thun, und es gelang ihm gleichfalls, weil er's wollte.

Wir haben hier keine Lebensbeschreibung des jungen *Peter Schaade* aus Danzig schreiben, sondern nur das getreue Porträt eines Schiffsjungen zeichnen wollen, der als verzogenes, unverbesserlich erscheinendes Muttersöhnchen zur See geschickt wurde und nach Verlauf von anderthalb Jahren als Abgott der ganzen Mannschaft aus Westindien heimkehrte.

So geschah es richtig mit unserem Helden. Ohne Prügel, ohne Mißhandlung irgend einer Art, ohne langweilige Moralpredigten hatten die Schiffsleute durch ihr Beispiel aus der wildesten Range in kurzer Zeit den bravsten Jungen gezogen, der ihr Stolz und ihre Freude, ja gewissermaßen im besten Sinne des Wortes der Tyrann des ganzen Schiffes wurde, dessen harmlos heiteren Scherz selbst der Kapitän Beifall zollte.

Ein Schiffsjunge, der es so weit gebracht hat, ist das glücklichste Geschöpf Gottes, aber auch nie wieder vom Meer zu trennen, und *Peter Schaade* blieb dem Meer treu, führte später als Kapitän selbst einen stattlichen Dreimaster und fand, wie so viele der besten Seemänner, endlich in einem großen Sturm am Cap der guten Hoffnung im Salzwasser ein kühles Grab, wie es sich für einen braven Seemann immer am besten schickt. *M. Rosenheyn.*

DER LANGE HEINRICH HEUTE



Seinen Liegeplatz hat der alte Kran *Langer Heinrich* nun am IGA-Gelände in Warnemünde gefunden. Er weist auf ein Stück deutscher Schiffsbaugeschichte hin. Der Schwimmkran *Langer Heinrich* ist ein Wippauslegerkran und 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. Während der Wirren nach dem 2. Weltkrieg kam der Kran auf dubiose Weise nach Rostock. An diesem „Rad“ drehten damals die Sowjets, die Reparationsleistungen forderten. In Rostock, dem einzigen Seehafen der Ostzone, gab es keinen derartigen Kran. 1946 wurde er erstmals in Rostock eingesetzt. Der Kran musste jedoch leicht modernisiert werden. Er kam zu Spezialeinsätzen auch auf der Warnow-Werft zum Einsatz. Zum Einsetzen schwerer Segelyachten und Fischkutter gelangte der Kran sogar in den Warnemünder Alten Strom. 1980 wurde er stillgelegt und danach vom Rostocker Schifffahrtsmuseum übernommen. Nun soll der *Lange Heinrich* erneut restauriert werden. Die Hansestadt Rostock hat dafür Mittel bereitgestellt.

<http://www.der-warnemuender.de>

Typ/Baujahr: Wippauslegerkran / 1890
 Werft: Fa. Bechem & Keetmann, Duisburg
 Gesamtgewicht: 900 t
 Tragfähigkeit: 593 t
 Abmessungen:
 Länge 29,55m, Breite 20,45m, Seitenhöhe bis Oberdeck 3,26m, Tiefgang: 2,96m, Höhe des Kranteils 50m, Hubhöhe: 50m.
 Hubleistung 100t, Ausladung bis 19,7m,
 Antriebsmaschine: Dampfmaschine
 Antriebsleistung: 2x110 PS / 134 kW
 Besatzung: 14 Personen

ALTES & NEUES AUS DANZIG

Frauengasse

DIE ANKUNFT DES GETREIDES IN DANZIG
[aus den Lebenserinnerungen der](#)
Johanna Schopenhauer. 1836

Vor sechzig bis siebenzig Jahren konnte Danzig noch füglich für einen der nordischen Marksteine der kultivierten Welt gelten; mit Riesenschritten hat seitdem die Kultur die früher ihr gesetzten Grenzen in den Staub getreten, und im Innern wie im Außern die bedeutendsten Umwandlungen herbeigeführt. Doch behielt meine Vaterstadt, abgesehen sogar von ihrer vor andern sie auszeichnenden Bauart, noch genug von ihrer früheren Originalität übrig, um noch heute zu Tage dem Fremdling in ihren Mauern ein lebhaftes Interesse einzuflößen, wenn er einigen Sinn für dergleichen mitbringt. Dazu gehört insbesondere die Ankunft der mit Getreide beladenen polnischen Fahrzeuge, die noch immer ein merkwürdiges Schauspiel bietet, wenn gleich nicht mehr ganz in dem Grade als in einer weit früheren Zeit.

Wenn der Frühling unter dem milderen Himmel des Rheines die ihm gebührende Oberherrschaft schon längst angetreten und nur noch einzelne, schnell vorübergehende Scharmützel mit seinem überwundenen Feinde zu bestehen hat, der im Fliehen sich zuweilen neckend gegen ihn umwendet, dann erst reißt er in meinem Vaterlande mit einem kühnen Sprunge aus dem kalten weißen Leichentuch sich los und zerbricht die kristallinen Gewölbe, unter welchen Ströme und Quellen gefesselt liegen.

Unglaublich schnell dringt dann aus Bäumen und Hecken, auf Wiesen und Feldern das frische knospende Leben warm und duftig hervor; es gibt Tage, in denen man wirklich glauben möchte, das Gras wachsen zu hören, die Veilchen sich entwickeln zu sehen. Der Frühling ist da und eilt vorüber, ehe man Zeit gehabt hat, sich seiner recht zu erfreuen. Dann schwellen auch tief in Polen die Gewässer, und die selbst für die sehr flach gehenden polnischen Fahrzeuge oft zu seichte Weichsel wird gegen Ende des Maimonats kräftig genug, um auf ihrem Rücken die goldnen Garben der Ceres in meine Vaterstadt zu tragen, die mit vollem Recht in früherer Zeit die

Kornkammer von Europa genannt wurde. Die kleinen, längs der langen Brücke auf der Mottlau vor Anker liegenden Schiffe, auf welchen, wie auf den Retourchaisen in Frankfurt, der Ort ihrer nächsten Bestimmung auf schwarzen Tafeln zu lesen ist: „Will's Gott, nach Königsberg“, „Will's Gott, nach Petersburg“, „Will's Gott, nach Memel“, sie alle schließen vor der seltsamen Flotte sich gedrängter aneinander, welche nun die Mottlau bedeckt und einen höchst wunderbaren Anblick gewährt.

Schiffe sind die schlecht zusammengewürmten Fahrzeuge eigentlich nicht, aus welchen jene Flotte besteht, sie scheinen so unbequem und zerbrechlich, daß man kaum begreift, wie sie den weiten Weg glücklich zurücklegen konnten, ohne unterzugehen; auch werden sie am Ende ihrer Laufbahn zerschlagen, das Holz wird verkauft, und die Mannschaft mag zusehen, wie sie durch Moor, Heide und unwegsame Urwälder zu Fuß wieder nach Hause gelangt.

Am füglichsten wären diese Fahrzeuge einem kleinen Floße vergleichbar, nur sind sie weniger breit, laufen an beiden Enden in Form eines Kahnens etwas spitz zu und sind ringsum mit einem ziemlich niedrigen Bord versehen. Eine Hütte am Ende derselben bildet die Kajüte für den Oberaufseher; ohne Mast und Segel werden sie durch ein ziemlich unförmiges Steuer regiert und durch mehr als hundert rüstige Arme dicht hintereinander auf ihren Bänken sitzender und taktmäßig rudender Schimkys stromabwärts geführt. Den ganzen übrigen Raum nimmt die Ladung von Weizen oder Roggen ein, so hoch als möglich aufgetürmt liegt sie ganz offen da, ohne den geringsten Schutz gegen Wind, Wetter und Nässe.

In besonders fruchtbaren und wasserreichen Jahren, als vor der ersten Teilung von Polen der Kornhandel noch gleichsam ein Monopol meiner Vaterstadt war, sah man oft den ziemlich breiten Strom mit mühsam aneinander sich fortschiebenden Fahrzeugen über und über bedeckt. Wäre es möglich gewesen, einen auf diesen Anblick ganz unvorbereiteten Fremden plötzlich auf die lange Brücke zu stellen, er hätte glauben müssen, auf eine der damals kaum entdeckten Südsee-Inseln, mitten unter die Kanus der Wilden geraten zu sein, so durchaus uneuropäisch sahen die Schimkys und die ganze Flottille noch jetzt aus. Daß dergleichen in einem übrigens zivilisierten Lande, so nahe an Deutschland, noch existiert, scheint unglaublich; ein Galeerensklave aus Toulon ist im Vergleich mit einem Schimky ein Dandy.

Trotz ihrem wilden Aussehen haben sie

doch nichts Unförmliches oder Widerwärtiges, diese starkknochigen, mulattenartig gebräunten hageren Gestalten; ein wohlbeleibter behaglicher Schimky wäre eine Idee außerhalb dem Gebiete der Möglichkeit. Bis auf den nationellen, von Regen und Sonne gelb gebleichten Zwickelbart ist der Kopf durchaus kahl geschoren und mit einem großen selbstfabrizierten Strohhut oder einer flachen Pelzmütze bedeckt, Hals, Nacken und Brust sind entblößt. Die übrige Bekleidung besteht in Pantalons und einem mit einem Strick um den Leib gegürteten Kittel, beides vom allergrößten ungebleichten Leinen. Hölzerne, mit starken eisernen Nägeln beschlagene Sohlen, die sie unter den übrigens nackten Fuß binden, müssen oft die Stiefel ersetzen.

Das wirklich grässliche Getöse, das diese Chaussüre auf den granitenen Pflastersteinen hervorbrachte, wenn eine etwas zahlreiche Gesellschaft von Schimkys die Straße heraufkam, jagte uns Kinder allemal aus dem Beischlag ins Haus, und selbst als ich schon ziemlich erwachsen war, wagte ich mich nur mit bänglichem Herzklopfen in ihre Nähe. Ich fürchtete mich vor den wilden Gestalten, die doch niemandem etwas zuleide taten; nie habe ich vernommen, daß ein Schimky des Diebstahls oder eines ähnlichen Verbrechens beschuldigt worden wäre.

Sie waren Leibeigene und sind außerhalb des preußischen Staates es wohl größtenteils noch. Ihr Leben wurde kaum so hoch gehalten wie das eines Hundes oder Pferdes. Der Edelmann, der aus Versehen oder im Zorn einen von ihnen erschlug, zahlte ohne weitere gerichtliche Prozedur zehn Taler Strafe, und damit war die Sache abgetan und vergessen.

Und doch gibt es kein zufriedeneres, ich könnte sagen, fröhlicheres Völkchen als diese Leibeigenen mitten in ihrer tiefsten Armut, sie, die nie vermissen, was sie nie besaßen, ja wohl kaum dem Namen nach kannten. Die Freiheit, mit der sie nichts anzufangen wußten, wäre gewiß der jetzigen Generation ein recht unbequemes Geschenk, und vielleicht muß noch mehr als eine dahinschwinden, ehe sie lernen werden, es gehörig zu würdigen.

Wie sie im Winter daheim es halten, weiß ich nicht, den Sommer über ist ihr Leben fast das eines Wilden. Tag und Nacht unter freiem Himmel, liegen sie am Ufer des Stromes neben den ungeheuern, beinahe haushoch aufgeschütteten Weizenhaufen, die zu bewachen und fleißig umzustecken, um sie, bis sie eingespeichert werden, vor dem Verderben zu bewahren, jetzt ihre Beschäftigung ist.

Ein sehr konsistenter Brei von Erbsen oder Buchweizen, den sie in ihrem an ei-

ner quer über zwei Kreuzhölzern gelegten Stange hängenden kolossalen Kessel sich selbst kochen, ist einen Tag wie den anderen ihre Nahrung; hat eine solche Tischgesellschaft ein paar Talglichter erbeutet, um den mageren Brei damit zu würzen, so ist das Mahl köstlich. Da sitzen sie dann zur Mittagszeit dicht aneinandergedrängt, in wirklich malerischen Gruppen um ihre dampfenden Kessel; handhaben ihre großen hölzernen Löffel, die auch einen ihrer sehr beliebten Handelsartikel ausmachen, und schöpfen, schlucken und schnattern ohne Maß und Ziel.

Ein wenig naschhaft, ein wenig lecker sind sie trotz dem besten Gastronomen, das ist wahr, aber ihre Leckerbissen sind eigener Art. Auf einem Gange durch die Speicher bemerkte ich eines Morgens in einiger Entfernung einen Schimky vor einem offenen Speicher, in welchem allerhand Lebensmittel zum Verkauf standen, herumschleichen und sehnsüchtige Blicke hineinwerfen. Jameson, mein Begleiter, und ich standen einen Augenblick still, um zu sehen, was der wunderliche Gesell eigentlich beabsichtigte, da sprang er plötzlich pfeilschnell auf ein in der Tür stehendes Heringsfaß zu, nahm aber nicht etwa einen Hering heraus, sondern tauchte nur ein gewaltiges Stück Schwarzbrot, das er bei sich führte, tief in die Heringslake hinein und lief davon, ohne sich umzusehen, als hätte er die köstlichste Beute erjagt. Ein tüchtiger Schluck Kornbrandwein geht freilich noch über Talglicht und Heringslake, aber wenn dieses Mittelding zwischen Kind und Affe auch etwas benebelt ist, so bleibt es doch gutmütig, es prügelt sich, verträgt sich wieder, und von Mord und Totschlag ist nie die Rede. Freilich fehlt ihnen die gewöhnliche Veranlassung zu Hader und Zwist, Weiber und Mädchen, deren Begleitung der Edelmann nicht zugibt.

Zuweilen kommt in einer durch den Branntweingeist etwas exaltierten Stimmung ein Paar von ihnen auf den Einfall, sich außerordentlich galant und höflich zu becomplimentieren; im Bestreben, einander das Knie zu umfassen, berühren sie mit der Stirn fast den Boden, küssen einander die Hände, umarmen sich nach der allgemeinen polnischen Sitte, die selbst unter Damen damals noch gebräuchlich war, indem jeder von ihnen den Kopf so weit als möglich über die Schulter seines Freundes hinüberbeugt, um seinem Nacken einen Kuß aufzudrücken. Ernsthaft dem zuzusehen ist ebenso unmöglich, als nicht dabei an ein paar Orang-Utans zu denken.

In der durchsichtigen Dämmerung einer schönen nordischen Sommernacht gewahren, aus der Ferne gesehen, die vielen

kleinen Feuer einen wirklich romantischen Anblick, um welche am Ufer der Weichsel gelagert die Schimkys ihre Nächte zubringen. Einzelne wunderlich schnarrende und klimpernde Töne schallen von dort herüber, von denen schwer zu entscheiden ist, welche Art von Instrument sie hervorbringt. Die Schimkys sind von Hause aus geborene Paganinis, sobald man allein die Schwierigkeit in Anschlag bringen will, die der große Mann zu überwinden hatte, um auf seiner einzigen Violsaite solchen Zauber zu üben.

Paganinis Instrument ist indessen doch eine Violine, wie sie sein soll, und die Saite derselben ist wirklich eine brauchbare Saite; aber etwas auch nur einer Melodie Ähnliches auf einer jener kleinen, gelb mit roten Blumen bemalten Nürnberger Spielzeug-Violinen hervorzubringen, wie sie auf der langen Brücke um wenige Groschen verkauft werden, das müßte selbst dem großen Meister schwerfallen, und er greift gewiß lieber nach seiner einzigen Saite.

Solch ein sarmatischer Orpheus läßt aber durch die Mangelhaftigkeit seines Instruments sich nicht im mindesten irren; er fidedelt herzhaft darauflos, früher gehörte oder selbst erfundene Melodien im echten Polonaisentakt; denn daß bei ihm von Notenlesen nicht die Rede sein kann, versteht sich von selbst.

Auch gelingt es ihm gewöhnlich, seine den wilden Tieren nicht ganz unähnlichen Zuhörer in begeisterte Bewegung zu setzen; sie fassen jauchzend einander bei den Händen und führen, paarweise gereiht, die eleganten Schwenkungen ihres Nationaltanzes, der Polonaise, durch oder ergötzen sich an den wilden lustigen Sprüngen der nicht minder nationellen Marsurka.

Wenn die Sonne recht hell scheint, besonders, wenn man, wie jetzt beinahe alle Leute, etwas kurzsichtig ist, glaubt man zuweilen eine seltsame breite, ungemein prachttvolle Gestalt auf sich zukommen zu sehen; etwa einen chinesischen Mandarin in einem ihn über bedeckten Mantel vom reichsten Goldbrokat; in der Nähe verwandelt sich der Mandarin in einen hinten und vorn, vom Kopf bis zu den Füßen mit breitgeflochtenen Rispen der größten, schönsten, goldig schimmernden Zwiebeln dicht behangenen Schimky, die er zum Verkauf ausbietet.

Neben diesen Zwiebel-Mandarinern begegnet man auch wandelnden Bergen von Töpferwaren, und nur das von denselben ausgehende jodelartige Geschrei; „Koop-Toopy, Top, Top, Top, Top!“ verrät den in dieser zerbrechlichen Umgebung hausenden Schimky, dessen über seinem ambulierenden Warenlager nur eben herausra-

gender Kopf gar leicht für einen Teil desselben gehalten werden kann.

In Polen wird jedes Jahr eine Unzahl Kochtöpfe, Pfannen, Kasserollen aus einem jenem Lande eigentümlichen Ton fabriziert, ohne welche eine Danziger Köchin gar nicht bestehen zu können glauben würde. Große Quantitäten dieser Ware werden von den Schimkys zum Verkauf gebracht, die Spekulation rentiert sich gut, die Masse der im Laufe des Jahres zerschlagenen Töpfe hält der der neu eingeführten so ziemlich das Gleichgewicht; das Originellste dabei bleibt immer die Art, wie sie auf der Straße feilgeboten werden.

An einem mehrere Ellen langen starken Stricke werden so viele Töpfe und Pfannen von allen Dimensionen, als derselbe nur immer fassen kann, gleich Perlen angegereiht; mit diesem Strick umwickelt sich der Schimky von oben bis unten so künstlich, daß die Töpfe, ohne zu zerbrechen, traubenartig übereinander liegen. Die größten, die sich nicht wohl anders anbringen lassen, trägt er in der Hand. Daß die Beine nicht so gefesselt werden, daß er nicht bequem ausschreiten könnte, brauche ich wohl nicht erwähnen.

Außer mit diesen Töpferwaren wird auch noch ein Nebenhandel mit feiner vortrefflicher Krakauer Grütze von den Schimkys betrieben, ebenso mit jenen schon erwähnten hölzernen Löffeln, welche sie in langen Winterabenden selbst schnitzen und die in unseren Küchen ebenfalls für unentbehrlich gelten.

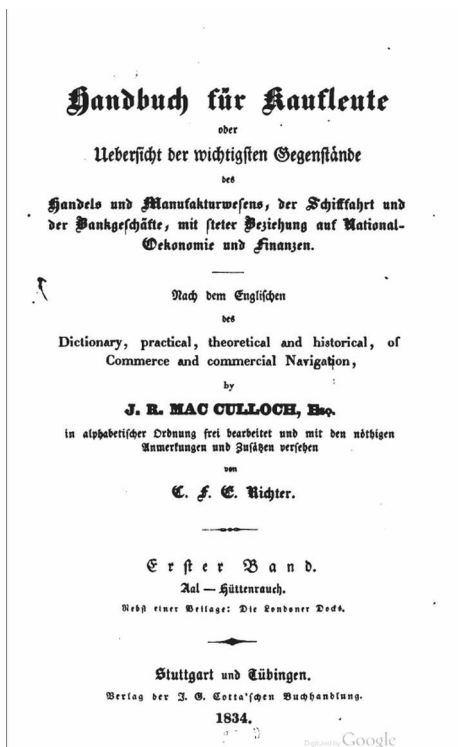
Überselig, jauchzend vor Freude tritt solch ein armer Tropf den langen beschwerlichen Rückweg zu Fuße an, wenn er im Laufe vieler Monate im Kampfe mit unsäglicher Mühe und Not, so viel erübrigen konnte, daß es ihm möglich wurde, sich mit einigen Ellen des größten blauen Tuches zu beladen; kann er vollends ein Paar mit Eisen beschlagener Stiefel hinzufügen, so kennt sein Glück keine Grenzen.



Johanna Schopenhauer, geb. Trosiener

Johanna Schopenhauer wurde 1766 im Schildkrötenhaus in der Heiliggeistgasse 113 geboren. Sie heiratete Heinrich Floris Schopenhauer.

DIE WEIZEN VERFÜHRUNG



Wiedergabe der authentischen Nachrichten über den Getreidehandel mit Danzig, ein erster Bericht der Herrn *Jacob*.

Es gibt zwei verschiedene Arten, wie das Getreide auf der Weichsel nach Danzig gebracht wird. Aus polnisch Rußland, aus der Gegend von Plozk, aus Masovien und den Gegenden, die der unteren Weichsel näher liegen, und von woher nur geringe Sorten kommen, verführt man solches in Flußkähnen, welche durch bewegliche Bedeckungen vor dem Regen, nicht aber vor dem Diebstahl gesichert sind.



Ein Prahm, wie er auf der Weichsel zum Getreidetransport einst genutzt wurden.

<http://www.archaeologie-krefeld.de>

Diese Fahrzeuge sind lang, und gehen etwa 15 Zoll tief im Wasser, Ladungen von 150 englischen Quartern oder 900 Berliner Scheffeln haltend; dergleichen Schiffe sind aber auf der oberen Weichsel nicht anwendbar. Von Krakau aus, wo die Weichsel schiffbar wird, bis dahin, wo sich solche mit dem Bug vereinigt, wird

der Getreidetransport fast nur auf offenen, flachen Fahrzeugen oder Prahmen bewerkstelligt. Diese Fahrzeuge werden im Winter am Ufer, oft aber auch an vom Flusse entlegenen Stellen erbaut, und beim Anschwellen der Wasser im Herbst, oder wenn der Schnee der Karpathen im Frühjahr schmilzt und die Nebenflüsse austreten, weitergeschafft.

Dergleichen Prahmen oder Flußschiffe der oberen Weichsel sind 75 Fuß lang, 20 breit und 2½ tief, aus Tannenholz leicht mit hölzernen Pflöcken gezimmert, hinten und vorn mit Zapfen verbunden und von einigen leichten Eisenbändern, das einzige Metall, welches daran ist, zusammengehalten. Durch den Boden erstreckt sich ein starker Baum als Kielschwinge, an welchem die Rippen und Kniehölzer befestigt sind; diese rohbehauene Kielschwinge ragt vom Boden 9 oder 10 Zoll in die Höhe, und darauf werden Korbflechten gelegt, die bis an die Seiten des Fahrzeugs reichen. Dieselben werden mit aus Roggenstroh verfertigten Matten bedeckt, welche die Bekleidung durch Stau-

matten vertreten müssen; der Raum darunter dient dazu, das Wasser, welches durch die Planken und den Boden dringt, aufzunehmen. Solches Wasser, welches noch schlechter verstrichenen Fahrzeuge dringt, befeuchtet natürlich die Ladung an den Enden und Seiten desselben.

Dergleichen Getreideschiffe gehen 10 bis 12 Zoll tief im Wasser, und nicht selten scheitern solche auf ihrer Fahrt den Fluß herab. Gewöhnlich besteht die Ladung aus 180 bis 200 englischen Quartern, à 6 Berliner Scheffel.

Die Weizenladungen werden auf die Matten aufgeschaufelt, und zwar so hoch wie möglich, bleiben so unbedeckt, und sind dadurch ebenso jeder Witterung als jeder Veruntreuung durch das Schiffsvolk ausgesetzt. Während der Fahrt wird das Fahrzeug vom Strome getrieben, und nur zur Lenkung sind am Vorder- und Hintertheile Ruder angestellt, um den Werdern und Sandbänken des Stromes, die zahlreich und veränderlich sind, auszuweichen, so wie auch unter den verschiedenen Brücken durchzusteuern. Die Mannschaft pflegt aus sechs oder sieben Mann zu bestehen; einer davon fährt in einem kleinen Boote voraus, um den Grund zu untersuchen, und die veränderlichen Untiefen und Sandbänke anzugeben. Diese Fahrten gehen natürlich sehr langsam, und während solcher Wochen und Monate dauern, trifft es sich, daß, wenn viel Regen fällt, die Weizenkörner ausschlagen, so daß der Prahm das Ansehen einer schwimmenden Wiese gewinnt. Die Keime und die Wurzelfasern bilden bald ein dichtes Gewebe,

wodurch das Eindringen des Regens auf eine Lage von etwa 1 bis 2 Zoll vermindert wird. Die Getreidelandung selbst wird durch diese natürliche Decke geschützt, und nachdem diese weggenommen, findet man, daß die Nässe nicht geschadet hat.

Die Fahrzeuge werden, in Danzig angekommen, zerschlagen, und geben etwa zwei Drittheile der Anschaffungskosten; die Mannschaft kehrt zu Fuß nach ihrer Heimat zurück.

Sind die Getreideladungen in Danzig oder Elbing angekommen, so werden sie bis auf die grün ausgewachsene Decke ans Land gebracht, in der Sonne ausgebreitet und oft umstochen, bis alle angezogene Feuchtigkeit heraus ist. In der Nacht, und wenn ein vorübergehender Regen eintritt, wird der Weizen u.s.w. In einen hohen Haufen aufgethürmt, so daß das Wasser vermittelt eines darüber gedeckten Leinentuches abläuft; zuweilen dauert es sehr lange, ehe der ausgeschiffte Weizen trocken genug ist, um in die Speicher aufgeschüttet zu werden.

Die Unkosten für Speichermiethe, Umstechen und Versicherung gegen Feuersgefahr, betragen per Last nicht mehr als monatlich einen Gulden oder 1½ Penny Sterling für's Quarter.

Quelle: Handbuch für Kaufleute oder Uebersicht der wichtigsten Gegenstände des Handels und Manufakturwesens, der Schifffahrt und der Bankgeschäfte, mit steter Beziehung auf National-Oekonomie und Finanzen. Nach dem Englischen des:

Dictionary, practical, theoretical and historical, of Commerce and commercial Navigation, by *J.R. Mac Culloch*, Bsq.

In alphabetischer Ordnung frei bearbeitet und mit den nöthigen Anmerkungen und Zusätzen versehen von *C.F.E. Richter*.

Stuttgart und Tübingen 1834, Seite 436 ff.

VON DER DEUTSCHEN HANDLUNG

Danzig, die wichtigste Stadt im polnischen Preußen, und eine der vornehmsten Hansestädte, ist mit allen Rechten unter die besten Handelsstädte zu zählen. Sie liegt in der Landschaft Pomerellien, am westlichen Ufer der Weichsel, ungefähr eine Meile von der Ostsee, worein sich die Weichsel ergeußt, daß sie nicht nur einen schönen und weitläufigen Hafen, woselbst viele Schiffe ein- und auslaufen; sondern auch einen sehr guten Canal bis in die Mottlau zur Ein- und Ausführung der Kaufmannsgüter, hat. Diejenigen Schiffe, welche über 8 Fuß Wasser ziehen, und also nicht bis in den Canal kommen können, werden auf der dasigen vortrefflichen Rhede gelichtet, und müssen einen Theil ihrer Ladung auf eine Art Barken,

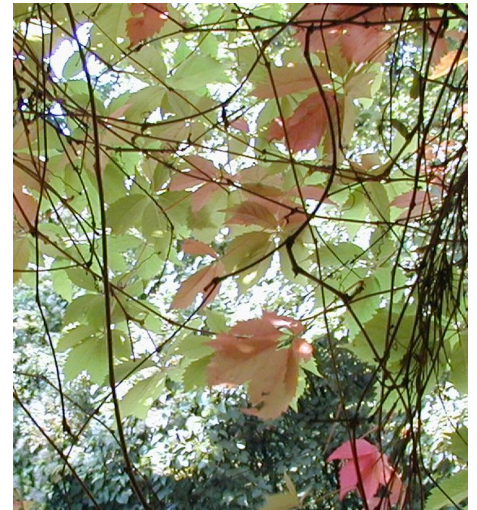


Boerdings genannt, bringen, wobey jedoch der Kaufmann für allen Schaden stehen muß, dafern die Ladung bey solchem Umladen, oder durch Schiffbruch verunglücken sollte. Es hat Danzig viele Kauffahrteyschiffe, die zwar nicht nach Ost- oder Westindien, jedoch aber durch die Straße fahren, und die in ganz Europa starke Handlung treiben. Diese Handlung befördert die gedachte Weichsel ungemeyn, als welche, ehe sie sich unterhalb der Stadt in die See verliert, über hundert Meilen hinauf die reichsten polnischen Woywodschaften beströmet, und ihr also nicht nur zu reichlicher Zuführung des Getreides und anderer polnischer Waaren, sondern auch zur Zurücksendung derer, welche die Fremden in ihren Magazinen abladen und niederlegen, dient. Die Waaren, womit in Danzig ein starker Handel getrieben wird, sind: 1) die Manufacturen der Stadt Danzig, und solche bestehen a) im danziger Corduan; b) in vielem rohen und zubereiteten Ochsenleder, und besonders c) im Sohlleder, als weswegen Danzig berühmt ist, indem es weit und breit gesucht wird; d) in unterschiedlichen Arten von wollenen Stoffen; e) in dem Danziger Firnisse; f) in der Gelbgießerarbeit, sonderlich in Clausuren, welche wegen des danziger Firnisses etwas besonderes haben; g) in gefärbtem Rauchwerke, als welches zu Danzig schön schwarz und braun gefärbet wird; h) in allerhand Aquaviten; wozu man noch i) den Käse setzen könnte, der dem holländischen fast gleich kömmt; 2) die Waaren, welche die danziger Kaufleute aus Polen bekommen, und anderwärts vertreiben; und 3) die Waaren, welche sie aus anderen Ländern er-

halten, und nach Polen schicken. Der größte Handel der danziger Kaufleute aber besteht ohnstreitig in dem Getreidehandel, und wird der Stadt das Getreide auf der Weichsel zugeführt. Zu diesem so ansehnlichen Handel trägt ungezweifelt die Stapelgerechtigkeit in Ansehung des Getreides, oder das besondere Privilegium der danziger Bürger nicht wenig bey, daß sie das Recht haben, alles in ihrem Hafen ankommende Getreide allein aufzukaufen, und wieder anderwärts zu verführen, oder zu verhandeln. Nächst dem Getreide geht von den polnischen Waaren viel mohlower, sinczker, und polczker Juchten, nebst Gränzjuchten und lithauer Leder, aus Danzig, als woselbst man sie mit dem allerbesten Vortheile einkaufen kann. Desgleichen wird vieles polnisches Salz dasselbst, insonderheit von den Engländern und Holländern, weggeholt, wenn sie kein französisches haben können. Es verkaufen aber die danziger Kaufleute ihre Waaren, außer den schon gedachten Ländern, auch nach Hamburg, Lübeck, Bremen etc. Hingegen haben die Fremden zu Danzig die Freiheit nicht, ihre Waaren landwärts einzuschicken, oder sie an jemanden anders, außer an die Danziger, zu verkaufen. Nur dieses einzige ist ihnen verstattet, daß sie solche allenfalls in Magazine bringen, und eine bequemere Gelegenheit abwarten mögen, sie mit besserem Vortheile los zu werden. Das Wechselnegoz geht auf Hamburg, Leipzig, Breslau, Amsterdam, Königsberg etc. und hat die Stadt Danzig ihre eigene Wechselordnung vom Jahre 1701. Uebrigens hält Danzig zwo ansehnliche Märkte, nämlich den Dominicus- und den Martins-Markt, wovon jedoch der erste der ansehnlichste ist. Selbiger fällt auf den 5 August, und steht für fremde Handwerker 5 Tage, für Kaufleute aber einem Monat. Er wird von vielen ausländischen Kaufleuten, absonderlich von den Polen, in großer Menge besucht.

Quelle: Grundriss eines vollständigen Kaufmanns-Systems, nebst den Anfangsgründen der Handlungswissenschaft, und angehängter kurzen Geschichte der Handlung zu Wasser und zu Lande, woraus man zugleich den gegenwärtigen Zustand der Handlung von Europa, auch bis in die Welttheile, erkennen kann, zum Dienste der Handlungsbeflissenen entworfen von Carl Günther Ludovici, ordentlichem Professor der Vernunftlehre auf der hohen Schule zu Leipzig, derselben Archivarus, und der Königl. Preuß. Akademie der Wissenschaften zu Berlin, sowohl als der Gesellschaften der Oekonomick, der freien Künste und der Deutschen Sprache zu Leipzig, Mitgliede.

Leipzig 1768, Seite 427 ff.



HERBSTLICHES DANZIG von Herbert Sellke

Der Herbst kam in die Stadt. Der Winter droht

Mit kühler Ahnung aus Novemberferne.

Die Blätter wurden gelb und rot

Und nächtens flackern wie bei Frost die Sterne.

Nun wird des Jahres zweiter Frühling wach

Mit einem Lichte, das wie Wahrheit leuchtet.

*Die zweite Sehnsucht flammt ihm nach
Wie rote Aestern, die vom Tau befeuchtet.*

Von Plan und Gassen schwand des Sommers Spur,

Altweibersommer spinnt den weißen Faden

*Und schärfer zeichnet jegliche Kontur
Das Herbstlicht an dem Kunstwerk der Fassaden.*

*Am nahen Meer vor unsern Toren loht
Uns jetzt ein Leuchten auf in bunten Gluten:*

*Ein Grün, ein Blau, ein Muschelrot,
So grell und hell, wie Opfertiere bluten.
Befreiend geht der Wind von Land und nimmt*

Mit sich des Lebens und des Herzens Schwere.

*In blumenblauer Ferne schwimmt
Das weiße Band von Hela auf dem Meere.*

Herbert Sellke (1882-1939) äußerte sich selten zu politischen und weltanschaulichen Themen. Eine Ausnahme ist ein den Nationalsozialismus huldigendes Gedicht von 1933 mit dem Titel *Ein Volk marschiert*. Möglicherweise wurde er zu einem solchen Ergebenheitszeugnis genötigt, da gerade öffentlich gegen ihn agitiert wurde und er sich als Freimaurer in Acht nehmen musste. Sellke betreute seit 1908 als Redaktionsmitglied den Sportteil der Danziger Neuesten Nachrichten. Er veröffentlichte Romane und Gedichtsammlungen die er teilweise im Danziger Dialekt geschrieben hat.

VEREINSMITTEILUNGEN & SEEPOSTDANZIGER SEESCHIFFER ZEIGEN FLAGGE

Der 100. Geburtstag der **PASSAT** wurde vom 12. bis 15. Mai 2011 in Travemünde auf dem Priwall gefeiert. Aus diesem Anlass haben wir mit den Vereinen der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Lübeck im VdKS und der *Historische Altstadt Travemünde* gemeinsam einen Stand errichtet. Unser Kamerad *Jens Löwer* hatte zwei Zelte (je 6x3m) organisiert, die Innendekoration dazu stellte die Standbesatzung. Kamerad *Christian F. Mattner* steuerte den Banner bei; s. Bild oben.

Bei herrlichem Wetter wurde der Stand am Donnerstag, dem 12. Mai, aufgebaut, und es sah prima aus. Doch später am Abend zog eine Wetterfront über Travemünde hinweg. Das darin mitgeführte Gewitter mit Böen bis zu 7 Windstärken und Regen setzten unseren Zelten stark zu. Aber dem Kameraden *Christian F. Mattner* und der Mannschaft des Veranstalters ist es zu verdanken, dass es nur geringen Schaden an den Zelten und seiner Innendekoration gab.

Am Donnerstag genossen wir die Ankunft der Großsegler, die auf Steinwurfweite an unserem *Logenplatz* am Bug der **PASSAT** mit Blick auf Mole und Ostsee einliefen. Am Freitag, bei kühlem und stürmischem Wetter, präsentierten wir uns dem vorbeiziehenden Publikum, das von der Fähre auf die **PASSAT** und zurück strömte. Wir konnten viele Gespräche über Danzig und die Seefahrt im allgemeinen führen. Auf der **PASSAT** traten mehrere Chöre und Musikkapellen auf. Das Schiffshorn der **PASSAT** beschallte uns bei der Begrüßung der ein- und auslaufenden Schiffe über den ganzen Tag immer wieder.

Unser Standpersonal bestand aus den Kameraden *Peter Backhaus*, *Dr. Bernd Burow*, *Jens Loewer*, *Rudolf Engler*, *Peter Rose*, *Dr. Heiko Körnig* und mir. Wir hatten durchgehend gute Laune. Der Star am Stand war unser Kamerad *Peter Rose*, der mit einer weißen Kapitänsmütze der **HAPAG** auf seinem Charakterkopf beeindruckte. Er saß an unserem Tisch mit Flyern und Büchern und forderte die vorbeiziehenden Leute auf, sich mit ihm über Danzig zu unterhalten. Kapitän *Milkereit*

vom VdKS erzählte gute Storys zu unserer Erheiterung, und wenn uns Durst oder Hunger plagten, besuchten wir den Stand der *Historischen Torschänke*, betrieben von unserem Kameraden *Mattner*.

Neben unserem Stand zeigten junge Leute der Seemannsschule Travemünde Knoten-, Fräs- und Holzarbeiten. Alles zukünftige Maschinisten und Kapitäne. Ihre Ausbildung, Praxis und Theorie, dauert ca. sechs Jahre. Samstag und Sonntag verliefen ähnlich. Wir öffneten unseren Stand um 10:30 und schlossen um 19:00 Uhr. Jedem blieb genügend Zeit sich, wenn er wollte, in das quirlige Leben auf der Travemünder Seite zu stürzen, wo die Großsegler **ALEXANDER VON HUMBOLDT**, das Beck's Schiff mit den grünen Segeln, **DAR MLODIEZY** aus Polen, **KERCHONES**, **KRUSENSTERN** ex **PADUA**, **MIR** und diverse Schoner aus Holland, Schweden und anderen Ländern lagen. Ein buntes Gemisch aus unterschiedlichen Schiffstypen, alle prachtvoll anzuschauen und frei zur Besichtigung. Daneben unzählige Fress- und Saufstände, ein Manko unserer Zeit, aber das gehört heute zu unserer Event-Kultur dazu. Der Freitag und Samstag endeten mit einem großes Feuerwerk. Die große Auslaufparade am Sonntagnachmittag erlebten wir bei frischem SW und kurzen Regenschauern. Unter Segeln liefen die Schiffe, angeführt von der **KRUSENSTERN**, durch die Moleneinfahrt auf die Ostsee hinaus und verschwanden langsam am Horizont. Ein Bild wie vor hundert Jahren. Der Kollege *Milkereit* und ich wurden vom Lokalsender „Offner Kanal“ interviewt. Wir haben unsere Vereine und ihre Ziele, wenn auch verkürzt, aber prägnant dargestellt.

Das Resümee unserer Ausstellung: Viele Gespräche mit alten Danzigern und an Danzig Interessierten, viele Kontakte mit anderen Seefahrtvereinen, Adressen nach Polen und vieles mehr. Über unsere Gespräche werden wir demnächst berichten. Wir hatten uns mehr Besuche unserer Mitglieder gewünscht.

Alles Gute Euer *Thomas Marquardt*

UNSER JAHRESAUSFLUG 2011

Am 24. September fand unser Jahresausflug zusammen mit dem VdKS Lübeck statt. Insgesamt 46 Personen trafen sich bei herrlichem Wetter um 10.30 am Holstentor, wo die Stadtführung durch Herrn und Frau *Kähler* (VdKS) begann. Die Führung war sehr informativ, und selbst alteingesessene Lübecker haben noch etwas dazugelernt. Um 11.30 erreichten wir den Marktplatz, wo eine kleine Rast eingelegt wurde. Es war richtig was los mit Buden, Musik und Show. Um 12.00 ging

es weiter mit der Stadtbesichtigung entlang der Königsstr., an alten Patrizierhäusern mit großen Gärten hinter den Häusern vorbei, in die Seemannskirche St. Jakobi. Dort hielten wir kurz inne, um am Rettungsboot der **PAMIR** der ertrunkenen Seeleute zu gedenken.



Von St. Jakobi wanderten wir langsam an der Schiffergesellschaft, immer versorgt mit den interessantesten Informationen, vorbei in Richtung Hafen. Wir verließen Lübeck gegen 14.00 auf einem Ausflugschiff *traveabwärts* in Richtung Travemünde. Fast alle aus der Gruppe hatten Platz auf dem Sonnendeck gefunden und genossen bei Kaffee und Kuchen die schöne Fahrt. Gegen 16.15 erreichten wir die **PASSAT**. An dieser Stelle möchte ich mich nochmals herzlich bei dem Ehepaar *Kähler* für die sehr gute Stadtführung bedanken.

Auf der **PASSAT** übernahm Kpt. *Peters* das Kommando und erzählte uns ausführlich die Geschichte der **PASSAT** vom Stapellauf bis heute. Anhand der Winden und des laufenden und stehenden Gutes erklärte er uns Segelmanöver und wie schwer es war, solch ein Schiff durch den Wind zu bekommen.

Alles lag an der gut trainierten Crew, dem Teamgeist und der guten Schiffsführung, um wieder gesund und unversehrt nach Hause zu kommen. Der Vortrag war besonders gelungen, weil Kpt. *Peters* als Junggrad auf **PAMIR** und **PASSAT** gefahren hat, wir die Informationen aus erster Hand bekamen und er als ehemaliger Seefahrt-Lehrer uns das Thema spannend und kompetent nahebringen konnte. Ihm sei herzlichst gedankt.

Nach einem kurzen Spaziergang auf dem Priwall und dem Übersetzen mit der Fähre nach Alt-Travemünde trafen wir uns in der Torschänke zum Essen. Gegen 19.30 ging dieser schöne Tag zu Ende, und ich glaube, dass es allen gut gefallen hat. Herzlichen Dank nochmals an Herrn Kpt. *Sträussler* und den Mitgliedern des VdKS für die Einladung und der Organisation.

Thomas Marquardt

AUSGEZEICHNETE SEESCHIFFER

Am 27 Mai 2011 fand die Generalversammlung der Landsmannschaft der Danziger in Hamburg im Hotel Reichshof statt.

Unter dem Vorsitz von Herrn *Karl-Heinz Kluck* wurden Wahlen abgehalten, über eine Satzungsänderung abgestimmt, ein Heimatfilm gezeigt und Ehrungen vorgenommen.

Für ihre langjährige Mitgliedschaft und das Eintreten für historische Wahrheiten wurden u.a. auch die nachstehend benannten drei Mitglieder unseres Danziger Seeschiffer Vereins mit Urkunden und Anstecknadeln (Abbildung oben) geehrt:

Udo Rodischewski,
Horst Tritscher,
Ralph Wiese.

ht

POST VOM ERSTEN VORSITZENDEN

Sehr geehrte, liebe Danziger Seeschiffer!

Seit dem Erscheinen des letzten Heftes will ich von einigen Dingen aus dem vergangenen Sommer berichten.

Etwas zurück liegt der Verbandstag des *Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere* (VDKS), dessen Gründungsmitglied unser Verein (53/54) ist und dem wir nach wie vor angehören. Zu dritt waren wir als stimmberechtigte Delegierte vertreten. Der Verbandstag gliederte sich in drei Arbeitsgruppen, die gleichzeitig über drei Themen berieten und die Ergebnisse ihrer Beratungen dem Plenum vortrugen. U.a. wurde in der Arbeitsgruppe *Piraterie* mit Blick auf die Ausweitung der Piratenaktivitäten auf den gesamten Indischen Ozean für eine Resolution an die deutsche Bundesregierung gestimmt, den Schutz der Handelsschifffahrt zu intensivieren und auch den Einsatz von hoheitlichen bewaffneten *Boarding Teams* in Erwägung zu ziehen.

Die beiden andern Arbeitsgruppen befassten sich mit dem *Maritimen Bündnis* und

dem *Maritimen Umweltschutz*.

Beim *Tag der Danziger* waren wir mit einem Ausstellungsstand vertreten, allen Beteiligten sei an dieser Stelle nochmals gedankt.

Am 3.9.11 fand als Highlight unser Jahresausflug mit Besichtigung in Lübeck, Bootsfahrt auf der Trave und Führung über die *PASSAT* durch Herrn Kpt. *Peters* (VDSK Lübeck) statt, mehr darüber an anderer Stelle. Herzlichen Dank allen Organisatoren.

Herr *Peter Backhaus* hat sich als Schriftführer aus unserm Vorstand zurückgezogen; ihm sei hier nochmals herzlich für seine Arbeit gedankt. Unser Vorstand ist zwar noch arbeitsfähig, zumal die Beisitzer, die Kameraden *Rudolf Engler* und *Udo Rodischewski*, Schriftführeraktivitäten kommissarisch übernommen haben. Aber der Vorstand ist unvollständig und muss bei der nächsten Jahreshauptversammlung (JHV) ergänzt werden. Gesucht werden Kandidaten, die bereit sind, den Posten des Schriftführers zu übernehmen und sich wählen zu lassen. Wir bitten dringend um entsprechende Vorschläge zur nächsten JHV. Der Verein braucht einen kompletten Vorstand. Ein erster Antrag zur JHV liegt uns bereits vor, in dem Herr *Rose 1.*) Die Erhöhung des Jahresbeitrages auf 50 € vorschlägt und 2.) Eine Zustimmung zur Verlagerung unser Bibliothek ins Archiv des Pommernzentrums anregt. Aus meiner Sicht sind beide Positionen berechtigt. Die Höhe des neuen Beitrages muss noch diskutiert werden, zumal unsere knappen Finanzen auch daran zu erkennen sind, dass wir die Herausgabe des DANZIGER SEESCHIFFs in gedruckter Form und der jetzigen Häufigkeit wegen gestiegener Kosten nicht durchhalten können. Das Stiftungsfest mit Schaffermahl am 25.02.12 wird wieder, aber in etwas kleineren Räumen im Restaurant *Parlament* im Rathaus in Hamburg stattfinden.

Zuletzt ein zentraler Punkt: unsere Vorstandssitzungen und Stammtische finden ab November '11 nicht mehr in der Handwerkskammer statt, sondern im Restaurant *Schifferbörse* gegenüber dem HBF Hamburg, und zwar wieder am 2. Freitag eines jeden Monats, erstmals also am 11.11.11 ca. 16 h Vorstandssitzung und ab ca. 17h30 Stammtisch.

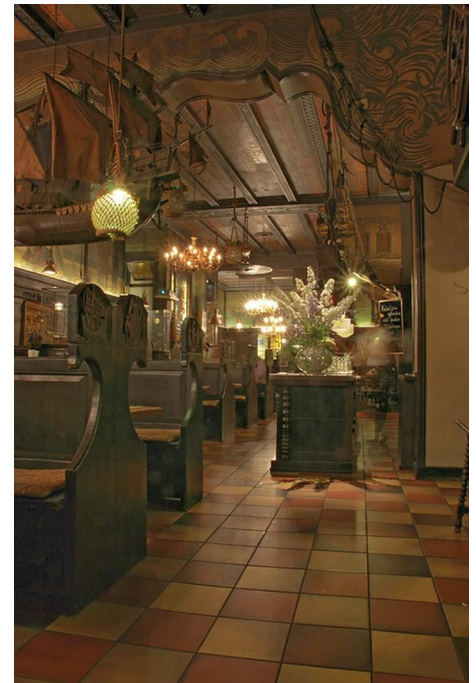
Übrigens: am 20.11.11 13 h findet an der „Madonna“ am Fischmarkt auch in diesem Jahr wieder eine Gedenkfeier zu Ehren der auf See gebliebenen Seeleute statt; je mehr Menschen kommen, desto besser. Ich wünsche Ihnen eine schöne Herbstzeit nach dem etwas missratenen Sommer. Alles Gute für Sie und herzliche Grüße

Ihr *Bernd Burow*

SEESCHIFFER'S LOKALWECHSEL

Liebe Kameraden, der Vorstand hat aus verschiedenen Gründen entschieden, unseren monatlichen Stammtisch nicht mehr im Remter der Handwerkskammer Hamburg abzuhalten. Der letzte Stammtisch im Remter fand am Mittwoch, den 12. Oktober 2011 um 17 Uhr statt.

Ab Freitag, den 11. November 2011 um 17 Uhr findet unser Stammtisch jeden zweiten Freitag im Monat im Restaurant Schifferbörse statt.



Die Schiffer-Börse in der Kirchenallee 46, 20099 Hamburg, ☎ (040) 245240, ist der neue Ort für unseren Stammtisch. Es ist ein maritim eingerichtetes Lokal und wird von einem gebürtigen Danziger geleitet. Es liegt im Osten gegenüber dem Hamburger Hauptbahnhof. Der Ein- und Ausgang liegt in der Kirchenallee und ist zu Fuß in einer Minute vom Hauptbahnhof zu erreichen.

Wir hoffen, dass viele Kameraden es möglich machen, unseren Stammtisch zu besuchen.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Thomas Marquardt, 2. Vorsitzender

Speisekartenauszug: Fisch und Fleisch
Matjesschmaus mit grünen Bohnen etc.
Pannfisch mit Senfsauce u. Bratkartoffeln
Schollenfilets Finkenwerder Art
Fischteller à la Schifferbörse
Steijnbeißerfilet gebraten
Ganze Nordsee Scholle in Butter gebraten
Dover Seezunge Müllerin
Labskaus mit Spiegeleiern
Steakteller (Pute und Schwein)
Wiener Schnitzel mit Blattsalat und Bratk.

<http://www.schifferboerse-hh.de>

BÜCHER – CD'S – FILME



Bild: <http://shop.infokrieg.tv>

Wenn das Geld im Kasten klingt, die Seele aus dem Fegefeuer in den Himmel springt. Doch der verängstigte Gläubige verstand das, was da gemeint war, nämlich: Wenn du nicht bezahlst, wird deine Seele für immer im Fegefeuer schmoren. Am Ende des 15. Jahrhunderts war der Ablasshandel streng geregelt. Als man aber immer mehr Geld für den Kirchenbau benötigte, wurden die Regeln gelockert. Um den Opfern neun Dukaten abzupressen, dichtete man ihnen Kirchenraub und Meineid an. Für acht Dukaten wurde Mord vergeben. Vergebung wurde für begangene als auch zukünftige Sünden nach Zahlung erteilt. Den Erlös teilten sich der Erzbischof von Brandenburg mit den Ablasshändlern unter der Führung des Dominikaner-Mönchs Johannes Tetzel (Tietzel) und Rom für den Bau des Petersdoms. Der Autor zeigt auf, mit welcher immensen Macht die Politiker von heute unbewiesene Postulate verkünden und bezahlt verkünden lassen, um Angst zu verbreiten. Sie stehen ihren kirchlichen Vorbildern des Mittelalters in nichts nach. Weder in ihrem Erfindungsreichtum, Angst zu erzeugen, noch in der sofortigen Ankündigung dessen, was den Bürgern abverlangt wird, um die postulierte allgemeine Gefahr zu bannen. Politiker behaupten in solchen Fällen, dass es zum Vorteil des Allgemeinwohls ist. Und was das Allgemeinwohl ist, das bestimmen wiederum sie.

VORSTELLUNG DER AKTEURE

Da wir dabei sind, ein neues Kapitel in die Dramaturgie der Menschheit einzufügen, müssen wir an dieser Stelle dem Leser zunächst eine Einführung in die Pro-

blematik des Themas zur Verfügung stellen. Die Akteure in dem Drama sind: Wissenschaftler, Politiker, Journalisten, die Presse, Lobbyisten, die Medien insgesamt, ein bedeutender Teil der Großindustrie und schlussendlich, wie könnte es anders sein, die Steuerzahler, die Abgezockten: Wie immer.

Mein Gott, werden Sie vielleicht sagen. Das sind ja alle; das ist ja das ganze Volk! Na, na, wir wollen mal nicht übertreiben. Immerhin leben in Deutschland ja auch 5 - 10 % Analphabeten. Und dann kommen alle Verwundeten des Marsches nach PISA hinzu. Diese Menschen sind bevorzugt, denn sie können auf Grund ihrer mangelhaften Allgemeinbildung gar nicht wissen, worum es geht. Wollen sie auch nicht. Sie sind desinteressiert. Aber zahlen müssen sie auch, solange bei ihnen noch was zu holen ist.

Sie sehen bereits nach diesen paar Sätzen, dass es nicht so einfach sein wird, festzustellen, wer die Eltern der Klimakatastrophe waren, wie das Embryo bis zur Geburt über die Runden kam, ohne dass es abgetrieben wurde, und wer die Paten waren, die sich zur Verfügung stellten. Wie verlief die Jugendzeit und wann begannen der Auszug aus dem Elternhaus und die Verselbständigung?

Das Thema, das hier angepackt wird, ist erregend. Geht es doch, wie uns angebliche Wissenschaftler wissen lassen, um eine Katastrophe für die Menschheit. Machen Sie jetzt ruhig eine Pause, um sich für das Bevorstehende zu stärken. Jedermann weiß, dass die Neugierde der Menschen eine ungeheure Triebfeder für die Entwicklung der Menschheit war und ist. Dabei ist die Neugierde mit starken negativen Vorzeichen behaftet, denn die Neugier auf schlechte Nachrichten ist deutlich größer als diejenige auf gute Neuigkeiten. Schlechte Nachrichten sind immer mit Nervenkitzel verbunden. Nervenkitzel kann zur Droge werden. Kaum jemand fährt an einem Autounfall vorbei, ohne dass er sein Auto abbremst, um einen langen Hals zu machen, ob da nicht blutige Trümmer zu sehen sind. Auch deswegen: Zahlreiche Staus auf den Autobahnen! Niemand sagt zu seinem Mitfahrer: Du, da vorne rechts kommt ein Unfall. Lass uns mal lieber nach links wegsehen, wenn wir dran vorbeifahren. Nein, das tut niemand. Deswegen veranstalteten die alten Römer im Colosseum Seeschlachten, bei denen sich die Gegner zu Hunderten tatsächlich töteten. Das Wasser war rot von Blut.

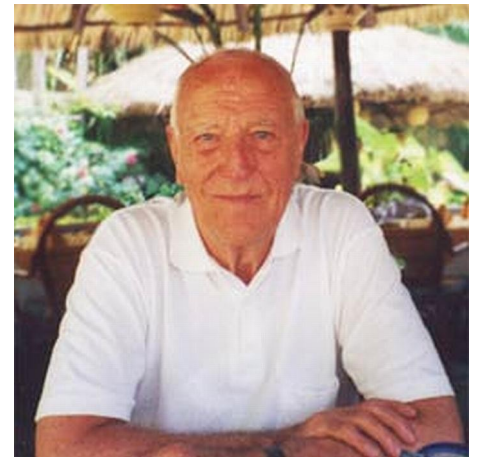
Ja, ja, schon die alten Römer wussten, wie man seine Eintrittskarten loswird. Die Sensation muss groß und übel und stinkend sein.

Genau wie die Klimakatastrophe. Dann lässt sie sich verkaufen. Mit Gewinn! Für wen denn wohl?

Gedulden Sie sich noch etwas., oder lesen sie hier schon mal vorab, was auf der folgenden Seite steht.

Hartmut Bachmann war in den 80er Jahren CEO einer auf Klimafragen spezialisierten US Firma und als Kommissar des US Energy Saving Programms nicht nur an zahlreichen Meetings und Verhandlungen in den USA dabei. Er selbst war Geburtshelfer des IPCC, des späteren Klimarates. Als Zeit- und Augenzeuge benennt er die Väter und Drahtzieher der Klimalüge, die er persönlich kennengelernt hat. Er war in den 80er Jahre dabei, als vom Geld- und Geschäftsadel in den USA die Beschlüsse gefasst wurden, die 1986 in Deutschland erfundene Klimakatastrophe in ein gigantisches Geschäft umzumünzen. Dieser politische Wirtschaftskrimi verspricht Aufklärung darüber, wer den Auftrag zur Installation des IPCC gab, von wem welche Aufgaben kamen und wer die Klimakatastrophe als gigantischstes Betrugswerk nutzt?

MIKROVITA DES AUTORS



Gestatten Sie mir bitte zunächst, mich vorzustellen: Mein Name ist Hartmut Bachmann, ich wurde am 8. Juli 1924 geboren. Meine Mutter war eine geborene von Eberstein aus Genshagen bei Berlin.

Meine Eltern zankten sich diverse Male, und als Endergebnis ließen sie sich scheiden. Damals war ich noch sehr klein. Da ich bei meiner Mutter - genau genommen bei ihren Eltern - aufwuchs, habe ich seitdem ein gestörtes Verhältnis zu Vätern. Inklusive Vater Staat. ...

<http://www.klima-ueberraschung.de>

Und wo nun der Bezug zu Danzig oder der Schifffahrt ist, soll der Seefahrer noch erfahren: Der Autor erinnert sich in einer Zeile an sein blondes Kindermädchen: Sie war die Tochter des Direktors der Schichauwerft in Danzig, eine Carlson.

KOHLENDIOXYD – IGITT IGITT

Die Treibhausgase sind an der Erderwärmung schuld! Spätestens seit dem UNO-Klimabericht ist diese These amtlich, doch ist sie auch sicher?



Der dänische Physiker *Henrik Svensmark*, (*1958) ein weltweit führender Forscher auf dem Gebiet der Wolkenbildung und kosmischen Strahlung, ist einem Phänomen auf die Spur gekommen, das die Temperatur der Erde wahrscheinlich stärker beeinflusst als die heftig gescholtenen Treibhausgase. Die zentrale Rolle spielt dabei die Aktivität der Sonne, damit ist die Abweichung von ihrer gleichmäßigen Strahlung, die man an der wechselnden Zahl der dunklen Sonnenflecken erkennt, gemeint.

Henrik Svensmark gehört zu den Wissenschaftlern, die den Einfluss des Kohlendioxids für überbewertet halten, und dafür wurde er über zehn Jahre lang von den führenden Köpfen des politisch gepamperten Weltklimarates IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) ausgegrenzt, diffamiert und wie ein Aussätziger behandelt, bis man die Befunde seines Teams nicht noch länger beiseite schieben konnte.

Kohlendioxid, und das ist bei Politikern nahezu immer noch vorherrschender Konsens, ist schuld am Klimawandel. Diplomaten, Atomkraftmanager, Umweltverbände und EU-Beamte zweifeln nicht an der Theorie des IPCC, dass das aus Kraftwerken, Fabriken und Autos aufsteigende Kohlendioxid den Treibhauseffekt verstärkt und es auf der Erde darum bald zu warm sein wird. Um dem politisch entgegenzuwirken, wird industriell erzeugtes Kohlendioxid kostenpflichtig durch limitierte aber käufliche Luftverschmutzungsrechte zertifiziert.

Doch der Fall *Henrik Svensmarks* legt uns die hässliche Fratze der hinterhältigen Auseinandersetzung um die Ursachen des Klimawandels frei.

Klimaforschung ist keine normale Wissenschaft mehr. Sie wurde völlig politisiert. In den letzten Jahren besteht gar kein Interesse mehr an neuen Erkenntnissen. Man hat sich auf eine Theorie geeinigt und fertig. Das widerspricht zutiefst den Prinzipien von Wissenschaft. sagt *Henrik Svensmark* nicht wütend, eher ein bisschen resigniert.

Henrik Svensmark und sein Team fanden heraus, dass die extrem energiereichen elektrisch geladenen Partikel der allgegenwärtigen kosmischen Strahlung, das sind u.a. bei Sternexplosionen im All freigesetzt Protonen, Elektronen und ionisierte Atome, in der unteren Atmosphäre zum Entstehen der Wolken wesentlich beitragen. Die Wolkendecke wiederum beeinflusst, wen wundert es, die Temperatur der Erde.

Die extrem energiereichen elektrisch geladenen Teilchen der kosmischen Strahlung werden durch den Gegendruck des Sonnenwindes, einem weniger energiereichen elektrisch geladenen aber deutlich massereichen Teilchenstrom von der Sonne, am Eindringen ins Sonnensystem gehindert. *Je stärker das Magnetfeld der Sonne, desto mehr schirmt es die Erde gegen den Partikelsturm aus dem All ab*, sagt *Henrik Svensmark*.

Bereits vor 200 Jahren war dem deutsch-britischen Astronom *Friedrich Wilhelm (William) Herschel* (*1738 in Hannover +1822 in Slough) aufgefallen, dass in Zeiten, in denen besonders viele Sonnenflecke zu beobachten waren, die Weizenpreise fielen. Blieben die Flecken aus, stiegen sie an - und die Danziger Reederei verdiente wieder mal richtig am Weizenhandel. *Herschel* glaubte, dass die Sonnenflecken das Getreidewachstum fördern. Diese Theorie war zwar falsch, doch ein Zusammenhang zwischen Sonnenaktivität und Ernteerträgen kann durchaus bestehen, wenn das Magnetfeld der Sonne das Klima auf der Erde beeinflusst.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurde das Magnetfeld der Sonne stärker. Die Erde war in dieser Zeit besonders gut gegen den kosmischen Partikelsturm abgeschirmt. Es bildeten sich weniger Sonnenstrahlen abschirmende Wolken, und dadurch wurde es wärmer. *Dieser Prozess erklärt den größten Teil des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, sagt *Svensmark*. Er konnte 2005 im Laborversuch nachweisen, dass hochenergetische kosmische Strahlungspartikel tatsächlich Kondensationskeime im unteren Atmosphärenbereich erzeugen, die wesentlich zur Wolkenbildung beitragen. Wenn die Partikel der kosmischen Strahlung mit den Atomkernen der Atmosphäre kollidie-

ren, die zu 99% aus N₂ und O₂ Molekülen besteht, entstehen sekundäre Partikel (Protonen, Neutronen und Myonen), die tiefer in die Troposphäre eindringen und wiederholt kollidieren, bis die Energie der erzeugten Teilchen nicht mehr für weitere ionisierende Kollisionen ausreichen. Die in der Troposphäre erzeugten Ionen bilden Aerosole mit einer Partikelgröße kleiner 20 nm, die die Keime für die Wolkenbildung sind. *Wolken in den unteren Schichten kühlen die Erde ab, ein klarer Himmel dagegen erwärmt sie*, sagt *Svensmark*, der seine Ergebnisse in naturwissenschaftlichen Fachzeitschriften vorstellte. Unabhängig von seinen dänischen Kollegen untersuchte ein Team von Teilchenphysikern am CERN, der Europäischen Organisation für Kernforschung in der Nähe von Genf, diesen Prozess. Zwei Wochen vor dem Klimagipfel in Kopenhagen begann in Genf ein Experiment, das den Namen CLOUD (Cosmics Leaving Outdoor Droplets) bekam, und das die vorherrschende Klimatheorie in Frage stellt. Bestätigt sich dies, wären die Solarsystemforscher den Klimawissenschaftlern einen wichtigen Schritt voraus: Sie hätten ihren Wirkmechanismus physikalisch nachgebildet, was dem Effekt beim Kohlendioxid noch fehlt. Letzterer konnte bislang nur in Computersimulationen abgebildet werden.

Politiker mögen den Gedanken nicht, dass wir Menschen den größten Teil des Klimageschehens nicht beeinflussen können, sagt *Henrik Svensmark*. *Wenn es so ist, gäbe es nichts mehr zu regulieren. Sie würden nicht gebraucht.* Dann schweigt er einen Moment und sagt: *Dabei wäre es gar nicht so schlimm für sie. Es gibt doch genug Umweltprobleme, um die sie sich kümmern könnten.*





NAHRUNG ERGÄNZT MIT ZUSATZSTOFFEN
oder BLAMIERTES MARKETINGKONZEPT

Die Hoffnung auf die versprochenen Wirkungen der sogenannten Nahrungsergänzungstoffe erlosch mit der großen Übersichtsstudie, die im Juni 2003 im Fachblatt „The Lancet“ veröffentlicht wurde. Darin hatte der Kardiologe *Marc S. Penn* von der Universität Ohio sieben Forschungsarbeiten zu Vitamin E und acht zu Beta-Carotin ausgewertet.



Bei diesen Studien handelte es sich um sogenannte Interventionsstudien, d.h., die Vitamine waren dabei zusätzlich eingenommen worden, um ihre Wirksamkeit zu testen. Die Versuche dauerten zwischen 18 Monaten und 12 Jahren. Das Fazit: Vitamin E hat bei den insgesamt 82.000 Probanden weder Arteriosklerose oder Schlaganfälle verhindert, noch die Lebenszeit insgesamt verlängert.

Die Deutsche Herzstiftung hatte bereits im November 2003 vor Vitampillen gewarnt. *Weder Herzinfarkte noch Krebs-Erkrankungen lassen sich damit verhindern, geschweige denn heilen*, so der Vorsitzende der Stiftung, Prof. *Hans-Jürgen Becker*. Im Februar dieses Jahres

hat sich die Österreichische Gesellschaft für Ernährung (ÖGE) der Warnung angeschlossen. Auch die Weltgesundheitsorganisation WHO und die Deutsche Gesellschaft für Ernährung kamen zu dem Schluss, dass zu viel Beta-Carotin der Gesundheit schaden kann.

Nun rätseln Ärzte und Biologen weltweit, was die Gründe für die Fehlschläge der Vitamingaben sein könnten. Denn aus anderen großen Studien weiß man: Menschen, die viel Obst und Gemüse essen, haben vitamin- und antioxidantriches Blut. Außerdem haben sie ein fitteres Herz und erkranken seltener an Krebs als die Gemüse-Muffel unter uns.

Offensichtlich stimmt die Theorie nicht und die Sauerstoffradikale sind gar nicht der Auslöser von Krebs, Herzinfarkt und Alzheimer.

Der Immunologe Prof. *Tony Segal*, Forscher vom *University College London*, hatte weiße Blutkörperchen unter die Lupe genommen. Diese Zellen bilden bei der Abwehr von Bakterien freie Sauerstoffradikale. Daraus zog man in der Vergangenheit den Schluss, dass diese allerdings auch menschliches Gewebe zerstörenden Radikale eine Waffe gegen Eindringlinge sein könnten.

Doch Prof. *Segal* stellte auch fest, dass die Bakterien in seinen Versuchen von den freien Radikalen gänzlich unangestastet blieben.

Unsere Arbeit zeigt, dass alle Theorien über die Rolle der freien Sauerstoffradikale bei der Krankheitsentstehung komplett überdacht werden müssen, sagt *Segal*. Mit diesen Worten nimmt er es mit einer Theorie auf, die seit etwa 40 Jahren Bestand hat.

Unbestritten ist, dass bis zu 10.000 verschiedene Pflanzenstoffe die Blutgefäße auf noch unbekannte Weise vor Arteriosklerose und Zellen vor Entartung schützen, wenn sie, wie es in Pflanzen der Fall ist, mit dem natürlich kombinierten Cocktail konfrontiert sind. *Auf einzelne Stoffe in hohen Dosen zu setzen, scheint Unsinn*.

Aber es geht auch einfacher, gesund zu bleiben: Bunt essen!



Quelle: Bild der Wissenschaft 12/2004

DIE REZEPTFREIE PILLE FÜR DEN MANN
ENDLICH AUCH ALS BROTAUFSTRICH ?



Eine jetzt veröffentlichte Studie von Spezialisten um den Ernährungsmediziner und Epidemiologen *Jorge Chavarro* von der amerikanischen Harvard Universität zeigt, dass sogenannte Transfette aus der Industriekost, von denen schon bekannt ist, dass sie Übergewicht, Krebs und Herzinfarkte begünstigen und jedes Jahr für tausende von Todesfällen verantwortlich seien, die Spermien schädigen können. An einer Fruchtbarkeitsklinik hatte das Team den Gehalt an Trans-Fettsäuren im Sperma von 33 zeugungswilligen Männern untersucht und eine starke Kausalität zwischen ungesundem Fett und Spermakonzentration bei den Studienteilnehmern nachgewiesen: Diejenigen Männer, die mehr Transfette aßen - der Körper bildet sie nicht selbst - hatten eine geringere Spermienkonzentration.

Die Erkenntnisse wurden jetzt im Wissenschaftsmagazin „Fertility and Sterility“ veröffentlicht.

Transfette entstehen durch die Härtung üblicherweise flüssiger, ungesättigter Pflanzenöle, die durch Wasserstoffzugabe unter Druck und Hitze hydrogeniert, in harte bzw. streichfähige Fette umgewandelt und als „gehärtet“ oder „teilweise gehärtet“ ausgezeichnet werden. Sie ersetzen Butter und bilden die Grundlage in Süßigkeiten und Backwaren.

2003 haben die Dänen bereits Konsequenzen gezogen und Grenzwerte für alle Lebensmittel, gleich ob es die landestypischen Pöser-Würstchen, Buttercookies oder die legendäre Dänische Remoulade ist, eingeführt. 2006 zog New York City mit einem Verbot der Transfette in Fastfood Restaurants nach. Aber in Deutschland ist die Gefahr nach *Expertenansicht* geringer. Der Geschäftsführer des Margarine-Institutes in Bonn, meinte gar, *dass wir in Deutschland heute kein 'Transproblem' haben*.



hb, Quelle: <http://www.food-detektiv.de>
lesenswert: <http://www.zentrum-der-gesundheit.de/transfettsauren.html>

WO WACKELT GERADE DIE SEE?



Photo: Moh El-Naggar

Dr. Elizabeth Cochran, Assistenz Professor für Seismologie an der Universität von California in Riverside.

Bei Erdbeben ist eine möglichst frühe Vorwarnung entscheidend. Schon kleine Verbesserungen der Vorhersage können Leben retten. Eine US-Forscherin setzt dabei auf die Hilfe von Internetnutzern, die Erschütterungssensoren in ihren Notebooks haben.

Normalerweise benutzen Geologen empfindliche Breitbandseismometer, um Erdbeben zu vermessen. Solche Vibrationsfühler sind heute rund um den Globus verteilt. Doch sie haben einen Haken: Für den Aufbau eines engmaschigen Sensornetzes zur Frühwarnung vor Erdstößen sind sie zu teuer. Die US-Geologin Dr. Elizabeth Cochran von der University of California in Riverside setzt deshalb auf viel preiswertere Messfühler, die in jedem Laptop stecken.

Vor fünf Jahren entdeckte ich auf einem Laptop zufällig ein kleines Hilfsprogramm mit dem Namen SeisMac, das die Werte des eingebauten Beschleunigungssensors anzeigt, der die Festplatte bei Stößen schützen soll. Und ich dachte mir, dass das ein hilfreiches Werkzeug wäre, um Erdbeben aufzuzeichnen. Ich prüfte also, ob diese Laptopsensoren auch Erdstöße messen können, und fand heraus: Die sind ziemlich gut. Dann begann ich, ein Netzwerk solcher Computer aufzubauen.

Quake-Catcher-Network (QCN) hat Elizabeth Cochran das Projekt getauft. Ihre Idee ist simpel aber genial. Jeder, der einen Laptop hat, kann sich via Internet eine Software herunterladen, die diesen zum Seismometer macht. Wann immer der Rechner dann online ist, liegt der Sen-

sor auf der Lauer.

Wir überwachen die Beschleunigungswerte kontinuierlich. Sobald ein Sensor auffällig starke Vibrationen registriert, überträgt unser Programm deren Zeitpunkt und Amplitude auf unseren Server. Melden viele Computer in einer Region zeitgleich eine Erschütterung, handelt es sich vermutlich um ein Erdbeben. In diesem Fall überspielen wir die kompletten Messkurven aller vernetzten Sensoren auf unseren Zentralrechner.

Rund 2.000 Mitglieder hat das Quake-Catcher-Network bereits, 200 in Deutschland. Besonders hoch ist die Dichte der Erdbebenjäger um die chilenische Stadt Concepcion, die schon mehrfach von verheerenden Erdstößen zerstört wurde. Ein weiterer Hotspot ist Neuseeland.

Nach dem Erdbeben im vergangenen September haben wir etwa 180 solcher Laptopseismometer im Raum Christchurch aufgestellt, um die Nachbeben genau zu vermessen. Bei dem schlimmen Erdbeben kürzlich, am 22. Februar, hatten wir immer noch knapp 30 Stationen vor Ort. Wir haben viele Aufzeichnungen von diesem Beben.

Und die verraten, dass der Boden in Christchurch so heftig zitterte, dass die Beschleunigung lokal fast das Zweifache der Erdbeschleunigung betrug. Vermutlich einer der Gründe, dass das Beben der Stärke 6,3 so viele Häuser einstürzen ließ. Elizabeth Cochran will reichlich Daten sammeln, um künftig Frühwarnungen möglich zu machen. In Japan sind die bereits Standard. Beim ersten Anzeichen eines Bebens wird die Bevölkerung alarmiert: über Lautsprecher, Radio, Fernsehen und Handy. Wer weit genug weg vom Epizentrum wohnt, gewinnt so wertvolle Sekunden, um Schutz zu suchen, bevor ihn die zerstörerischen Wellen erreichen. Ohne diese Vorwarnung hätte das fatale Stärke-9-Beben vor dem Tsunami wohl noch mehr Opfer gefordert.

Die Japaner nutzen die Vorwarnzeit, um Züge zu stoppen und Atomkraftwerke abzuschalten. Man könnte sich aber auch vorstellen, in Krankenhäusern Operationen zu unterbrechen und so weiter. Im stark erdbebengefährdeten Kalifornien, wo ich wohne, gibt es bislang kein vergleichbares Frühwarnsystem. Aber mithilfe unserer Daten könnte es künftig gelingen, entferntere Orte vorab zu alarmieren. Wer die Erdbebenjägerin und ihr globales Netzwerk unterstützen will, findet auf der Internetseite <http://qcn.stanford.edu> alles, was er wissen muss.

Neuere Laptops, die bei einem Sturz sofort den Festplattenarm zurückzuziehen und deren Sensoren werden in diesem Projekt benutzt, um Erdbeben zu erfassen.

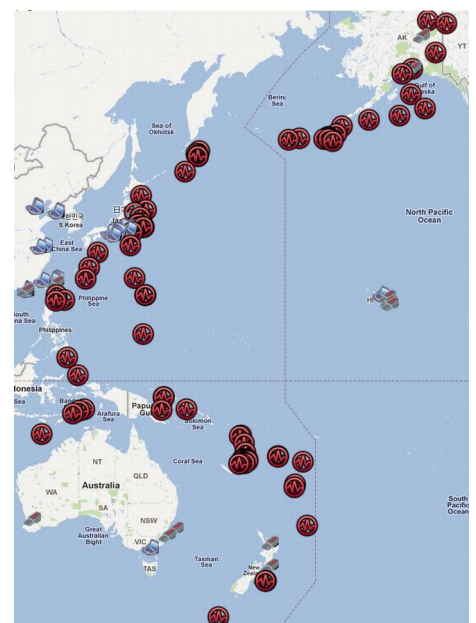
Die meisten der Laptops der folgend genannten Firmen haben diese Sensoren:

MACs (Apel), ab dem 01.01.'05
Thinkpads (IBM), ab '04
hp, produziert ab Januar '08
acer, produziert ab Januar '07

Für den Desktop PC gibt es Schwingungssensoren, die per USB angesteckt werden. Der Vorteil bei dieser Methode ist, dass der PC an festen Platz steht, nicht so häufig bewegt wird und man beim Tippen auf der Tastatur den Schwingungssensor weniger beeinträchtigt, so dass genauere Ergebnisse möglich werden.

Eine interaktive Google-Weltkarte mit den letzten Erdbeben über Stärke 3,5 (Stunde - Tag - Woche - Monat) findet man auf der oben angegebenen Webseite.

Die Schwierigkeit bei diesem Projekt besteht u.a. darin zu unterscheiden, ob tatsächlich eine Erdschütterung vorliegt oder jemand z.B. gerade seine Kaffeetasse neben den Laptop auf den Schreibtisch geknallt hat. Lösen lässt sich dieses Problem dadurch, dass möglichst viele mit Sensoren bestückte Computer in enger Nachbarschaft angesiedelt werden. Wenn aus einer Gruppe von vielen Rechnern zum gleichen Zeitpunkt nur einer eine Erschütterung an den Server meldet, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass es sich tatsächlich um die unsanft platzierte Kaffeetasse handelt. Senden aber mehrere Rechner gleichzeitig vom gleichen Ort ein Erschütterungssignal, so wird es sich höchstwahrscheinlich um ein Erdbeben handeln. Wichtig ist bei diesem Projekt deshalb auch, dass das System eine möglichst exakte Positionserfassung des Computerstandorts vornimmt.



Hier wackelte die Wand und rieselte der Putz zwischen dem 25.8. und dem 2.9.'11.

Quelle: R. Krauter, <http://www.dradio.de>

SCHIFFE BREMSEN FÜR WALE

NEW YORK (dpa). In den USA müssen größere Schiffe vor der Ostküste ihre Geschwindigkeit auf zehn Knoten drosseln, um nordatlantische Glattwale (*Eubalaena glacialis*), auch Nordkaper genannt, vor Zusammenstößen und Verletzungen durch Schiffsschrauben zu bewahren. Die Verordnung der Nationalen Meeres- und Atmosphärenbehörde trat 2008 am 9. Dezember in Kraft. Nur wenige hundert nördliche Glattwale ziehen noch ihre Bahnen im Atlantik vor Nordamerika. Obwohl die Meeressäuger seit 70 Jahren nicht mehr gejagt werden, hat sich ihr Bestand nicht erholt.

Am 5. Oktober 2010 bestätigte die nationale Fischereibehörde der Vereinigten Staaten in einer offiziellen Stellungnahme, die streng geschützten Zonen für Nordkaper auszuweiten. Diese Entscheidung folgte einer Klage der WDCS und anderer Organisationen, wie Humane Society of the United States, Defenders of Wildlife und dem Center for Biological Diversity, die den US-Behörden vorgeworfen hatten, beim Schutz des bedrohten Nordkapers zu versagen.

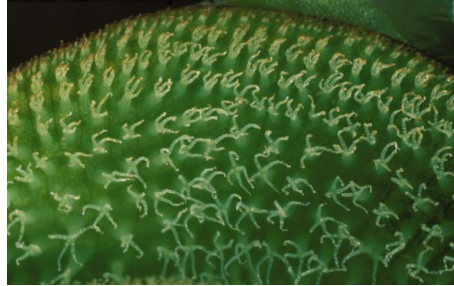
Regina Asmutis-Silvia, Biologin der WDCS in den USA, erläutert: *Wir können eine Walart nur vor dem Aussterben bewahren, wenn wir auch ihren Lebensraum schützen. Das stellt uns bei wandernden Meeressäugern vor große Herausforderungen! Aber ich kann auch Kinder nicht nur zu Hause und in der Schule behüten, ihren Schulweg aber außer acht lassen.*

Etwa 350 Atlantische Nordkaper tummeln sich noch im Nordatlantik, wo sie zwischen den Gewässern im Südosten der USA, in denen sie ihren Nachwuchs zur Welt bringen, und ihren Nahrungsgründen im Nordosten der USA und Kanada wandern. Weibliche Nordkaper gebären etwa alle vier Jahre ein Kalb. Jedes Jahr werden weibliche Nordkaper außerhalb der Schutzzonen durch Kollisionen mit Schiffen oder in Fischernetzen getötet. In einem Zeitraum von 18 Monaten starben drei trächtige Weibchen und ihr Nachwuchs bei Zusammenstößen mit Schiffen. Der Schutz der Wanderrouten und Kinderstuben ist deshalb essentiell für das Überleben der am stärksten gefährdeten Großwalart der Welt.

<http://www.wdcs-de.org/>

VOM SCHWIMMFARN LERNEN

Der Schwimmfarn kann sich unter Wasser in ein hauchdünnes Luftkleid hüllen und bleibt so trocken. Diese Eigenschaft ist für viele Anwendungen von Interesse wie für schnell trocknende Bademode oder Sprit sparende Schiffe.



Der Schwimmfarn *Salvinia molesta* ist extrem wasserscheu: Taucht man ihn unter und zieht ihn danach wieder heraus, perlt die Flüssigkeit sofort von ihm ab. Unter Wasser hüllt sich der Farn in ein hauchdünnes enganliegendes Kleid aus Luft. Diese Schicht verhindert, dass die Pflanze mit Flüssigkeit in Kontakt kommt. Und das selbst bei einem wochenlangen Tauchgang.

Damit könnte die unscheinbare Pflanze Karriere als Klimaretter machen: Die Härchen an der Oberfläche des Schwimmfarns könnten helfen, den Reibungswiderstand von Schiffsrümpfen zu verringern – und damit die Treibstoffmenge zu reduzieren. Das Prinzip der Wasser abweisenden Oberflächen funktioniert auch bei unter Wasser jagenden Wasseramseln und Wasserjagdspinnen.

Forscher am Nees-Institut für Biodiversität in Bonn haben nun enträtselt, mit welchem Trick der Schwimmfarn sein luftiges Kleidchen festhält. Schon seit einigen Jahren ist bekannt, dass auf der Oberfläche seiner Blätter winzig kleine schneebesenartige Härchen sitzen, die mit einer wachsartigen Schicht überzogen sind. Diese Härchen stoßen Wasser ab (hydrophob) und gleichzeitig hält der wasseranziehende Bereich (hydrophil) an ihrer Spitze Tropfen fest – und dazwischen wird eine Luftschicht eingeschlossen.



Prof. Dr. Wilhelm Barthlott

Wir haben zeigen können, dass die äußersten Spitzen dieser Schneebesen hy-

drophil sind, also wasserliebend. Sie tauchen in die umgebende Flüssigkeit ein und 'tackern' das Wasser gewissermaßen in regelmäßigen Abständen auf der Pflanze fest. Die darunter sitzende Luftschicht kann daher nicht so leicht entweichen. erklärt Professor Dr. *Wilhelm Barthlott* von der Universität Bonn, Bionik-Pionier und Entdecker des Lotus-Effekts.

Das Prinzip des Schwimmfarns haben die Wissenschaftler auf eine pelzige Oberfläche, eine Art Kunstrasen übertragen und damit einige Modellschiffe ausgestattet. Diese Nachbauten haben aber einen Nachteil: Die Luftschicht, die sich auf ihnen bildet, ist zu instabil. In bewegtem Wasser verschwindet sie spätestens nach einigen Stunden. Doch das Prinzip funktioniert.

Nach der Entdeckung des selbstreinigenden Effekts durch das Lotus-Blatt vor zwanzig Jahren ist die Entdeckung des Salvinia-Effekts nach Ansicht der Bonner Forscher eine der wichtigsten neuen Erkenntnisse in der Bionik und eine mit gewaltigem technischen Potenzial: Bislang geht bei Supertankern und Containerschiffen mehr als die Hälfte der Antriebsenergie durch Reibung am Rumpf verloren.

Mit einer Luftschicht ließe sich dieser Verlust nach Schätzung der Forscher um 10% reduzieren. Damit könnte weltweit je Tag knapp 50.000.000 Liter Schweröl eingespart werden, einschließlich der damit verbundenen Schwefel- und Kohlendioxid-Emissionen.

Da Schiffe riesige Spritmengen schlucken, wäre der Gesamteffekt enorm. Man könnte wahrscheinlich 1% des weltweiten Gesamtverbrauchs an Treibstoff einsparen, prognostiziert Professor *Barthlott*.

Hochseeschiffe sind die Dreckschleudern des Welthandels. Die Schiffe blasen riesige Mengen Schwefeloxide, Stickoxide und Kohlendioxid aus. Doch um wirkungsvoll den Verbrauch der Schiffe zu reduzieren, ist vor allem eins wichtig: die Zusammenarbeit zwischen Schiffbauer und Reeder. Letzterer weiß genau, mit welchen Lasten und Geschwindigkeiten seine Schiffe üblicherweise fahren. Auf diese unterschiedlichen Anforderungen werden neue Schiffe heute zugeschnitten. Das Ergebnis sind Schiffe mit Gangschaltung, die zukünftig bei unterschiedlicher Ladung und verschiedenen Geschwindigkeiten so effizient wie möglich über die Weltmeere fahren. Außerdem verwenden die Reedereien spezielle Anstriche für ihre Schiffe, die den Widerstand bei der Fahrt verringern und so den Treibstoffverbrauch reduzieren.

Quellen: <http://www.3sat.de/>
<http://www.br-online.de/br-alpha/> Da steht

KRABELNDER NAVIGATOR

In den Chotts und Salztonebenen der Sahara gehören die Wüstenameisen (*Catallyphis fortis*) zu den faszinierendsten Navigatoren des Tierreichs. Sie jagen auf windungsreichen Beuteschläufen mehrere hundert Meter über strukturloses Wüstengelände, um dann auf kürzestem Weg zum Ausgangspunkt zurückzukehren. Auf menschliche Größe übertragen hieß dies, nach 50 Kilometern Hin- und Herlaufen in der Wüste ohne ersichtliche technische Hilfsmittel Richtung und Entfernung zum Startpunkt zu wissen.

Dazu benötigt die Ameise erstens einen Kompass, um die eingeschlagenen Richtungen, und zweitens einen Entfernungsmesser, um die zurückgelegten Distanzen zu messen. Professor *Rüdiger Wehner* und seine Mitarbeiter konnten in jahrelangen Feldarbeit in Maharès in Tunesien und im heimischen Labor zeigen, dass das großflächige Polarisationsmuster, ein für uns nicht wahrnehmbares, sich über die ganze Himmelshalbkugel spannendes Lichtphänomen, als Kompass dient.

Dem Team aus Zürcher und Ulmer Biologen gelang es, mit raffinierten Verhaltensversuchen auch den Entfernungsmesser aufzuklären. Sie fanden, dass die Ameise die Länge der zurückgelegten Strecken durch Abzählen ihrer Schritte misst. Dem Doktoranden *Matthias Wittlinger* gelang es, den Wüstenameisen vor der Heimkehr von einer Futterstelle zum Nest die Beine künstlich zu verlängern oder zu verkürzen. Die derart manipulierten Tiere über- oder unterschätzten die Rücklaufdistanz genau um den Betrag, um den den Tieren durch die Manipulation der Beine ihre Schrittweite verändert wurde. Mit Zeitlupeaufnahmen ließ sich dies beweisen. Das Verhältnis, um das die manipulierten Tiere ihre Rücklaufdistanz über- oder unterschätzten, stimmte mit der aus der operativ bedingten Verlängerung bzw. Verkürzung der geänderten Schrittweiten verblüffend gut überein.

Der Nachweis eines distanzkodierenden Schrittingegrators ist für Radfahrzeuge und Laufroboter in unebenem Gelände von Bedeutung.

<http://www.zool.uzh.ch/index.html>

KRABBE'LNDR RECHENKÜNSTLER

Eine Krabbe steht im feuchten Sand und winkt mit ihrer auffallend großen farbigen Schere. Es scheint als winkt sie mir. Aber mal ehrlich, so interessant bin ich für den Krabbler nun doch nicht.

Die Kerle der Winkerkrabben wollen durch das rhythmische Gefuchtel mit ihrer überdimensionierten Schere bei den Weibchen landen – was auch sonst!

Die Krabben hausen in an den tropischen Meeresküsten in den Uferstrand hinein gegrabenen Wohnhöhlen. Bei Ebbe ziehen sie von dort großräumig auf Nahrungssuche in die für sie nicht ungefährliche Welt hinaus. Forscher interessierten sich nun, wie die Krabben es anstellen, wieder blitzartig nach Hause zu finden. Und das untersuchten sie und fragten sich:

Ob sie vielleicht eine Spur aus Sandkügelchen legen – denn sie legen jede Menge von Sandkügelchen aus? Oder recken sie ihre Stielaugen möglichst weit nach oben, um besser Ausschau halten zu können? Auf die Lösung ist schwer zu kommen. Offensichtlich zählen die Winkerkrabben ihre Schritte ab! So viele, wie sie auf dem Hinweg machen, stapfen sie in die entgegengesetzte Richtung wieder zurück.

Das haben die Forscher der Universität Cincinnati in den Vereinigten Staaten herausgefunden. Wie? Na, sie waren ein bisschen gemein zu den Tierchen. Sie legten den Winkerkrabben, die von einem Ausflug zurückkehrten, eine glatte Fläche aus Kunststoff auf ihren Rückzug in den Weg. Die Krabben glitten darauf immer wieder aus, und die vorgelegte Zahl an Schritten war deshalb bereits aufgebraucht, bevor der Höhleneingang wieder erreicht war.

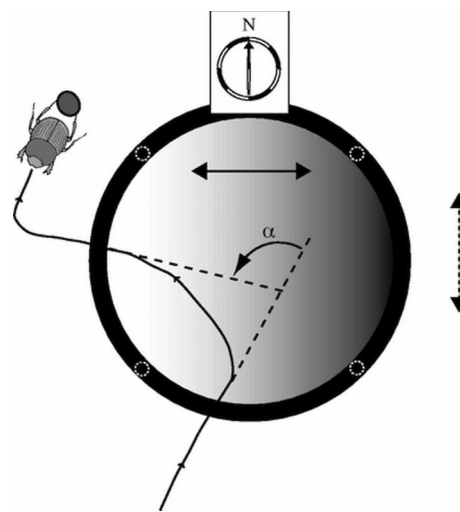
Die Krabben blieben also plötzlich stehen, obwohl ihre Wohnhöhle noch nicht erreicht worden war. Aber sie waren genauso viele Schritte hin, wie zurück gelaufen, und ihr inneres Rechenwerk meldete nun offensichtlich: *Stopp. Du bist zu Hause angekommen.* In der Natur passiert den Krebsen solch ein Fehler nicht, denn in ihrem Lebensraum gibt es keine glatten Flächen.

Über ihre Experimente berichteten die Forscher in einer Zeitschrift.

PILLENDREHER'S KOMPASS

Die afrikanischen Pillendreher der Art *Scarabaeus zambesianus* ummanteln mit Hilfe ihrer Vorderbeine und des Kopfes ihre Eier mit frischem Dung, den sie zu einer Kugel formen. Der Dung dient den Larven als Nahrung. Die Kugeln werden rückwärts mehrere Meter vom Dunghaufen weggerollt und vergraben. Die Pillendreher bedienen sich beim Rollen der Kugeln offensichtlich des Mondlichts als Kompass. Das fand die schwedische Biologin *Marie Dacke* aus Lund heraus und berichtete 2003 darüber im britischen Fachjournal *Nature* Bd.424, S.33.

Testreihen zeigten, dass die Käfer nur dann in gerader Linie ihr Ziel ansteuern konnten, wenn sie beim Herumwuchten der Kugeln von polarisiertem Mondlicht beschienen wurden. War es bewölkt, durchliefen die Käfer die Strecke nur noch in Schlangenlinien. *Marie Dacke* und ihre schwedischen und afrikanischen Kollegen ließen die Käfer bei den Tests einen Teil der Strecke unter einem polarisierenden Lichtfilter ihre Kügelchen rollen. Wenn sie die Polarisationsrichtung um 90 Grad drehten, machten die Käfer sofort eine rechtwinklige Wende, wobei einige nach Backbord und andere nach Steuerbord abdrehten (s. Abb. unten). Das zeige, dass die Pillendreher das Mondlicht zur Einhaltung eines geradlinigen Kurses nutzen, nicht aber rechts und links voneinander unterscheiden können.



<http://www.lu.se/o.o.i.s/10441>

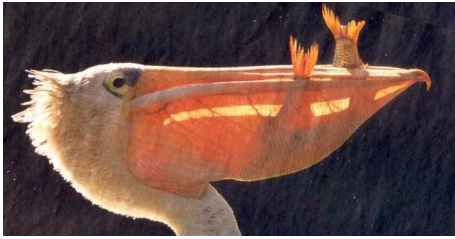
SCHNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

WOMENS ONLY

Die muslimische Gruppe *Globale Ikhwan* hielt am 4. Juni im Templer-Park in Kuala Lumpur, Malaysia, die konstituierende Sitzung seines *Obedient Wife Club* (OWC), des Klubs gehorsamer Ehefrauen.

Die Präsidentin des OWC, Frau *Dr. Rohaya Mohamad*, ermahnte ihre 1.000 Mitglieder, Eheprobleme zu vermeiden und die sexuellen Wünsche ihrer Ehemänner zu erfüllen, damit ihnen ihre Männer treu bleiben und um sozialen Problemen wie Prostitution, Scheidung, häuslicher Gewalt, Menschenhandel und verlassene Kinder Einhalt zu gebieten.

Sie müssen ihren Mann über die traditionell gute Köchin und Mutter hinaus befriedigen! Ein Mann, der mit einer Frau verheiratet ist, die so gut oder gar besser als eine Hure im Bett ist, hat keinen Grund, sich zu einer Prostituierten zu verirren. Anstatt ihm den sündigen Besuch bei einer Prostituierten zu erlauben, muss seine Frau alles was sie kann versuchen, um sicher zu stellen, dass seine Wünsche erfüllt werden. Mit Frauen, die Hilfe brauchen, können wir sexuell befriedigende Positionen trainieren. Es ist wichtig, eine gute Sexarbeiterin zu sein. sagte die 46-jährige Ärztin *Rohaya*, deren Mann drei weitere Frauen hat, in einem Interview mit der *New Straits Times*.



Dr. Rohaya Mohamad

WIE TOLL, VIA TOLL IN POLEN!

Ab 1. Juli 2011 wird in Polen Maut für Lkw und Busse elektronisch erhoben. Das System funktioniert auf Mikrowellenbasis wie das österreichische Mautsystem. Betroffen sind Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht incl. Anhänger 3,5 Tonnen übersteigt sowie Busse mit mehr als neun Sitzplätzen. Dieses neue Mautsystem gilt auf gebührenpflichtigen Autobahnen, Schnellstraßen und ausgewählten Bundesstraßen. Fahrzeuge, die das gebührenpflichtige Straßennetz benutzen, müssen mit einem Fahrzeuggerät, der *viaBOX*, ausgestattet sein. Die *viaBOX* wird nach der Registrierung des Fahrzeuges, der Unterzeichnung eines Vertrages und der Einzahlung einer Kautions von ca. 30 € ausgehändigt. Die Maut ist im Post- oder Pre-Pay Verfahren zu bezahlen.

Die *viaBOX* wird auf der Innenseite der Windschutzscheibe mit mitgelieferten Klebepads befestigt. In der Verpackung befindet sich eine detaillierte Anleitung. Das Gerät wird mit Batterie betrieben und ist nur in einem bestimmten, zuvor registrierten Fahrzeug zu installieren.

Wer ohne *viaBOX* erwischt wird, dem droht eine empfindliche Geldbuße in Höhe von umgerechnet rund 820 €.

Vor Benutzung des gebührenpflichtigen Straßennetzes ist eine Registrierung im *viaTOLL*-System erforderlich. Die Anmeldung kann bei den Service- oder Vertriebsstellen von *viaTOLL* erfolgen. Seit Mai 2011 ist die Voranmeldung auch über die Internetseite <http://www.viatoll.pl/de> oder über das Callcenter +48 225211010 möglich. Die Anmeldung ist kostenlos.

Wird die *viaBOX* nicht mehr benötigt, kann sie bei einer Vertriebsstelle oder Servicestelle zurückgegeben werden. Die Kautions wird erstattet, sofern keine offenen Forderungen bestehen und entsprechende Unterlagen vorgelegt werden.

Von Januar kommenden Jahres soll die Mautpflicht auch auf Pkw und Motorräder ausgeweitet werden.

Insgesamt sind in Polen z. Zt. 1.500km Autobahnen und Schnellstraßen mautpflichtig. Gestaffelt nach Größe und Schadstoffklasse des Fahrzeuges werden bis zu 15 Cent pro Kilometer fällig. Mit den Einnahmen solle das Verkehrsnetz modernisiert werden.

<http://www.ndr.de>



SHZ-Karikatur

MONOPOLY

Die weltumfassenden Proteste, ausgehend von der amerikanischen *Occupy Wall Street* Bewegung, machen zusätzlichen Druck auf die Politiker für eine weitergehende Bankenregulierung und Disziplinierung der Finanzmärkte. Doch so wenig sich die Bänker über ihre Unpopularität Illusionen machen sollten, so sehr ist zu hoffen, dass die Politiker ihren eigenen Anteil an der Krise nicht unterschlagen und Selbstdisziplin lernen werden, denn zu den Schuldenanhäufungen kam es, weil sie – die Politiker alle Parteien unisono - den Wählern Versprechungen machten, die nicht finanzierbar sind. Ursache der üblen Krise ist weder das gescholtene Bankenwesen noch der Finanzmarkt und schon gar nicht der Kapitalismus, sondern die Schulden, mit denen ein Teil unseres staatlich aufgepeppten Lebensstiels bereits über Jahrzehnte finanziert wird. Der Keim für Spekulationsgeschäfte ist nicht von den Banken auf die Politik übersprungen, sondern von der nonchalanten Politik, die Schulden samt Zinsen wiederholt durch Neuverschuldungen ablöst, auf die Banken. Das führte die Staaten in die gefährliche Abhängigkeit von ihren Gläubigern, die sich langfristig nur verschlimmern wird. Bessern könnte sich das, wenn die Neuverschuldungen auf Null gesenkt und die Schulden in Zeiten der Hochkonjunktur entschlossen abgetragen werden. Hochkonjunktur haben wir seit der Staatsgründung danach noch nie gehabt. Doch das bedeutet Abstriche, die den Zorn der Bürger anstacheln und zu noch mehr Protest führen, der wiederum verhindert, dass die Politiker das bitter Notwendige tun. Bleibt zu hoffen, dass das tief im Innersten auch ein Teil der Wutbürger ahnt.

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



IMMER NERVT DAS TELEFON

Ein Seefahrer langsam ergraut sitzt so da, rührt in belanglose Gedanken versunken seinen zweiten Morgenkaffee langsam um, schaut gelangweilt von seinem Sessel hinter dem Vorhang aus dem Fenster hinaus in den Vorgarten und auf die Straße, wo sich wie üblich nichts tut. Er ist mit sich selbst zufrieden. Seine Gedanken tangieren die ihm gewährte Rente, die in diesem Monat ausnahmsweise nur zögernd durch sein Finger versickert ist;- ups - da klingelt das Telefon. Die Anzeige zeigt zwar eine fremde Nummer an, aber es tut sich wohl was, ob die Vereinskameraden endlich seinen Rat benötigen? Doch was dann folgt, als er den Hörer aufnimmt, verdrießt. Besonders günstige Luftbefeuchter, ungewollte Zeitungsabonnements, rare noch aufstockbare Diamantschätze mit garantiertem Rückkaufwert und unfehlbare Aktienneuausgaben, wo es heißt: *schnell zugegriffen* werden ihm aufdringlich angedient.

Wem ist das nicht auch schon passiert? Pfiffige Leute haben jetzt eine Abwehr dagegen erfunden: hb

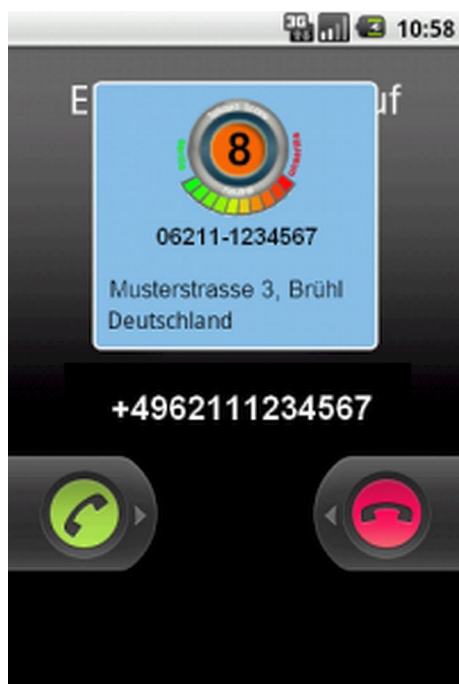
Du willst wissen, ...
wer dich anruft?



www.tellows.de

Die tellows App ist da - Endlich schon beim Klingeln wissen wer dich anruft!

Hallo Zusammen, heute möchten wir Euch die tellows App vorstellen:



Bis dato musstet Ihr immer unsere Internetseite <http://www.tellows.de/> aufrufen,

um Telefonnummer zu suchen, d.h. Ihr konntet die Nummern nur prüfen, nachdem Ihr angerufen wurdet.

Mit der neuen App haben wir jetzt eine Lösung für dieses Problem. Die *tellows App* wird Euch bereits während des Klingelns der *tellows Score* (Score? - siehe nächste Spalte) angezeigt, so dass Ihr frühzeitig wisst, ob es sich bei dem Anrufer um eine unseriöse Nummer handelt.

Die App ist in der Vers. 1.0 kostenlos zum Download verfügbar. Ihr findet die App im Android Store. Alternativ könnt Ihr auch direkt mit Eurem Mobiltelefon im Android Store nach *tellows* suchen. Wir freuen uns über Euren Feedback - gerne auch auf unserer facebook Seite. Die App bewertet Deine ankommenden Anrufe mit dem *tellows Score*, der Dir die Wahl erleichtert, ob Du ans Telefon gehst oder nicht. Wenn die Nummer im öffentlichen Telefonbuch eingetragen ist wird Dir zusätzlich während des Klingelns der Name und die Anschrift des Anrufers angezeigt. Mit einem Klick kannst Du dann diese Informationen bequem in Dein Adressbuch übernehmen. Zusätzlich kannst Du Nummern bewerten, Kommentare abgeben und erhältst Zusatzinformationen zu eingehenden Anrufen.

Grüße
Euer tellows.de Team

Der Funktionen der Vers. 1.0

- Einordnung eingehender Anrufe anhand des *tellows Scores*.
- Anschrift und Name von unbekannt Nummern ins Adressbuch importieren.
- Kommentarfunktion.
- Direktsuche von unbekannt Nummern
- Anrufliste eingegangener Anrufe.
- Weitere Funktionen folgen.

FÜR SEEFAHRER: DAS SCORING?

Der Begriff *Scoring* stammt aus dem Englischen und bedeutet rechnen, einstufen, zählen oder auch ganz simpel: Punkte machen.

Häufig sind es systematische Verfahren, bei denen mit *Scoring* die Wahrscheinlichkeit für zukünftige Ereignisse berechnet werden, um Entscheidungen objektiv unterstützen zu können. Heute werden diese Verfahren in vielen alltäglichen Bereichen, wie der Medizin, den Versicherungen, der Wetterprognose, den Internet-Suchmaschinen und dem Kreditgeschäft eingesetzt.

Die Wurzeln des *Scorings* liegen in den USA und gehen bis in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Ende der 50er Jahre wurde das erste elektronische *Scoring*-System entwickelt. In Europa wurde *Scoring* in den 70er Jahren eingeführt.

Es gibt viele Anwendungsgebiete und unterschiedliche Verfahren, um einen *Score*-Wert zu berechnen. Dabei unterscheidet man nach der Berechnungsart generische von statistischen Verfahren und nach Art und Herkunft der verwendeten Daten, z.B. das *Geo-Scoring*.

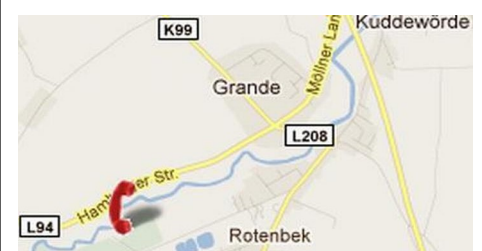
Häufigste Anwendung ist das *Kredit-Scoring*, um das wahrscheinliche Verhalten von Kunden und die damit verbundenen Risiken bei Kreditgeschäften jeder Art bereits im Vorfeld abzuschätzen und schnell und unkompliziert abzuschließen zu können. Unternehmen wie auch Kunden profitieren von solchen Verfahren.

Bei der SCHUFA z.B. beschäftigen sich seit Anfang der 90er Jahre Mathematiker und Statistiker intensiv mit dem *Scoring*. Die Aussagekraft der Verfahren werden an Universitäten und von unabhängigen Fachinstituten überprüft.

Quelle: <http://www.scoring-wissen.de>

NOCH 'NE ANMERKUNG

Anlass zu den voranstehenden Artikel war ein Anrufer, der sich nicht meldete als ich abhob. Ich notierte verärgert die angezeigte Anrufernummer und googelte sie. Das führte mich auf die Seite von tellows.de, wo bereits mehr Einträge vorlagen. Neugierig gab ich bei tellows.de die Rufnummer ein, unter der die Redaktion des Seeschiffs zu erreichen ist. Eine wahrlich gute Lokalisierung, ein 100%tiger Treffer!



DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

NU - NU - NUDELSIEB!

Wien - Ein Anhänger der Spaßreligion **Fliegendes Spaghettimonster** hat es im katholischen Österreich mit Nudelsieb auf dem Kopf auf sein Führerscheinfoto geschafft. Er habe gesehen, dass man auf Passfotos ausnahmsweise eine Kopfbedeckung tragen dürfe, wenn diese religiös begründet sei, sagte der Wiener Kirchenkritiker **Niko Alm** im ORF.



*Ich habe mir gedacht, diese Ausnahme muss für mich dann auch gelten, und habe einfach das Nudelsieb als Symbol für die **Church of the flying Spaghettimonster** mit hergenommen und mir eben das aufgesetzt.*

Ein Sprecher der Wiener Bundespolizeidirektion, **Roman Hahslinger**, bestätigte der dpa die Ausstellung der ungewöhnlichen Fahrerlaubnis. Die Genehmigung sei nach jahrelanger Prüfung aber nicht aus religiösen Gründen erteilt worden, sondern weil das Gesicht auf dem Foto frei erkennbar sei. Damit seien alle Anforderungen erfüllt. Nach Angaben von **Alm** musste er drei Jahre auf seinen Führerschein warten. Nachdem das seltsame Foto den Behörden aufgefallen war, schickten sie ihn erst mal zum Arzt. Dieser stellte fest, dass der Nudelsieb-Träger *psychisch befähigt* sei, ein Auto zu lenken.

Die *Kirche des fliegenden Spaghettimonsters*, deren Anhänger sich *Pastafarians* nennen, ist eine 2005 in den USA gegründete Religionssatire, die für sich den Anspruch einer echten Glaubensgemeinschaft erhebt. Viele Unterstützer sind Religionskritiker.

STEUERERHÖHUNGSFOLKLORE:

Mir fällt seit Jahren auf, dass immer, wenn bei uns irgendein Problem auftaucht, sofort zwei Dinge vorgeschlagen werden. **Erstens** eine Sondersteuer. **Zweitens** ein Verbot.

Achten Sie darauf. Es stimmt immer. Wegen Griechenland und der damit vermutlich verbundenen Ausgaben wird von allen möglichen Leuten die Einführung einer Sondersteuer vorgeschlagen. Die EU-Steuer. Gleichzeitig wird, zum Teil von denselben Leuten, gefordert, die Rating-Agenturen zu verbieten.

Als politisch interessierter Mensch denkt man, neue Steuern, so was muss von der SPD kommen. Als ich *SPD fordert neue Steuer* gegoogelt habe, kamen denn auch 1.620.000 Treffer. In Wirklichkeit ist das aber gar keine Spezialität der SPD. Ich habe mir aufs Geratewohl, nach dem Zufallsprinzip, irgendein Problem ausgesucht, z.B. die Integration von Migranten? Bingo: **Josef Winkler**, stellvertretender Fraktionschef der Grünen im Bundestag, fordert zur Lösung dieses Problems, die *Integrationssteuer*. Die NPD, die von der SPD und den Grünen nun wirklich weit entfernt ist, verlangt das gleiche. Nur heißt es bei denen *Migrantensteuer* und soll nur von den Migranten bezahlt werden, bei den Grünen zahlen alle.

Es gibt leider viele Menschen, die gefährliche Drogen nehmen. Zur Lösung des Drogenproblems schlägt **Monika Knoche**, Linkspartei, eine *Drogensteuer* für Dealer vor. Andere Menschen sind gegen die Versuchungen der Drogen gefeit, aber sie essen zu viel. Die *Dickensteuer* für Übergewichtige ist eine Idee des CDU-Politikers **Marco Wanderwitz**. Man muss dann immer die Steuererklärung im Finanzamt persönlich abgeben und sich dort auf die Waage stellen. Der Gerechtigkeit halber erwähne ich, dass die *Dickensteuer* in der CDU bisher nicht mehrheitsfähig war.

Was aber die SPD betrifft, so hat sich in dieser altehrwürdigen Partei eine faszinierende, facettenreiche und regional aufgefächerte *Steuererhöhungsfolklore* entwickelt. In jeder deutschen Region favorisiert die örtliche Sozialdemokratie eine bestimmte regionale Steuerspezialität, so wie man halt in Bayern Weißwurst isst und in Friesland eher Labskaus. In Nürnberg scheint es viele Spielhallen zu geben, die SPD Nürnberg fordert eine *Spielhallensteuer*. In Dortmund dagegen hat die SPD die *Pferdesteuer* auf ihre Fahnen geschrieben, während die SPD der Bergstraße die Wiedereinführung der *Jagdsteuer* verlangt. In Brandenburg wird dem Volk von der SPD die Einführung einer *Lärmsteuer* versprochen. Fragen Sie

ruhig mal im örtlichen SPD-Büro nach, welche Steuer dort gerade gefordert wird! Ich bin nicht grundsätzlich gegen Steuern und gegen Verbote, das Verbot des Diebstahls zum Beispiel wird von mir mit jeder Faser meines Herzens bejaht. Gegen Finanzkrisen hilft angeblich eine *Transaktionssteuer* oder eine *Börsenumsatzsteuer*, vielleicht ist es so, ich kann es nicht beurteilen.

Ich bin Neosurrealist. Die Parole des Surrealismus lautete: *Die Fantasie an die Macht!* Insofern fände ich es schön, wenn irgendwann irgendwo irgendwem eine andere Lösung für ein Problem einfiele als ein Verbot oder eine Steuererhöhung. Der SPD-Vorsitzende **Gabriel** hat übrigens im Jahre 2009 zur Lösung des Problems Atomkraftwerke die Einführung einer *Atomenergiesteuer* vorgeschlagen. Jetzt stellt sich heraus, dass man diese Kraftwerke auch einfach abschaffen kann. Bei den Dicken und bei den Drogendealern wird das natürlich komplizierter.

Quelle: **Harald Martenstein**,

Zeit Magazin Nr.32 vom 04.08.2011

09.07.2011 Steinmeier fordert 1. EU-Kriesensteuer und 2. eine europäische Ratingagentur (unter staatl. Kontrolle!!).

Quelle: Welt Online

29.07.2011 EU fordert neue Steuern für Budgetsteigerung (von wem wohl?).

Quelle: derStandard.at

05.11.2007 WWF fordert Steuern auf Kuh-Abgase. Drum .. mit aller Kraft für ..

Quelle: Spiegel Online

16.03.2007 PETA e.V. fordert Steuern auf alle Rinderprodukte, denn die Tierwirtschaft verursacht 18% Treibhausgase als die Verkehrswirtschaft. Quelle: petra.de
13.02.2011 Gabriel (nicht der Engel) fordert eine Extra-Steuer für Bildung.

Quelle: DerWesten

121.11.2006 Deutscher Hirnforscher fordert 1. Steuern für gewalthaltige Computerspiele und 2. Computerverbot in Kindergärten und Grundschulen.

Quelle: dradio.de.de

11.02.2010 EU-Abgeordneter der PDL fordert Steuer auf ungesundes Essen.

Quelle: ShortNews.de

19.07.2010 NRW fordert Bettensteuer.

Quelle: n.tv.de

14.03.2010 Sarkozy fordert Steuern für Urwälder.

Quelle: bos-deutschland.de

12.01.2011 SPD-Brandenburg fordert Lärmsteuer für Großflughäfen.

Quelle: Travel24.com

06.08.2010 LINKE fordert Steuern auf Waffenbesitz. Quelle: wordpress.com

01.07.2004 Ulrike Höfken (GRÜNE) fordert Currywurst Steuer.

Quelle: <http://wallstreet-online.de>



A MAN AND HIS DOG

A man and his dog were walking along a road. The man was enjoying the scenery, when it suddenly occurred to him that he was dead. He remembered dying, and that his faithful dog had been dead for many years. He wondered where the road was leading them. After a while, they came to a high, white stone wall along one side of the road. It looked like fine marble. As he reached the wall, he saw a magnificent gate in the arch, and the street that led to the gate made from pure gold. He and the dog walked toward the gate, and as he got closer, he saw a man at a desk to one side. When he was close enough, he called out, *Excuse me, where are we?*

This is heaven, Sir, the man answered.

Wow! Would you happen to have some water? We have traveled far, the man said. *Of course, sir. Come right in, and I'll have some ice water brought right up.*

The man gestured, and the gate began to open. *Can my friend, gesturing toward his dog, come in, too?* the traveler asked.

I'm sorry, sir, but we don't accept pets.

The man thought a moment, remembering all the years this dog remained loyal to him and then turned back toward the road and continued the way he had been going. After another long walk he came to a plain dirt road, which led through a farm gate that looked as if it had never been closed. There was no fence. As he approached the gate, he saw a man inside, leaning against a tree and reading a book.

Excuse me! he called to the reader. *Do you have any water? We have traveled far.*

Yes, sure, there's a faucet over there. The man pointed to a place that couldn't be seen from outside the gate. *Come on in and help yourself.*

How about my friend here? the traveler gestured to his dog.

There should be a bowl by the faucet; he is welcome to share.

They went through the gate, and sure enough, there was an old-fashioned faucet with a bowl beside it. The traveler filled the bowl and took a long drink himself, then he gave some to the dog. When they were full, he and the dog walked back toward the man who was standing by the tree waiting for them.

What do you call this place? the traveler asked.

This is heaven, was the answer.

Well, that's confusing, the traveler said. *The man down the road said that was heaven, too.*

Oh, you mean the place with the gold street and pearly gates? Nope. That's hell. Doesn't it make you mad for them to use your name like that?

No. We're just happy that they screen out the folks who'd leave their best friends behind in exchange for material things.

<http://raminmohammadi.blogspot.com>

ACH NICHTS BESONDERES

Als Eva Kopfschmerzen bekam, legte sie sich ins Bett und bat ihren Fred, alleine zum Maskenball zu gehen. Als sie eine Stunde danach schmerzfrei war, beschloss sie zu folgen. Sie beobachtete Fred unerkannt, weil er ihr Kostüm nicht kannte, als er mit den attraktivsten Frauen tanzte und rumschmuste. Sie schlängelte sich zu ihm, machte ihm eindeutige Avancen und ließ ihn dann gewähren. Kurz vor der Demaskierung verabschiedete sich Eva nach Hause und erwartete ihren Fred im Bett. Als er kam, fragte sie ihn, wie's gewesen sei. *Ach, nichts Besonderes, ohne dich kann ich mich nicht richtig vergnügen,* antwortete er. *Hast du viel getanzt?* fragte sie schon giftig. *Kein einziges mal. Als ich ankam, habe ich Peter und andere Seefahrer getroffen, und wir haben die ganze Zeit im Hinterzimmer Skat gespielt. Aber du wirst nicht glauben, was dem Typen passiert ist, dem ich mein Kostüm ausgeliehen habe . . .*



DIE ABSTAMMUNG

Ein kleines Mädchen fragte ihren Vater: *Wie ist die menschliche Rasse entstanden?* und der antwortete ihr:



Gott schuf Adam und Eva und die bekamen viele Kinder, und so ist daraus die ganze Menschheit entstanden.

Tage später stellte das Mädchen ihrer Mutter die gleiche Frage und die antwortete dem erstaunt aufblickenden Kind:

Vor vielen, vielen Jahren gab es Affen, und aus den Affen hat sich die Menschheit entwickelt.

Das verwirrte Mädchen lief zu ihrem Vater zurück und fragte:

Papa, wie ist es möglich, du sagst mir, dass die menschliche Rasse von Gott geschaffen wurde und Mama sagt, sie entwickelte sich aus Affen?

Der Vater überlegte nicht lange und antwortete ihr:

Nun, Liebes, das ist sehr einfach, ich habe dir von meiner Seite der Familie erzählt und deine Mutter dir von der ihren.



<http://raminmohammadi.blogspot.com>

Aus dem Englischen ins Deutsche mit Google's Übersetzer konvertiert und vom Redakteur satzweise zurechtgestutzt. hb

DER GRENZENLOSE MORDSSPASS WIRD FORTGESETZT: PIRATENJAGEN



Nolting, Merkel

WIR MACHEN UNS (ZUM GESPÖTT)

Ist die Bundesregierung im Kampf gegen Piraten zu zögerlich?

Eindeutig. Sie lässt Seeleute, Reeder und die Interessen der deutschen Wirtschaft im Stich. Die schwarz-rot-goldene Flagge ist für somalische Piraten zum Erkennungszeichen leichter Beute geworden.

Am Horn von Afrika sind doch deutsche Kriegsschiffe zum Schutz der Seewege im Einsatz.

Die Marine ist aber nahezu handlungsunfähig, weil ihr trotz eindeutigen UNO-Mandats nach deutschem Recht die Hände gebunden sind. Und die Bundespolizei, die eigentlich zuständig ist, verfügt nicht über die notwendigen Mittel. Berlin muss also entweder die Bundespolizei so ausrüsten, dass sie die Aufgabe erfüllen kann, oder die Angelegenheit per Gesetzesänderung der Marine übertragen. Der Tiefpunkt ist für mich der tarifpolitische Streit um die Arbeitszeit auf Schiffen, der die Versorgung der Fregatten mit Treibstoff verhindert. Damit machen wir uns international zum Gespött.

Hilft es nicht, dass die Bundesregierung den Einsatz privater Sicherheitsunternehmen an Bord deutscher Schiffe ermöglichen will?

Ich verstehe die Konservativen nicht mehr. Zuerst schaffen sie die Wehrpflicht ab, dann steigen sie aus der Kernkraft aus, und jetzt wollen sie das staatliche Gewaltmonopol aufgeben, indem sie den Kampf gegen Piraten privaten Sicherheitsdiensten überlassen.

Der Bundesinnenminister hat bereits entschieden, keine Bundespolizisten abzustellen.

Ich teile seine Sorge um das Wohl der Beamten. Das ist aber kein Grund, deren Einsatz zu scheuen. Die Verwendung von Schusswaffen gehört zum Beruf des Polizisten, in Hamburg genauso wie vor der Küste Somalias.

Quelle: SPIEGEL 44/2011, Interview mit Hamburgs Innensenator Michael Neumann, 41 (SPD). Aufgepickt und Zuge-schickt von Kamerad Hans Peter Kaesler.

HAMBURGER PIRATEN-PROZESS

Seit November 2010 müssen sich zehn mutmaßliche somalische Piraten wegen Gefährdung des Seeverkehrs und erpresserischen Menschenraubs vor dem Landgericht der Hansestadt verantworten. Die sechs Angeklagten, die bislang ausgesagt haben gaben an, dass sie aus finanziellem Druck oder aus Angst um ihr eigenes Leben oder das ihrer Angehörigen gehandelt zu haben.

Im Hamburger Piraten-Prozess hat nun ein 49 Jahre alter Angeklagter ausgesagt, er sei zum Überfall auf den Hamburger Frachter **TAIPAN** im April vergangenen Jahres gezwungen worden. *Ich bin gegen meinen Willen und mit Waffengewalt dazu gebracht worden*, sagte der Somalier. Fünf Männer hätten ihn in einem Boot auf hoher See *niedergeknüppelt* und entführt. Er habe gesagt, dass er nicht mitmachen wolle. *Dann erschießen wir dich sofort*, hätten die Angreifer entgegnet.

Rund eine Woche zuvor war der 49-Jährige zum ersten Mal von der niederländischen Marine aufgegriffen worden. Ein Soldat sagte im Februar im Piraten-Prozess aus, dass der 49-Jährige in einem kleinen Boot zusammen mit weiteren Männern vor der Küste Somalias trieb - die Besatzung hielt die Männer für Piraten und setzte sie an Bord der Fregatte **TROMP** zunächst fest.

Der Angeklagte sagte jedoch, er sei mit seinen Begleitern lediglich zum Fischen rausgefahren. Sie wollten Haie erbeuten, da sei ihr Motor ausgefallen. Die Marinesoldaten mussten die Männer aus Mangel an Beweisen wieder gehen lassen.

Als die Somalier in ihrem Boot wieder auf dem Rückweg in ihre Heimat waren, soll es nach Schilderungen des Angeklagten zu dem Überfall der fünf Männer gekommen sein. Die Angreifer sollen ihn dann auch gezwungen haben, eines der Boote zu steuern, mit denen die Piraten am 5. April 2010 zur **TAIPAN** übersetzten. Aus Angst sei er mit den anderen Angreifern an Bord des Frachters gegangen, erklärte der Angeklagte im Gericht. Geschossen habe er nicht, sondern sich dort nur auf einen Stuhl gesetzt.

Auch will er zunächst keine Schüsse gehört und auch niemanden gesehen haben, der schoss - obwohl die niederländische Marine neben Pistolen und Sturmgewehren sogar Panzerfäuste sicherstellte. *Es ist schwer vorstellbar, dass Sie das nicht mitbekommen haben*, entfuhr es schließlich auch dem Vorsitzenden Richter am Montag. Am 4. Oktober soll der Angeklagte weiter befragt werden.

Quelle: aus Welt.de vom 26.09.2011 S.a. DANZIGER-SEESCHIFF Nr.23 S.17



DROGENLIEFERUNG PER U-BOOT

April 2011. Mitten im kolumbianischen Urwald, im ländlichen Gebiet der Provinz Cauca am Timiqui-Fluss, nahe der Pazifikküste, haben Soldaten ein tauchfähiges U-Boot beschlagnahmt. Das Boot war für den Drogenschmuggel bestimmt und fähig, die Mexikanische Küste zu erreichen. Oberst **Manuel Hurtado**, Stabschef des Pazifikkommandos, schätzt, dass das Boot acht Tonnen Drogen aufnehmen kann. Es wurde leer aufgefunden. Geheimdienstinformationen und Informantentipps hätten zu seiner Entdeckung geführt. Festgenommen wurde niemand.

Das aus GFK gebaute Boot bietet sechs Besatzungsmitgliedern Raum, ist 30m lang und klimatisiert, wird von zwei Dieselmotoren angetrieben und kann laut **Hurtado** drei Meter tief tauchen. Es hat ein 5 m langes Periskop. Mexiko könnte es innerhalb von acht bis neun Tagen erreichen. Der Bau des Schiffs dürfte sechs bis acht Monate gedauert und etwa 1,5 Millionen Euro gekostet haben.

<http://www.n24.de/news>

Dez. 2007. Drogenschmuggler haben auf der Flucht ihr mit mehreren Tonnen Kokain beladenes U-Boot* vor der Pazifikküste Kolumbiens versenkt, bevor sie sich ergaben. Das selbst gebaute U-Boot war von der kolumbianischen Luftwaffe entdeckt und von Marine und US-Schiffen gejagt worden. Das U-Boot* mit seiner Ladung für die USA bestimmt liegt nun auf einer Tiefe von 3.000 m.

<http://www.n-tv.de>



Erwischte Kokainkuriere beklagten den Gestank durch Exkremente und Diesel.

* Diese Boote sind Halbtaucher, die nur so weit abtauchen, dass der Schnorchel noch aus dem Wasser ragt.



George Orwell, 1984

O'ZAPFT IS

Das Innenministerium Weiß-Blau, Verfechter der Vorratsdatenspeicherung, dem Datenschutz schon immer zu weit ging, bekennt sich zur Urheberschaft an der vom Chaos Computer Club (CCC) enttarnten *Spionagesoftware*, nachdem die Indizien kaum noch einen anderen Schluss zuließen.

Der CCC, dem die Schadsoftware mit der Vermutung, dass es sich um einen *Bundes-Trojaner* handle, zugespielt wurde fand die zwei Komponenten *mfc42ul.dll* und *winsys32.sys*, die sich an den Prozess des Internet-Browsers *explorer.exe* andocken. Sie stellen eine Verbindung zu einem Command-and-Control Server unter IP 207.158.22.134 im Rechenzentrum von *Web Intellectuals* in Columbus, Ohio, USA her, bei dem das bekannte AES Block-Cipher-Verfahren zur Verschlüsselung genutzt wird.

Der Trojaner, der mehrere fatale Mängel aufzeigt, die auf Ausschreibungen im öffentlichen Sektor deuten, bei dem AES gefordert wurde, der Rest aber nicht spezifiziert war, wird vom CCC u.a. wie folgt kommentiert:

Wir sind hochofrenet, dass sich für die moralisch fragwürdige Tätigkeit der Programmierung der Computerwanze kein fähiger Experte gewinnen ließ und die Aufgabe am Ende bei studentischen Hilfskräften mit noch nicht entwickeltem festen Moralfundament hängen blieb.

Entsetzt zeigt sich der CCC über Anfängerfehler und die mangelhafte Qualitätssicherung, nachdem hohe Qualitätsansprüche bei der vorausgegangenen Anhörung vor dem Bundesverfassungsgericht anlässlich des Beschwerdeverfahrens gegen die Online-Durchsuchung von Regierungsseite immer wieder zugesichert waren. Hehre Ziele, die offenbar Sparmaßnahmen geopfert wurden.

Bestürzt war man, dass trotz ausführlicher Diskussionen hier bestätigt wurde, dass der Staats-Trojaner zusätzlich Sicherheitslücken in die Zielrechner reißt, die bei den

Betroffenen zu potentiellen Schäden führen können. Unbegreiflich, dass möglicherweise zu schützende private Daten und Wirtschaftsgeheimnisse durch Drittländer, die in den Fragen der Menschenrechte schlecht beleumundet sind, und nicht über einen virtuellen Server, etwa bei 1&1 oder Strato unter deutscher Jurisdiktion, geleitet werden.

Im Besonderen fiel dem CCC auf, dass Screenshots, das sind aktuelle Darstellungen auf dem Monitor, vom infizierten Rechner abgefordert werden können. Screenshots eines E-Mail-Programmes oder anderer Editoren bei einer Telekommunikationsüberwachung (TKÜ) zur Beweissicherung anzufertigen, sollten auch intellektuell weniger Begabten als dreiste Nummer ins Auge fallen, da nicht nachgewiesen werden kann, ob die Texte überhaupt versandt wurden, also eine Kommunikation stattfand.

Dass jede Funktion der behördlich eingesetzten Schadsoftware richterlich abgesegnet sei, erscheint dem CCC nicht glaubwürdig: *Wir fanden außerdem prompt eine Hintertür in der Hintertür – also einen Bundestrojaner-Funktionserweiterer, der vorbei an jeder Kontrolle etwaig involvierter Ermittlungsrichter nativ die Möglichkeit zur Verfügung stellt, die Schadsoftware mit weiteren Funktionalitäten anzureichern.*

Doch das alles verwirrt den plietschen Seefahrer nicht, denn er weiß: Schon im Mittelalter gab es zu jedem Keuschheitsgürtel einen Nachschlüssel beim Schmied.

Quelle: Chaos Computer Club, Berlin, Analyse einer Regierungs-Malware, 2011

AUS DEM BESCHLUSS DES LANDGERICHTS LANDSHUT VOM 20.01.2011

Az: 4 O s 346/19 LG Landshut

II.

Es wird festgestellt, dass der Vollzug des Beschlusses des Amtsgerichts Landshut vom 02.04.2009 rechtswidrig war, soweit grafische Bildschirm-inhalte (Screenshots) kopiert und gespeichert wurden.

Quelle: http://ijure.org/wp/wp-content/uploads/2011/01/LG_Landshut_4_Os_346-101.pdf

DER STAATSTROJANER IST BAYER

Die bayerischen Sicherheitsbehörden sind offenkundig für den Einsatz zweifelhafter Computer-Ausspähprogramme verantwortlich, die bundesweit Empörung auslösten. Ein Sprecher des bayerischen Innenministeriums bestätigte, dass die Software 2009 bei einem Fall in Landshut zum Einsatz gekommen sei.

Nach Angaben des Innenministers *Herrmann* werde derzeit überprüft, ob es sich bei der dem CCC vorliegenden Datei um eine Testversion aus der Entwicklungsphase oder um die später im Verfahren tatsächlich eingesetzte Version der Software handelt. *Herrmann* kündigte an, den Landesbeauftragten für Datenschutz, *Thomas Petri*, einzuschalten.

Damit haben bayerische Sicherheitsbehörden ebenjenes Programm verwendet, das der Chaos Computer Club (CCC) jüngst bei der Prüfung einer Festplatte geknackt und öffentlich als rechtlich fragwürdig angeprangert hatte.

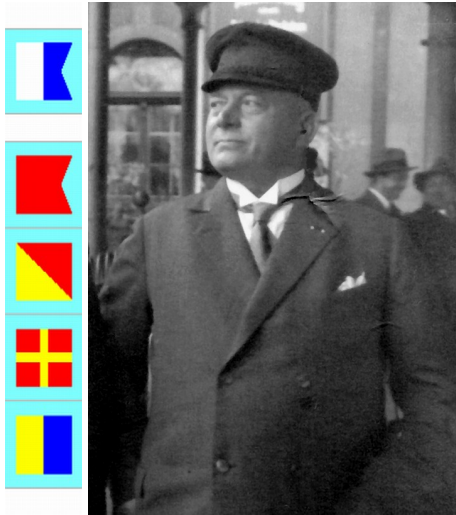


Zuvor hatte ein Anwalt aus Landshut den Behörden vorgeworfen, dieses Programm gegen einen seiner Mandanten eingesetzt zu haben. Der Jurist *Patrick Schladt* schrieb in einer im Internet veröffentlichten Erklärung, dieser vom CCC dokumentierte "Staatstrojaner" sei bei einer Kontrolle seines Mandanten durch den Zoll auf dem Münchener Flughafen auf den Rechner aufgespielt worden.

Er sei sich darüber hinaus sicher, dass auch Bundesstellen, etwa das Zollkriminalamt - im Wege der Amtshilfe - an der Aktion beteiligt gewesen seien. Das Zollkriminalamt äußerte sich zunächst nicht zu dem Fall. Gegen den Mandanten *Schlads* war wegen Verdachts auf Drogenhandel ermittelt worden.

Das Landgericht Landshut hatte Bildschirmfotos, wie sie das Ausspähprogramm auf dem Computer aufnahm, Anfang des Jahres für rechtswidrig erklärt und dem bayerischen Landeskriminalamt weitere solche Aktionen verboten (s. Auszug aus dem Beschluss des Gerichts in der Spalte zur linken). Das Programm ist mindestens fünf Mal eingesetzt worden.

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

BIOGRAPHIE EINES DANZIGER LOTSEN

Lotse August Bork 1934, (*1876 - +1949)

Mein Großvater *August Bork* wurde am 7. März 1876 in Gdingen geboren und wuchs mit seinen Geschwistern auf dem elterlichen Hof, einem Kleinpächterhof, in Oxhöft in der Nähe von Gdingen im Kreis Neustadt in Westpreußen, auf. Sein Vater, *Martin Bork* verdiente als Landarbeiter zusätzlich Geld für den Familienunterhalt.

Am 12. Mai 1891 musterte *August Bork*, gerade 15-jährig, als Decksjunge auf der Danziger Bark **GEORGE LINK** an.

Die Bark **GEORGE LINK** mit der Unterscheidung **HFPS** war 1870 bei J.W. Klawitter als Pink mit 472 Alten Preußischen Normallasten (870 tdw/ 662 NRT) für die Danziger Reederei *George Link* gebaut worden und 1888 an die Danziger Reederei Schoenberg & Domansky verkauft. Umgetakelt zur Bark fuhr sie noch bis 1895. Sie ist am 17. August auf der Reise von Quebec nach Grimsby mit Birken- und Fichtenbalken im Nordatlantik auf ca. 45°12'N 29°12'W leck gesprungen. Die Besatzung hat das treibende Wrack in Brand gesetzt, es sank am 24. August. Die Besatzung wurde von der britische Viermastbark **GORDON** gerettet.

Für *August Bork* folgten Seefahrzeiten als Decksjunge, Leichtmatrose und Matrose auf Segel- und Dampfschiffen von Reedereien aus Rostock, Hamburg, Bremerhaven und Bremen. Zweimal erlebte er Schiffsuntergänge, im Okt. 1894 auf der **EMMA MÜLLER** und dann wieder im Aug. 1895 auf der **TONI**.

Vermutlich von Okt. 1894 bis April 1895 besuchte er eine Seefahrtschule in Schleswig-Holstein, um ein nautisches Patent zu erwerben. Vom 4. Feb. 1897 bis 21. Sept. 1899 folgte seine aktive Zeit in der Kaiserlichen Marine. Zuvor fuhr er als Matrose 40 Wochen auf der Bark **JACOB ARENDT** – s. Danziger Seeschiff Nr. 2 – und anschließend wieder auf einem Han-

delsschiff zur See. Von Jan. bis Mai 1901 fuhr er als Steuermann (nautischer Offizier) auf dem Dampfschiff **URANUS** mit Heimathafen Bremerhaven, und ab Mai 1901 bis April 1908 als Schiffsführer (Kapitän) auf den Dampfschiffen **PAUL BENEKE** und **FINK**.



August Bork 1897, Kiel

Am 31.05.1901 heirateten *August Bork* und *Julianna Suanna* geb. *Borschke*. Ihnen wurden zwischen 1903 und 1910 vier Kinder geboren: *Gertrud* 1903, *Erika* 1905, *Paul*, der als Säugling starb, und *Helmut* 1910.

Vom 16. April 1908 bis 1. Juli 1936 war Kapitän *August Bork* dann in Danzig - Neufahrwasser als beamteter Seelotse tätig, bis 1918 als königlich preußischer Lotse und danach als Staatsbeamter.

Im I. Weltkrieg wurde er zur Marine einberufen und fuhr vom 26. Mai 1917 bis zum 30. Nov. 1918 als Kapitän auf S.M. Hilfsschiffen in Nord- und Ostsee.

Von Jan. 1921 bis Juli 1936 war er als Lotse im Freistaat Danzig angestellt. Doch 1936 wurden die deutschen Lotsen zugunsten der polnischen Lotsen in den Ruhestand versetzt bzw. auf Wartegeld gesetzt. In der Zeit von Juli 1937 bis Mai 1940 wurde er als nautischer Kontrollbeamter der Danziger Wasserstraßen Direktion bei Seebaggerarbeiten auf holländische und dänische Baggerschiffe delegiert. Von Mai 1940 bis 30. Jan. 1945 setzte ihn die Reichsregierung wieder in Danzig als Seelotse ein.

Als Danzig in den letzten Kriegsmonaten des II. Weltkrieges von russischen Truppen besetzt wurde, sind meine Großeltern aus Danzig vertrieben worden und kamen auf der Flucht nach Magdeburg, wo sie notdürftig Quartier erhielten. Kapitän *August Bork* verstarb am 3. Nov. 1949 an einem Gehirnschlag. Die älteste Tochter, die in Schleswig-Holstein lebte, holte meine Großmutter, *Gertrud Bork* zu sich. Sie lebte von da an abwechselnd in den Haushalten und Familien ihrer Kinder *Gertrud*, *Helmut* und *Erika*. *Gertrud Bork* verstarb am 15.12.1953 in Kiel.

Kapitän *Heinz-Helmut Bork*, Seelotse, Kiel



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 HECKLATERNEBESORGUNGEN

Ein Seemann geht eines Vormittags,
 Gegenwärtig keines Schicksalsschlags,
 Geschäftig durch die große Hafenstadt,
 Wo viel er zu besorgen hat.
 Doch schon trifft ihn der erste Streich,
 Ein Türschild tröstet: *Komme gleich!*
 Gleich ist ein sehr verschwommes Wort,
 Der Seemann geht deshalb wieder fort,
 Zum zweiten Ziele zu gelangen:
Vor fünf Minuten weggegangen . .
 Beim dritten hat er auch kein Glück:
Kommt in acht Tagen erst zurück!
 Beim vierten heißt's, nach langem Lauern:
Der Herr Direktor läßt bedauern . .
 Ein überfülltes Wartezimmer
 Raubt beim fünften den Hoffnungsschimmer
 Beim sechsten stellt es sich heraus:
 Er ließ ein Dokument zu Haus.
 Nun kommt der siebte an die Reih':
Geschlossen zwischen zwölf und zwei!
 Der Seemann, von Wut erfüllt zum Bersten,
 Beginnt nun noch einmal beim Ersten.
 Da werden ihm die Knie weich:
 Dort steht noch immer: *Komme gleich!*

Quelle: *Eugen Roth*
 und von ihrer Redaktion *seemanntisiert*